

**UNTERSUCHUNG
ZU TRASSENVARIANTEN EINER SÜDUMGEHUNG
FÜR GÖTTINGEN**

STADTENTWICKLUNG / VERKEHR / UMWELTERHEBLICHKEIT

- KURZFASSUNG -



**UNTERSUCHUNG
ZU TRASSENVARIANTEN EINER SÜDUMGEHUNG
FÜR GÖTTINGEN**

STADTENTWICKLUNG / VERKEHR / UMWELTERHEBLICHKEIT

- KURZFASSUNG -

AUFTRAGGEBER: STADT GÖTTINGEN

**AUFTRAGNEHMER: PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE (PGT)
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**PLANUNGSBÜRO DIPL.-ING. STEFAN WIRZ
LANDSCHAFTSARCHITEKT BDLA
BERATENDER INGENIEUR INGK NDS
BRAUNSTRASSE 6A, 30169 HANNOVER
TELEFON: 0511/123 139 - 0
TELEFAX: 0511/123 139 - 10
EMAIL: INFO@WIRZ.DE**

**BEARBEITUNG: DIPL.-ING. R. LOSERT
 DIPL.-ING. H. MAZUR
 DIPL.-ING. C. WEISNER
 DIPL.-ING. S. WIRZ
 DIPL.-GEOGR. M. BURKOWSKI
GRAFIK: DIPL.-GEOGR. R. NOELLGEN
TYPOSCRIPT: DIPL.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS**

HANNOVER, IM FEBRUAR 2002
P1335T01R.GÖT.DOC

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Vorgehensweise	1
2. Rahmenbedingungen für die Trassenfindung.....	2
2.1 Heutige Verkehrssituation	2
2.2 Planungsrecht und Städtebau	3
2.3 Umwelt.....	4
3. Entwicklung von Trassenvarianten	7
4. Grobbewertung der Trassenvarianten	9
4.1 Konflikte und Variantenvergleich unter verkehrlichen Aspekten	9
4.2 Konflikte und Variantenvergleich unter städtebaulichen Aspekten.....	9
4.3 Konflikte und Variantenvergleich unter Umweltgesichtspunkten.....	11
4.4 Gesamtbewertung der Trassenvarianten	14
5. Trassenvarianten 1 und 3	16
6. Planungsbegleitender Entscheidungsbedarf	18
6.1 Verkehrliche Maßnahmen im nachgeordneten Netz in Geismar	18
6.2 Noch zu klärende Fragen im Hinblick auf die Umwelterheblichkeit.....	22
Ausgewählte Literatur	24



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Randbedingungen für die Trassenlage	5
Abb. 2: Trassenvarianten 1 bis 4	8
Abb. 3: Karte Bewertung und Konflikte.....	12
Abb. 4: Mögliche Trassenlage der Varianten 1A, 1B, 3A und 3B	17
Abb. 5: Flankierende Maßnahmen – Maßnahmepakete 1, 2 und 3	20

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Rangfolge der Varianten unter Umweltgesichtspunkten	13
Tab. 2: Zusammenfassende Bewertung der Varianten	15
Tab. 3: Vergleichende Bewertung der Maßnahmepakete	21

1. Vorgehensweise

Seit Jahren leidet die Bevölkerung in der Göttinger Südstadt und Geismar unter den Folgen des Kfz- und Schwerlastverkehrs. Zu ihrer Entlastung soll eine Umgehungsstraße gebaut werden, die die L 569 (Duderstädter Landstraße) mit der B 27 (Reinhäuser Landstraße) und der L 573 (Rosdorfer Weg) verbindet. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Göttingen ist die Südumgehung zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 27 (Reinhäuser Landstraße) und der L 569 (Duderstädter Landstraße/ Hauptstraße/ Geismar Landstraße) verankert.

In einer von der Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT) und dem Planungsbüro Dipl.-Ing. Stefan Wirz durchgeführten Machbarkeitsstudie wurden für die Südumgehung

- die trassierungstechnischen Rahmenbedingungen,
- die verkehrlichen Wirkungen und die Umwelterheblichkeit möglicher Trassenvarianten sowie
- die Rahmenbedingungen für das weitere Vorgehen untersucht.

