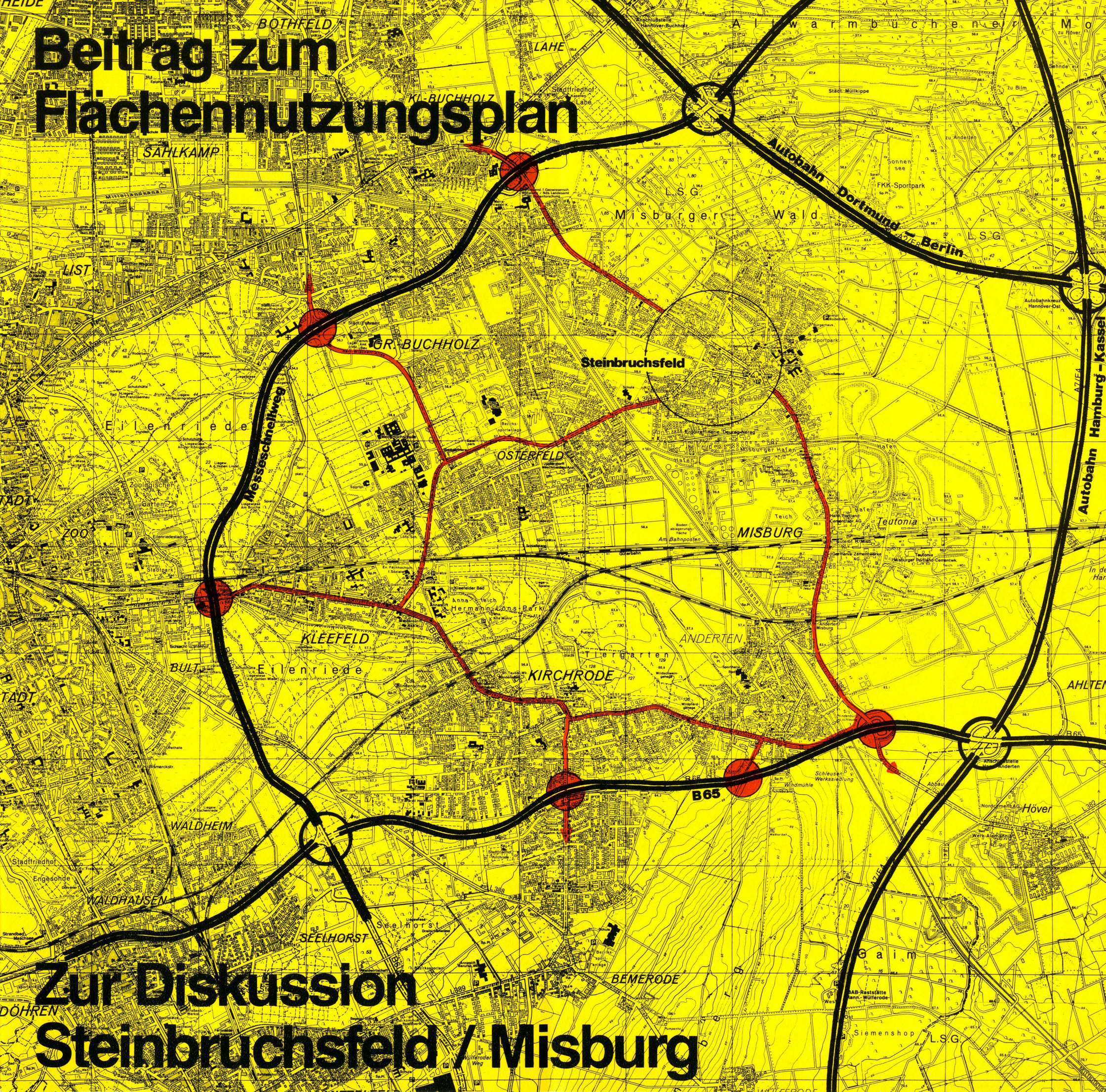


Beitrag zum Flächennutzungsplan



Zur Diskussion
Steinbruchsfield / Misburg

Vorgezogene Bürgerbeteiligung zur Flächennutzungsplanänderung Steinbruchsfeld

Anlaß und Voraussetzungen

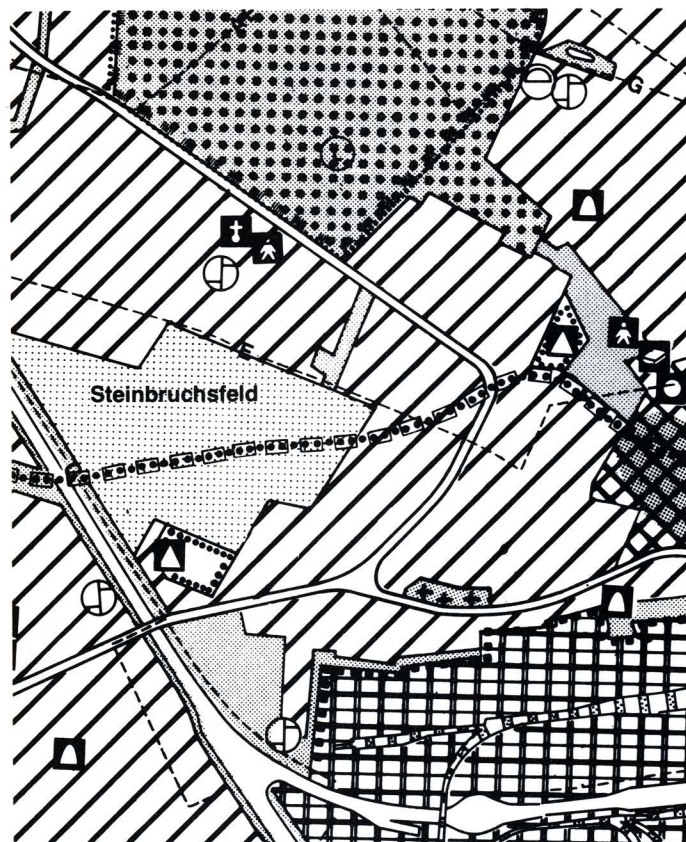
In Hannover besteht eine erhebliche Nachfrage nach Bauland für Einfamilienhäuser. Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat daher die Planung von Wohngebieten für vorwiegend Einfamilienhausbebauung beschlossen. Neben anderen Bereichen im Stadtgebiet ist das Steinbruchsfeld im Stadtbezirk Misburg aus folgenden Gründen eine für Wohnbebauung sehr geeignete Fläche:

