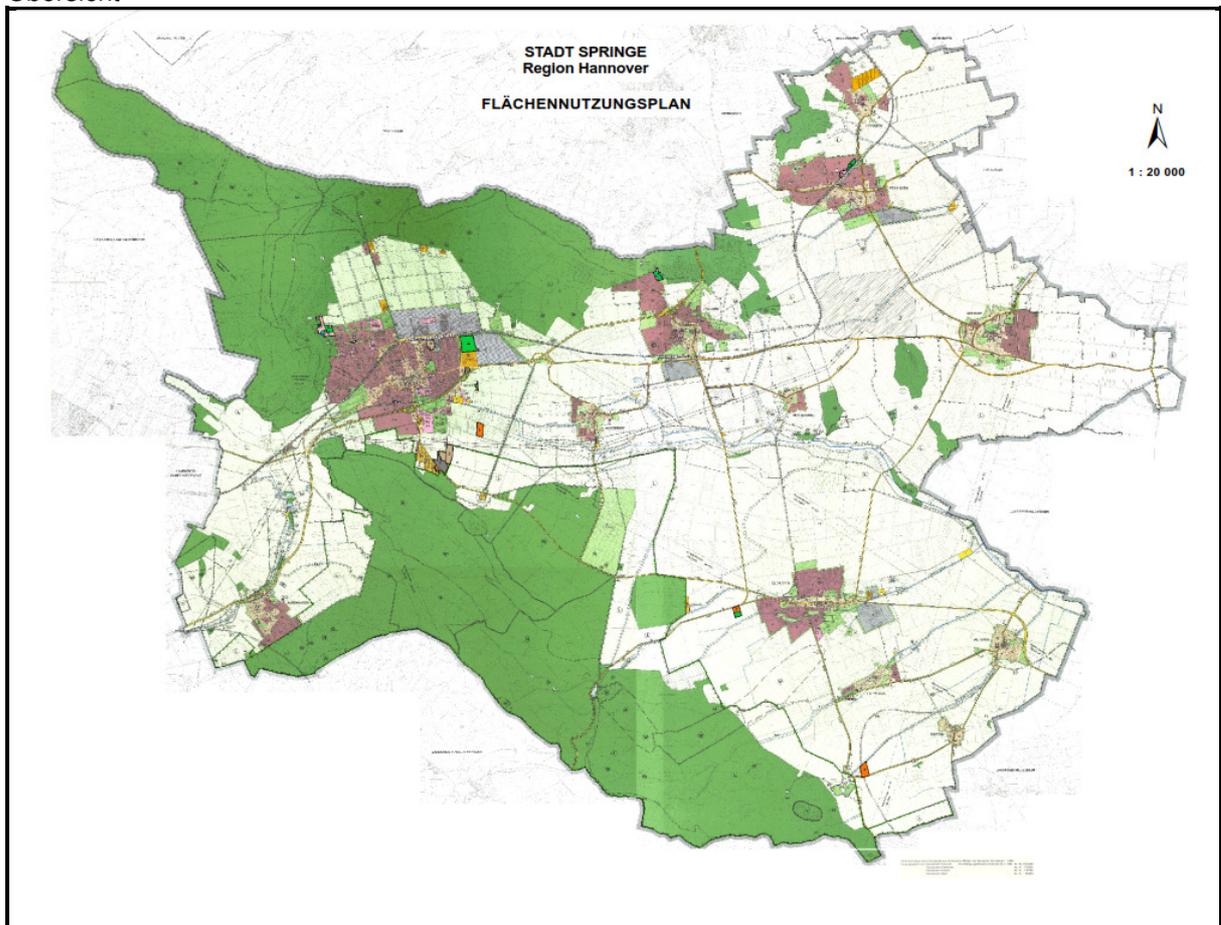


Region Hannover
Stadt Springe

**23. Änderung des Flächennutzungsplanes
(Darstellung der Flächen für den
überörtlichen Verkehr und für die
örtlichen Hauptverkehrszüge)
Gesamtes Stadtgebiet der Stadt Springe**

Zusammenfassende Erklärung gem. § 6 (5) BauGB

Übersicht



Diese zusammenfassende Erklärung wurde ausgearbeitet vom Fachdienst Stadtplanung der Stadt Springe

Stand Oktober 2017

AUSFERTIGUNG

- ★ Gemäß der Hinweise der Genehmigungsverfügung der Region Hannover vom 31.01.2018 (AZ.: 61.03-21101-23/17-8/17)

In § 6 Abs. 5 BauGB ist geregelt, dass der Flächennutzungsplanänderung eine zusammenfassende Erklärung beizufügen ist „über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Flächennutzungsplan berücksichtigt wurden, und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.“

1. Änderungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes (= Änderungsbereich) umfasst das gesamte Stadtgebiet der Stadt Springe. In allen Stadtteilen mit Ausnahme von Alvesrode werden Änderungen an den graphischen Darstellungen der Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge vorgenommen.

Obwohl sich der GVNP nur auf den Stadtteil Springe bezieht, werden auch in allen anderen Stadtteilen mit Ausnahme von Alvesrode Änderungen an den graphischen Darstellungen der Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge vorgenommen, indem die Hervorhebung der Haupterschließungsstraßen zurückgenommen wird.

2. Ziel und Zweck der Flächennutzungsplan-Änderung

Ziel der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Springe ist es, die Ergebnisse des durch Ratsbeschluss im März 2014 verbindlich eingeführten und damit zur Grundlage und zum Ziel der städtischen Verkehrsplanung erhobenen Generalverkehrsnetzplans (GVNP) für den Stadtteil Springe, aufgestellt durch das Büro Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH, Hannover, in den FNP zu integrieren.

Im Rahmen der Erstellung des GVNP erfolgte eine funktionale Neukategorisierung des Straßennetzes der Kernstadt Springe und – in diesem Zuge - eine Neufestlegung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen anhand der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Dies zielte auf eine aufgabengerechte Bündelung der Verkehrsströme hin und diente damit der Vorbereitung einer künftigen Verkehrsentwicklungsplanung. Die durch die Neueinstufungen z.T. nicht mehr zutreffenden bzw. überholten verkehrlichen Darstellungen des FNP sollen nun an die aktuellen Erkenntnisse des GVNP angepasst werden. In diesem Zusammenhang werden die dem GVNP zu Grunde liegenden aktuellen Regelwerke der Verkehrsplanung (RIN 2008) und Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006) auch bei der Neukategorisierung von Straßen im übrigen Stadtgebiet herangezogen.

Künftig soll im FNP nur noch die Kategorie „Hauptverkehrsstraßen“ dargestellt werden. Auf die Darstellung von „Haupterschließungsstraßen“ soll verzichtet, die bisherige Darstellung aufgehoben werden.

3. Berücksichtigung der Umweltbelange

Im Zuge des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens wurde gemäß den Bestimmungen des BauGB (§ 2a Nr. 2 BauGB) eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umwelteinwirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Die Änderung der Darstellungen für die Straßen im Flächennutzungsplan und die Integration des GVNP begründen weder Bautätigkeiten, wie bspw. die Neuanlage von Straßen, noch leiten sie straßenbauliche Veränderungen der bestehenden Straßen im Stadtgebiet Springe ein, die die Belange von Boden, Natur und Landschaft beeinträchtigen könnten. Die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes dient dem Zweck, die inhaltliche Neukategorisierung des Straßenbestandes planerisch und rechtlich in der vorbereitenden Bauleitplanung zu verankern, um eine rechtliche Grundlage für spätere, konkrete verkehrsbehördliche und -planerische Entscheidungen zu schaffen. Die zeichnerischen Darstellungen werden für in Art und Umfang bereits bestehende Verkehrswege geändert.

