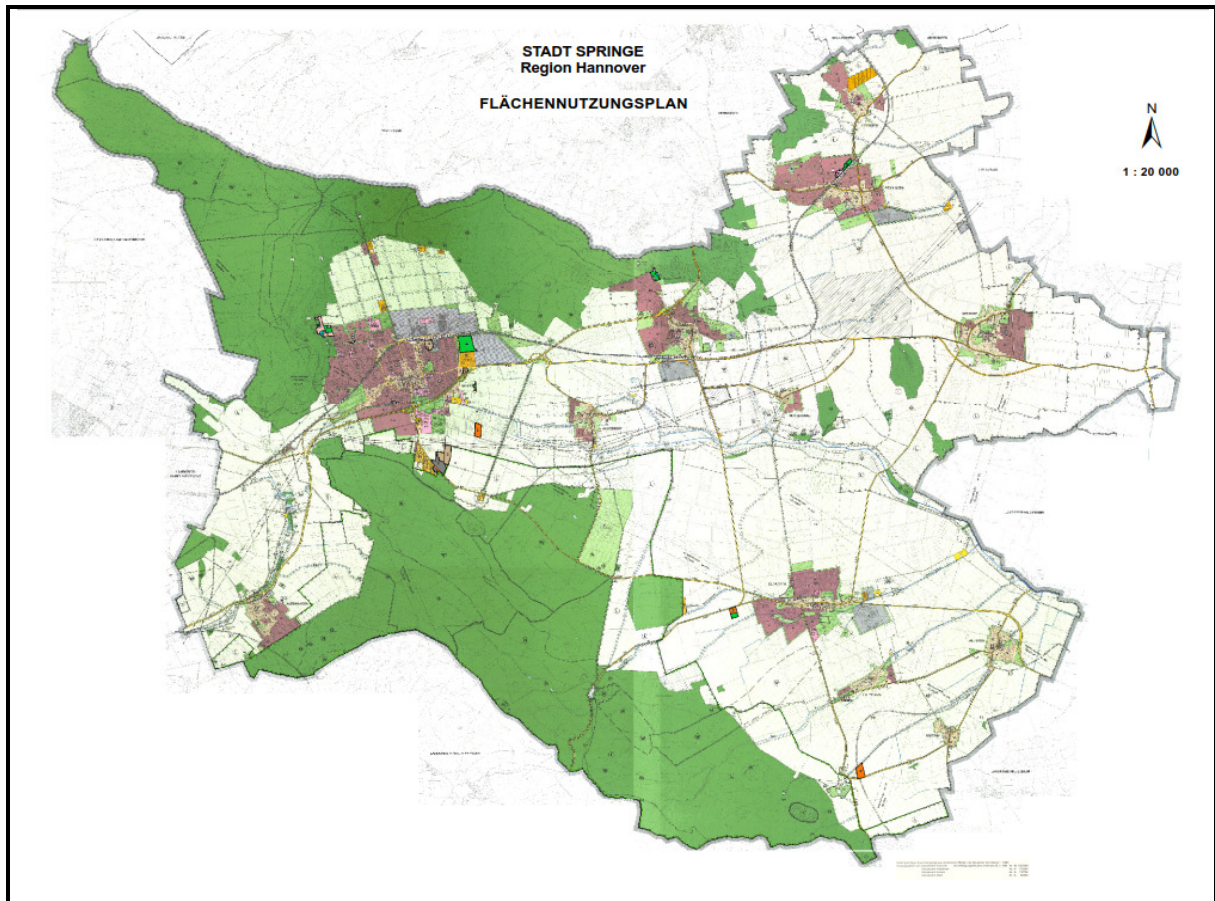


Region Hannover
Stadt Springe

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

BEGRÜNDUNG

Übersicht



Diese Begründung wurde ausgearbeitet von den Fachdiensten Stadtplanung und Umwelt 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)

Inhaltsverzeichnis

Teil A (Begründung – Allgemeiner Teil)	3
1. Allgemeines	3
1.1 Rechtsgrundlagen	3
1.2 Ausgangssituation und Planungsanlass	3
1.3 Räumlicher Geltungsbereich/ Änderungsbereich	5
1.4 Ziele und Zwecke der Planung	8
1.5 Erläuterungen zur funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes	10
1.6 Planungsvorgaben	11
2. Inhalt der Flächennutzungsplan-Änderung	15
2.1 Erläuterung der zeichnerischen Darstellungen	15
3. Auswirkungen der Flächennutzungsplan-Änderung	20
3.1 Siedlungsentwicklung	20
3.2 Verkehr	21
3.3 Immissionsschutz	21
3.4 Boden, Natur und Landschaft	22
3.5 Straßenausbaubeiträge	23
4. Verfahren	36
Teil B (Begründung – Umweltbericht)	37
5. Einleitung	37
5.1 Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele der Flächennutzungsplan-Änderung	37
5.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für die Änderung des Bauleitplans	40
6 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands und der Umweltauswirkungen der Planung	43
6.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands	43
6.2 Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes	49
6.3 Umweltauswirkungen und geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen	49
6.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	50
7 Zusätzliche Angaben	50
7.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren	50
7.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)	50
7.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung	51

Anlagen 1- 4

Teil A (Begründung – Allgemeiner Teil)

1. Allgemeines

1.1 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für diese 23. Änderung des Flächennutzungsplanes (Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge) für das gesamte Stadtgebiet der Stadt Springe und die Begründung mit dem Umweltbericht sind

- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414),
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132),
- sowie die Planzeichenverordnung (PlanZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58),
- das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576),
- das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S.2542),
- das Niedersächsische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAG-BNatSchG) vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104
- und das Wasserhaushaltsgesetz (Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)

jeweils in der zzt. der Planaufstellung gültigen Fassung.

1.2 Ausgangssituation und Planungsanlass

Für die Stadt Springe liegt ein rechtswirksamer Flächennutzungsplan vor. Er wurde mit Verfügung vom 31.07.2001 von der Bezirksregierung Hannover genehmigt und mit seiner Bekanntmachung am 17.10.2001 wirksam.

Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan stellt gemäß § 5 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Stadt Springe in den Grundzügen dar. Die verbindliche Bauleitplanung wird durch den Flächennutzungsplan vorbereitet, sie ist aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes zu entwickeln.

Bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2001 sind als Grundlage für die verkehrlichen Darstellungen der Generalverkehrsplan (GVP) für den Stadtteil Springe von 1984 sowie die Verkehrsuntersuchung zur Fünfhausenstraße/ Burgstraße im Stadtteil Springe von 1994 in den Flächennutzungsplan eingeflossen. Weitergehende Verkehrsuntersuchungen gab es weder für den Stadtteil Springe noch für die übrigen Stadtteile. Die Analysen des GVP

von 1984 konzentrierten sich auf die Veränderung der verkehrlichen Entwicklungen bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Innenstadt der Kernstadt Springe. Für das übrige Hauptstraßennetz in Springe wurden im GVP nur rudimentäre und nicht eindeutige Aussagen getroffen. In den zum GVP gefassten Beschlüssen hat sich der Rat jedoch auf eine Verkehrsvariante geeinigt, die in dieser Form nicht Bestandteil des GVP war.

Nach der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sind mit den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)¹ sowie den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN 2008)² zwei maßgebliche Regelwerke der Verkehrsplanung eingeführt worden³. Die verkehrlichen Darstellungen des Flächennutzungsplanes entsprechen diesen Richtlinien in den Begrifflichkeiten und in der Anwendung nicht mehr. Hinzu kommt, dass die Darstellungen in Teilbereichen aufgrund der allgemeinen städtischen Entwicklung nicht mehr zutreffen.

Hinsichtlich der Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge werden im rechtswirksamen Flächennutzungsplan von 2001 im Bereich Straßenverkehr die Straßen nach den Kategorien „Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ und „Haupterschließung“ unterschieden. Der GVP weist örtliche Hauptverkehrsstraßen nicht eindeutig aus, die somit im rechtswirksamen Flächennutzungsplan bislang auch nicht dargestellt wurden. Mittlerweile ist die bestehende Kategorisierung zudem überholt, weil die RIN 2008 den Begriff der „Haupterschließungsstraßen“ nicht beschreiben, sondern nur noch Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen unterschiedlicher Ausprägung definieren.

Aufgrund dieser historischen Entwicklungen in Verbindung mit der Neueinführung der o.g. Regelwerke hat die Stadt Springe für den Stadtteil Springe die Erarbeitung eines aktuellen Generalverkehrsnetzplanes (GVNP) (s. Anlage 4) beauftragt. Dieser GVNP sollte in seiner erstmaligen Aufstellung anhand der RIN 2008 und den RASSt 06 den Bestand der vorhandenen Verkehrsstrukturen erfassen und entsprechend der Regelwerke ordnen. Die Einordnung der Straßen im Stadtteil Springe konnte durch das Konzept ergänzt und überarbeitet sowie eine auf den heute gültigen Grundlagen der Verkehrsplanung basierende Gliederung und Neukategorisierung des Straßenverkehrsnetzes erstellt werden. Dabei wurde unter anderem überprüft, welche Straßenzüge die Merkmale einer „Hauptverkehrsstraße“ erfüllen (s. Anlage 4, S. 6), um diese Kategorie im geänderten Flächennutzungsplan farblich hervorgehoben darstellen zu können.

Auf diese Weise wurden auch der bisherigen Darstellung der „Haupterschließungsstraße“ die neuen Funktionsinhalte als „Hauptverkehrsstraße“ und „Erschließungsstraße“ nach den RIN 2008 zugeordnet. Da der Stadtteil Springe die umfangreichsten Eintragungen und die komplexesten Verkehrsbeziehungen aufweist, wurde diese Zuordnung nach den neuen Regelwerken als GVNP vergeben. Der GVNP wurde als empirisch gestütztes Gutachten unter dem Arbeitstitel „Verkehrskonzept für die Stadt Springe“ vom Büro Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) aus Hannover erarbeitet und im Jahr 2014 fertiggestellt (s. An-

¹ RASSt: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln 2006.

² RIN: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2008.

³ Die RASSt 06 und die RIN 2008 können während der Dienststunden oder nach Vereinbarung außerhalb der Dienststunden im Fachdienst Stadtplanung der Stadt Springe im 1. OG des Dienstgebäudes Zur Salzhaube 9, 31832 Springe, eingesehen werden.

lage 4). Für die übrigen Stadtteile wurde die Bewertung der wenigen „Haupterschließungsstraßen“ als „Hauptverkehrsstraßen“ oder „Erschließungsstraßen“ aufgrund der geringeren Komplexität selbst vorgenommen.

Am 27.03.2014 hat der Rat der Stadt Springe den GVNP für den Stadtteil Springe verbindlich eingeführt und ihn als Grundlage und Ziel der Verkehrsplanung beschlossen (s. Anlage 1). Es wurde außerdem entschieden, dass der GVNP zu einem späteren Zeitpunkt in den Flächennutzungsplan integriert wird. Der GVP von 1984, der bis heute nur in Teilen umgesetzt wurde, wurde durch den neuen GVNP von 2014 abgelöst.

Die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes dient der Integration des GVNP für den Stadtteil Springe in den Flächennutzungsplan. Dabei erfolgt im gesamten Stadtgebiet eine Überarbeitung der nicht mehr zutreffenden bzw. überholten zeichnerischen Darstellungen der Straßen, um den Flächennutzungsplan in seiner Aussagekraft und Darstellung zu schärfen. Betroffen von der Änderung sind alle Stadtteile mit Ausnahme von Alvesrode. In Kapitel 2.1 werden die Änderungen näher erläutert.

Auf die Darstellung von Haupterschließungsstraßen kann im Flächennutzungsplan künftig verzichtet werden. Die Erschließungsstraßen werden hier ebenfalls graphisch nicht hervorgehoben. Diese Straßenkategorien werden üblicherweise in Verkehrsnetzplänen als den dafür vorgesehenen Fachplanungen unterschieden. Im GVNP werden als Ergebnis der Untersuchungen allen Straßen im Stadtteil Springe die jeweiligen Straßenkategorien zugeordnet. Um den Flächennutzungsplan, der die verschiedenen Nutzungsarten für das ganze Gemeindegebiet nur in den Grundzügen darstellen soll, inhaltlich nicht zu überfrachten, wird diese Darstellungstiefe jedoch zeichnerisch nicht übernommen. Die Darstellungen der Straßen sollen sich somit nur noch auf die Kategorie der örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßen beschränken.

Diese Flächennutzungsplan-Änderung bereitet somit keinerlei zusätzliche bauliche Veränderungen auf dem Gebiet der Stadt Springe vor, da es sich ausschließlich um die inhaltliche Übernahme der Ergebnisse des GVNP und Änderungen der zeichnerischen Darstellungen von bestehenden Straßenverkehrsflächen im Plan selbst handelt.

Bei der Anpassung der Darstellungen für die Straßenverkehrsflächen an die aktuellen Regelwerke der Verkehrsplanung und an die Ergebnisse des GVNP handelt es sich um neue städtebauliche Ziele, die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Springe bislang noch nicht berücksichtigt worden sind. Zur Aufnahme dieser neuen Ziele muss der Flächennutzungsplan geändert werden. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Springe hat am 08.09.2016 beschlossen, den Flächennutzungsplan entsprechend zu ändern.

1.3 Räumlicher Geltungsbereich/ 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.

Für die im Folgenden aufgeführten Haupterschließungsstraßen ändert sich die Darstellungsweise. Die Änderungen werden in Kapitel 2.1 im Einzelnen beschrieben.