Der vorliegende Kurzbericht fasst die Ergebnisse zusammen, die in dem vom Gutachtertteam moderierten planungsbegleitenden Arbeitskreis erörtert wurden, dem Vertreter/innen des Landkreises, der betroffenen Kommunen sowie der einzelnen Fachplanungen angehörten. Aufbauend auf den Ergebnissen des vorliegenden Berichtes soll das weitere Verfahren auf der Politikebene bestimmt werden mit dem Ziel, die Entscheidung über den Bau der Straße voranzutreiben.

Verkehr und Städtebau

Auf der Grundlage einer Ortsbefahrung sowie der Auswertung vorliegender Gutachten und gutachterlicher Stellungnahmen wurden die Rahmenbedingungen für den Verlauf der Südumgehung zusammengestellt. Für die Trassenfindung wurden die vorliegenden Plangrundlagen (Regionales Raumordnungsprogramm, Flächennutzungsplan, rechtsgültige Bebauungspläne) und die örtliche Situation (z.B. Lage von Windrädern, Kleingartenparzellen, Ausiedlerhöfe) untersucht.

Für die Abschätzung der verkehrlichen Wirkung ist die Lage und die Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz von besonderer Bedeutung. Basierend auf den Erkenntnissen des Planungsraumes kommt deshalb der Neuordnung des Netzes einschließlich der Um- und Rückbaupotenziale im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrten eine besondere Bedeutung zu. Für die verkehrliche Wirkungsabschätzung konnte dabei auf aktuelle Verkehrsuntersuchungen zurückgegriffen werden.

Umwelterheblichkeitsuntersuchung

Untersuchungsgegenstand sind die Schutzgüter gemäß § 2 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung): Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie deren Wechselwirkungen untereinander. Sie werden auf Grundlage vorhandener Daten, Fachgutachten und bestehender räumlicher Planungen, die von Stadt und Landkreis Göttingen bereitgestellt wurden, beurteilt. Die Beurteilung erfolgt im Hinblick auf Bereiche und Sachverhalte, die für die einzelnen Schutzgüter von Bedeutung sind in Bezug auf ihre Empfindlichkeit gegenüber Auswirkungen durch Straßenbaumaßnahmen. Die Überlagerung der Beurteilungsergebnisse mit verschiedenen Trassenvarianten macht Konfliktbereiche deutlich und die jeweiligen Auswirkungen vergleichbar. Diese Umwelterheblichkeitsuntersuchung (UEU) hat nicht den Detaillierungsgrad einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), wie sie durch Musterkarten, Richtlinien und Hinweise fachlich und methodisch definiert, für ein konkretes Linienbestimmungsverfahren durchzuführen wäre.

2. Rahmenbedingungen für die Trassenfindung

2.1 Heutige Verkehrssituation

Verkehrsmengen

Stark belastet ist die L 569 (Duderstädter Landstraße/ Hauptstraße/ Geismar Landstraße) südlich von Göttingen (Querschnittsbelastung von rd. 12.500 Kfz/24 h im Ortskern von Geismar) sowie im weiteren Verlauf z.B. nördlich der Kieseestraße (rd. 17.500 Kfz/24 h). Die B 27 (Reinhäuser Landstraße) hat eine Querschnittsbelastung südlich von Göttingen von rd. 10.000 Kfz/24 h und steigt auf rd. 17.000 Kfz/24 h nördlich der Kieseestraße an. Die Kieseestraße selbst wird im Ostabschnitt von rd. 6.500 Kfz/24 h und im Westabschnitt von rd. 9.500 Kfz/24 h befahren.

Kfz-Verkehrsströme

Anhand der im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführten Verkehrsbefragungen lassen sich die Herkunfts- und Zielbereiche der einzelnen Fahrten ableiten. Insgesamt fahren an der Stadtgrenze rd. 12.500 Kfz/24 h in beide Richtungen über die Duderstädter Landstraße. Nach Abschätzung der Binnenverkehrsströme sind etwa 4.200 Fahrten am Tag aus dem Bereich Geismar nach Westen (Weststadt, Holtensen, Grone und Rosdorf) orientiert. Ca. 40% der in Geismar entstehenden Fahrten haben ihr Ziel in der Innenstadt (inkl. Nordstadt, Südstadt).