Boden, Natur und Landschaft werden durch diese Änderung des Flächennutzungsplanes nicht berührt. Folglich ergeben sich keine Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Weitere Ausführungen zu den Auswirkungen auf die umweltrelevanten Schutzgüter finden sich im Umweltbericht.

3.1 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands und der Umweltauswirkungen der Planung

- **Schutzgut „Mensch/menschliche Gesundheit“**

Vorbelastungen

Wohn- und Arbeitsstätten inkl. Umfeld sind Immissionsorte unterschiedlicher Belastungen hinsichtlich des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms, der Luftverunreinigungen (Stickstoffoxide, Schwermetalle, Salzaerosole etc.) und der optischen Störwirkungen durch Licht und sich bewegende Fahrzeuge. Von den Auswirkungen des Verkehrs betroffen sind zudem für Freizeit und Erholung bedeutsame innerörtliche Grünflächen, wie z.B. Parkanlagen, Dauerkleingärten und Spielplätze sowie für die Naherholung bedeutsame Flächen in der freien Landschaft, wie z.B. Landschaftsschutzgebiete. Die Trennwirkungen des Verkehrs können nachbarschaftliche Beziehungen stören (Kontaktverluste), den Zugang zu Infrastruktureinrichtungen erschweren und Zeitverluste mit sich bringen. Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen können die Lebensqualität der Straßenanlieger einschränken, die Sicherheit bei Fußgängern und Radfahrern verringern und die menschliche Gesundheit gefährden.

Ozon wird nicht, wie andere Luftschadstoffe, direkt emittiert, sondern bildet sich in der Luft aus Vorläuferstoffen unter Einwirkung intensiver Sonneneinstrahlung. Da speziell die Abgase des Kfz-Verkehrs sowohl Stickstoffoxide als auch leichtflüchtige Kohlenwasserstoffe enthalten, spielen sie bei der Ozonbildung eine entscheidende Rolle. Die hohen Ozon-Konzentrationen des sog. „Sommersmog“ können zur Reizung der Atemwege und zur Einschränkung der Lungenfunktion führen.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Mensch“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen

von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

Schutzgut „Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt“

- **Pflanzen, Biotope**

Vorbelastungen

Vegetationsbestände in Straßenrandbereichen sind – in Abhängigkeit von ihrem Abstand zur Fahrbahn – von Schadstoffimmissionen unterschiedlicher Beeinträchtigungsintensität betroffen. Dabei kann es zu stofflichen Einträgen in empfindliche Biotope und zur Beeinflussung der Standorte seltener Pflanzenarten kommen.

Straßenbäume, wie sie u.a. auch an der Hamelner Straße, an der Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen – Mittelrode und an der Gemeindeverbindungsstraße Boitzum – Kreisstraße K 205 stehen, befinden sich im Einwirkungsbereich der nach dem Winterdienst durch Fahrzeuge aufgewirbelten Salzgischt, die nach Einsickern in den Boden das Feinwurzelwerk schädigen kann. Das Salz setzt sich in höheren Konzentrationen im Boden fest, verändert den Nährstoffhaushalt der Gehölze und reichert sich schließlich in ihrem Gewebe an. Im Frühjahr können die Spaltöffnungen der Blätter nicht mehr verschlossen werden, so dass die Bäume das an vielen städtischen Standorten nur knapp vorhandene Wasser verdunsten und sich sog. Blattrandnekrosen bilden. Zusammen mit einem verspäteten Austrieb und einem zu frühen Laubfall führen diese mittelfristig zum Absterben betroffener Bäume.

Das bodennahe Ozon (vgl. Kap. 6.1.1) ist eine weitere Ursache für die Schädigung von Bäumen. Das Ozon schädigt vor allem Nadeln und Blätter in den oberen Bereichen der Bäume.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Pflanzen“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Tiere**

Vorbelastungen

Störungsempfindliche Tierarten können durch Schallimmissionen und die optischen Störungen des Straßenverkehrs derart beunruhigt werden, dass selbst höherwertige Lebensräume im Straßenumfeld von ihnen gemieden werden. Die Lebensraumfunktionen straßennaher Biotopstrukturen und ihre funktionalen Beziehungen untereinander (z.B. zwischen Sommerlebensraum und Laichgewässern von Amphibien) werden zudem durch die

Trenneffekte und Zerschneidungswirkungen des Straßenverkehrs entwertet. Die Aktionsradien von Wildtieren werden eingeschränkt. Bei Querung der Verkehrswege droht der Verkehrstod durch Überfahren werden bzw. Kollisionen mit den sich schnell bewegenden Kraftfahrzeugen oder durch aerodynamische Effekte (z.B. bei Amphibien). Die Fauna in und an Fließgewässern ist - über die Straßenentwässerung - Belastungen durch Abschwemmungen (Tropfverluste, Reifenabrieb, Abrieb von Bremsbelägen, Stoffe aus Katalysatoren, Korrosionsprodukte, Fahrbahnabrieb, unfallbedingt freigesetzte Schadstoffe, Auftausalz) ausgesetzt. Unfallbedingt in größeren Mengen freigesetzte Schadstoffe können Massensterben in der aquatischen Wirbellosenfauna zur Folge haben. Ist die Fischfauna nicht akut betroffen, kann sie durch die Ausfälle bei den Wirbellosen in Mitleidenschaft gezogen werden (Nahrungsmangel).

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Tiere“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Schutzgut „Boden“**

Vorbelastungen

Entlang von Straßen werden Schadstoffe (u.a. Blei, Cadmium, Salz) in die Böden eingetragen und reichern sich dort – in Abhängigkeit von deren Filter- und Puffereigenschaften – in unterschiedlichem Maße an. Es ist davon auszugehen, dass Bodenorganismen (Bodenflora (Bakterien, Strahlenpilze, Pilze und Algen) und Bodenfauna (Protozoen, Nematoden, Anneliden, Arthropoden und auch einige Wirbeltiere)), die wichtige Träger von Stoffumwandlungsprozessen in Böden, aber auch in die Nahrungsnetze außerhalb des Bodens eingebunden sind, von den Einträgen beeinträchtigt werden. Bei Nutzung der Böden als Gartenland, Ackerstandorte oder Viehweiden besteht die Gefahr, dass die Schadstoffe durch die Kulturpflanzen oder die Grasvegetation aufgenommen werden und so in die Nahrungsketten gelangen.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Boden“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Schutzgut „Wasser“**

Vorbelastungen

Grundwasser

Der Straßenverkehr ist eine Schadstoffquelle, deren Stoffe aus der Luft und den Straßenabflüssen mit dem Sickerwasser über den Boden ins Grundwasser eingetragen werden, so dass sie u.a. auch zur Verschlechterung der Grundwasserqualität beitragen. Die Beeinträchtigungsintensität ist jeweils abhängig von den anfallenden Schadstoffmengen und dem Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung gegenüber Schadstoffeinträgen. Die Mächtigkeiten der Barrieregesteine bzw. die Grundwasserflurabstände, die vorhandenen adsorptiven Oberflächen und die Verweildauer eingedrungener Schadstoffe beeinflussen die in beschränktem Maße stattfindenden Stoffminderungsprozesse (Abbau, Anreicherung).