Haupterschließungsstraßen gemäß Flächennutzungsplan der Stadt Springe aus dem Jahr 2001:

Alferde

- Im Wienhagen

Altenhagen I

- Alte Landstraße östlich Deisterstraße bis Ende des Gewerbegebiets
- Deisterstraße
- Hohbrink
- Rote Reihe zwischen Zum Nesselberg und An der Weide
- Thiergarten
- Töpferstraße südwestlich Brunnenweg bis Zum Nesselberg
- Zum Nesselberg

Bennigsen

- Zur Schille

Boitzum

- Am Thie, nördlich der K 206

Eldagsen

- Brückenstraße
- Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen – Mittelrode
- Mittelroder Straße
- Wallstraße

Gestorf

- Am Schlage zwischen Lindertsweg und Osterfeldstraße
- Hirschberger Straße
- Lindertsweg zwischen Hannoverscher Straße und Am Schlage
- Neustadtstraße
- Osterfeldstraße zwischen Neustadtstraße und Hirschberger Straße
- Suderstraße

Holtensen

- Dorfstraße
- Kohlenbergstraße

Lüdersen

- Bergdorfstraße

Mittelrode

- Bockeroder Weg zwischen Rodelandstraße und Zur Hallermühle
- Zur Hallermühle

Springe

- Adolf-Reichwein-Straße
- Am Kalkwerk
- Auf dem Burghof
- Bahnhofstraße
- Berliner Straße
- Bernauer Straße
- Bürgermeister-Peters-Straße
- Burgstraße zwischen Schulstraße und Auf dem Burghof
- Deisterpfortenweg zwischen Kurzer Ging und Heinrich-Göbel-Straße
- Eldagsener Straße zwischen Auf dem Burghof und Bundesstraße B 217
- Ellernstraße
- Friedrich-Bähre-Straße zwischen Bahnhofstraße und Am Kesselhaus
- Friedrichstraße zwischen Fünfhausenstraße und Bahnhofstraße
- Fünfhausenstraße zwischen Bahnstrecke und Friedrichstraße
- Hamannsbruch
- Hamelner Straße
- Harmsmühlenstraße
- Heinrich-Göbel-Straße entlang des neuen Friedhofs
- Hinter der Burg
- Industriestraße
- Kurzer Ging zwischen Hamannsbruch und Bahn/ Deisterpfortenweg
- Mozartstraße bis südlich Großer Graben
- Mühlenweg zwischen Zum Oberntor und Zum Johannisbruch
- Nördliche Verlängerung der Mozartstraße bis Deisterpfortenweg
- Oppelner Straße zwischen Weg zur Kunst und städtischem Lagerplatz
- Osttangente
- Plönhagen zwischen Jägerallee und Rathenaustraße
- Rosenstraße zwischen Ellernstraße und Fünfhausenstraße
- Schulstraße zwischen Burgstraße und Hinter der Burg
- Völkseiner Straße mit Zubringer zur Bundesstraße B 217
- Weg parallel zur Bahn zwischen Industriestraße und Hannoverscher Weg
- Wittkoppsweg zwischen Eldagsener Straße und Harmsmühlenstraße
- Zum Lausebrink einschließlich Verlängerung bis Rathenaustraße
- Zum Johannisbruch zwischen Mühlenweg und Echternstraße
- Zum Oberntor zwischen Wehrstraße und Echternstraße

Völkse

- Alte Töpferstraße
- Alvesroder Straße
- An der Bahn
- Bohlweg

- Im Stiege zwischen Masurenstraße und Zubringer zur Bundesstraße B 217
- Wachlange

1.4 Ziele und Zwecke der Planung

Ziel und Zweck der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes ist es die Ergebnisse des 2014 beschlossenen Generalverkehrsnetzplanes (GVNP) (s. Anlage 4) für den Stadtteil Springe in den Flächennutzungsplan zu integrieren und im gesamten Gemeindegebiet die zum Teil nicht mehr zutreffenden bzw. überholten verkehrlichen Darstellungen an die aktuellen Regelwerke der Verkehrsplanung anzupassen (RASt 06 sowie RIN 2008). Betroffen von der Änderung sind alle Stadtteile Springes mit Ausnahme von Alvesrode.

Die Darstellungen zum Themenbereich Verkehr im rechtswirksamen Flächennutzungsplan aus dem Jahre 2001 (nach Baugesetzbuch (BauGB) § 5 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4) umfassen die Kategorien „Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ sowie „Haupterschließung“. Gemäß Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan aus dem Jahre 2001 basieren diese Darstellungen auf dem damaligen Generalverkehrsplan von 1984 für den Stadtteil Springe, der verkehrstechnischen Untersuchung „Fünfhausenstraße/ Burgstraße“ (Kapitel 2.4.2, S. 24) sowie der nachrichtlichen Übernahme des klassifizierten Straßennetzes an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und der „Darstellung der örtlichen Haupterschließungsstraßen gemäß Verkehrskonzept der Stadt Springe bzw. Verkehrsfunktion der vorhandenen Straßen“ (Kapitel 5.2.1, S. 141).

Da die RIN 2008 keine „Haupterschließungen“, sondern nur noch „Erschließungsstraßen“ und „Hauptverkehrsstraßen“ unterschiedlicher Ausprägung als Begrifflichkeit beschreiben, sollen die Darstellungen im Flächennutzungsplan nicht nur für den Stadtteil Springe sondern auch für die anderen Stadtteile vereinheitlicht und an diese Straßenkategorien angepasst werden (siehe dazu auch Kapitel 1.2). Der Flächennutzungsplan soll gemäß § 5 Abs. 1, Satz 1 BauGB jedoch die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung für das ganze Gemeindegebiet in den Grundzügen darstellen. Um eine inhaltliche Überfrachtung des Planes zu vermeiden und ihn in seiner Aussagekraft und Darstellung zu schärfen, wird die Darstellungstiefe daher auf die Darstellung der „Überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen“ beschränkt. Die Begrenzung der Darstellung auf Hauptverkehrsstraßen erhöht die Erkennbarkeit von Chancen und Konflikten durch Verkehr bei der künftigen Bauleitplanung. Von neuen Erschließungsgebieten ausgehende umfangreichere Verkehrsströme, insbesondere Schwerlastverkehre, sollen Siedlungsgebiete meiden und eine möglichst direkte und attraktive Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erhalten. Die Straßenkategorie der Erschließungsstraßen wird nicht separat dargestellt. Üblicherweise werden diese Straßenkategorien in Verkehrsnetzplänen als den dafür vorgesehenen Fachplanungen unterschieden. Mit der Integration in den Flächennutzungsplan wird der GVNP zur Arbeitsgrundlage für alle künftigen systematischen Verkehrsbetrachtungen, seien es Teilverkehre wie ein Radverkehrskonzept oder systematische Ziele, wie einen Verkehrsentwicklungsplan.

Die Übernahme der im Rahmen der Verkehrsplanung entwickelten funktionalen Gliederung des Straßennetzes in den Flächennutzungsplan ermöglicht es der Stadt Springe zudem, Landesfördermittel für die Bezuschussung anstehender Straßenerneuerungsmaßnahmen einwerben zu können (s. Anlage 1).

Eine funktionale Gliederung der Verkehrsnetze, wie sie im GVNP vorgenommen wurde, wird vornehmlich „durch die Siedlungsstruktur, den Städtebau und den Umweltschutz bestimmt [...]

[und] schafft die Rahmenbedingungen für eine verkehrs- und stadtgerechte sowie landschaftschonende und verkehrssichere Netzgestaltung“ (s. Anlage 4, S. 7). Verkehrsströme lassen sich aufgabengerecht bündeln, was zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beiträgt (s. Anlage 4, S. 7).

Anhand der RIN 2008 lassen sich Straßen nach ihrer verkehrlichen Bedeutung funktional gliedern. Als Indikatoren werden hier nicht nur die Belastung der jeweiligen Straße mit Fahrzeugen, sondern auch ihre straßenräumliche Aufteilung sowie ihre Lage im Verkehrsnetz herangezogen (s. Anlage 4, S. 6). Somit erfolgt die Zuweisung einer Straßenkategorie in Abhängigkeit zu Verkehrsfunktion, Lage, Art und dem natürlichen und städtebaulichen Umfeld des Verkehrsweges, wobei auch die örtlichen Bedingungen zu berücksichtigen sind (s. Anlage 4, S. 7). Abbildung 1 veranschaulicht die verschiedenen Verbindungsfunktionsstufen, Kategoriengruppen und Straßenkategorien sowie durch die Zusammenfassung der Straßen zu über- und innerörtlichen Haupt- und Nebennetzen die unterschiedlichen Funktionen und Bedingungen der einzelnen Straßen, was sich auf die Gestaltung der Straßenräume auswirkt (s. Schnabel & Lohse 2011, S. 130f.)⁴.

Abb. 1: Verbindungsfunktionen, Kategoriengruppen und Straßenkategorien (Quelle: Schnabel & Lohse 2011, S. 131)

Lage	⇒	außerhalb bebauter Gebiete (überörtlich)		innerhalb bebauter Gebiete (innerörtlich)		
Straßenumfeld	⇒	anbaufrei		angebaut		
maßgebende Funktion	⇒	Verbindung				Erschließung
Kategoriengruppe	⇒	AS	LS	VS	HS	ES
Verbindungsfunktionsstufen	↓					
kontinentale Straßenverbindung	0	A 0 1. O. Autobahn HN		-	-	-
großräumige Straßenverbindung	I	A I 2. O. Autobahn HN	LS I 1. O. Fernstraße HN		-	-
überregionale Straßenverbindung	II	A II 3. O. Autobahn, Stadtautobahn HN	LS II 2. O. Überregional- straße HN	VS II 1. O. Hauptverkehrs- straße HN		-
regionale Straßenverbindung	III	-	LS III 3. O. Regional- straße HN	VS III 2. O. Hauptverkehrs- straße HN	HS III 1. O. Hauptverkehrs- straße HN	
nahräumige Straßenverbindung	IV	-	LS IV 4. O. Nahbereichs- straße NN	-	HS IV 2. O. Hauptverkehrs- straße HN	ES IV 1. O. Sammel- straße NN
kleinräumige Straßenverbindung	V	-	LS V 5. O. Anbindungs- straße NN	-	-	ES V 2. O. Anlieger- straße NN
kleinräumige Wegeverbindung	VI	-	LS VI 6. O. Wirtschaftsweg NN	-	-	ES VI 3. O. Anliegerweg NN
Legende: HN Hauptnetz 1. bis 6. O. Ordnungsnummern innerhalb einer Kategoriengruppe NN Nebennetz - nicht vorkommend oder nicht vertretbar leeres Feld problematische Kombination						

⁴ Schnabel, M. und D. Lohse 2011: Grundlagen der Straßentechnik und der Verkehrsplanung. Band 2 – Verkehrsplanung. 3., vollständig überarbeitete Auflage. (Beutverlag) Berlin.

1.5 Erläuterungen zur funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes

Die Revision der Darstellungen des Themenbereiches Verkehr im Flächennutzungsplan stellt lediglich eine aktuelle Bestandsbewertung dar. Sie erhebt nicht den Anspruch einer Verkehrsentwicklungsplanung. Die Entwicklungsplanung wird zu einem späteren Zeitpunkt auf diese Bestandsanalyse aufbauen. Für den GVNP und die Aufhebung der Darstellung von Haupteerschließungsstraßen gibt es deshalb keine Planungsalternativen. Der GVNP ergibt sich aus dem derzeitigen Straßen- und Nutzungsbestand, der bei der Erarbeitung des GVNP empirisch ermittelt worden ist. Lediglich bei der Analyse der empirisch erhobenen Daten des GVNP wurden Straßen, deren Charakteristik nicht offensichtlich „Hauptverkehrsstraßen“ oder „Erschließungsstraßen“ entsprach einer Bewertung von Alternativen unterzogen. Die Neukategorisierung der Stadtstraßen ist entsprechend der Standards der RIN 2008 und der RASt 06 erfolgt. Hierbei wurden die Straßenzüge im Stadtteil Springe dahingehend überprüft, ob sie die Funktionsmerkmale einer innergemeindlichen Hauptverkehrsstraße erfüllen (s. Anlage 4, S. 6; 9ff.). Dafür wurden alle Straßen „einer abwägenden, abschnittsweisen integrierten Betrachtung“ unterzogen (s. Anlage 4, S. 9). Bestimmte maßgebliche funktionale Merkmale der zuvor festgelegten Straßenquerschnitte wurden untereinander verglichen und „in Relation zu den umgebenden Querschnitten unter Beachtung aller wesentlichen Wechselwirkungen [ge]stellt“ (s. Anlage 4, S. 9).

Das Straßennetz im Stadtteil Springe wurde somit anhand der Untersuchungsergebnisse aus dem GVNP kategorisiert. Die Einstufung der vormaligen Haupteerschließungsstraßen in den anderen Stadtteilen in die Straßenkategorien der RIN 2008 wurde aufgrund der dortigen geringeren Komplexität und Größe des Verkehrsnetzes von der Stadt Springe selbst vorgenommen.

Folgende Kriterien müssen die Straßen überwiegend erfüllen, um im lokalen Kontext für die Stadt Springe in die Kategorie der örtlichen Hauptverkehrsstraße aufgenommen zu werden:

1. Verbindungsfunktionsstufe „nahräumig“ (Stufe IV nach RIN) mit Versorgungsfunktion G-GZ oder Austauschfunktion G-G

oder

2. Verbindungsfunktionsstufe „regional“ (Stufe III nach RIN) mit Versorgungsfunktion GZ-MZ oder Austauschfunktion GZ-GZ

Mit den Definitionen:

G = Gemeinde / Gemeindeteil ohne zentralörtliche Funktion

GZ = Grund-, Unter-, Kleinzentrum, auch innerörtliches Grundzentrum

MZ = Mittelzentrum, innergemeindliches Mittelzentrum,

3. erhöhte Bedeutung für den Individualverkehr, als Richtwert dient eine Gesamt-DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von > 2.000 Kfz/ 24 h,
4. erhöhter Anteil an Schwerlastverkehr, Richtwert > 5 % der DTV,
5. erhöhte Bedeutung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV),

6. vorfahrtsregelte Straße,
7. Regelgeschwindigkeit liegt bei 50 km/ h, im Vorfeld bebauter Gebiete in der Regel bei 70 km/ h,
8. höhere mittlere Fahrgeschwindigkeiten auch innerhalb bebauter Gebiete (ca. 40 km/ h und mehr),
9. ca. 6,5 m Fahrbahnbreite (bei zweistreifigen) Straßen, um den Begegnungsfall LKW-LKW ohne Geschwindigkeitsreduktion zu ermöglichen,
10. Ausschlusskriterien: Tempo-30-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich,
11. Abgrenzung von den in der RASSt ausgewiesenen Entwurfssituationen „Wohnweg“, „Wohnstraße“, „Sammelstraße“.