- Das Steinbruchsfeld ist heute schon von Wohnbebauung umschlossen
- Die Wohnfolgeeinrichtungen sind weitgehend vorhanden
- Der Misburger Wald steht als attraktives Naherholungsgebiet den künftigen Bewohnern zur Verfügung
- Das Wohngebiet Steinbruchsfeld kann durch zwei Stadtbahnhaltestellen der zukünftig nach Misburg Mitte führenden Stadtbahnlinie C erschlossen werden.

Als erste planerische Maßnahme muß der heute bestehende Flächennutzungsplan in diesem Bereich geändert werden.

Dabei ist zu untersuchen, ob auch Probleme angrenzender Bereiche durch geeignete Ausweisungen mit gelöst werden können.

Flächennutzungsplanausschnitt der Landeshauptstadt Hannover M 1: 20000



- Allgemeine Grünfläche
- Hauptverkehrsstraße
- ⊙ Stadtbahn ▲ Schule
- ▨ Wohnbaufläche
- ☺ Kindertagesstätte

Probleme

Die Landesstraßen L 382 und L 384 führen heute im Ortsmittelpunkt »Meyers Garten« zusammen. Durch die ansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe ist der Anteil der Lastkraftwagen am Straßenverkehr im Vergleich zu anderen Stadtstraßen unverhältnismäßig hoch. Das hat eine unverhältnismäßig hohe Lärmbelastung der anliegenden Wohn- und Geschäftshäuser zur Folge – ein städtebaulich unbefriedigender Zustand.

Wegen der vorhandenen Anschlußpunkte der Landesstraßen an das übergeordnete Straßennetz und wegen der Bindung, bestehende Bebauung weitgehend zu schützen, ist eine neue Verknüpfung der L 382 und L 384 nur noch im Zusammenhang mit der Erschließung und Bebauung des Steinbruchsfeldes zur Diskussion zu stellen. Eine letztmalige Möglichkeit (und Notwendigkeit) eine Änderung des Hauptverkehrsnetzes zu überdenken.

- Für die Stadtbahn wird aus Kostengründen eine ebenerdige Führung bis zum Zentrum Misburg angenommen. Die Stadtbahn wird dann die Kreuzung Buchholzer Straße/Forstkamp diagonal von Südwest nach Nordost überqueren müssen. Die daraus resultierenden Blockierungen des Straßenverkehrs werden für den Kfz-Verkehr unzumutbare Wartezeiten zur Folge haben und die umliegende Wohnbebauung zusätzlich durch Immissionen belasten.
- Die Buslinien 31 und 32 werden auch weiterhin bestehen bleiben und sollen zumindest eine Stadtbahnstation (Umsteigebeziehung) anfahren.

Beurteilungskriterien

Zur Diskussion stehen fünf Alternativen einer Flächennutzungsplanänderung, die städtebauliche Vor- und Nachteile beinhalten. Zu einer objektiven Beurteilung der Alternativen sind folgende Gesichtspunkte in Form von Fragen aufgelistet:

- Können die Misburger Quartiere Misburg-Nord, Misburg-Süd, Misburg-Mitte und das Steinbruchsfeld auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen erreicht werden?
- Steht dem Straßenverkehr aus den Gewerbe- und Industriegebieten Misburg/Anderten eine leistungsfähige Straße zu dem nördlichen übergeordneten Anschlußpunkt B 3 zur Verfügung?
- Kann sich der Kraftfahrer leicht orientieren oder wird er durch unübersichtliche und umwegige Führung verunsichert?
- Ist aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwall) an Hauptverkehrsstraßen möglich?
- Werden der Ortskern sowie die Wohn- und Geschäftsstraßen vom Durchgangsverkehr und damit von der Lärmbelastung befreit?
- Wird Schleichverkehr durch Wohngebiete vermieden?
- Sind die Verbindungsstraßen zwischen den Quartieren Misburg-Mitte und Steinbruchsfeld sowie Misburg-Nord und Steinbruchsfeld direkt oder umwegig?
- Können attraktive (gefahr- und immissionsfreie) Fuß- und Radwegverbindungen von den Wohngebieten zum Misburger Wald vorgesehen werden?

Erläuterungen

Überlegungen und Entscheidungen zu einem Verkehrskonzept orientieren sich nicht allein an verkehrlichen Belangen, sondern sind in städtebauliche Zusammenhänge eingebunden. Die Umweltqualität städtischer Räume wird vorrangig durch die Immission des Autoverkehrs bestimmt. Der Mittelpunkt des Stadtteils Misburg – Meyers Garten – ist heute ein Verkehrsknotenpunkt. Eine Verkehrsberuhigung und Entlastung des Platzes vom Durchgangsverkehr eröffnet die Möglichkeit, Meyers Garten zum Aufenthalts- und Begegnungsraum für die Bürger Misburgs umzugestalten.