Oberflächenwasser

Dort, wo keine Vorkehrungen zur Sammlung verunreinigter Fahrbahnabflüsse in bewachsenen Mulden zwecks Vorklämung (durch Absetzen der Feststoffe und teilweise biologischen Abbau) oder zur Versickerung getroffen sind, können betriebsbedingte Schadstoffe zusammen mit den Fahrbahnabwässern in die Oberflächengewässer gelangen, zu Verunreinigungen und Beeinträchtigungen der Gewässergüte führen. Aber auch über den Luftpfad werden Schadstoffe in die Oberflächengewässer eingetragen. Die eingeschwemmten Spurenstoffe (Reifen- und Metallabrieb, Verbrennungsrückstände, Salze) können über eine Reduktion des Porenvolumens und eine Verfestigung des Sohlenmaterials (Filterschicht) zu einer temporären oder dauerhaften Abnahme der Durchlässigkeit des Gewässerbetts führen und damit den freien Austausch zwischen Grundwasser und Fließgewässer behindern (Kolmation der Gewässersohle).

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Wasser“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Schutzgut „Klima/Luft“**

Vorbelastungen

Die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs belasten auch das Schutzgut „Klima/Luft“.

Mit fast einem Fünftel nehmen sie einen bedeutenden Anteil an den anthropogenen Treibhausgasemissionen ein, die den für das Leben auf der Erde wichtigen natürlichen Treibhauseffekt verstärken und damit eine globale Erwärmung verursachen, die mit zahlreichen negativen Folgen (steigende Meeresspiegel, schmelzende Gletscher,

Verschiebung von Klimazonen, Vegetationszonen und Lebensräumen, verändertes Auftreten von Niederschlägen, stärkere und häufigere Wetterextreme wie Überschwemmungen, Stürme und Dürren, Ausbreitung von Parasiten und tropischen Krankheiten) verbunden ist.

Lufthygienische Belastungen des Straßenverkehrs können auf regionaler und lokaler Ebene u.a. auch Gebiete mit klimaökologischen Ausgleichsfunktionen schwächen, die vor allem bei windarmen Wetterlagen den Luftaustausch und damit Prozesse der Luftregeneration beeinflussen. Frisch- und Kaltluftentstehung sowie reliefbedingte Frisch- und Kaltluftabflüsse können dann nicht mehr im bisherigen Umfang zur Reduktion bioklimatischer oder lufthygienischer Belastungen in Siedlungsbereichen beitragen.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Klima/Luft“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Schutzgut „Landschaftsbild“**

Vorbelastungen

Besonders in Landschaftsräumen mit besonderer Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft, die einen hohen Erholungswert aufweisen, kann das Fahren und Parken von Kraftfahrzeugen außerhalb der für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr zugelassenen Straßen, Wege und Plätze zu negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild führen. Auf den übrigen Straßen stellt der Verkehrsbetrieb keine Beeinträchtigung für das Schutzgut „Landschaftsbild“ dar.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Landschaftsbild“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in

Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“**

Vorbelastungen

Kultur- und sonstige Sachgüter fallen unter den Oberbegriff „kulturelles Erbe“ und umfassen insbesondere architektonisch wertvolle Bauten und archäologische Schätze.

Durch v.a. vom Schwerlastverkehr ausgehende Erschütterungsimmissionen können ganze Gebäude, aber auch die einzelnen Bauteile zu Schwingungen angeregt werden.

Dauererschütterungen können in den betroffenen Strukturen Resonanzen erzeugen, Materialermüdungserscheinungen hervorrufen und letztendlich zu Beschädigungen führen. Es ist davon auszugehen, dass zur Verkehrsberuhigung eingebaute Fahrbahnschwellen bzw. die aus dem Überfahren resultierenden Stöße und Schläge ähnliche Auswirkungen haben können.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen für das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

- **Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Vorbelastungen

Die Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind direkt zwischen zwei Schutzgütern bestehende Wechselwirkungen, aus Verlagerungseffekten resultierende Wechselwirkungen und komplexere Zusammenhänge zu betrachten, die zwischen mehreren Schutzgütern bestehen.

Wirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ stehen in direktem Zusammenhang mit den Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung sowie auf die Luftqualität.

Beeinträchtigungen des Bodens bedeuten gleichzeitig Standortveränderungen und Standortverluste. Es bestehen daher intensive Wechselwirkungen zu allen anderen Schutzgütern, insbesondere jedoch zum Wasserhaushalt sowie zu Flora und Fauna.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds wirken sich auf das menschliche Naturerleben aus.

Bewertung

Durch die 23. Änderung des FNP wird es im Bereich der *21 zu „Hauptverkehrsstraßen“ aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im FNP dargestellt werden. Änderungen bzw.

Umverteilungen von Verkehrsmengen finden nicht statt. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Verkehrswege sind nicht zu erwarten.

3.2 Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung / Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich, da keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden.

4. Abwägung mit anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden im Zuge der Erstellung des GVNP hinsichtlich der Straßentypen und -kategorien nach RIN und RASt abgearbeitet mit dem Ergebnis, dass der ursprüngliche „Innere Ring“ (Schulstraße – Hinter der Burg – Bahnhofstraße – Friedrichstraße – Rosenstraße – Ellernstraße – Zum Oberntor – Mühlenweg - Echternstraße) des alten Generalverkehrsplans von 1984 aufgeweitet und vom Ortsrat Springe sowie vom Rat beschlossen wurde, dass das Teilstück der Friedrichstraße zwischen Bahnhof- und Fünfhausenstraße den Charakter einer Erschließungsstraße haben soll. Ansonsten hätten verkehrsbehördliche und ggf. auch bauliche Maßnahmen (Reduzierung der Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn, Ausweisung von Vorfahrtsberechtigungen an den Einmündungen) mit Auswirkungen auf das Wohnumfeld (Verkehrszunahme) ergriffen werden müssen.

5. Verfahren

Aufstellungsbeschluss

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Springe hat in seiner Sitzung am 08.09.2016 den Aufstellungsbeschluss für die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 01.02.2017 ortsüblich bekannt gemacht.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB fand am 15.02.2017 im Rahmen einer Bürgeranhörung in der Aula der Grundschule Hinter der Burg im Stadtteil Springe statt. Zu dieser Veranstaltung sind 2 Bürger erschienen. Es wurden keine Anregungen vorgebracht.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belang

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 14.02.2017 gemäß § 4 (1) BauGB entsprechend § 3 (1) Satz 1 Halbsatz 1 BauGB von der Planung unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB bis zum 16.03.2017 aufgefordert.

Während dieses Verfahrensschrittes sind folgende Anregungen, Hinweise sowie umweltbezogene Stellungnahmen eingegangen, über die der Verwaltungsausschuss der Stadt Springe in seiner Sitzung am 18.05.2017 beraten hat.