Ein wesentlicher Straßenabschnitt, bei dem bei der Einstufung sowohl die Variante Erschließungsstraße als auch Hauptverkehrsstraße diskutiert wurde, ist die Querverbindung im Stadtteil Springe zwischen Bahnhofstraße und Ellernstraße über Friedrich- und Rosenstraße. Dieser Straßenzug war nach dem GVP von 1984 Bestandteil des sogenannten „Inneren Rings“, um die Innenstadt zu beruhigen und hätte damit die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen sollen. Die beiden Straßen sind jedoch geprägt durch dichte Wohnbebauung, hohen Anteil an ruhendem Verkehr und im Verkehrsfluss zusätzlich durch Rechts-vor-Links-Regelungen gehemmt. Um der Funktion als Hauptverkehrsstraße mit ungehindert fließendem Verkehr gerecht zu werden, hätten in diesem Abschnitt eine Vorfahrtsregelung und eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs eingeführt werden müssen. Solche Regelungen wurden beim Beschluss des GVNP vorgeschlagen. Diese verkehrsrechtlichen und straßenbaulichen Änderungen hätten eine Zunahme der Verkehrsmenge auf diesem Straßenabschnitt zur Folge gehabt. Im Beschluss hat man diese Möglichkeit aber nicht aufgenommen, sondern stattdessen diesem Straßenzug die Funktion einer nähräumigen Erschließungsstraße (ES IV) zugeordnet, welche der tatsächlichen Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer entspricht.

1.6 Planungsvorgaben

Übergeordnete Planungen

Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)

In der zeichnerischen Darstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms der Region Hannover von 2005 werden für das Stadtgebiet von Springe mehrere Hauptverkehrsstraßen von regionaler und von überregionaler Bedeutung ausgewiesen. Deren Darstellungen sind jedoch nicht Gegenstand der 23. Flächennutzungsplanänderung; an ihren Darstellungen werden keine Änderungen vorgenommen. Für die Gemeindestraßen trifft das RROP keine Festsetzungen, da die örtlichen Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen nicht Gegenstand der Betrachtungen im RROP sind.

Gemäß der beschreibenden Darstellung des RROP sind die Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer vor allem auch durch den Ausbau eigener, zusammenhängender Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen (RROP 2005, S. 36). Die Flächennutzungsplan-Änderung unterstützt diese Forderung der Region Hannover, indem durch die Integration des GVNP in den

Flächennutzungsplan die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Ergebnisse des GVNP als Arbeitsgrundlage für die Aufstellung bspw. eines kommunalen Radverkehrskonzeptes zu nutzen.

Regionales Raumordnungsprogramm 2005

Gemäß RROP 2005 (S. 16) müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit den am jeweiligen Standort festgelegten Zielen der Raumordnung in Form von Vorranggebieten und Vorrangstandorten vereinbar sein.

Der Stadtteil Mittelrode liegt in einem Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung. Der Bodenwasserhaushalt wird durch die inhaltliche Neukategorisierung der beiden bisher in Mittelrode als Haupteerschließung eingestuften Straßen „Bockeroder Weg zwischen Rodelandstraße und Zur Hallermühle“ sowie „Zur Hallermühle“ als Erschließungsstraßen jedoch nicht beeinträchtigt.

Die Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen-Mittelrode verläuft durch ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft sowie durch das genannte Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung. Es handelt sich bei dieser Gemeindeverbindungsstraße um eine bestehende Straße, an deren Verkehrsbelastung durch die Flächennutzungsplan-Änderung keine Veränderungen eintreten. Auch (straßen)baulich sind keine Maßnahmen an der Straße geplant. Vielmehr wird diese Straße, die zuvor als Haupteerschließung definiert war, künftig nur als Nahbereichs- und nicht in die Kategorie der Hauptverkehrsstraßen eingestuft, was den Schutzgütern der beiden Vorranggebiete eher dienlich ist.

Weitere Vorranggebiete bzw. Vorrangstandorte auf Springer Stadtgebiet befinden sich nur außerhalb, aber nicht innerhalb der bebauten Gebiete der Ortschaften. Die übrigen innerörtlichen Gemeindestraßen werden jedoch nur innerorts neukategorisiert. Somit berühren die geplanten Änderungen diese Ziele der Raumordnung nicht.

Mit den veränderten Darstellungen in der 23. Flächennutzungsplan-Änderung erfolgt weder ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur noch eine Steuerung von Verkehrsmengen, die Umverteilungen zur Folge haben könnten. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur wird nicht verändert, sie wurde zurzeit der Erarbeitung des GVNP lediglich erfasst, analysiert und Neubewertet. Demnach hat diese Änderung keinen Einfluss auf prinzipiell zu vermeidende Luftverunreinigungen und Lärmschutzvorgaben. Die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich ändern sich ebenfalls nicht.

Gemäß RROP 2005 (S. 17) sind bei allen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen. Aufgrund der ausschließlich inhaltlichen Änderungen an den Planzeichen und den zeichnerischen Darstellungen im Flächennutzungsplan sind keine direkten, sich daraus ergebenden schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Insgesamt werden raumordnerische Belange durch die Integration des GVNP als Arbeitsgrundlage für potenzielle zukünftige Verkehrsplanungen oder verkehrsbehördliche Maßnahmen für den Stadtteil Springe sowie durch die funktionale Neugliederung des Straßennetzes und die Aufhebung der zeichnerischen Darstellung der Haupteerschließungsstraßen nicht berührt. Die geänderten Darstellungen des Flächennutzungsplanes stehen zu den Vorgaben des RROP, auch zum Themenbereich Verkehr, nicht im Widerspruch.

Regionales Raumordnungsprogramm 2016

Das noch nicht rechtsverbindliche RROP für die Region Hannover aus dem Jahr 2016 weist die B 217 und die K 216 in der zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße“ aus. Zudem werden einige der durch das Springer Stadtgebiet verlaufenden überörtlichen klassifizierten Straßen als „Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung“ ausgewiesen. Wie bereits zum RROP 2005 erwähnt, sind diese Straßen nicht Gegenstand der geänderten Darstellungen in der 23. Flächennutzungsplan-Änderung. Für die Gemeindestraßen trifft das RROP 2016 keine Festsetzungen, da die örtlichen Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen nicht Gegenstand der Betrachtungen im RROP sind.

Ein Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft und ein Vorranggebiet für den Hochwasserschutz verlaufen südlich von Mittelrode und werden von der Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen-Mittelrode durchquert. Die Vorranggebiete für Natur und Landschaft durchziehen im RROP 2016 bandartig auch bebaute Bereiche der Stadtteile Springe, Bennigsen, Eldagsen, Holtensen und Alferde entlang bestehender Gewässer und entlang von Vorranggebieten zum Hochwasserschutz.

Diese Festsetzungen stehen den Änderungen durch die ausschließlich inhaltlich vorgenommene Neukategorisierung der Straßen nicht entgegen. Vielmehr werden diese Ziele und Grundsätze der Raumordnung durch die Änderungen in den Stadtteilen außerhalb der Kernstadt Springes im Hinblick auf potenzielle zukünftige Planungsvorhaben unterstützt, indem die ehemaligen Haupterschließungsstraßen in diesen Stadtteilen nur noch als Erschließungsstraßen eingestuft werden.

Landschaftsrahmenplan (LRP)

Die Vorgaben des Landschaftsrahmenplanes der Region Hannover von 2013 zum Stadtgebiet der Stadt Springe in Bezug auf die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes werden in Kapitel 5.2.2 des Umweltberichts, der Teil dieser Begründung ist, näher betrachtet und abgearbeitet.

Landschaftsplan (LP)

Im Landschaftsplan der Stadt Springe aus dem Jahr 1996 werden in Kapitel 8 Anforderungen an die Bauleitplanung und im Besonderen an den Flächennutzungsplan formuliert. Von ihm wird neben der allgemeinen Beachtung der Grundsätze zum sparsamen Umgang mit den Naturraum-Potenzialen erwartet, dass er unter Abwägung der weiteren Anforderungen an die Raumnutzung

- Eingriffe durch Erschließungen auf ein Mindestmaß reduziert und die Flächen, die im Landschaftsplan als Flächen für die Durchführung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen sind, keine Ausweisung erhalten, die die Durchführung derartiger Maßnahmen verhindern.

Einige Straßen im Stadtteil Völksen liegen teilweise innerhalb eines Schutzgebietes zur Grund- und Quellwassergewinnung. Der Stadtteil Mittelrode liegt vollständig innerhalb eines Schutzgebietes zur Grund- und Quellwassergewinnung sowie in einem festgelegten Gebiet mit guten Wasserentnahmebedingungen. Auch die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen-Mittelrode verläuft südlich von Mittelrode durch das Schutzgebiet mit guten Wasserentnahmebedingungen sowie einen als Überschwemmungsgebiet festgesetzten Bereich.

Diese Gemeindeverbindungsstraße schneidet zudem mehrere Gürtel, die für die Durchführung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen sind. Im Stadtteil Springe verlaufen die zu ändernden Straßen „Hamannsbruch“ und „Plönhagen zwischen Jägerallee und Rathenaustraße“ ebenfalls entlang von festgelegten Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft.

Die genannte Gemeindeverbindungsstraße kreuzt ferner eine 1996 als Rad- und Wanderweg geplante Strecke. Diese vormalige Haupterschließung hat jedoch nicht die Bedeutung einer örtlichen Hauptverkehrsstraße, da ihr unter anderem die dafür anzusetzenden Verkehrsmengen fehlen. Somit entsteht für den geplanten Rad- und Wanderweg weder ein Nachteil in der Nutzbarkeit noch im Erholungswert.

In den beiden Stadtteilen Altenhagen I und Völksen sind Abschnitte einiger Straßen, deren Kategorisierung von „Haupterschließung“ zu „Erschließungsstraße“ geändert wird, als Rad- oder Wanderwege ausgewiesen. Konkret betrifft das Abschnitte der folgenden Straßen:

Altenhagen I

- Deisterstraße – Wanderweg
- Rote Reihe – Wanderweg
- Zum Nesselberg – Wanderweg

Völksen

- Im Stiege – Wanderweg

Da diese Straßen nach der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes sowohl inhaltlich als auch faktisch nur noch als Erschließungsstraße fungieren, beeinträchtigen sie die gleichzeitige Nutzung als Rad- und Wanderwege nicht. Im Stadtteil Springe werden ebenfalls einige Abschnitte der bisherigen Haupterschließungen gleichzeitig als Rad- und/oder Wanderwege geführt. Es handelt sich um Abschnitte der folgenden Straßen:

Springe

- Auf dem Burghof – Radweg
- Bahnhofstraße – Radweg
- Eldagsener Straße – Radweg
- Fünfhausenstraße – Wanderweg
- Hamelner Straße – Rad- und Wanderweg
- Osttangente – Radweg
- Völkseiner Straße – Radweg

Alle diese Straßen werden künftig als örtliche Hauptverkehrsstraßen eingestuft. Diese Zielsetzung steht der weiteren Nutzung als Rad- oder Wanderweg dennoch nicht im Wege, da sich die auf diesen Straßen bereits bestehenden Verkehrsmengen oder -belastungen durch die Flächennutzungsplan-Änderung nicht verändern werden. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass überwiegend nicht der komplette Straßenverlauf, sondern nur ein Teilstück als Rad- oder Wanderweg vorgesehen ist, sodass eine Beeinträchtigung des Erholungswertes und der Nutzbarkeit von vornherein gering gehalten wird.

Durch die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes werden die bestehenden Verkehrsflächen im Stadtgebiet von Springe weder ausgebaut noch erweitert. Es erfolgen keine Neuausweisungen von Straßen. Auch Änderungen in der vorhandenen Verkehrsbelastung der bestehenden Straßen ergeben sich de facto nicht. Insofern folgt die Flächennutzungsplan-Änderung den Zielstellungen und Festsetzungen des Landschaftsplanes bzw. beeinträchtigt sie nicht zusätzlich. Weitere Ausführungen zum Landschaftsplan finden sich in Kapitel 5.2.2 des Umweltberichts.

2. Inhalt der Flächennutzungsplan-Änderung

2.1 Erläuterung der zeichnerischen Darstellungen

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Springe enthält bei den Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge nach § 5 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 BauGB im Themenbereich Straßenverkehr die folgenden Darstellungen für Straßen:

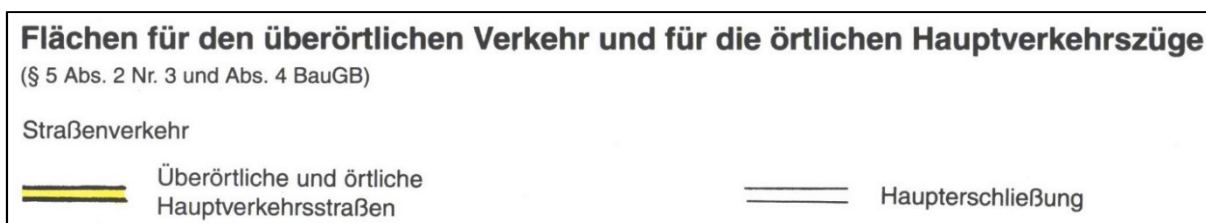


Abb. 2: Auszug aus der Legende des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Springe von 2001

Künftig beschränkt sich die Darstellung der Straßen im Themenbereich Straßenverkehr auf die Darstellung der örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Alle Hauptverkehrsstraßen erhalten eine einheitliche Farbgebung, unabhängig davon, ob es sich um eine örtliche oder überörtliche Hauptverkehrsstraße handelt. Dabei wird die bisherige Farbzuzuweisung für Hauptverkehrsstraßen gemäß Legende des Flächennutzungsplanes beibehalten. Die überörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind weiterhin zusätzlich mit ihrer Klassifizierung beschriftet. Die Darstellung von Haupterschließungsstraßen wird aufgehoben. Erschließungsstraßen werden analog zum rechtswirksamen Flächennutzungsplan weiterhin graphisch nicht hervorgehoben.