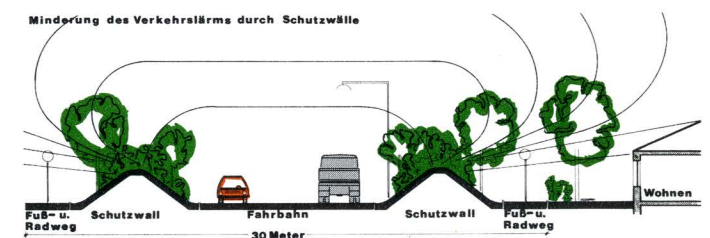
Von der Entscheidung für eine der zur Diskussion gestellten fünf Verkehrsalternativen wird auch die zukünftige Bedeutung Meyers Garten geprägt.

Einer ebenerdig geführten Stadtbahn über die Verkehrskreuzung Buchholzer Straße/Forstkamp wird durch Ampelregelung die Vorfahrt eingeräumt. Bei einer Zugfolge von 8 Minuten wird alle 4 Minuten ein Stadtbahnzug die Kreuzung überqueren. Verspätete und unplanmäßige Stadtbahnen werden den Ampelphasenablauf zuungunsten des Kraftfahrzeugverkehrs beeinflussen und Wartezeiten zur Folge haben.

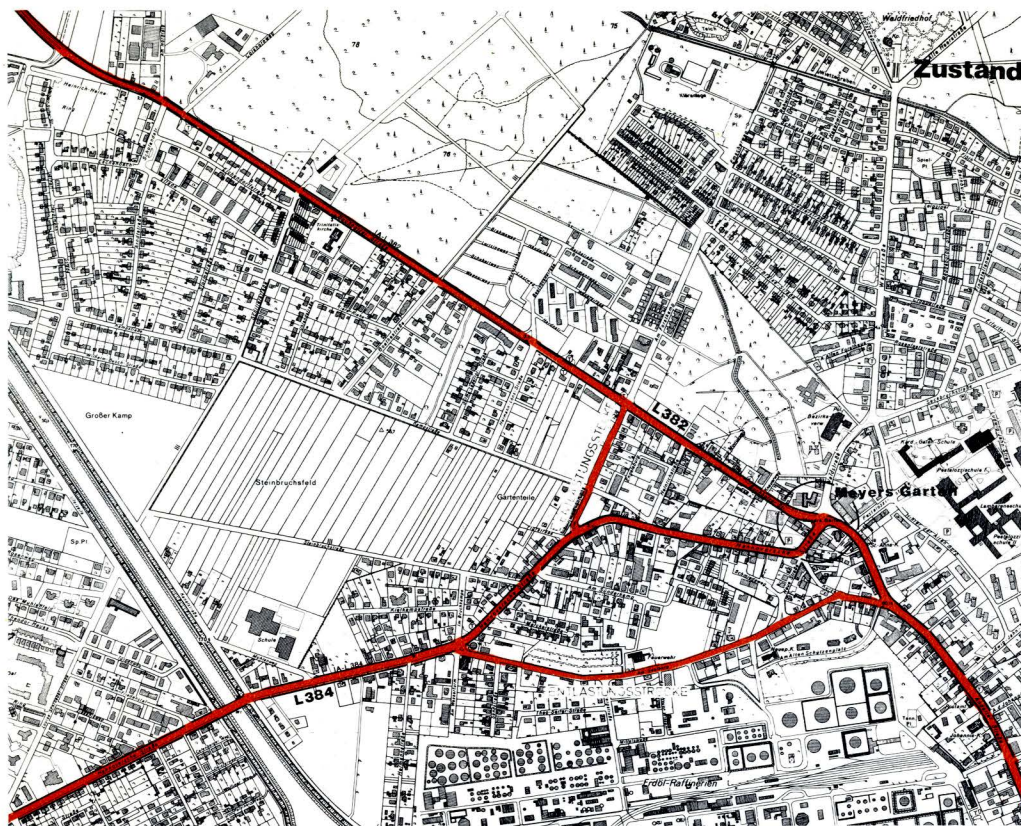
Unter Berücksichtigung der Zunahme der Verkehrsmenge bis 1982 und unter der Voraussetzung eines großzügigen Ausbaues des Kreuzungspunktes Buchholzer Straße/Forstkamp ist die Leistungsfähigkeit der Signalanlage voll ausgeschöpft.

Leistungsreserven sind nicht mehr vorhanden. Eine Überschreitung der bis 1982 prognostizierten Verkehrsmenge wird Fahrzeugstauungen verursachen, die eine Zunahme an Verkehrsimmissionen erwarten läßt.

Ein bepflanzter Lärmschutzwall (aktiver Lärmschutz) ist eine der im Städtebau anwendbaren wirkungsvollen Maßnahmen zum Schutz gegen Verkehrslärm. Nicht nur die Wohnungen sondern auch die Freibereiche werden gegen Lärm abgeschirmt. Ein Lärmschutzwall ist nur bei ausreichend zur Verfügung stehendem Gelände, nicht aber in bebauten Ortslagen möglich.