Die **Region Hannover** teilt in ihren Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden Folgendes mit:

Regionalplanung

Grundlage für die raumordnerische Stellungnahme bilden das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) sowie das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) 2016 der Region Hannover (Satzungsbeschluss am 27. September 2016) und das derzeit noch rechtsgültige RROP 2005. Aus Sicht der Regionalplanung werden die Anpassungen in der

Kategorisierung des Straßennetzes im FNP Springe begrüßt. Es bestehen jedoch Bedenken gegen die Darstellung der Hauptverkehrsstraßen in Gestorf:

Im RROP 2016 ist die Ortsdurchfahrt Gestorf im Zuge der L 460/K216 als Ziel der Raumordnung als „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße“ festgelegt. In der Änderung des Flächennutzungsplans verläuft diese Ausweisung nur bis etwa zur Ortsmitte.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Darstellung „überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ wird auf die gesamte K 216 ausgeweitet.

Als Hauptverkehrsstraße im Zuge der L 460/K 216 wird die Ortsumgehung (OU) dargestellt. Die OU ist im RROP 2016 als „Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße“ festgelegt. Da sie im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht mehr aufgeführt wird, ist eine Realisierung jedoch nicht zu erwarten. Eine Darstellung der OU ist daher nicht mehr zielführend. Deshalb wird eine Anpassung der Darstellung in der FNP-Änderung empfohlen.

Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die grundsätzliche Diskussion der Ortsumgehung ist nicht Gegenstand dieser Flächennutzungsplanänderung. Hier geht es ausschließlich darum, die bereits im rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellten „überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen“ und „Haupterschließungen“ entsprechend der aktuellen, maßgeblichen Verkehrsregelwerke neu zu kategorisieren.

Hinweis:

Die Ortsumgehung Gestorf ist für die Stadtteile Gestorf, Bennigsen und Eldagsen von besonderer Bedeutung. Die hohe innerörtliche Verkehrsbelastung führt dort zu starken Beeinträchtigungen, insbesondere der Wohnnutzung und hemmt damit die städtebauliche Entwicklung erheblich.

Unabhängig vom Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem RROP 2016, das auf den westlichen Teil der Ortsumgehung (Verbindung der L 422 zur L 460) verzichtet, sollte die Umgehung, so wie sie im rechtsgültigen Flächennutzungsplan 2001 dargestellt ist, daher weiterhin Planungsziel der Stadt Springe sein.

Auch wenn die Realisierung derzeit nicht absehbar ist, kann durch die Darstellung im Flächennutzungsplan die Erforderlichkeit aus Sicht der Stadt dokumentiert und die gewünschte Umgehung bei anderen Planungen berücksichtigt werden. Bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wird sich die Stadt um eine Wiederaufnahme in diesen bemühen.

Die **Landwirtschaftskammer** merkt an, dass bei der weiteren Planung auch die Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind. Sie bittet um weitere Beteiligung.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Durch die vorliegende Planung ergeben sich keine Änderungen für den landwirtschaftlichen Verkehr. Es erfolgt eine Beteiligung der Behörde im weiteren Verfahren.

Die **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr** teilt in ihren Stellungnahmen Folgendes mit:

Durch das o.g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit des regionalen Geschäftsbereichs Hannover der NLStBV liegenden Bundes- und Landesstraßen berührt. Gegen den vorliegenden Plan bestehen grundsätzlich keine Bedenken, sofern weitere Details bei gemeindlichen Straßenplanungen dann mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr frühzeitig abzustimmen sind, sofern Belange der Bundes- und Landesstraße berührt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die grundsätzliche Diskussion der Ortsumgehung ist nicht Gegenstand dieser Flächennutzungsplanänderung. Hier geht es ausschließlich darum, die bereits im rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellten

„überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen“ und „Haupterschließungen“ entsprechend der aktuellen, maßgeblichen Verkehrsregelwerke neu zu kategorisieren.

Hinweis:

Die Ortsumgehung Gestorf ist für die Stadtteile Gestorf, Bennigsen und Eldagsen von besonderer Bedeutung. Die hohe innerörtliche Verkehrsbelastung führt dort zu starken Beeinträchtigungen, insbesondere der Wohnnutzung und hemmt damit die städtebauliche Entwicklung erheblich.

Unabhängig vom Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem RROP 2016, das auf den westlichen Teil der Ortsumgehung (Verbindung der L 422) zur L 460) verzichtet, sollte die Umgehung, so wie sie im rechtsgültigen Flächennutzungsplan 2001 dargestellt ist, daher weiterhin Planungsziel der Stadt Springe sein.

Auch wenn die Realisierung derzeit nicht absehbar ist, kann durch die Darstellung im Flächennutzungsplan die Erforderlichkeit aus Sicht der Stadt dokumentiert und die gewünschte Umgehung bei anderen Planungen berücksichtigt werden. Bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wird sich die Stadt um eine Wiederaufnahme in diesen bemühen.

Zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung habe ich von hier aus nichts hinzuzufügen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die **Avacon AG** teilt mit Schreiben vom 28.02.2017 mit, dass sie aus Sicht des Verteilnetzes grundsätzlich keine Bedenken hat und weist auf Folgendes hin:

In dem geplanten Bereich werden Gasversorgungsleitungen betrieben, deren sicherer Betrieb nicht gefährdet werden darf.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die bauausführenden Firmen sind auf die Erkundigungs- und Sicherungspflicht hinzuweisen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Unterlagen werden zur weiteren Prüfung an ihre Spezialnetze weitergeleitet. Nach Prüfung erfolgt eine separate Stellungnahme.

Die **Avacon AG** teilt mit Schreiben vom 07.04.2017 mit, dass im Geltungsbereich Gastransportleitungen, 110-kV-Freileitungen und Datenübertragungskabel von Avacon verlegt sind und legt dazu die entsprechenden Übersichtspläne bei.

Gastransportleitungen

Bei der weiteren Planung ist zu beachten, dass die Gashochdruckleitungen in einem Schutzstreifen verlegt sind. Die Schutzstreifenbreiten liegen in der Regel zwischen 4,00 m und 10,00 m, je zur Hälfte vom Rohrscheitel nach beiden Seiten gemessen. Innerhalb dieses Schutzstreifens sind keine Maßnahmen erlaubt, die den Betrieb oder Bestand der Leitung beeinträchtigen oder gefährden könnten, dazu zählen z.B. Bodenauf- oder abtrag, das anpflanzen von Bäumen oder tiefwurzelnden Sträuchern.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Gastransportleitungen dürfen nicht überbaut werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Versorgungssicherheit bzw. die Funktion der bestehenden Gashochdruckleitungen inklusive ihrer Nebeneinrichtungen, wie z.B. Begleit-/Steuerkabel, haben höchste Bedeutung und sind damit in ihrem Bestand und Betrieb auch zukünftig konsequent und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Avacon AG bittet darum, Planungen in diesen Bereichen mit ihr abzustimmen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

110-kV-Freileitung

Im Kreuzungs- und Näherungsbereich von Hochspannungsfreileitungen sind die Abstände gemäß DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1): 2013-11 zu garantieren. Planungen innerhalb eines Streifens von 50,00 m Breite, je zur Hälfte von der Trassenachs nach beiden Seiten gemessen, bedürfen einer Einzelfallprüfung durch die Avacon AG.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Datenübertragungskabel

Diese Kabel dürfen ebenfalls nicht überbaut und nicht überpflanzt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Avacon AG bittet um weitere Verfahrensbeteiligung.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die **Stadtwerke Springe** nehmen wie folgt Stellung:

Stromversorgung: Im gesamten Geltungsbereich befinden sich Anlagen der Stromversorgung der Stadtwerke Springe GmbH. Die Änderung des Flächennutzungsplanes nimmt derzeit keinen Einfluss auf die bestehenden Anlagen, da es sich lediglich um inhaltliche Änderungen handelt und keine baulichen Veränderungen zur Folge hat.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

An Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung bestehen keine besonderen Anforderungen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ansprechpartner für technische Fragen ist Herr Ralf Karstädt, Abt.: BTPp; Braunschweiger Netz GmbH, Tel.: 0531-383 2704.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Springe hat in seiner Sitzung am 18.05.2017 dem Entwurf der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes und der Begründung zugestimmt und seine öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sind am 24.05.2017 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Der Entwurf 23. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Begründung sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden, umweltbezogenen Stellungnahmen haben vom 01.06.2017 bis einschließlich 05.07.2017 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegen.