Die Legende des Flächennutzungsplanes wird im Themenbereich Verkehr daher folgendermaßen abgeändert:

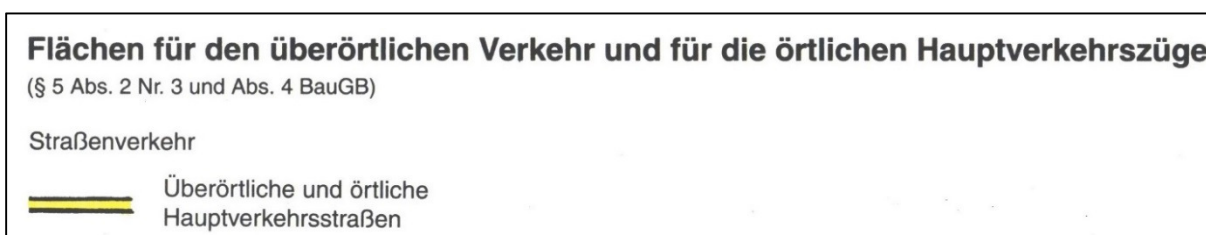


Abb. 3: Auszug aus der Legende des Flächennutzungsplanes der Stadt Springe nach der 23. Änderung

„Überörtliche Hauptverkehrsstraßen“ sind alle nachrichtlich übernommenen klassifizierten Bundes-, Landes- und Kreis-/ Regionsstraßen einschließlich ihrer Anschlüsse an das gemeindliche Straßenverkehrsnetz (vgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 2001,

S. 141). Die 18 im Jahre 2001 nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommenen klassifizierten überörtlichen Hauptverkehrsstraßen erfahren keine Veränderung und werden weiterhin als Hauptverkehrsstraßen dargestellt und damit dem Planzeichen „Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ (siehe Abbildung 3) zugeordnet. Es handelt sich dabei um die folgenden Straßen:

Bundesstraßen

- B 3
- B 217 mit Zubringern

Landesstraßen

- L 402
- L 421
- L 422 mit Querverbindung zur Kreisstraße K 214 westlich Eldagsen
- L 460 mit Ortsumgehung Gestorf
- L 461

Kreisstraßen

- K 204
- K 205
- K 206
- K 207
- K 208
- K 212
- K 213
- K 214
- K 215
- K 216
- K 227

Um in die Darstellung als „örtliche Hauptverkehrsstraße“ aufgenommen zu werden, ergeben sich im GVNP unter Anwendung der RIN 2008 und RAST 06 für die Stadt Springe folgende Kriterien, die überwiegend zu erfüllen sind:

1. Verbindungsfunktionsstufe „nahräumig“ (Stufe IV nach RIN) mit Versorgungsfunktion G-GZ oder Austauschfunktion G-G

oder

2. Verbindungsfunktionsstufe „regional“ (Stufe III nach RIN) mit Versorgungsfunktion GZ-MZ oder Austauschfunktion GZ-GZ

Mit den Definitionen:

G = Gemeinde / Gemeindeteil ohne zentralörtliche Funktion

GZ = Grund-, Unter-, Kleinzentrum, auch innerörtliches Grundzentrum

MZ = Mittelzentrum, innergemeindliches Mittelzentrum,

3. erhöhte Bedeutung für den Individualverkehr, als Richtwert dient eine Gesamt-DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von > 2.000 Kfz/ 24 h,
4. erhöhter Anteil an Schwerlastverkehr, Richtwert > 5 % der DTV,
5. erhöhte Bedeutung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV),
6. vorfahrtsgeregelte Straße,
7. Regelgeschwindigkeit liegt bei 50 km/ h, im Vorfeld bebauter Gebiete in der Regel bei 70 km/ h,
8. höhere mittlere Fahrgeschwindigkeiten auch innerhalb bebauter Gebiete (ca. 40 km/ h und mehr),
9. ca. 6,5 m Fahrbahnbreite (bei zweistreifigen) Straßen, um den Begegnungsfall LKW-LKW ohne Geschwindigkeitsreduktion zu ermöglichen,
10. Ausschlusskriterien: Tempo-30-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich,
11. Abgrenzung von den in der RASt ausgewiesenen Entwurfssituationen „Wohnweg“, „Wohnstraße“, „Sammelstraße“.

Unter Anwendung dieser Kriterien auf das gesamte Stadtgebiet der Stadt Springe ergibt sich generell, dass nur noch für den Stadtteil Springe in gewissem Umfang örtliche Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen werden. In den übrigen Stadtteilen übernehmen die Ortsdurchfahrten der klassifizierten überörtlichen Straßen die Funktion der innerörtlichen Hauptverkehrsstraße.

Die Gemeindeverbindungsstraßen Boitzum-Holtensen und Eldagsen-Mittelrode (Mittelroder Str.) sind Landstraßen (LS) zwischen Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion. Ihnen ist somit die Verbindungsfunktion (Stufe IV, Nahbereichsstraße) zuzuweisen. Für die genannten Ortsteile haben die Straßen durchaus eine Austauschfunktion. Jedoch dienen sie weder dem überörtlichen noch dem innergemeindlichen Verkehr zwischen anderen Stadtteilen als präferierte Verbindung. Diese Funktion übernehmen die naheliegenden Land- und Kreisstraßen, die Verkehre bündeln sollen. Da die genannten Gemeindeverbindungsstraßen ferner nur über einen geringen DTV von 400-600 Kfz/24h verfügen, einen geringen Schwerlastverkehrsanteil aufweisen und keine Bedeutung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) haben, besitzen sie für die Betrachtung der Verkehrsbeziehungen auf dem gesamten Gebiet der Stadt Springe nicht die Bedeutung örtlicher Hauptverkehrsstraßen.

Die Gemeindeverbindungsstraße Boitzum-Holtensen wurde im rechtsgültigen Flächennutzungsplan von 2001 nicht farblich hervorgehoben dargestellt. Ihre zeichnerische Darstellung wird durch die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes dementsprechend nicht verändert. Die Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen-Mittelrode war bisher als Haupterschließung eingestuft. Sie wird künftig analog zur Gemeindeverbindungsstraße Boitzum-Holtensen aufgrund der ihr fehlenden, oben beschriebenen Bedeutung einer örtlichen Hauptverkehrsstraße ebenfalls farblich nicht mehr hervorgehoben.

Im Folgenden werden die Änderungen für alle innerörtlichen Straßen, an deren Darstellung sich etwas ändert, im Einzelnen aufgeführt.

Die folgenden *21 Straßen werden im rechtswirksamen Flächennutzungsplan aus dem Jahre 2001 als „Haupterschließungsstraße“ dargestellt und werden nach der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes in die Kategorie „örtliche Hauptverkehrsstraße“ – in Abgrenzung zu den Straßen, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung angrenzender bebauter Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen – eingestuft und entsprechend dargestellt:

Springe

- Am Kalkwerk (gemäß (gem.) GVNP)
- Auf dem Burghof (gem. GVNP)
- Bahnhofstraße (gem. GVNP)
- Berliner Straße zwischen Bernauer Straße und Rosenstraße (gem. GVNP)
- Bernauer Straße (gem. GVNP)
- Bürgermeister-Peters-Straße (gem. GVNP)
- Burgstraße zwischen Echternstraße und Schulstraße (gem. GVNP)
- Echternstraße (gem. GVNP)
- Eldagsener Straße nördlich Bundesstraße 217
- Ellernstraße (gem. GVNP)
- Fünfhausenstraße nördlich Friedrichstraße/Rosenstraße (gem. GVNP)
- Hamelner Straße (gem. GVNP)
- Hinter der Burg (gem. GVNP)
- Industriestraße westlich Zum Lausebrink (gem. GVNP)
- Mühlenweg (gem. GVNP)
- Oppelner Straße nördlich Weg zur Kunst (gem. GVNP)
- Osttangente (gem. GVNP)
- Schulstraße zwischen Burgstraße und Hinter der Burg (gem. GVNP)
- Völkener Straße mit Zubringer Bundesstraße B 217 (gem. GVNP)
- Zum Oberntor zwischen Wehrstraße und Echternstraße (gem. GVNP)
- * • **Zum Johannesbruch zwischen Mühlenweg und Echternstraße (gem. GVNP)**

Die folgenden 49 Straßen werden im Flächennutzungsplan von 2001 als „Haupterschließungsstraße“ dargestellt und nach der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes als „Erschließungsstraße“ eingestuft. Somit werden sie nach der Änderung nicht mehr farblich hervorgehoben im Flächennutzungsplan dargestellt.

Alferde

- Im Wienhagen

Altenhagen I

- Alte Landstraße östlich der Deisterstraße bis Ende des Gewerbegebiets
- Deisterstraße
- Hohbrink
- Rote Reihe zwischen Zum Nesselberg und An der Weide
- Thiergarten
- Töpferstraße südwestlich Brunnenweg bis Zum Nesselberg

- Zum Nesselberg

Bennigsen

- Zur Schille

Boitzum

- Am Thie, nördlich der K 206

Eldagsen

- Brückenstraße
- Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen – Mittelrode (gem. RIN 2008)
- Mittelroder Straße
- Wallstraße

Gestorf

- Am Schlage zwischen Lindertsweg und Osterfeldstraße
- Hirschberger Straße
- Lindertsweg zwischen Hannoverscher Straße und Am Schlage
- Neustadtstraße
- Osterfeldstraße zwischen Neustadtstraße und Hirschberger Straße
- Suderstraße

Holtensen

- Dorfstraße
- Kohlenbergstraße

Lüdersen

- Bergdorfstraße

Mittelrode

- Bockeroder Weg zwischen Rodelandstraße und Zur Hallermühle
- Zur Hallermühle

Springe

- Adolf-Reichwein-Straße
- Berliner Straße zwischen Kurzer Ging und Bernauer Straße
- Deisterpfortenweg zwischen Kurzer Ging und Heinrich-Göbel-Straße
- Friedrich-Bähre-Straße zwischen Bahnhofstraße und Am Kesselhaus
- Friedrichstraße zwischen Fünfhausenstraße und Bahnhofstraße
- Hamannsbruch
- Harmsmühlenstraße
- Heinrich-Göbel-Straße entlang des neuen Friedhofs
- Kurzer Ging zwischen Hamannsbruch und Bahn/ Deisterpfortenweg
- Mozartstraße bis südlich Großer Graben
- Nördliche Verlängerung der Mozartstraße bis Deisterpfortenweg
- Oppelner Straße zwischen Weg zur Kunst und städtischem Lagerplatz
- Plönhagen zwischen Jägerallee und Rathenaustraße

- Rosenstraße zwischen Ellernstraße und Fünfhausenstraße
- Weg parallel zur Bahn zwischen Industriestraße und Hannoverscher Weg
- Wittkoppsweg zwischen Eldagsener Straße und Harmsmühlenstraße
- Zum Lausebrink einschließlich Verlängerung bis Rathenastraße
- * • ~~Zum Johannisbruch zwischen Mühlenweg und Echternstraße~~

Völksen

- Alte Töpferstraße
- Alvesroder Straße
- An der Bahn
- Bohlweg
- Im Stiege zwischen Masurenstraße und Zubringer zur Bundesstraße B 217
- Wachlange
- * • **Alte Springer Heerstraße zwischen Alvesroder Straße und Bohlweg**

Diese vormals weiß gefärbten Straßen werden ebenso wie alle anderen Erschließungsstraßen aus dem Flächennutzungsplan von 2001 in ihrer Farbgebung den jeweils angrenzenden Bauflächen, Grünflächen oder Flächen für die Landwirtschaft angepasst, sodass sie farblich nicht mehr aus diesen hervortreten. In den Fällen, in denen eine Straße an verschiedene Bauflächen, wie bspw. Wohnbau- und gemischte Bauflächen, angrenzt, sodass eine farbliche Zuordnung nicht von vornherein eindeutig vorgegeben ist, richtet sich die neue Farbgebung danach, zu welcher (Bau-)Fläche die jeweilige Straße funktional einen höheren Bezug aufweist bzw. welche (Bau-)Flächen von dieser Straße stärker erschlossen werden. Die Abbildungen 4 und 5 in Anlage 2 verdeutlichen dieses geschilderte Verfahren zur Einfärbung der bisherigen Haupterschließungsstraßen noch einmal.

Die vorstehende Beschreibung der Inhalte dieser Flächennutzungsplanänderung verdeutlicht, dass dadurch keinerlei zusätzliche bauliche Veränderungen auf dem Gebiet der Stadt Springe vorbereitet werden, da es sich ausschließlich um die inhaltliche Übernahme der Ergebnisse des GVNP und um Änderungen der zeichnerischen Darstellungen von bestehenden Straßenverkehrsflächen im Plan selbst handelt. Daher kann auf die Erstellung von Gutachten zum Schutz von Arten, Boden oder vor Immissionen verzichtet werden.

Durch die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes sind im Erläuterungsbericht des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes 2001 einige Textpassagen überholt. In der Anlage 3 findet sich eine entsprechende Darstellung.

3. Auswirkungen der Flächennutzungsplan-Änderung

3.1 Siedlungsentwicklung

Die Begrenzung der Darstellung der Straßen im Flächennutzungsplan auf Hauptverkehrsstraßen erhöht die Erkennbarkeit von Chancen und Konflikten durch den Verkehr bei der künftigen Bauleitplanung, indem es den Überblick über sinnvolle Möglichkeiten der Verkehrsanbindung an das bestehende Netz erleichtert. Zum Beispiel sollen von neuen Baugebieten ausgehende

umfangreichere Verkehrsströme, insbesondere der Schwerlastverkehr, Wohngebiete meiden und eine möglichst direkte und attraktive Anbindung an das ausgewiesene Hauptverkehrsstraßennetz bieten.