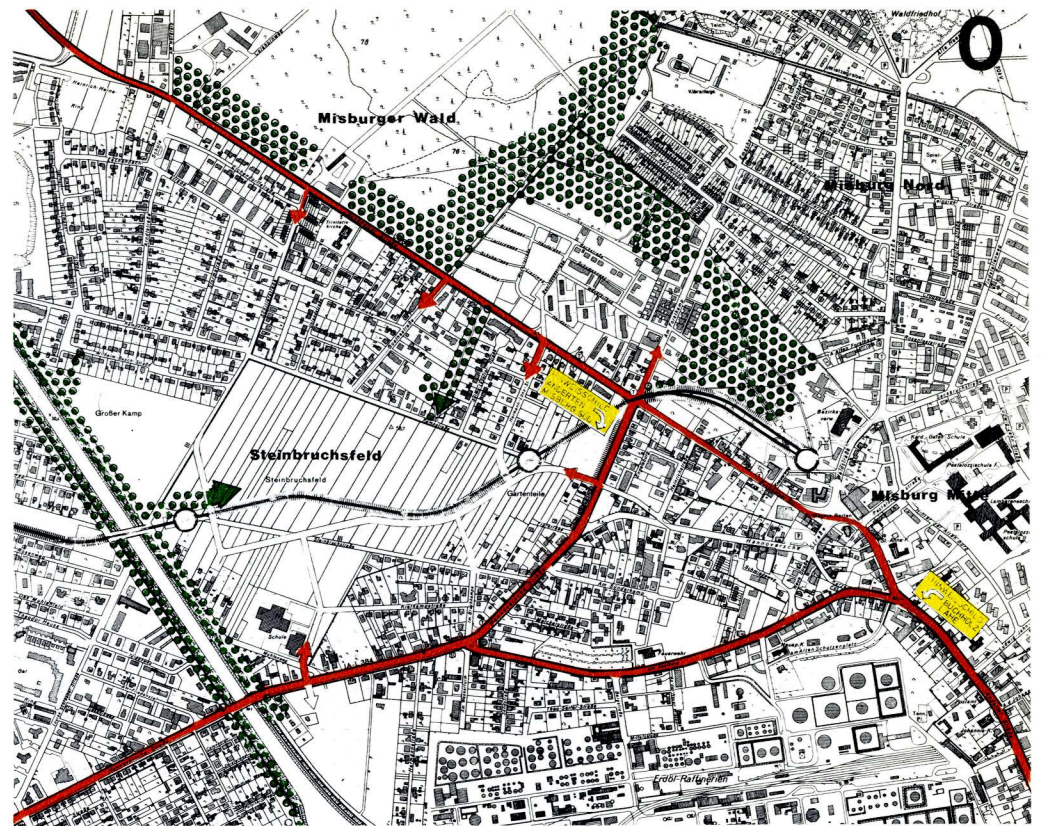


Im Zusammenhang mit der Stadtbahnbrücke über den Mittellandkanal kann eine Fuß- und Radwegverbindung geschaffen werden, die durch das Steinbruchsfeld zum Misburger Wald führt. Diese Grünverbindung ist dann vollwertig, wenn eine Parallelführung mit einer Hauptverkehrsstraße vermieden wird und die trennende Wirkung der Buchholzer Straße durch einen direkten Überweg im Schutze einer Druckampelanlage vermindert werden kann.



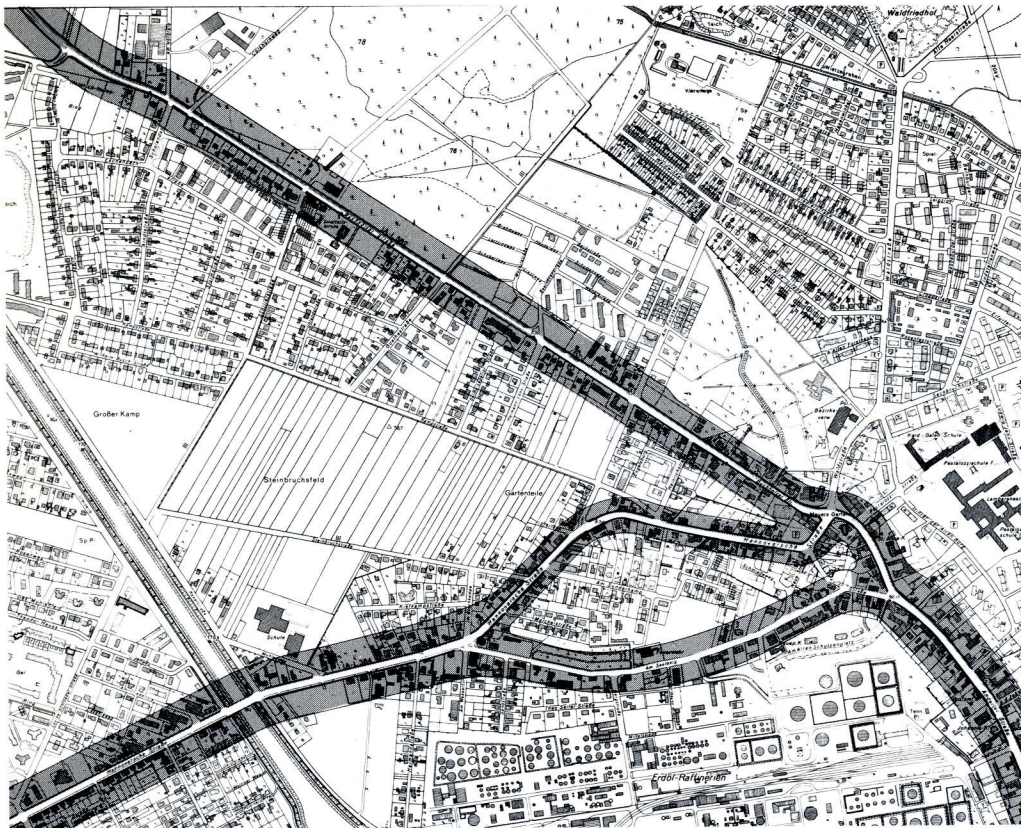
Heutiger Zustand

L 382 von Süden: Anderter Straße, Meyers Garten, Buchholzer Straße
 L 384 von Westen: Hannoversche Straße, Meyers Garten