Während der öffentlichen Auslegung ging von Seiten der Öffentlichkeit 1 Stellungnahme zur Planung ein.

Rechtsanwalt Rainer Nümann aus Springe gibt im Namen von 16 namentlich genannten Bürgern und weiteren Miteigentümern verschiedener Grundstücke folgende Stellungnahmen ab:

Gemäß Schreiben der Stadt vom 23.11.2015 sollte die seinerzeit erfolgte Bürgeranhörung – auch in förderrechtlich relevanter Weise – sicherstellen, dass die Belange der Bürger in die **Abwägung** aufgenommen werden, die vom Rat im Rahmen seiner Entscheidung, ob der **Ausbau der Fünfhausenstraße in Angriff genommen werden soll oder nicht**, zu leisten ist. In diesem Schreiben hatte ich auf die Problematik des unverändert gelassenen Flächennutzungsplanes hingewiesen. Ich gehe davon aus, dass der nunmehr ausgelegte Entwurf der 23. Änderung des F-Planes damit im sachlichen Zusammenhang steht. Daher nehme ich im Rahmen meines Mandates abermals Stellung.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um die Bürgerbeteiligung im Zuge des Förderantrags für den Ausbau der Fünfhausenstraße. Die hier in Rede stehende Abwägung wurde mit der Drucksache Nr. 874/2011-2016 am 18.02.2016 im Rat behandelt.

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten, namentlich Gesichtspunkten des Immissionsschutzes, ist die Lage von Wohngebieten an Hauptverkehrsstraßen (wie konkret „geplant“ für die sog. nördliche Fünfhausenstraße) als stets problematisch anzusehen. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen (hier Verkehrsflächen und Wohnflächen) einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete etc. so weit wie möglich vermieden werden (§ 50 BImSchG).

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Aus städtebaulicher Sicht ist zur Klärung der Verkehrsströme die Darstellung auch „örtlicher Hauptverkehrsstraßen“ grundsätzlich sinnvoll. Da in der Kernstadt Springe der weitaus größte Teil der Flächen als Wohnbaufläche dargestellt ist, und es sich um eine gewachsene Struktur handelt, ist eine sinnvolles Netz dieser Verkehrsflächen ohne die Einbeziehung von Wohnbauflächen nicht möglich, gleichwohl konnte es in weiten Teilen vermieden werden. Darüber hinaus sollen die Wohnbauflächen auch an das Netz der örtlichen Hauptverkehrsstraßen angeschlossen werden.

Das unmittelbare Aneinandergrenzen von Wohnbauflächen schließt sich nicht grundsätzlich aus. Sich daraus ggf. ergebende Umweltkonflikte sind auf den nachfolgenden Planungsebenen lösbar.

Auf die Pflicht zur Lärminderungsplanung der Gemeinden gemäß §§ 47a ff. BImSchG weise ich ergänzend hin,

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine gemeindliche Lärminderungsplanung liegt nicht vor. Die Änderung des Flächennutzungsplanes steht jedoch nicht in Abhängigkeit zur Erarbeitung eines solchen Planes.

ferner auf die Belange der gesunden Wohnverhältnisse im Sinne von § 1 Abs. 6 Nummer 1 BauGB.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Sinne von § 1 Abs. 6 Nummer 1 BauGB stehen der Planung grundsätzlich nicht entgegen, ggf. können bei nachfolgenden Planungen entsprechende Maßnahmen getroffen werden.

Wohngebiete und Hauptverkehrsstraßen als direkte Nachbarn schließen sich daher tendenziell aus. Dort, wo ein unmittelbares Aufeinandertreffen aus Sachzwängen nicht zu vermeiden ist, hat die Gemeinde jedenfalls alles zu unternehmen, um die Negativauswirkungen von Hauptverkehrsstraßen auf Wohngebiete so weit wie möglich zu minimieren.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die geforderten Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanung.

Auch wenn die Einstufung der Fünfhausenstraße nördlich der Friedrichstraße als Hauptverkehrsstraße der realen Situation geschuldet sein mag, kann die Stadt dennoch davon ausgehen, dass den von mir vertretenen Grundstückseigentümern namentlich aller dem Wohn dienenden Grundstücke daran gelegen ist, dass die Verkehrsimmissionen möglichst nicht verstärkt, sondern besser sogar vermindert werden. Sollte der Flächennutzungsplan in der Fassung seiner 23. Änderung als an sich lediglich vorbereitender und mit Ausnahme namentlich der Regel des § 7 BauGB nicht als außenverbindlicher Plan festgestellt werden, behalten sich meine Mandanten dennoch vor, im Falle jeglicher verbindlicher Planung auf die Problematik des hohen und emissionsträchtigen Verkehrsaufkommen hinzuweisen und Maßnahmen einzufordern, die negativen Folgen des Verkehrs so weit wie möglich zu vermindern.

Die Einstufung der Fünfhausenstraße nördlich der Friedrichstraße als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan verschafft der Stadt also keinen Freibrief, in den aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden Planungen ohne jegliche Rücksichtnahme auf die Wohnbebauung den Verkehr auf die Fünfhausenstraße zu konzentrieren oder ihn gar zu mehren.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist richtig, dass dem in Rede stehenden Flächennutzungsplan keine unmittelbare Außenwirkung zukommt. Weitere Stellungnahmen im Verlauf nachfolgender Planungen sind nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens.

Den Ausführungen im Erläuterungsbericht lassen erkennen, dass dem Flächennutzungsplan keine unmittelbar regelnde oder präjudizierende Wirkung bezüglich der bei der Abrechnung entweder Straßenausbaumaßnahme anzusetzender Straßenausbaubeiträge zukommen soll.

Es wird davon ausgegangen, dass im Falle der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen die Fünfhausenstraße beitragsrechtlich als Durchgangsstraße eingestuft wird.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Beitragsrecht ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Allerdings zeichnet sich in der Darstellung der Straße auch aus straßenbaubeitragsrechtlicher Sicht wieder eine Fehlentscheidung der Stadt ab, weil die Fünfhausenstraße nur bis zur Friedrichstraße als Hauptverkehrsstraße eingestuft wird.