3.2 Verkehr

Die Änderung der Darstellungen für Straßen im Flächennutzungsplan beruht auf der Erfassung und Bewertung des vorhandenen Verkehrs und der vorhandenen Straßennutzung. Durch die Neukategorisierung erfolgt keine Lenkung oder Steuerung des bestehenden Verkehrsflusses, sodass durch diese Flächennutzungsplanänderung keine Umverteilungen von Verkehrsmengen oder Änderungen der Verkehrsstärke auf den Gemeindestraßen in Springe entstehen. Ebenso haben die angepassten Darstellungen im Flächennutzungsplan keine Auswirkung auf die Nutzung, Befahrbarkeit und Nutzbarkeit der Straßen, z.B. für landwirtschaftlichen Verkehr oder Schwerlastverkehr. Potenzielle Einschränkungen der Nutzbarkeit ergeben sich stattdessen aus dem baulichen Zustand der Straßen oder aus verkehrsbehördlichen Anordnungen, die Beschränkungen auferlegen. Ziel der Verkehrsentwicklung ist, dass der Verkehr weiterhin auf die Hauptverkehrsstraßen und die Sammelstraßen konzentriert bleibt. Dabei sind die Ergebnisse des GVNP und die Kriterien der RIN 2008 bzw. RASSt 06 umfassender und somit von größerer Bedeutung als die Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Durch die Neuzuweisungen der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes werden in direkter Konsequenz keine Straßen rück-, aus- oder neugebaut. Die bisherigen Haupterschließungsstraßen, sofern sie nicht als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen worden sind, sind nach der Anwendung der RIN 2008 nun im Allgemeinen Erschließungsstraßen vom Typ einer Sammelstraße (ES IV), die nicht mehr explizit im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Die künftige Entwicklung des Straßennetzes soll auf dem GVNP aufbauen: Notwendige Änderungen der Funktionszuweisungen wären jedoch z.B. in einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu begründen und darzustellen.

3.3 Immissionsschutz

Der GVNP ist das Ergebnis einer Bestandsanalyse des Straßenbestands und seiner Nutzung. Durch den GVNP und die Anpassung der Straßen in den anderen Stadtteilen an die neuen verkehrsplanerischen Richtlinien werden die Straßen im Stadtgebiet von Springe neu kategorisiert. Die Einstufung als Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße ist anhand der tatsächlichen aktuellen Nutzung der Straßen erfolgt. Da die neuen zeichnerischen Darstellungen der Straßen auf der Erhebung des vorhandenen Verkehrs beruhen, ändern sich die Immissionen für die Anwohner nicht. In Teilbereichen, wie dem bereits genannten Straßenzug Friedrichstraße-Rosenstraße, zeigt die inhaltliche Rückstufung von einer Haupterschließung gemäß Flächennutzungsplan von 2001 bzw. Hauptverkehrsstraße gemäß GVP 1984 zu einer Erschließungsstraße (ES IV) vielmehr, dass ursprünglich geplante Verkehrsentwicklungen nicht eingetreten sind. Hier ist es gegenüber den Annahmen infolge der ursprünglichen Planung zu einer reduzierten Belastung der Anlieger gekommen.

Durch die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes wird es auch im Bereich der *21 zu Hauptverkehrsstraßen aufgestuften Verkehrswege nicht zu nachteiligen Veränderungen in Bezug auf Immissionen kommen, da lediglich die auf dem Sektor des Straßenverkehrs zurzeit

vorhandenen Verhältnisse nachvollzogen und im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Aber auch Entlastungswirkungen in Form einer Reduzierung vorhandener verkehrlich bedingter Beeinträchtigungen im Bereich der 49 zu Erschließungsstraßen herabgestuften Straßen sind nicht zu erwarten.

Die neue Kategorisierung der Funktionsstufen der Straßen fließt jedoch in die mittelfristige Straßenunterhaltung und -erneuerung ein. In Zeiten begrenzter Haushaltsmittel werden die Prioritäten bei gleichem Schädigungsgrad der Straßen abgestuft von den Hauptverkehrsstraßen zur Sammelstraße (ES IV) und schließlich zur Anliegerstraße (ES V) gesetzt. Auf diese Weise werden Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen in einem besseren Gebrauchszustand gehalten. Erschütterungen und Lärmbelastungen für die Anlieger werden damit möglichst begrenzt und geringgehalten.

Durch die Integration des GVNP und die Änderung der zeichnerischen Darstellungen im Flächennutzungsplan werden keine (straßen-)baulichen Maßnahmen oder Anpassungen im Bestand eingeleitet, die die Nutzung der Straßen oder die Verkehrsstärke, den Verkehrsfluss oder die Verkehrsentwicklung auf den Straßen beeinflussen könnten. Es erfolgt keine Lenkung oder Steuerung des bestehenden Verkehrsflusses durch die Neukategorisierung, sodass keine Umverteilungen von Verkehrsmengen oder Änderungen der Verkehrsstärke auf den Gemeindestraßen in Springe entstehen. Daher ändert bzw. verschlechtert sich die (bestehende) Belastung der Straßen und ihrer Anlieger im Stadtgebiet von Springe durch die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht. Es werden keine zusätzlichen Lärmemissionen oder Luftverunreinigungen erzeugt. Somit ist der Belang des Immissionsschutzes durch diese Flächennutzungsplan-Änderung nicht betroffen.

Weitere Ausführungen dazu enthält der Umweltbericht, der Teil dieser Begründung ist, in Kapitel 6.

3.4 Boden, Natur und Landschaft

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.

3.5 Straßenausbaubeiträge

Der GVNP stellt für den Stadtteil Springe das Ergebnis einer Bestandsanalyse aller Gemeindestraßen in ihrer jetzigen Ausführung dar. Er bildet also den Ist-Zustand der Gemeindestraßen ab, was z.B. den Netzcharakter, die Verkehrsstärke und Verkehrsregelungen sowie die Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer anbetrifft. Die Integration dieses Verkehrskonzeptes in den Flächennutzungsplan hat somit keinerlei Umverteilungen oder Änderung von Verkehrsmengen auf den einzelnen Straßen zur Folge. Seine Erarbeitung hat ausschließlich dazu gedient, Daten über die o.g. Parameter zu sammeln, auszuwerten und zu ordnen, um eine zeitgemäße funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes nach den neuen verkehrsplanerischen Richtlinien anhand der aktuellen tatsächlichen Gegebenheiten in Springe vornehmen zu können.

Mithilfe des GVNP wird die Funktion einer Straße im Verkehrswegenetz der Stadt Springe festgelegt. Der notwendige Ausbauzustand einer Straße sollte hierauf abgestellt werden, sofern die aktuelle/ künftige Planung diese Funktion der betreffenden Straße noch immer zuweist und die aktuellen Verkehrsströme dieses bestätigen bzw. künftige Verkehrsströme gezielt anders geleitet werden sollen.

Jedoch sind in konkreten Beitragsverfahren bei der Beitragsbemessung neben der zuvor angeführten Verkehrsplanung auch die Lage und Führung der Straße im gemeindlichen Straßennetz, der gewählte Ausbaustandard, aber auch die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse von Bedeutung für die Einordnung in die Beitragskategorien – letzteres gewissermaßen als Bestätigungsmerkmal –, da Verkehrsströme sich selbst entwickeln und eine Planung überholt sein kann, je älter sie wird.

Insofern spielt der Flächennutzungsplan, vielmehr jedoch der GVNP eine gewisse Rolle auch für die Einordnung der jeweiligen Straße in eine Straßenkategorie der Beitragsatzung. Diese ist aber nicht in allen Beitragsfällen von ausschlaggebender Bedeutung.

Die RIN unterscheiden 13 verschiedene Straßenkategorien, von denen im GVNP 7 Kategorien für den Stadtteil Springe zugeordnet wurden. Im Beitragsrecht finden hingegen nur drei Kategorien Anwendung.

Die Beiträge unterscheiden sich hierbei in die drei Kategorien

- Anliegerstraße (Höchster Beitragssatz)
- Straßen mit starkem innerörtlichen Verkehr (Mittlerer Beitragssatz)
- Straßen mit überwiegend Durchgangsverkehr (Niedrigster Beitragssatz).

Für die Bestimmung dieser Kategorien sind das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz (NKAG) und die dazu ergangene Rechtsprechung maßgeblich. Zum Zeitpunkt der 23. Flächennutzungsplan-Änderung finanziert die Stadt Springe einen Teil des investiven Verkehrswegebbaus durch Beiträge der Anlieger nach dem NKAG entsprechend dem Ortsrecht der Stadt Springe. Die verkehrlichen Darstellungen im Flächennutzungsplan und im GVNP werden in dieser Kategorienbestimmung zwar gewürdigt, müssen sich aber nicht zwingend im Ergebnis wiederfinden, da das Beitragsrecht nicht an die Darstellungen im Flächennutzungsplan gebunden ist.

Dass die Darstellungen im rechtswirksamen Flächennutzungsplan von 2001 und die Festsetzung von Beiträgen nach dem Beitragsrecht nicht kongruent sein müssen, wird bspw. deutlich an der Hirschberger Straße im Stadtteil Gestorf, für die 2002 Ausbaubeiträge erhoben wurden.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist diese Straße als „Haupterschließung“ dargestellt. Zur Abrechnung wurde sie jedoch als „Anliegerstraße“ eingestuft, da der damals (aber auch heute noch) vorhandene Ausbauzustand (lediglich ca. 5 m breite Fahrbahn, niveaugleicher Gehweg auf einer Straßenseite) weniger einer Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr entsprach (als z.B. derjenige der parallel verlaufenden Straße Felsenkamp). Zudem wurde zuvor die durch die Hirschberger Straße verlaufende Buslinie auf die Straße Felsenkamp umgelegt, sodass damit die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse auf dieser Straße noch mehr den Eindruck vermitteln, dass die Straße vorrangig nur noch dem Anliegerverkehr dient. Insofern wurde die vom Flächennutzungsplan dargestellte Planung durch Entwicklung und Veränderung der Verkehrsströme und der Verkehrsplanung überholt.

Das Beispiel verdeutlicht, dass Straßenbau- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie Sanierungen der Gemeindestraßen prinzipiell unabhängig von den im Flächennutzungsplan zugewiesenen Straßenkategorien vorgenommen werden und sich nach der Dringlichkeit aufgrund des Ausmaßes der Straßenschäden bestimmen.

Sollte der Fall eintreten, dass für eine nach dem Flächennutzungsplan eingestufte Hauptverkehrsstraße und eine Erschließungsstraße zeitgleich eine Straßensanierung notwendig wird und beide Straßen einen vergleichbaren Schädigungsgrad aufweisen, spielt die Straßenkategorie der jeweiligen Straßen in der funktionalen Netzgliederung nur insofern eine Rolle, als dass die Hauptverkehrsstraße aufgrund ihrer höheren täglichen Verkehrsbelastung und ihrer größeren Bedeutung für einen funktionierenden Verkehrsfluss bei der Sanierung Priorität erhält. Die Straße, deren Erhalt, Unterhaltung und Sanierung den größten Nutzen für die Allgemeinheit hat, weil sie von einer größeren Zahl von Verkehrsteilnehmern genutzt wird, wird somit vorrangig unterhalten und erneuert. Die Bevorzugung von Hauptverkehrsstraßen vor Erschließungsstraßen wird im Hinblick auf ihre für den gesamtstädtischen Verkehr größere Bedeutung als vertretbar bewertet. Somit beinhaltet die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich der Straßenunterhaltungen und -sanierungen nur eine marginale Veränderung. Daher steht dieser Belang der Änderung nicht entgegen.

Entsprechend der obigen Ausführungen ist mit den genannten Änderungen der verkehrlichen Darstellungen im Flächennutzungsplan und der genaueren Differenzierung im GVNP insgesamt vielmehr zu erwarten, dass die Hauptverkehrsstraßen im Falle einer Erhebung von Straßenausbaubeiträgen eher günstiger als Straße mit überwiegend Durchgangsverkehr eingestuft werden können als bei der bisherigen Darstellung im Flächennutzungsplan als Haupterschließungen.

4. 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 01.02.2016 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 Trassenachse 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 Wohnen 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 vorfahrtsregelte 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 Mandatschaft 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 überschritten, 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)⁵. 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 2⁵ 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. Inso-wweit ist darauf hinzuweisen, dass der Bund immerhin auf haushaltsrechtlicher Grundlage (Lärmsanierungsrichtlinien für Bundesfernstraßen) Lärmsanierungen durchführt, wenn in all-gemeinen 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

⁵ Die Anlagen können während der Dienststunden im Fachdienst Stadtplanung der Stadt Springe im 1. OG des Dienstgebäudes Zur Salzhaube 9,31832 Springe eingesehen werden.

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.

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 vorgebracht.

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 Verteilernetzes 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 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.

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 den 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

Teil B (Begründung – Umweltbericht)

5. Einleitung

5.1 Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele 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 zielt auf eine aufgabengerechte Bündelung der Verkehrsströme hin und diene 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.