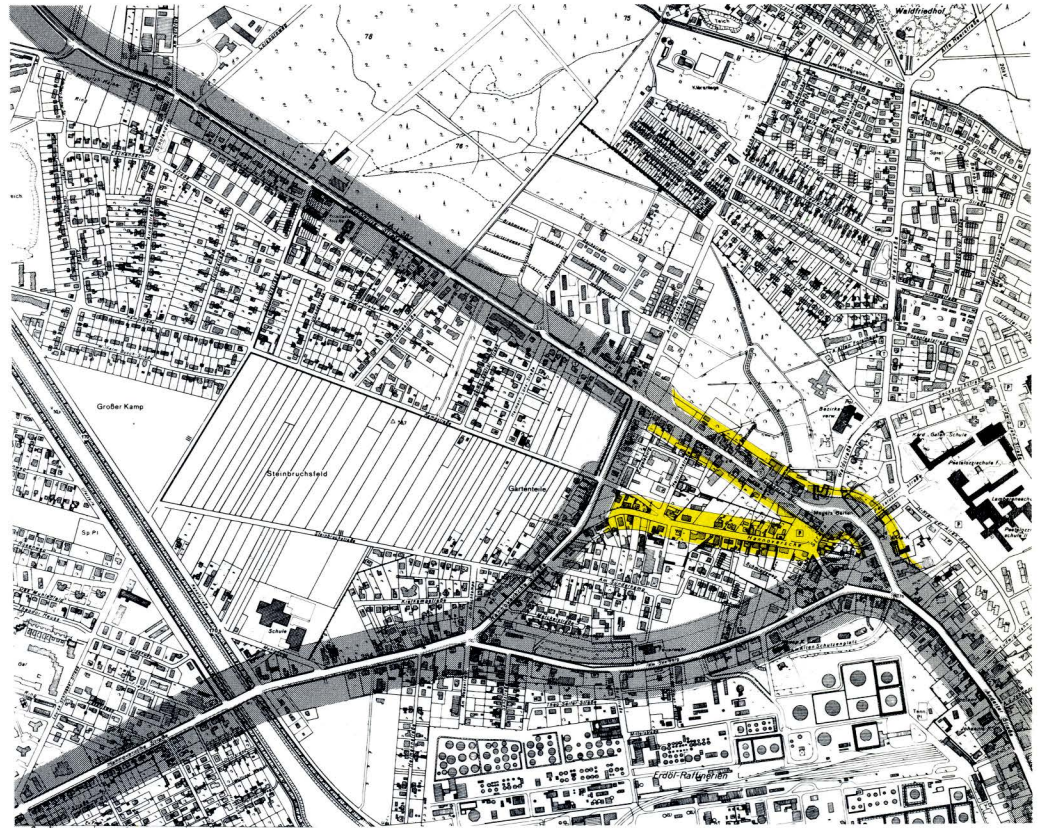


Alternative 0

L 382 von Süden: Anderter Straße, Meyers Garten, Buchholzer Straße
 L 384 von Westen: Hannoversche Straße, Am Forstkamp
 Verkehrlenkende Maßnahmen durch Hinweisschilder und Vorfahrtsregelung
 Umbau des vorhandenen Verkehrsknotens Hannoversche Straße/Am Forstkamp

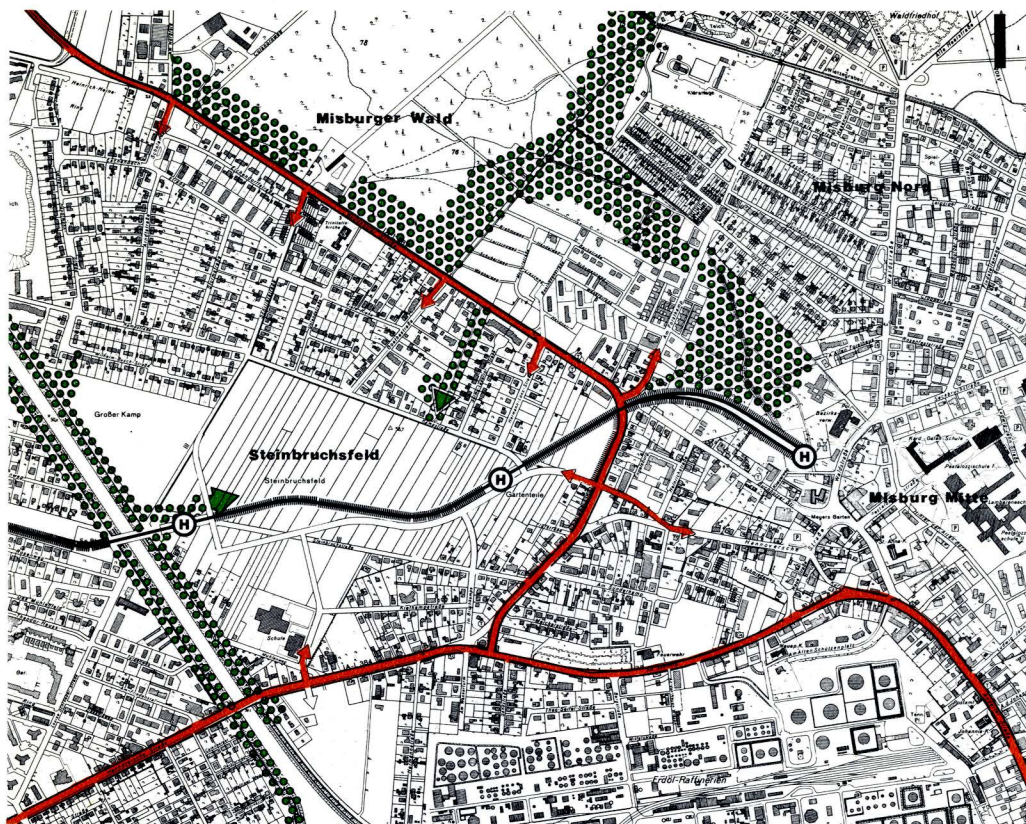


Die Lärmkarten verdeutlichen aufgrund überschlägiger Berechnungen die Bereiche, die mit einem Nachtpegel von ≥ 55 dB (A) beschallt werden, sowie die Bereiche, die durch Verlagerung der Verkehrsmenge zusätzlich belastet bzw. entlastet werden.