Namentlich der Umstand, dass für den Straßenzug Burgstraße/Fünfhausenstraße Süd eine Tempo-30-Zone nach § 45 Absatz 1c StVO angeordnet sein soll, steht meines Erachtens dem Umstand nicht entgegen, dass der gesamte Straßenzug wegen seiner Verkehrsfunktion als Hauptverkehrsstraße, wenigstens aber beitragsrechtlich als Durchgangsstraße anzusehen ist.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Das Beitragsrecht ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die unterschiedliche Einstufung der Fünfhausenstraße wird aufgrund unterschiedlicher Funktionalitäten beibehalten.

Fünfhausenstraße Nord:

Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN): Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße (HS IV),

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 06 (RASt): Örtliche Einfahrtstraße

Fünfhausenstraße Süd:

RIN: Sammelstraße (ES IV)

RASt: Örtliche Geschäftsstraße

Man kann nämlich erhebliche Zweifel daran haben, ob die angeordnete Tempo-30-Zone tatsächlich eine solche ist. Selbst wenn sie straßenrechtlich wegen der Bestandskraft (siehe § 58 VwGO) der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung „existent“ ist oder sein sollte, stehen die konkreten Einzelumstände der den Richtlinien RIN 2008 und RASt 06 gemäßen Einstufung des Straßenzuges Burgstraße/Fünfhausenstraße Süd zwischen Schulstraße und Friedrichstraße entgegen, da sich bei diesem Straßenzug um eine vorfahrtsgeregelte Straße handelt. Konstruktives Merkmal einer jeden Tempo – 30-Zone ist es nämlich, dass in ihr zwecks Verlangsamung des Verkehrs konsequent die rechts vor links – Regel anzuwenden ist, eine davon abweichende Verkehrsbeschilderung also unterbleibt.

Zwecks Prüfung bin ich die einschlägigen Straßen abgefahren und habe festgestellt, dass man beginnend an der Ortseinfahrt der Eldagser Straße bis zur Einmündung der Fünfhausenstraße im Bereich der Bürgermeister Peters Straße von Süd nach Nord durchfahren kann, ohne ein einziges Mal Vorfahrt gewähren zu müssen. Bis zum Abzweig der Schulstraße ist der Straßenzug durchgängig als vorfahrtsberechtigte Straße beschildert. An der Einmündung der Schulstraße ist die Burgstraße als Tempo-30-Zone beschildert und von dort ab gleichzeitig als Einbahnstraße befahrbar. Die Einmündung der Straße Zum Niederntor in diesen Straßenzug ist so beschildert, dass diese Einmündung die Vorfahrt des Straßenzuges Burgstraße/Fünfhausenstraße angeordnet worden ist. Sodann wird die Anordnung der Tempo-30-Zone wiederholt (sie war zuvor nicht aufgehoben) und für die Einmündung Nordwall in die Fünfhausenstraße wird abermals die Vorfahrt angeordnet; eine solche Maßnahme ist für die Westseite des Nordwalls entbehrlich, weil er von der Fünfhausenstraße abzweigende Einbahnstraße ist. Die Straße am Grünen Brink ist nach Osten abzweigende Einbahnstraße (am West Ende dieser Straße steht allerdings ein Schild, wonach die Vorfahrt zu achten ist - soll wohl für Radfahrer gelten). In diesem Bereich ist die Fünfhausenstraße wieder 2 bar nicht befahrbar; für die Straße an der Bleiche gilt ein Schild, wonach die Vorfahrt zu achten ist. Also auch in diesem Bereich ist die Regel rechts vor links aufgehoben. An der Kreuzung mit der Friedrichstraße endet die Tempo-30-Zone; dort ist die Vorfahrt konkret für die Kreuzung wiederum (gegenüber der Verkehrsampel nachrangige) Verkehrsbeschilderung geregelt

Da somit der gesamte Straßenzug als Vorfahrtstraße die Tempo-30-Zone durchquert, handelt es sich nicht um eine echte Zonenregelung im Sinne des § 45 Absatz 1c StVO. Das Ausschlusskriterium „Tempo – Zone“, das auf Seite 17 des Erläuterungsberichtes genannt wird, greift nicht. Tatsächlich sind die Kriterien 1 oder 2,3, 5-6, 9 und 11 erfüllt, also 7 von 10 Kriterien (1 und 2 sind Alternativkriterien!).

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es gilt die Ausnahmeregelung nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 1 bis 1e, XI (Tempo-30 Zonen) Nr. 3b. Nach dieser Vorschrift ist das Verkehrszeichen 301 Vorfahrt (Rotes Dreieck mit einem schwarzen Symbol) aus Gründen des Buslinienverkehrs angeordnet worden. Die Tempo-30-Zone ist zulässig. Die Darstellung der Fünfhausenstraße im Flächennutzungsplan wird beibehalten.

Die konkrete Beschilderung ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass der im Querschnitt-Steckbrief für die südliche Fünfhausenstraße auf Seite 2 abgebildete Radweg zwischenzeitlich entfernt ist, weil er wohl den Verkehrsvorschriften tatsächlich nicht entspricht. Damit ist ein weiteres optisches Unterscheidungsmerkmal zwischen der sogenannten südlichen und sogenannten nördlichen Fünfhausenstraße entfallen.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Hier werden Definitionen der RIN und der RASt vermischt.

Fünfhausenstraße Nord:

RIN: Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße (HS IV)

RASt: Örtliche Einfahrtstraße

Fünfhausenstraße Süd:

RIN: Sammelstraße (ES IV)

RASt: Örtliche Geschäftsstraße

Diese Funktionalitäten ändern sich nicht durch den Wegfall des Fahrradschutzstreifens, da dieser in den Querschnittsteckbriefen noch nicht einmal als begründendes Element genannt wird.

Das bestätigt mich und meine Mandantschaft in der Überzeugung, dass, wie bereits vorgetragen, die Fünfhausenstraße nicht in einen nördlichen und einen südlichen Bestandteil getrennt werden kann, jedenfalls nicht an der Friedrichstraße. Es handelt sich beitragsrechtlich um eine einzige Anlage.

Der Umstand, dass die Kreuzung Fünfhausenstraße/Friedrichstraße mit einer – nicht ständig im Betrieb befindlichen – Lichtzeichenanlage versehen ist, muss dem nicht entgegenstehen, denn:

„Im Rahmen der natürlichen Betrachtungsweise können Kreuzungen je nach den tatsächlichen Verhältnissen eine trennende Wirkung entfalten (vgl. Senatsbeschluss vom 22. August 2011, a.a.O.; Senatsurteile vom 19. März 2007 – 9LC 149/04 – juris; vom 31. Mai 2011 – 9 LB 61/09 – n.v.). Bei sehr langen, im Wesentlichen gleichförmig verlaufenden Innerortsstraßen – wie hier dem Innenstadtring der Beklagten – sind insoweit geringere Anforderungen zu stellen als bei kurzen Innerortsstraßen. Kreuzungen können bei solchen langen Innerortsstraßen insbesondere schon dann leicht trennende Wirkung entfalten, wenn sie mit Ampeln versehen sind, dort mehrspurige Straßen aufeinandertreffen und die Straße vor und hinter einem Kreuzungsbereich – wenn auch nur in einem geringfügigen Maße – Unterschiede in den Teileinrichtungen aufweist. Denn der Sinn und Zweck der bei der Festlegung der öffentlichen Einrichtungen anzuwendenden natürlichen Betrachtungsweise besteht darin, dass für einen vom unbefangenen Betrachter als Einheit angesehenen Straßenzug alle Anlieger Beiträge für diesen Ausbau entrichten sollen. Dies gilt unter den Voraussetzungen des sog. Beitragsfähigen Teilstreckenbaus auch dann, wenn nur ein Teil der öffentlichen Einrichtung ausgebaut wird und daher nicht alle an die öffentliche Einrichtung grenzenden Grundstücke auch an die ausgebaute Teilstrecke grenzen. Dieser Gedanke der Verbundenheit tritt mit zunehmender Länge einer öffentlichen Einrichtung infolge der regelmäßig weiteren Entfernungen der an die sie grenzenden Grundstücke zum ausgebauten Teilstück immer mehr zurück. Der natürliche Betrachter (Fussnote des Rechtsanwaltes: Genauer: der „natürliche“ Richter ...) hat bei längeren Straßen nicht in gleicher Weise wie bei kurzen Straßen den Eindruck, dass die Zugehörigkeit durch beampelte Kreuzungsbereiche unterbrochen wird“ (OVG Lüneburg, Urteil vom 09. April 2015 – 9 LC 302/13 -, Rn. 26, juris).

Es besteht also keine Faustregel, dass bei natürlicher Betrachtungsweise Straßen nur von Ampelkreuzung zu Ampelkreuzung reichen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen beziehen sich auf das Beitragsrecht. Dieses ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Eine andere Frage wird zu gegebener Zeit sein, ob die unterschiedliche Erschließungsfunktion – die sich gerade durch die unterschiedliche DTV – Zahlen auszudrücken scheint – sich auch beitragsrechtlich auf die Bewertung auswirkt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Beitragsrecht ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Eine zulässige Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h kann nach § 45 Abs. 1c StVO angeordnet werden. Das schließt nicht aus, Tempo ma. 30 km/h gem. § 45 Abs. 1 S.2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen anzuordnen oder – was hier in Betracht kommt – die Maximaltempo – 30 – Regelung zum Schutze der Anlieger aufrecht zu erhalten.

Insoweit besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung (vgl. das u.a. von einem Richter am BVerwG namens Kimmel gefällte Urteil des BVerwG vom 26.09.2002, 3 C 9.02). Ein Anwohner hat gemäß § 45 Abs.1 Satz 2 Nr. 3 StVO gegenüber der Straßenverkehrsbehörde in Wohngebieten einen Anspruch auf Einschreiten bei Werten von mehr als 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht sowie einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bei Werten, die über von 59 dB(A) tags und von 49 dB(A) nachts liegen, aber 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit nicht überschreiten (VG Oldenburg (Oldenburg), Urteil vom 13. Juni 2014 – 7A7110/13-,juris).

Deshalb wiederhole ich aus meinem Schreiben vom 4.12.2015:

„3.1 Schallschutz

(...)

Darüber hinaus ist bei der Planung auch § 45 Abs. 1 S.1 Nr. 3 StVO zu beachten. Nach einem beachtlichen Urteil des VG Oldenburg vom 13. Juni 2014, 7A 7110/13 besteht ein Anspruch auf ermessensfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden jedenfalls dann, wenn die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV überschritten sind. Sind die Sanierungswerte überschrit

ten, muss die Straßenverkehrsbehörde einschreiten. Sind die Immissionswerte der 16. BImSchV nicht überschritten, verneint allerdings das VG Oldenburg einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde. Man kann allerdings im Hinblick auf eine Konkordanz mit dem Planungsrecht durchaus die Auffassung vertreten, dass der Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bereits einsetzt, wenn die Orientierungswert-schwellen der D'IN 18005 für Verkehrslärm überschritten sind.

3.1.2 Die Die Lektüre der Anlage 2 zum Lärmgutachten ergibt, dass straßenabschnittsweise die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV zum Teil auch sehr deutlich sowohl am Tage als auch in der Nacht überschritten werden, so dass die Anlieger grundsätzlich einen Rechtsanspruch gegenüber der Straßenverkehrsbehörde haben, ermessensfehlerfrei über straßenverkehrliche Anordnungen zur Verbesserung des Lärmschutzes nachzudenken (siehe Anlage)¹. Dieser Rechtsanspruch kann im Rahmen der Abwägung darüber, ob eine Straße gebaut/geändert werden soll, nicht unbeachtet bleiben, zumal seitens der Stadt über die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachgedacht wird, ohne offenbar bisher den Rechtsanspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über die Anordnung oder hier spiegelbildlich auf Unterlassung der Aufhebung nachgedacht zu haben.

Ich füge diesem Schreiben eine Kopie der Anlage 2¹ bei. In dieser Anlage sind alle Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der 16. BImSchV rot, alle Überschreitungen der DIN 18005 orange gekennzeichnet. Im Falle des Grundstückes Fünfhausenstraße 12 (69 dB(A), 10 21) ist je nach juristischer Sichtweise der Sanierungswert erreicht bzw. überschritten. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Bund immerhin auf haushaltsrechtlicher Grundlage (Lärmsanierungsrichtlinien für Bundesfernstraßen) Lärmsanierungen durchführt, wenn in allgemeinen Wohngebieten ein Tagesbeurteilungspegel von 67 dB (A) überschritten ist, bzw. in der Nacht ein Beurteilungspegel von 57 dB (A).

Somit kann sich der Rat der Stadt Springe in punkto Lärmschutz nicht mit dem schlichten Verweis auf Lärmgutachten begnügen; vielmehr muss er bewusst in Kenntnis aller Tatsachen abwägen, ob in Anbetracht der ohnehin bestehenden deutlichen Überschreitung des Immissionsrichtwertes der 16. BImSchV der Ausbau der Fünfhausenstraße, der partiell zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um aufgerundet 1,0 dB(A) führt, überhaupt noch vertretbar ist. U.U. besteht der Anspruch auf ermessensfehlerfreie Abwägung auch dann, wenn die Lärmzunahme unter 3,0 dB (A) liegt.“

In der konkreten Situation ist nichts dafür ersichtlich, weshalb der Durchgangsverkehr unbedingt schneller als 30 km/h fahren können soll. damit stellt sich ferner die Frage, für welche Geschwindigkeit die Fünfhausenstraße ernsthaft ausgebaut werden soll.

¹ Die Anlagen können während der Dienststunden im Fachdienst Stadtplanung der Stadt Springe im 1. OG des Dienstgebäudes Zur Salzhaube 9,31832 Springe eingesehen werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der konkrete Ausbau der Straße sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanung.

Hinweis:

Diese Fragen sind bereits in der Abwägung zur Ausbauplanung Fünfhausenstraße (Drucksache Nr. 874/2011-2016) am 18.02.2016 im Rat behandelt und gewürdigt worden.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB fand zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung statt.