Die Einstufung der 18 nachrichtlich in den FNP (2001) übernommenen klassifizierten „überörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ erfährt keine Veränderung (auch künftig Darstellung als überörtliche „Hauptverkehrsstraßen“):

Bundesstraßen

- B 3
- B 217 mit Zubringern

Landesstraßen

- L 402
- L 421
- L 422 mit Querverbindung direkt zur Kreisstraße K 214 westlich von Eldagsen
- L 460 mit Ortsumgehung Gestorf
- L 461

Kreisstraßen

- K 204

- K 205
- K 206
- K 207
- K 208
- K 212
- K 213
- K 214
- K 215
- K 216
- K 227

Als örtliche „Hauptverkehrsstraßen“ sollen – in Abgrenzung zu den Straßen, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung angrenzender bebauter Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen – zusätzlich die folgenden *21 im FNP (2001) als „Haupterschließungsstraßen“ enthaltenen Verkehrswege dargestellt werden:

- Am Kalkwerk
- Auf dem Burghof
- Bahnhofstraße
- Berliner Straße zwischen Bernauer Straße und Rosenstraße
- Bernauer Straße
- Bürgermeister-Peters-Straße
- Burgstraße zwischen Echternstraße und Schulstraße
- Echternstraße
- Eldagsener Straße nördlich der Bundesstraße B 217
- Ellernstraße
- Fünfhausenstraße nördlich Friedrichstraße/Rosenstraße
- Hamelner Straße
- Hinter der Burg
- Industriestraße westlich Zum Lausebrink
- Mühlenweg
- Oppelner Straße nördlich Weg zur Kunst
- Osttangente
- Schulstraße zwischen Burgstraße und Hinter der Burg
- Völkseiner Straße mit Zubringer Bundesstraße B 217
- Zum Oberntor zwischen Wehrstraße und Echternstraße
- * • **Zum Johannesbruch zwischen Mühlweg und Echternstraße**

49 „Haupterschließungsstraßen“ gem. FNP (2001) sollen künftig als Erschließungsstraßen eingestuft und nicht mehr gesondert dargestellt werden:

Alferde

- Im Wienhagen

Altenhagen I

- Alte Landstraße östlich Deisterstraße bis Ende des Gewerbegebiets
- Deisterstraße
- Hohbrink
- Rote Reihe zwischen Zum Nesselberg und An der Weide
- Thiergarten
- Töpferstraße südwestlich Brunnenweg bis Zum Nesselberg
- Zum Nesselberg

Bennigsen

- Zur Schille

Boitzum

- Am Thie, nördlich der K 206

Eldagsen

- Brückenstraße
- Gemeindeverbindungsstraße Eldagsen – Mittelrode
- Mittelroder Straße
- Wallstraße

Gestorf

- Am Schlage zwischen Lindertsweg und Osterfeldstraße
- Hirschberger Straße
- Lindertsweg zwischen Hannoverscher Straße und Am Schlage
- Neustadtstraße
- Osterfeldstraße zwischen Neustadtstraße und Hirschberger Straße
- Suderstraße

Holtensen

- Dorfstraße
- Kohlenbergstraße

Lüdersen

- Bergdorfstraße

Mittelrode

- Bockeroder Weg zwischen Rodelandstraße und Zur Hallermühle
- Zur Hallermühle

Springe

- Adolf-Reichwein-Straße
- Berliner Straße zwischen Kurzer Ging und Bernauer Straße
- Deisterpfortenweg zwischen Kurzer Ging und Heinrich-Göbel-Straße
- Friedrich-Bähre-Straße zwischen Bahnhofstraße und Am Kesselhaus
- Friedrichstraße zwischen Fünfhausenstraße und Bahnhofstraße

- Hamannsbruch
- Harmsmühlenstraße
- Heinrich-Göbel-Straße entlang des neuen Friedhofs
- Kurzer Ging zwischen Hamannsbruch und Bahn/ Deisterpfortenweg
- Mozartstraße bis südlich Großer Graben
- Nördliche Verlängerung der Mozartstraße bis Deisterpfortenweg
- Oppelner Straße zwischen Weg zur Kunst und städtischem Lagerplatz
- Plönhagen zwischen Jägerallee und Rathenaustraße
- Rosenstraße zwischen Ellernstraße und Fünfhausenstraße
- Weg parallel zur Bahn zwischen Industriestraße und Hannoverscher Weg
- Wittkoppsweg zwischen Eldagsener Straße und Harmsmühlenstraße
- Zum Lausebrink einschließlich Verlängerung bis Rathenaustraße
- * ~~• Zum Johannisbruch zwischen Mühlenweg und Echternstraße~~

Völksen

- Alte Töpferstraße
- Alvesroder Straße
- An der Bahn
- Bohlweg
- Im Stiege zwischen Masurenstraße und Zubringer Bundesstraße B 217
- Wachlange
- * • **Alte Springer Heerstraße zwischen Alvesroder Straße und Bohlweg**

Durch Übernahme der im Rahmen der Verkehrsplanung entwickelten funktionalen Gliederung des Straßennetzes in den FNP werden die Voraussetzungen für eine Bezuschussung anstehender Straßenerneuerungsmaßnahmen durch Landesfördermittel geschaffen.

5.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für die Änderung des Bauleitplans

5.2.1 Fachgesetze

Grundlage des Änderungsverfahrens ist das Baugesetzbuch (BauGB). Die Belange des Umweltschutzes finden sich dort in § 1 Abs. 6 Nr. 7. Gemäß (gem.) § 2 Absatz 4 BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht bildet gem. § 2a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung.

Des Weiteren sind die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des besonderen Artenschutzes im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und im Niedersächsischen Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) verankert. Hier ist insbesondere die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zu beachten. Ferner sind die Vorgaben der Bodenschutz- und Wassergesetze des Bundes und des Landes Niedersachsen zu berücksichtigen. Bezogen auf immissionsschutzrechtliche Fragestellungen findet das Bundesimmissionsschutzgesetz mit den entsprechenden Verordnungen Anwendung.

5.2.2 Planungen

Das Plangebiet liegt im Planungsraum des **Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) für die Region Hannover (2005)**, das die Kernstadt Springe als „Mittelzentrum“ sowie Standort mit den Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ und „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ und Standort mit der „besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“ darstellt. Zudem ist die Kernstadt „Zentralörtlicher Standort/Zentralörtlicher Ergänzungsbereich“ mit einem „Versorgungskern der zentralen Orte“.

Die Ortslagen Bennigsen, Eldagsen und Völksen sind als „ländlich strukturierte Siedlungen mit der Ergänzungsfunktion Wohnen“ gekennzeichnet, von den übrigen Stadtteilen sind nur die „vorhandenen und bauleitplanerisch gesicherten Siedlungsbereiche“ nachrichtlich übernommen.

Die Bundesstraßen B 3 und B 217, die Landesstraße L 460 zwischen L 422 und B 3, die Kreisstraße K 216 („vorhanden, zu sichern“) und der südliche Teil der Ortsumgehung (OU) Gestorf („erforderlich, bedarf weiterer Abstimmung“) sind als „Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung“, die Landesstraßen L 402, L 421, L 460 von Steinkrug bis L 422 und L 461 sowie die Kreisstraßen K 208, K 214, K 227 („vorhanden, zu sichern“) und der westliche Teil der OU Gestorf („erforderlich, bedarf weiterer Abstimmung“) als „Hauptverkehrsstraßen von regionaler Bedeutung“ dargestellt.

Das noch nicht genehmigte **RROP (2016) für die Region Hannover** weist folgende Veränderungen auf:

Die Kernstadt Springe ist nicht mehr als „Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“, sondern als „Standort besondere Entwicklungsaufgabe Tourismus“ dargestellt.

Auch die Landesstraße L 422 und die Kreisstraße K 213 sind als „Hauptverkehrsstraßen von regionaler Bedeutung“ eingezeichnet. Der westliche Teil der OU Gestorf ist nicht mehr dargestellt, der südliche Teil der OU Gestorf ist als „Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße“ abgebildet.

Die Darstellungen des rechtskräftigen **Flächennutzungsplanes der Stadt Springe (2001)** sind Kapitel 5.1 zu entnehmen.

Der **Landschaftsrahmenplan Region Hannover (2013)** trifft u.a. Aussagen zu Bereichen mit besonderer Funktionsfähigkeit von Klima und Luft und kennzeichnet in diesem Zusammenhang sämtliche Ortslagen im Stadtgebiet Springe als „Kaltlufteinwirkungsbereiche innerhalb der Siedlungsflächen“. Bereiche mit beeinträchtigter/gefährdeter Funktionsfähigkeit von Klima und Luft sind im Springer Stadtgebiet nicht abgegrenzt. Das Zielkonzept ordnet die Siedlungsflächen keiner Zielkategorie zu, stellt aber die benachbarten Grün- und Freiräume dar, „die nach einer Überprüfung durch die kommunale Landschaftsplanung ggf. zu sichern sind“.

Als Entwicklungsziele für die besiedelten Bereiche der Kernstadt und der Ortsteile (Funktionsschwerpunkte: Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Verkehr, Sport, Spielen, Kurzzeiterholung) empfiehlt das Entwicklungskonzept des **Landschaftsplans der Stadt**

Springe (1996) die „Durchgrünung“, eine „Entsiegelung wo möglich“, eine „Eingrenzung weiterer Versiegelung“ sowie die „Sicherung vorhandener und die Erstellung fehlender landschaftsgerechter Übergänge“ zwischen Siedlungsändern und Offenland.

Bewertung

Da es sich bei der 23. Änderung des FNP lediglich um Darstellungen der zurzeit im Bereich bestehender Straßen vorhandenen Verhältnisse handelt, die keinerlei Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen nach sich ziehen werden, sind negative Auswirkungen auf die genannten Planungen nicht zu erwarten.

5.2.3 Schutzgebiete und -objekte nach Naturschutzrecht

Schutzgebiete und -objekte nach Naturschutzrecht existieren in Springe in Form von Naturschutzgebieten gem. § 23 BNatSchG (NSG-HA 25 „Saupark Springe“, NSG-HA 90 „Steinbruch Holzmühle“, NSG-HA 115 „Ziegeunerwäldchen“), Landschaftsschutzgebieten gem. § 26 BNatSchG (LSG-H 30 „Süd-Deister“, LSG-H 32 „Osterwald-Saupark“, LSG-H 34 „Limberg, Hallerburger Holz und Jeinser Holz“, LSG-H 73 „Hallerniederung“, LSG-H 74 „Gestorfer Lösshügel“), Naturdenkmälern gem. § 28 BNatSchG (H 106 „Findling Jägerallee“, H 107 „2 Kastanien Amtsgericht“, H 110 „Findling Gutshof von Ilten“, H 112 „Eiche im Fuchstal“, H 113 „Eiche Königeiche auf dem Katzberg“, H 180 „Feldahorn Andreaskirche“, H 205 „Findling Im Osterfeld“) und über 100 gesetzlich geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG.

Bewertung

Da es sich bei der 23. Änderung des FNP lediglich um Darstellungen der zurzeit im Bereich bestehender Straßen vorhandenen Verhältnisse handelt, die keinerlei Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen nach sich ziehen werden, sind negative Auswirkungen auf die Schutzgebiete und -objekte nach Naturschutzrecht nicht zu erwarten.

5.2.4 Natura 2000

Aufgrund der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (1992) wurden im Springer Stadtgebiet die folgenden Gebiete (FFH-Gebiete) für das europäische Schutzgebietssystem „Natura 2000“ ausgewählt: 112 „Süntel, Wesergebirge, Deister“, 361 „Hallerburger Holz“, 362 „Linderter und Stamstorfer Holz“, 377 „Hallerbruch“ und 452 „Höhlengebiet im Kleinen Deister“.

Bewertung

Da es sich bei der 23. Änderung des FNP lediglich um Darstellungen der zurzeit im Bereich bestehender Straßen vorhandenen Verhältnisse handelt, die keinerlei Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen nach sich ziehen werden, sind negative Auswirkungen auf die FFH-Gebiete nicht zu erwarten.

5.2.5 Schutzgebiete und -objekte nach Wasserrecht

Auf dem Gebiet der Stadt Springe sind gem. § 76 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) durch Rechtsverordnungen der Region Hannover die folgenden Überschwemmungsgebiete an oberirdischen Gewässern festgesetzt: das „Überschwemmungsgebiet der Gestorfer Beeke“, die „Überschwemmungsgebiete der Haller und des Neuen Gehlenbachs“ sowie das „Überschwemmungsgebiet des Sedemünder Mühlbachs“.

Die folgenden gem. § 51 WHG durch Rechtsverordnung festgesetzten Wasserschutzgebiete existieren im Springer Stadtgebiet: das Wasserschutzgebiet „Alvesrode“, das Wasserschutzgebiet „Eldagsen Klosterquellen“, das Wasserschutzgebiet „Haller“, das Wasserschutzgebiet „Mühlenbachtal“ sowie das Wasserschutzgebiet „Samke“.

Daneben bestehen die zwei aktiven Wassergewinnungsanlagen zugeordneten Trinkwassergewinnungsgebiete „Mittelrode“ und „Völksen“.

Bewertung

Da es sich bei der 23. Änderung des FNP lediglich um Darstellungen der zurzeit im Bereich bestehender Straßen vorhandenen Verhältnisse handelt, die keinerlei Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen nach sich ziehen werden, sind negative Auswirkungen auf die Schutzgebiete und -objekte nach Wasserrecht nicht zu erwarten.

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

6.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des derzeitigen Umweltzustands

Umweltauswirkungen (und damit Vorbelastungen) bestehen im Bereich der in Kapitel 5.1 aufgelisteten Straßen und Straßenabschnitte bereits durch die nachfolgend aufgeführten verkehrs- und unterhaltungsbedingten Wirkfaktoren:

- Lärmemissionen
- Schadstoffemissionen (Stickstoffoxide, Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Feinstaub, organische Verbindungen, Methan)
- Tropfverluste (z.B. Öl, Treibstoff, Bremsflüssigkeit, Wasch- u. Konservierungsstoffe)
- Reifenabrieb (z.B. Schwermetalle, Schwefel, Chlor)
- Abrieb von Bremsbelägen (z.B. Asbest, Schwermetalle, Schwefel, Titan)
- Stoffe von Katalysatoren (Platin, Rhodium, Palladium)
- Korrosionsprodukte (Eisen, Cadmium, Zink, Kupfer)
- Fahrbahnabrieb (z.B. Kohlenwasserstoffe, Cadmium, Silicium, Calcium, Magnesium, Chrom, Nickel, Bitumen)
- Unfallbedingte Freisetzungen von Schadstoffen (Kraftstoffe, Betriebsmittel, Transportgüter)
- Lichtemissionen

- Optische Störwirkungen durch Fahrzeugverkehr („Scheueffekt“ für Tiere, Beeinträchtigung von Wohn- und Erholungsfunktionen)
- Erschütterungen
- Tierkollisionen mit Fahrzeugen
- Trennwirkungen und Zerschneidungen (z.B. für wandernde Tierarten und für Erholungsfunktionen)
- Ausbringung von Salzen im Rahmen des Winterdienstes

6.1.1 Schutzgut „Mensch“

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.

6.1.2 Schutzgut „Pflanzen“

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.

6.1.3 Schutzgut „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.

6.1.4 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.

6.1.5 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 Vorklärung (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.

6.1.6 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.

6.1.7 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.

6.1.8 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.

6.1.9 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.

6.2 Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes

6.2.1 Entwicklung bei Durchführung der Planung

Da es sich bei der 23. Änderung des FNP lediglich um Darstellungen der zurzeit im Bereich bestehender Straßen vorhandenen Verhältnisse handelt, die keinerlei Änderungen bzw. Umverteilungen von Verkehrsmengen nach sich ziehen werden, ist eine Zunahme negativer Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erwarten.

6.2.2 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Auch ohne die in Rede stehende 23. Änderung des FNP würde sich an den bestehenden Verkehrsverhältnissen und an den von ihnen verursachten (bestehenden) Umweltauswirkungen nichts ändern.

6.3 Umweltauswirkungen und geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

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

6.4 Anderweitige 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 - Echterstraße) 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 (s. Drucksache Nr. 471/2011-2016 im Anhang, Anlage 1).