Lärmintensi-
 tätige Zone
 Lärmbe-
 lastete Zone
 Lärm-
 schutzwall

Bereiche mit Nachtpegeln ≥ 55 dB (A)
 – Vereinfachte Darstellung –

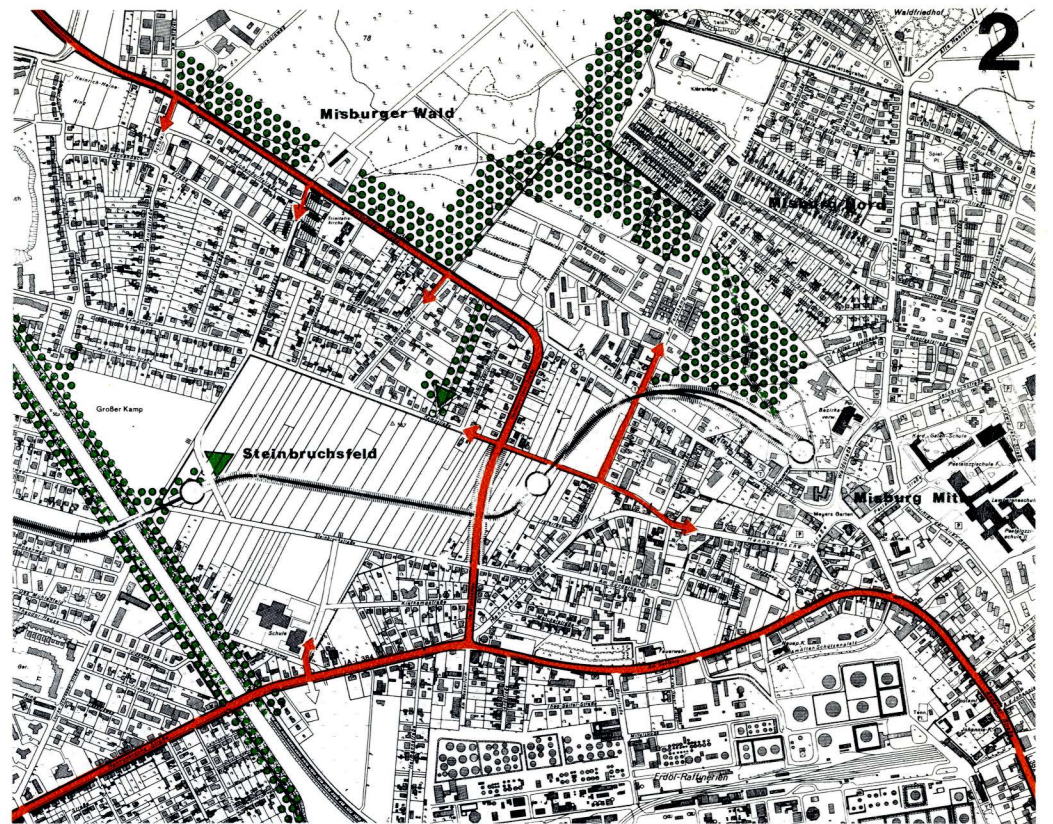


Alternative 1

L 382 von Süden: Anderter Straße, Am Seelberg, »Wasserturm«, Hannoversche Straße, Am Forstkamp, Buchholzer Straße

L 384 von Westen: Hannoversche Straße, »Wasserturm«

Umbau der vorhandenen Verkehrsknoten »Stöwe«, »Wasserturm«, Hannoversche Straße/Am Forstkamp und Am Forstkamp/Buchholzer Straße, Eingriffe in Privatgrundstücke notwendig