Die **Region Hannover** als Träger öffentlicher Belange hat zu der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes „Hauptverkehrszüge“ der Stadt Springe wie folgt Stellung genommen:

Die **Regionsstraßen** teilt in ihrer Stellungnahme folgendes mit:

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt zur K 227 / K 216 / K 214 / K 204 / K 206 / K 207 / K 208. Gegen die Änderung des F-Plans bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Änderungen bzw. Maßnahmen an Kreisstraßen sind mit der Region Hannover frühzeitig abzustimmen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die **Regionalplanung** teilt mit:

Die Planung ist mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die **Landwirtschaftskammer Niedersachsen**, Bezirksstelle Hannover teilt mit:

Die Kennzeichnung einiger Erschließungsstraßen hat sich insofern geändert, als dass sie der umgebenden Art der Bauflächen entsprechend farblich markiert worden sind. Beispielsweise ist die Mittelroder Straße von Eldagsen nach Mittelrode, ein wichtiger Verkehrsweg für den landwirtschaftlichen Verkehr, in der Ortslage von Eldagsen den angrenzenden Wohnbauflächen zugeordnet worden.

Nach telefonischer Rücksprache mit Frau Kirchmann sind mit dieser Änderung keine baulichen, insbesondere verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf den Erschließungsstraßen verbunden oder können daraus zukünftig nicht hergeleitet werden (z. B. Mittelroder Straße im Bereich der Ortschaft Eldagsen).

Unter dieser Voraussetzung werden Bedenken und Anregungen zur Planänderung nicht getragen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wie bereits erwähnt, ergeben sich aus der Flächennutzungsplanung nicht zwingend bauliche Veränderungen insbesondere verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Die **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr** schreibt:

Durch das o.g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit des regionalen Geschäftsbereichs Hannover der NLStBV liegenden Bundes- und Landesstraßen berührt.

Gegen den vorliegenden Plan bestehen grundsätzlich keine Bedenken, sofern weitere Details bei gemeindlichen Straßenplanungen dann mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr frühzeitig abzustimmen sind, sofern Belange der Bundes- und Landesstraße berührt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Ich weise vorsorglich darauf hin, dass Straßenbaumaßnahmen im Zuge von Landesstraßen keine, und Straßenbaumaßnahmen ohne vordringlichen Bedarf gemäß BVWP 2015 im Zuge von Bundesstraße keine mittelfristige Realisierungschancen aufweisen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Über die Rechtskraft der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung bitte ich um kurze schriftliche Mitteilung (gerne auch per E-Mail).

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die gewünschte Mitteilung wird erfolgen.

Die **DB AG, DB Immobilien**, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen teilt mit: Planfestgestellte Bahnanlagen dürfen nicht überplant werden. Bahnanlagen sind als Bahnanlagen im Flächennutzungsplan auszuweisen. Übersichten über Bahnanlagen in Springe übersenden wir Ihnen in den Anlagen. Bahnanlagen sind dort rot und blau gekennzeichnet. Weitere Übersichtspläne werden in gesonderten E-Mails übersandt.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die im rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellten Bahnanlagen sind nicht Gegenstand dieser Änderung. Auch andere planfestgestellte Bahnanlagen sind von der Änderung nicht betroffen.

Der Eisenbahnbetrieb darf nicht gefährdet oder beeinträchtigt werden.

Der Hinweis wird berücksichtigt. Eine Gefährdung des Bahnverkehrs ist nicht ersichtlich.

Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen ist.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Eine Betroffenheit wird nicht gesehen, da Auswirkungen auf deren Belange nicht erkennbar sind.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Die neuen Darstellungen im Flächennutzungsplan betreffen ausschließlich die Erschließung durch den Straßenverkehr. Dieser steht nicht im Konflikt zu den Emissionen der Bahn.

Die **Avacon AG** teilt im Schreiben vom 07.07.2017 mit:

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 29.05.2017 teilen wir Ihnen mit, dass wir aus Sicht des Verteilnetzes grundsätzlich keine Bedenken haben.

Wir verweisen auf unser Schreiben vom 27.02.2017 (Anmerkung der Verwaltung: gemeint ist hier vermutlich das Schreiben vom 28.02.2017) und bitten um Beachtung. Im Schreiben vom 28.02.2017 teilt die Avacon AG mit, dass grundsätzlich keine Bedenken aus Sicht des Verteilernetzes bestehen.

Wir teilen Ihnen jedoch mit, dass in dem geplanten Bereich Gasversorgungsleitungen betrieben werden, deren sicherer Betrieb nicht gefährdet werden darf.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die bauausführenden Firmen sind auf die Erkundigungs- und Sicherungspflicht hinzuweisen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Unterlagen werden wir zur weiteren Prüfung an unsere Spezialnetze weiterleiten. Nach Prüfung erhalten Sie eine separate Stellungnahme. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Die **Avacon AG** teilt im Schreiben vom 07.04.2017 mit:

Im Geltungsbereich sind Gastransportleitungen, 110-kV-Freileitungen und Datenübertragungskabel von Avacon verlegt. Anliegend erhalten Sie dazu die entsprechenden Übersichtspläne:

Gastransportleitungen: Bei Ihrer weiteren Planung beachten Sie bitte, dass die Gashochdruckleitungen in einem Schutzstreifen verlegt sind. Die Schutzstreifenbreiten liegen in der

Regel zwischen 4,00 m und 10,00 m, je zur Hälfte vom Rohrscheitel nach beiden Seiten gemessen. Innerhalb dieses Schutzstreifens sind keine Maßnahmen erlaubt, die den Betrieb oder Bestand der Leitung beeinträchtigen oder gefährden könnten, dazu zählen z.B. Bodenauf- oder abtrag, das anpflanzen von Bäumen oder tiefwurzelnenden Sträuchern.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Gastransportleitungen dürfen nicht überbaut werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Versorgungssicherheit bzw. die Funktion der bestehenden Gashochdruckleitungen inklusive ihrer Nebeneinrichtungen, wie z.B. Begleit-/Steuerkabel, haben höchste Bedeutung und sind damit in ihrem Bestand und Betrieb auch zukünftig konsequent und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Planungen in diesen Bereichen stimmen Sie bitte mit uns ab.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

110-kV-Freileitungen: Im Kreuzungs- und Näherungsbereich von Hochspannungsfreileitungen sind die Abstände gemäß DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1): 2013-11 zu garantieren. Planungen innerhalb eines Streifens von 50,00 m Breite, je zur Hälfte von der Trassenachse nach beiden Seiten gemessen, bedürfen einer Einzelfallprüfung durch uns.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Datenübertragungskabel: Diese Kabel dürfen ebenfalls nicht überbaut und nicht überpflanzt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Wir bitten um weitere Verfahrensbeteiligung.

Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die **Stadtwerke Springe** teilen mit:

Stromversorgung: Im gesamten Gemeindegebiet der Stadt Springe (Geltungsbereich) befinden sich Anlagen der Stromversorgung der Stadtwerke Springe GmbH. Die Änderung des Flächennutzungsplanes nimmt derzeit keinen Einfluss auf die bestehenden Anlagen, da es sich ausschließlich um inhaltliche Änderungen handelt und diese keine baulichen Veränderungen zur Folge haben.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Für technische Fragen wenden Sie sich bitte an Herrn Ralf Karstädt, Abt.: BTPp; Braunschweiger Netz GmbH, Tel.: 0531-383 2704

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Feststellungsbeschluss

Der Rat der Stadt Springe hat nach Abwägung aller Belange und Anregungen gemäß § 3 (2) BauGB in seiner Sitzung am 19.10.2017 dem Feststellungsbeschluss für die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst und gemäß § 5 (5) BauGB die Begründung als solche beschlossen.

Springe, 17.11.2017

gez. Springfeld
Bürgermeister