7 Zusätzliche Angaben

7.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

7.1.1 Analysemethoden und -modelle, Fachgutachten, Schwierigkeiten bei der Erhebung

Es sind keine weiteren Fachgutachten für die Ermittlung und Beurteilung der Umweltauswirkungen erforderlich. Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind nicht zu erkennen. Da keine Eingriffe in Natur und Landschaft erwartet werden, sind auch diesbezüglich keine besonderen Methoden und Verfahren anzuwenden.

Die Zusammenstellung der Umweltbelange im vorliegenden Umweltbericht erfolgte – auf Grundlage der fachgesetzlichen und fachplanerischen Vorgaben – in verbal-argumentativer Form.

Es sind keine Schwierigkeiten (z.B. technische Lücken oder fehlende Kenntnisse) bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten.

7.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

In § 4c BauGB ist geregelt, dass die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen überwachen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten. Dabei nutzen sie die im Umweltbericht angegebenen Überwachungsmaßnahmen und die nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens von den Behörden mitgeteilten erheblichen, insbesondere unvorhergesehenen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt.

Es sind keine Gründe zu erkennen, die eine Besorgnis rechtfertigen, dass unvorhergesehene Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Mensch“ eintreten werden. Eine regelmäßige, vorsorgende Umweltüberwachung wird nicht für erforderlich gehalten.

Auch erhebliche Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter der Eingriffsregelung (Naturhaushalt und Landschaftsbild) sind nicht zu besorgen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zum aktuellen Planungsstand kein Anlass besteht, ein Monitoring vorzusehen.

7.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Im Rahmen der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Springe wird den aus der Generalverkehrsnetzplanung resultierenden Änderungserfordernissen durch eine Anpassung der Darstellungen von Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge Rechnung getragen.

Im Umweltbericht wird die Flächennutzungsplan-Änderung aus Umweltgesichtspunkten betrachtet und festgestellt, dass keine Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Mensch“, „Pflanzen“, „Tiere“, „Boden“, „Wasser“, „Klima/Luft“, „Landschaftsbild“ sowie „Kultur- und sonstige Sachgüter“ stattfinden werden.

Es sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Absatz 4 Baugesetzbuch zu erwarten.

Springe, 17.11.2017

Stadt Springe
Fachdienst Umwelt
Im Auftrag:
gez. Heinemann

Anlagen zur Begründung

- Anlage 1: Drucksache Nr. 471/2011-2016: Einführung eines Generalverkehrsnetzplanes**
- Anlage 2: Abbildungen 4 und 5: Verfahren zur Einfärbung der bisherigen Haupteerschließungsstraßen am Beispiel von Altenhagen I**
- Anlage 3: Textliche Änderungen im Erläuterungsbericht – Gegenüberstellung**
- Anlage 4: Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemsteuerung mbH (GVS) 2014: Verkehrskonzept für die Stadt Springe – Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze zur Ergänzung des Flächennutzungsplans, Ergebnisbericht (Generalverkehrsnetzplan (GVNP))**

Ergebnisbericht inkl. Anlagen

- 0 - Verkehrskonzept Springe - Ergebnisbericht
- 1.1 - Messpunkte
- 2 - Hochrechnung durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
- 3.1 - Knotenpunkt am Kalkwerk - Bernauer Straße
- 3.2 - Knotenpunkt Auf dem Burghof - Echternstraße
- 3.3 - Knotenpunkt Bahnhofstraße - Völksener Straße
- 3.4 - Knotenpunkt Berliner Straße - Bernauer Straße
- 3.5 - Knotenpunkt Burgstraße - Schulstraße
- 3.6 - Knotenpunkt Fünfhausenstraße - Friedrichstraße
- 3.7 - Knotenpunkt Hamelner Straße - Heinrich-Göbel-Straße
- 3.8 - Knotenpunkt Zum Oberntor - Ellernstraße
- 4 - Querschnitt Steckbriefe
- 5.1 - Funktionale Gliederung
- 5.2 - Verkehrsstärken
- 5.3 - Geschwindigkeit
- 5.4 - Geschwindigkeitsbegrenzungen
- 5.5 - Straßenklassen
- 5.6 - Netzcharakter
- 5.7 - RASt-Stil
- 5.8 - Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
- 5.9 - Radfahrerregelung

(Hinweis zur elektronischen Fassung: Aufgrund des großen Umfangs befindet sich der GVNP mit den 20 Anlagen nicht in diesem Dokument, sondern in einer separaten Datei)

Drucksache Nr. 471/2011-2016: Einführung eines Generalverkehrsnetzplanes

06.02.2014

Fachdienst Tiefbau und Stadtentwässerung

Drucksache Nr. 471/2011-2016

In den	öffentlich	nicht-öffentlich	Sitzung am
Ortsrat Springe	X		19.02.2014
Technischer Ausschuss	X		11.03.2014
Verwaltungsausschuss		X	20.03.2014
Rat	X		27.03.2014

Einführung eines GeneralverkehrsnetzplanesAusgangslage:

Für den Stadtteil Springe wurde 1984 ein Generalverkehrsplan aufgestellt, der in dieser Form nur in Teilen zur Umsetzung gekommen ist. Sein Aufbau und seine Gliederung zielen auf den Springer Innenstadtbereich ab. Für den Stadtteil als ganzes gibt es keine vollständige Netzbewertung.

Mit der Neufassung des Flächennutzungsplanes 1990 wurde die bis dahin bestehende Gliederung der Straßen in Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen generell in Erschließungsstraßen geändert. Wie diese Änderung zustande gekommen ist, ist nicht mehr nachvollziehbar.

Da Landesfördermittel zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (früher GVFG) nur für Hauptverkehrsstraßen gewährt werden, hat der Rat der Stadt Springe 23.09.2010 ein Verkehrsnetz in Springe als innerörtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Entgegen ersten Erwartungen reicht diese Erklärung nicht aus, um die Fördermittel für den Ausbau der Bürgermeister-Peters-Straße zu erhalten.

Aus diesem Grund wurde das Ingenieurbüro GVS – Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung aus Hannover mit der Aufstellung eines Generalverkehrsnetzplanes für den Stadtteil Springe auf der Grundlage der gültigen Regelwerke „Richtlinie für die innerörtliche Netzgestaltung (RIN)“ und „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“ beauftragt.

Der Generalverkehrsnetzplan, wie er sich aus dem derzeitigen Straßen- und Nutzungsbestand ergibt, wird hiermit als Ergebnis vorgelegt.

Umfang des Generalverkehrsnetzplanes:

Der Verkehrsnetzplan gliedert das Springer Straßennetz nach verschiedenen Funktionen und Fragestellungen. Die Ergebnisse werden als Systemskizzen des Straßennetzes dargestellt. Als Kriterien für die Einstufungen dienten automatische und manuelle Verkehrszählungen und örtliche Besichtigungen, die mit den Anforderungen der RIN und RAST abgeglichen wurden.

Wesentliche Planergebnisse sind:

- Funktionale Gliederung nach RIN
- Straßentypen nach RAST
- Bestehende Geschwindigkeitsregelungen und Verkehrsbelastungen
- Bestehende Regelungen für den Radverkehr
- ÖPNV-Busnetz mit Verkehrsbelastungen

Ergänzt wird der Plan mit einem Erläuterungsbericht sowie der Bewertung einzelner Straßenquerschnitte, die exemplarisch für alle in Springe vertretenen Straßentypen stehen.

Anwendung des Generalverkehrsnetzplanes:

Der Verkehrsnetzplan hat in der Anwendung verschiedene Funktionen.

Für die städtebauliche Entwicklung dient der Plan als Kriterium, ob z.B. ein neues Baugebiet in der Gesamtbetrachtung des Ortes über eine sinnvolle und adäquate Außenanbindung mit der notwendigen Verkehrskapazität verfügt. Zu einem späteren Zeitpunkt soll der Verkehrsnetzplan in den Flächennutzungsplan übernommen werden und damit weiteres rechtliches und planerisches Gewicht erhalten.

Im Aufgabenbereich der Verkehrsbehörde dienen die Ergebnisse der Bewertung des Radverkehrsnetzes und der Anpassung des Netzes an die planerischen und rechtlichen Vorgaben. Weitergehende Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs oder die Ausweisung Geschwindigkeits- oder Nutzungszonen und deren Auswirkungen auf das Verkehrsnetz können besser beurteilt und geplant werden.

In der Straßenunterhaltung unterstützt der Plan bei der Bestimmung des Umfangs und der Zuordnung von Prioritäten, z.B. bei der baulichen Sanierung oder Änderung des Radwegenetzes. Bei Fördermaßnahmen dient er als rechtliche Begründung für die Zulässigkeit der Förderung. Die Einstufung der Straßen verbessert außerdem die Begründung der Straßeneinstufungen bei der Ermittlung der Straßenausbaubeiträge.

Im ÖPNV können Änderungen des Liniennetzes mit den bestehenden Verkehrsnutzungen abgeglichen und optimiert werden.

Aktuelle Auswirkungen des Verkehrsnetzplanes:

Der vorliegende Plan zeigt in der Analyse des Straßenbestandes, dass das ursprüngliche Verkehrskonzept von 1984 in den umgesetzten Teilen nur teilweise die erwartete Wirkung erreicht hat. Gleichzeitig mit der Schließung der Durchfahrt der Innenstadt sollte der Verkehr auf der Achse Burgstraße – Fünfhausenstraße reduziert und wesentliche Verkehrsströme auf den sogenannten Inneren Ring bestehend aus Schulstraße – Hinter der Burg – Bahnhofstraße – Friedrichstraße – Rosenstraße – Ellernstraße – Zum Oberntor – Mühlenweg – Echtenstraße übertragen werden. Die Untersuchung zeigt, dass insbesondere Friedrichstraße und Rosenstraße diese Aufgabe nicht übernommen haben, weil die bestehenden Verkehrsregelungen den Verkehrsfluss und damit die Nutzung durch den Verkehrsteilnehmer mindern. In beiden Straßen gibt es Rechts-vor-Links geregelte Einmündungen und es besteht ganztägig ein hohes Aufkommen an parkenden Kfz auf der Fahrbahn. Dies bremst einerseits im Sinne des Wohnumfeldes die Geschwindigkeit und steigert damit die Wohnqualität, verdrängt damit aber den fließenden Verkehr. Die beiden Straßen stellen damit derzeit nur noch wichtige Erschließungsstraßen aber keine innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mehr dar.

Der an dieser Stelle unterbrochene ursprüngliche Innere Ring wird von den Verkehrsteilnehmern erweitert um die Straßen Bahnhofstraße – Bgm-Peters-Straße – Am Kalkwerk und Bernauer Straße, die zusammen mit weiteren Straßen das innerörtliche Hauptstraßennetz bilden.

Wollte man den ursprünglichen Inneren Ring wieder in Funktion nehmen, wären verkehrsbürokratische und ggf. auch bauliche Maßnahmen zu ergreifen. Wesentliche Aufgabe wäre die

drastische Reduktion der Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn sowie die Ausweisung von Vorfahrtsberechtigungen an den Einmündungen. Ob mit diesen Maßnahmen eine signifikante Reduzierung des Verkehrs auf der Achse Burgstraße – Fünfhausenstraße möglich ist, wird seitens der Verwaltung sehr skeptisch beurteilt. Die Auswirkungen auf das Wohnumfeld wären dagegen signifikant. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die Funktionen der Friedrichstraße und Rosenstraße auf der nun ermittelten Art zu belassen.

Die Einstufung des Verkehrsnetzes dient aktuell auch als Grundlage für die bestehenden Radverkehrsregelungen. Diese werden vor dem Hintergrund der gesetzlichen und gerichtlichen Regelungen sowie den straßenbaulichen und verkehrsplanerischen Ansätzen der „Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA)“ aktuell überprüft. Die Ergebnisse sollen in ein Radverkehrskonzept münden, in dem die künftigen Nutzungen sowie die verkehrsbehördlichen und baulichen Maßnahmen beschrieben werden. Das Radverkehrskonzept wird in gesonderten Beratungen vorgestellt und wird später als Fortschreibung in den Generalverkehrsnetzplan übernommen.

Weitere Erläuterungen werden in der Sitzung gegeben.

Beschlussvorschlag

Der Ortsrat Springe empfiehlt dem Rat, den nachfolgenden Beschluss zu fassen.

Der Technische Ausschuss empfiehlt dem Rat, den nachfolgenden Beschluss zu fassen.

Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Rat, den nachfolgenden Beschluss zu fassen.

Der Rat der Stadt Springe beschließt, dass der vorgelegte Generalverkehrsnetzplan für den Stadtteil Springe verbindlich eingeführt wird. Der Plan soll zu einem späteren Zeitpunkt in den Flächennutzungsplan integriert werden.