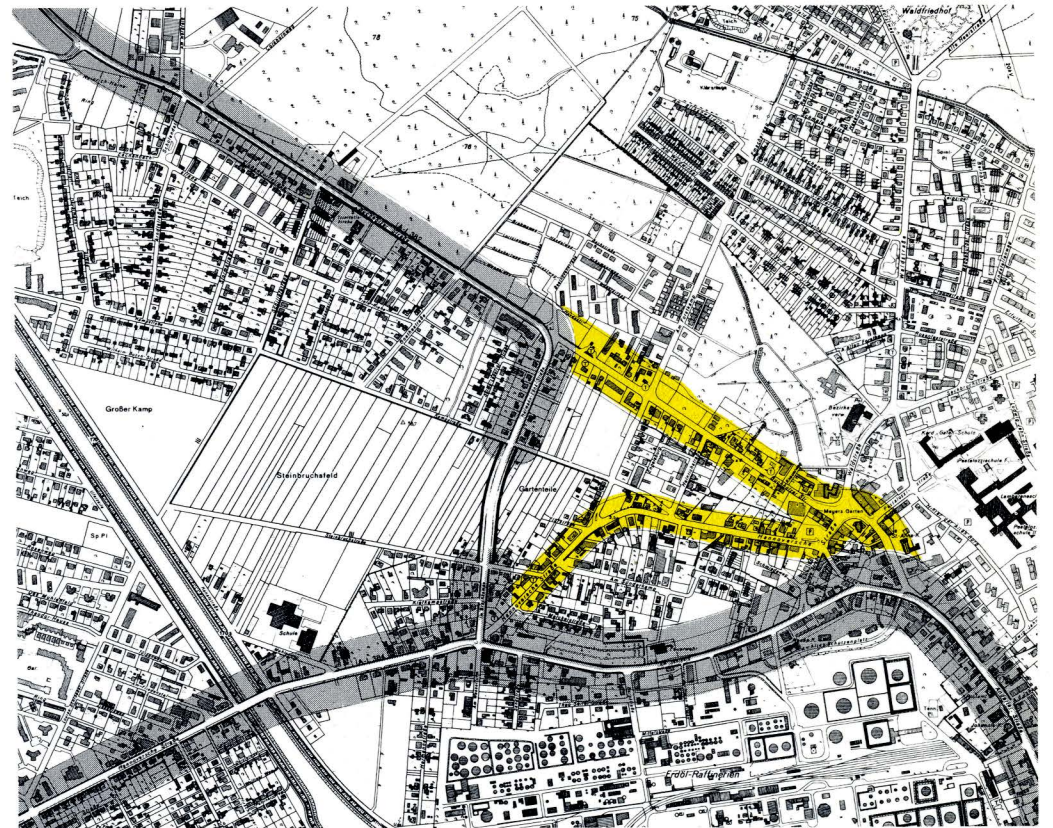
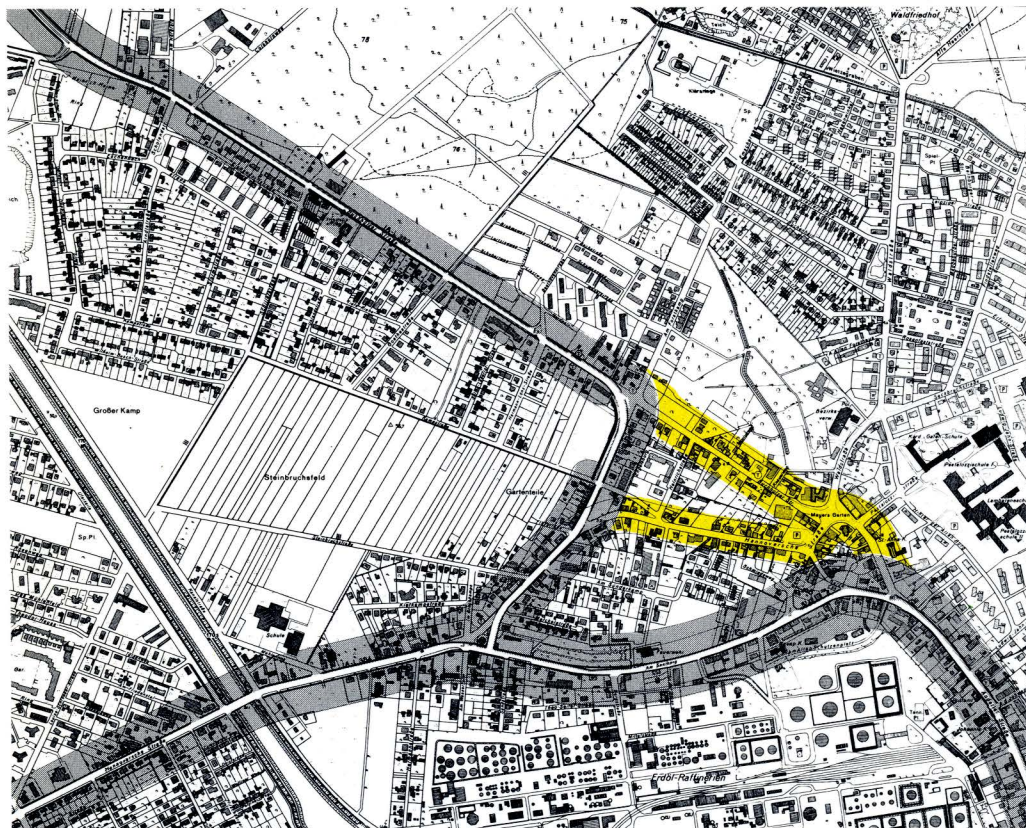


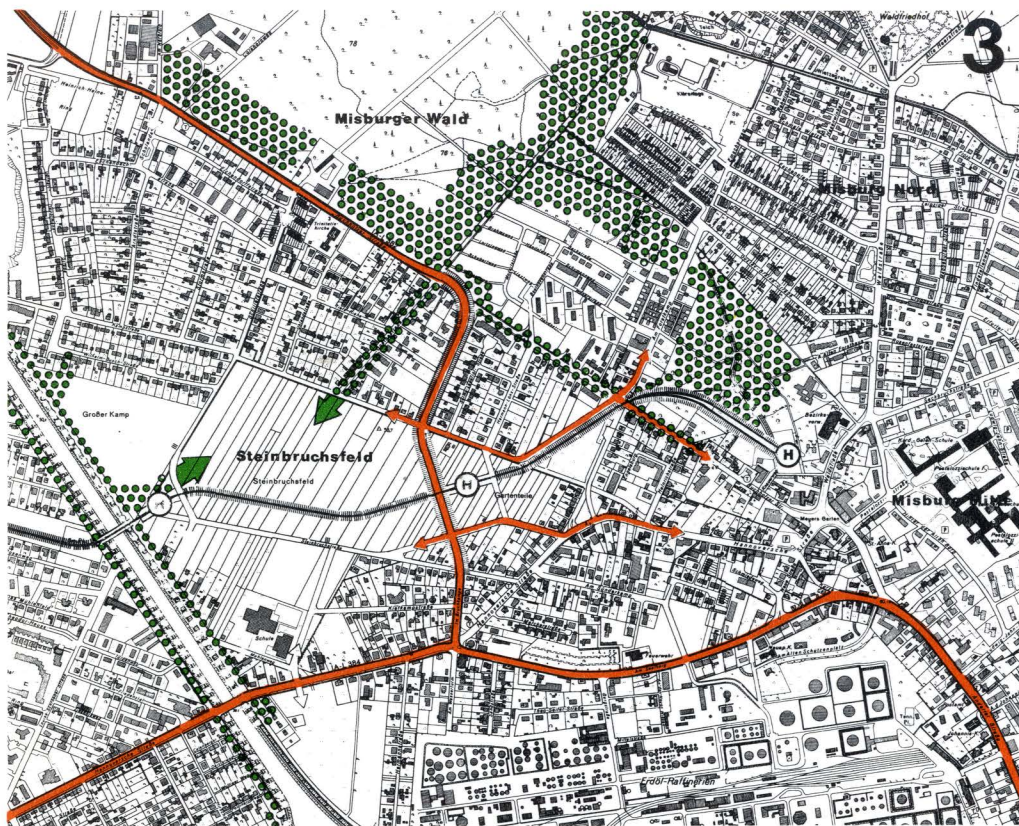
Alternative 2

L 382 von Süden: Anderter Straße, Am Seelberg, »Wasserturm«, Im Bruchkampe, Planstraße, Hermann-Löns-Straße, Buchholzer Straße

L 384 von Westen: Hannoversche Straße, »Wasserturm«

Umbau der vorhandenen Verkehrsknoten »Stöwe«, »Wasserturm«, Hermann-Löns-Straße/Buchholzer Straße
Eingriffe in Privatgrundstücke notwendig



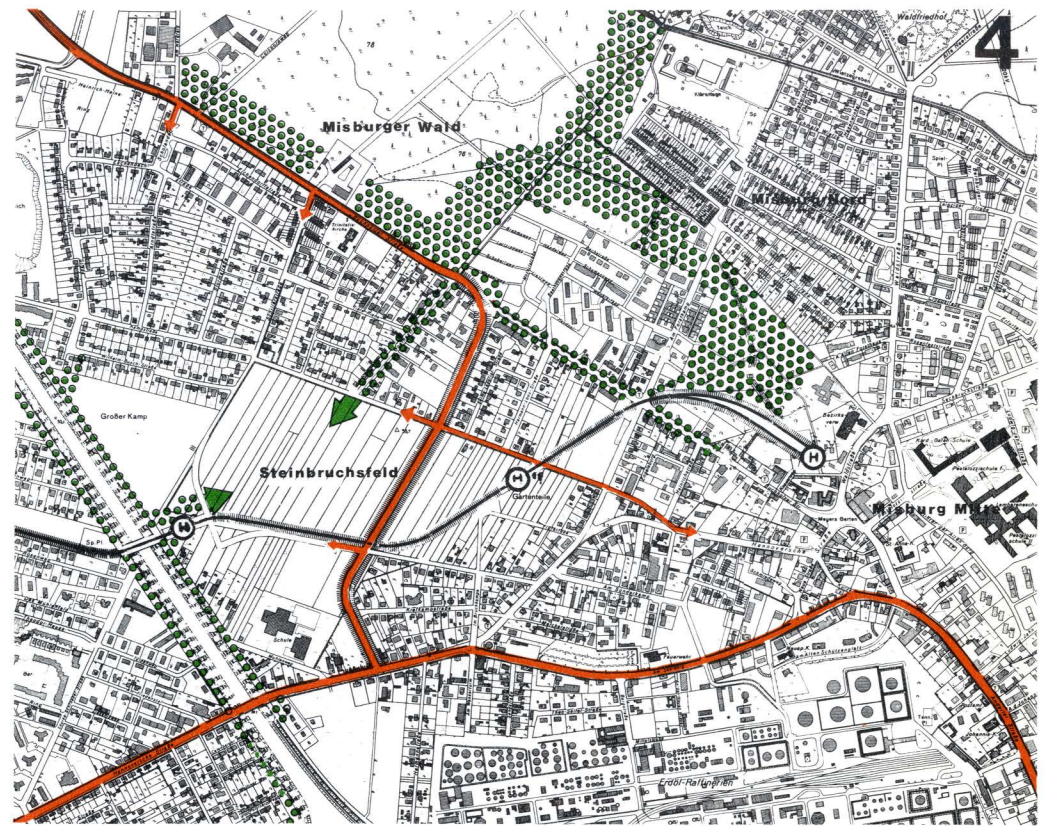


Alternative 3

L 382 von Süden: Anderter Straße, Am Seelberg, »Wasserturm«, Im Bruchkampe, Planstraße »Grünstreifen«, Buchholzer Straße

L 384 von Westen: Hannoversche Straße, »Wasserturm«

Umbau der vorhandenen Verkehrsknoten »Stöwe«, »Wasserturm«, »Grünstreifen«/Buchholzer Straße
Eingriffe in Privatgrundstücke notwendig, Grünzug wird durch umgestaltete Goethestraße geführt



Alternative 4

L 382 von Süden: Anderter Straße, Am Seelberg, Hannoversche Straße, Mühlenweg, Planstraße, »Grünstreifen«, Buchholzer Straße

L 384 von Westen: Hannoversche Straße, Mühlenweg

Umbau der vorhandenen Verkehrsknoten »Stöwe«, »Wasserturm«, »Grünstreifen«/Buchholzer Straße und
Neubau des Verkehrsknoten Mühlenweg/Hannoversche Straße
Eingriffe in Privatgrundstücke notwendig, Grünzug wird durch umgestaltete Goethestraße geführt