**Der Bürgermeister
Im Auftrage**

**(Schade)
Fachbereichsleiter III**

Verfahren zur Einföhrung der bisherigen Hapterschließungsstraßen am Beispiel von Altenhagen I

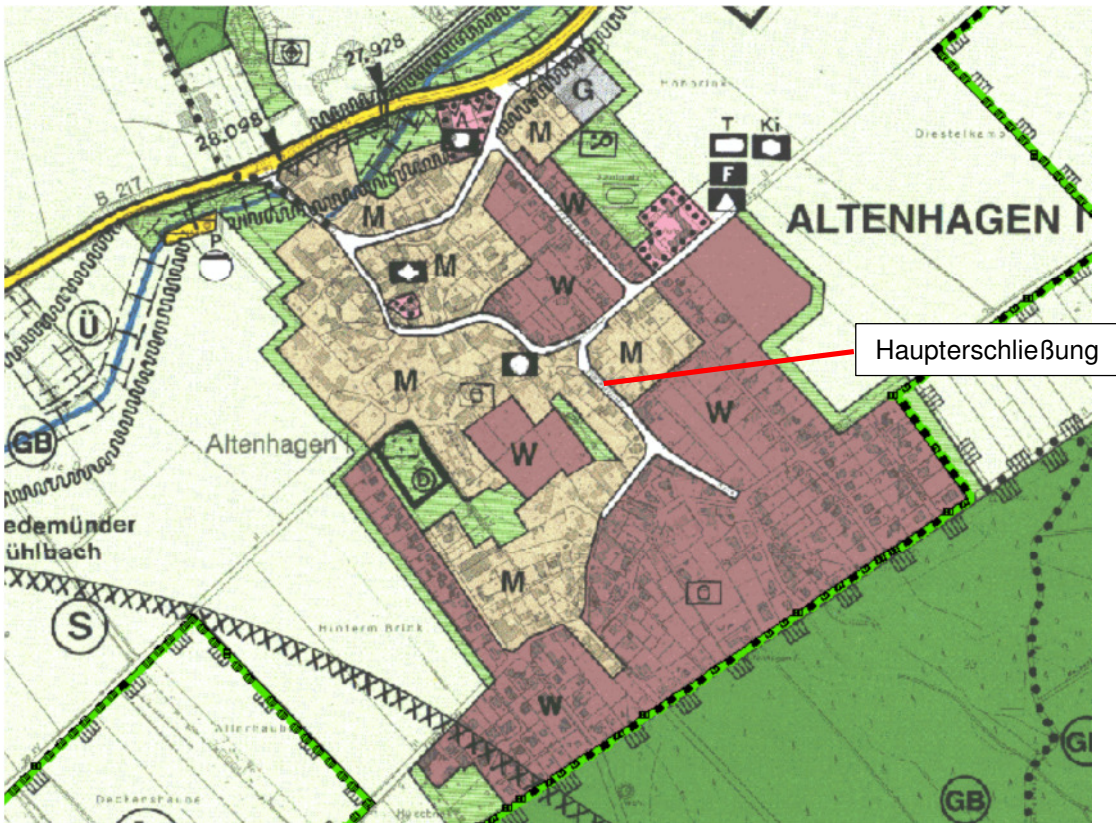


Abb. 4: Bisherige Darstellung mit Hapterschließungen

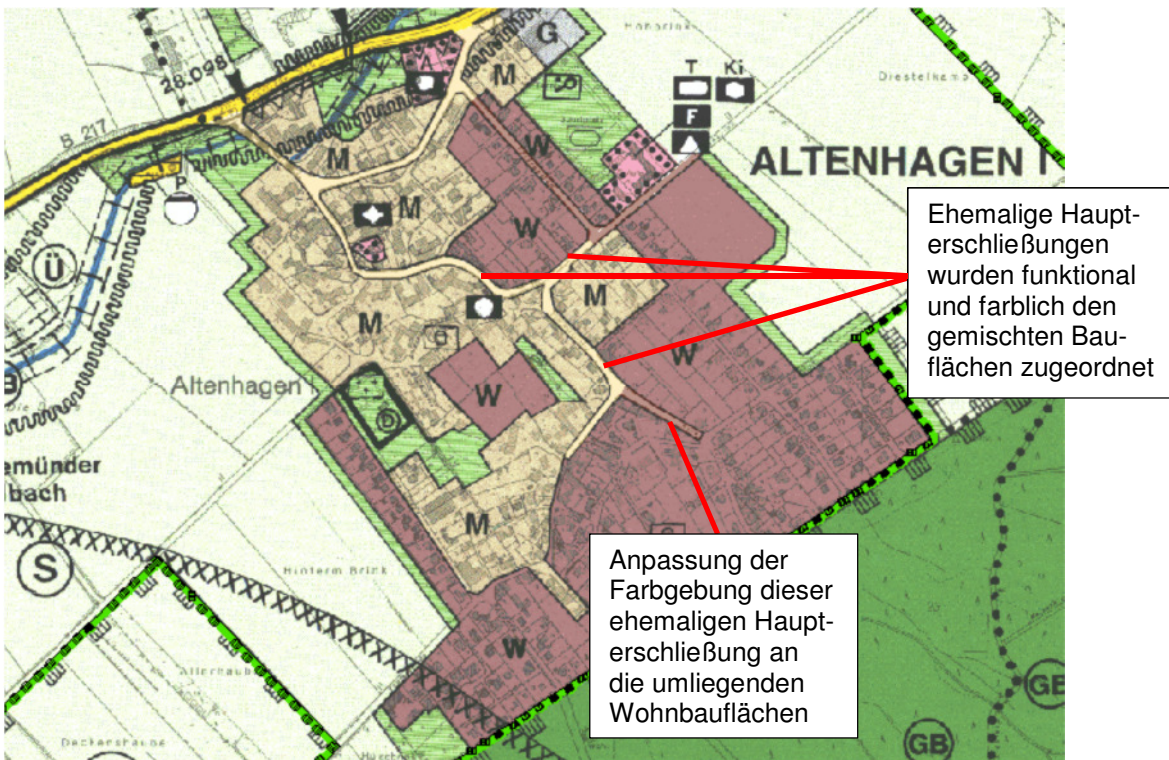


Abb. 5: Neue Darstellung ohne Hapterschließungen

Anlage 3

Textliche Änderungen im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan

Durch die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes sind im Erläuterungsbericht des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes 2001 folgende Textpassagen überholt:

Gegenüberstellung

Kapitel 2.4.2 Fachplanungen der Stadt, städtebauliche Gutachten Seite 24									
Erläuterungsbericht 2001	23. Flächennutzungsplanänderung								
Verkehrsplanung - Generalverkehrsplan - Verkehrstechnische Untersuchung "Fünfhausenstr./Burgstr."	Verkehrsplanung - Generalverkehrsnetzplan (GVNP), Stadtteil Springe								
Stadtteilbezogene Erläuterungen Kapitel 5.1.1 Stadtteil Springe e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan Seite 69									
Erläuterungsbericht 2001	23. Flächennutzungsplanänderung								
<table border="1"> <tr> <td>5.</td> <td>Flächen für den Verkehr</td> <td>B</td> <td> - Darstellung der innerörtliche Hauptstraßenzüge incl. Parkflächen gem. Verkehrsentwicklungsplanung. - Wegfall einer Fläche für Westanbindung an <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-left: 20px;">B 217 im Bereich Wohnbaufläche S 2.</div> </td> </tr> </table>	5.	Flächen für den Verkehr	B	- Darstellung der innerörtliche Hauptstraßenzüge incl. Parkflächen gem. Verkehrsentwicklungsplanung. - Wegfall einer Fläche für Westanbindung an <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-left: 20px;">B 217 im Bereich Wohnbaufläche S 2.</div>	<table border="1"> <tr> <td>5.</td> <td>Flächen für den Verkehr</td> <td>B</td> <td> - Darstellung der innerörtlichen Hauptstraßenzüge inkl. Parkflächen gem. GVNP. - Wegfall von Flächen für Haupteerschließungsstraßen - Wegfall einer Fläche für Westanbindung an B 217 im Bereich Wohnbaufläche S 2. </td> </tr> </table>	5.	Flächen für den Verkehr	B	- Darstellung der innerörtlichen Hauptstraßenzüge inkl. Parkflächen gem. GVNP. - Wegfall von Flächen für Haupteerschließungsstraßen - Wegfall einer Fläche für Westanbindung an B 217 im Bereich Wohnbaufläche S 2.
5.	Flächen für den Verkehr	B	- Darstellung der innerörtliche Hauptstraßenzüge incl. Parkflächen gem. Verkehrsentwicklungsplanung. - Wegfall einer Fläche für Westanbindung an <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-left: 20px;">B 217 im Bereich Wohnbaufläche S 2.</div>						
5.	Flächen für den Verkehr	B	- Darstellung der innerörtlichen Hauptstraßenzüge inkl. Parkflächen gem. GVNP. - Wegfall von Flächen für Haupteerschließungsstraßen - Wegfall einer Fläche für Westanbindung an B 217 im Bereich Wohnbaufläche S 2.						

Stadtteilbezogene Erläuterungen**Kapitel 5.1.2 Stadtteil Bennigsen****e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan****Seite 78****Erläuterungsbericht 2001**

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	Darstellung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen entsprechen Zielen der Verkehrsplanung: - "Zur Schille" als Haupteerschließungsstraße - <u>Bahnhof</u> - Aufnahme P + R
----	--	---	---

23. Flächennutzungsplanänderung

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	- Wegfall der Darstellung der Haupteerschließungsstraßen - <u>Bahnhof</u> - Aufnahme P + R
----	--	---	---

Stadtteilbezogene Erläuterungen**Kapitel 5.1.3 Stadtteil Eldagsen****e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan****Seite 86****Erläuterungsbericht 2001**

4.	Verkehr	B	Aufnahme der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gem. Verkehrskonzept: - Darstellung eines Teilabschnitts der Wallstraße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße
----	---------	---	---

23. Flächennutzungsplanänderung

4.	Verkehr	B	Wegfall der Darstellung der Haupteerschließungsstraßen
----	---------	---	--

Kapitel 5.1.4 Stadtteil Völksen**a) Kurzcharakteristik****Seite 89****Erläuterungsbericht 2001**

- Siedlungsentwicklung Siedlungsstruktur:
- Begrenzter Siedlungsraum (Nord-Süd-Ausdehnung) zwischen Deister und Eisenbahnlinie, geteilt durch B 217
- Hafendorf historischer Ortsgrundriß mit rechteckig angelegtem Straßennetz, dichte Bebauung entlang der Hauptstraßenzüge

23. Flächennutzungsplanänderung

- Siedlungsentwicklung Siedlungsstruktur:
- Begrenzter Siedlungsraum (Nord-Süd-Ausdehnung) zwischen Deister und Eisenbahnlinie, geteilt durch B 217
- Hafendorf historischer Ortsgrundriß mit rechteckig angelegtem Straßennetz

Stadtteilbezogene Erläuterungen
Kapitel 5.1.4 Stadtteil Völksen
d) Entwicklungsflächen
Seite 91

Erläuterungsbericht 2001

d) Entwicklungsflächen:

1. Beibehaltung der Reserveflächen des alten Flächennutzungsplanes östlich „Am Pfarrkamp“.
 V 3, Wohnbauflächen ca. 0,8 ha
2. Schwerpunkt der Wohnbauentwicklung westlich "Wachlange".
 V 1, Wohnbauflächen ca. 5 ha
 - Erweiterung im Anschluß an Neubauflächen "Wachlange"
 - Erschließung über vorhandene Haupteerschließungsstraße "Wachlange",
 - leichte Hanglage, Ackerflächen, nördlich "Wachlange", teilweise Gartenland Entfernung zum Bahnhof und Ortszentrum kleiner 1.000 m
 - auf der Nordseite durch Nähe zu B 217 evtl. Lärmschutz erforderlich

23. Flächennutzungsplanänderung

d) Entwicklungsflächen:

1. Beibehaltung der Reserveflächen des alten Flächennutzungsplanes östlich „Am Pfarrkamp“.
 V 3, Wohnbauflächen ca. 0,8 ha
2. Schwerpunkt der Wohnbauentwicklung westlich „Wachlange“.
 V 1, Wohnbauflächen ca. 5 ha
 - Erweiterung im Anschluss an Neubauflächen „Wachlange“
 - leichte Hanglage, Ackerflächen, nördlich „Wachlange“, teilweise Gartenland Entfernung zum Bahnhof und Ortszentrum kleiner 1.000 m
 - auf der Nordseite durch Nähe zu B 217 evtl. Lärmschutz erforderlich

Stadtteilbezogene Erläuterungen
Kapitel 5.1.4 Stadtteil Völksen
e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan
Seite 94

Erläuterungsbericht 2001

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	Darstellung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen entsprechend Zielen Verkehrsplanung <ul style="list-style-type: none"> - P + R am Bahnhof - Hauptwander- und Radweg
----	--	----------	---

23. Flächennutzungsplanänderung

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	<ul style="list-style-type: none"> - P + R am Bahnhof - Hauptwander- und Radweg - Wegfall der Darstellung der Haupteerschließungsstraßen
----	--	----------	---

Stadtteilbezogene Erläuterungen**Kapitel 5.1.5 Stadtteil Gestorf****e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan****Seite 100****Erläuterungsbericht 2001**

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	E B	- Aufnahme der Umgehungsstrasse L 460 entsprechend RROP '96. - Darstellung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen entsprechend Zielen Verkehrsplanung
----	--	--------	---

23. Flächennutzungsplanänderung

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	E B	- Aufnahme der Umgehungsstraße L 460 entsprechend RROP '96. - Wegfall der Darstellung der Haupteerschließungsstraßen
----	--	--------	---

Stadtteilbezogene Erläuterungen**Kapitel 5.1.6 Stadtteil Altenhagen I****e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan****Seite 106****Erläuterungsbericht 2001**

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	- Darstellung der innerörtlichen Haupteerschließungsstraßen
----	--	---	---

23. Flächennutzungsplanänderung

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	- Wegfall der Darstellung der Haupteerschließungsstraßen
----	--	---	--

Stadtteilbezogene Erläuterungen**Kapitel 5.1.9 Stadtteil Holtensen und Kloostergut Wülfinghausen****e) Neue Darstellungen im Flächennutzungsplan****Seite 123****Erläuterungsbericht 2001**

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	Darstellung der innerörtlichen Haupteerschließungsstraße, Wegfall der Funktion als Haupteerschließungsstraße im Bereich der "Leftjstraße"
----	--	---	---

23. Flächennutzungsplanänderung

4.	Flächen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge	B	- Wegfall der Darstellung der Haupteerschließungsstraßen
----	--	---	--

Kapitel 5.2.1 Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

Seite 141

Erläuterungsbericht 2001**23. Flächennutzungsplanänderung**Örtliche Hauptverkehrsstraßen

- Neben dem o.g. klassifizierten Straßennetz, Darstellung der örtlichen Haupteerschließungsstraßen gemäß Verkehrskonzept der Stadt Springe bzw. Verkehrsfunktion der vorhandenen Straßen
- Das darunterliegende Erschließungssystem wird nicht in die Darstellungen des Flächennutzungsplanes aufgenommen.

Örtliche Hauptverkehrsstraßen

- Neben dem o.g. klassifizierten Straßennetz, Darstellung der örtlichen Hauptverkehrsstraßen gemäß GVNP der Stadt Springe bzw. Verkehrsfunktion der vorhandenen Straßen
- Das darunterliegende Erschließungssystem wird nicht in die Darstellungen des Flächennutzungsplanes aufgenommen.