Bewertung der heutigen verkehrlichen Situation

- Die Verkehrsmengen sind in der Hauptstraße aufgrund der engen Randnutzungen unverträglich, so dass eine gesicherte Nutzung der Seitenräume sowie insbesondere der Längs-Radverkehr empfindlich gestört sind.
- Innerhalb des Wohnquartiers Altes Dorf/Geismar treten im Zuge der Straße „Auf dem Paul“/Kampstraße/„Am Rischen“ insbesondere in den verkehrlichen Spitzenstunden Schleichverkehre auf, die die Wohnqualität beeinträchtigen. Basierend auf vorliegenden Verkehrserhebungen zeigt sich, dass die Verkehrsbelastung im Bereich der Straße „Am Rischen“ bei ca. 4.500 bis 5.000 Kfz/24 h liegt.
- Im Verlauf der Kieseestraße sind insbesondere die Querungsstellen für Radfahrer und Fußgänger in Nord-Süd-Richtung durch die vorhandenen Verkehrsmengen beeinträchtigt. Die überwiegend geregelten Querungsstellen erlauben eine Durchlässigkeit, allerdings mit entsprechenden Wartezeiten.
- Im Untersuchungsraum gibt es ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, das in die umgebende Landschaft führt. Die Rad- und Fußverkehrsanlagen sind jedoch teilweise verbesserungsbedürftig.

2.2 Planungsrecht und Städtebau

Planungsrechtliche Zielaussagen

Planerische Zielaussagen sind neben einem rechtsgültigen Bebauungsplan aus dem Jahr 1974 für einen Teilbereich des Untersuchungsraumes die Aussagen des Flächennutzungsplanes der Stadt Göttingen sowie das Regionale Raumordnungsprogramm 2000 des Landkreises Göttingen. Beide enthalten eine Südumgehung mit einer vglw. ortsnahen Trasse. Sie unterscheiden sich im Bereich der Führung im unmittelbaren Randbereich von Geismar. Der B-Plan ermöglicht eine sehr eng anliegende Führung, das Raumordnungsprogramm sieht einen Trassenverlauf in Höhe der ehemaligen Bauschuttdeponie vor.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Göttingen ist eine ortsnaher Trasse dargestellt. Würde diese Planung weiter betrieben, wäre – auch bei geringfügiger Verschiebung der Trasse – kein Raumordnungsverfahren erforderlich.

Vorhandene und geplante Bebauung

In den letzten Jahrzehnten wurden vermehrt Aussiedlerhöfe im Untersuchungsgebiet errichtet. Diese sind nicht zuletzt in ihrem Bezug zu den landwirtschaftlichen Flächen zu sichern und zu berücksichtigen. Es gibt keine weiteren Vorhaben zur Aussiedlung von Höfen. Von Seiten der Landwirtschaft wird keine Zerschneidung der Flächen gewünscht.

In der Ortsrandlage ist eine Reihe von Ponyhöfen vorhanden, die ihre Flächen ausweiten und teilweise auch bauliche Erweiterungen vornehmen möchten.

Die von Seiten der Stadt Göttingen betriebene Golfplatzplanung benötigt eine Fläche von mindestens 70 bis 80 ha. Aus Sicht der Golfplatzplanung ist eine Durchschneidung dieser zusammenhängenden Fläche möglichst zu vermeiden. Im Bereich der Fläche des geplanten Golfplatzes befindet sich eine ehemalige Bauschutt- und Bodendeponie, die nicht angeschnitten werden soll.

Städtebauliche Entwicklung

Eine städtebauliche Erweiterung des Südraumes ist seit Jahren in der Diskussion. Die ursprünglichen Planungen, die dem damals aufgestellten B-Plan zu Grunde liegen, sehen vor, dass südlich einer Trasse für die Entlastungsstraße (von Bebauung freizuhalten Bereich) die städtebauliche Entwicklung fortgesetzt werden kann. Im Verlauf der Diskussion hat sich herausgestellt, dass diese Variante als Option offen gehalten werden soll, so dass Flächen für die städtebauliche Entwicklung südlich einer Entlastungsstraße als erschließbar und städtebaulich sinnvoll erachtet werden. Von einer städtebaulichen Entwicklung direkt am jetzigen Siedlungsrand ansetzende Entwicklungsmodelle scheitern an der problematischen Verkehrserschließung.

Weitere Rahmenbedingungen

- Landschaftsschutzgebiete „Leinetal“ und Leinebergland
- Retentionsflächen der Leine und im nördlichen Bereich die Wasserschutzgebietszone II
- oberirdische 20 KV-Freilandleitung
- Windräder

Alle Randbedingungen für die Trassenfindung sind zusammenfassend in Abbildung 1 dargestellt.

2.3 Umwelt

Charakterisierung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet begrenzen Siedlungsbereiche der Stadt Göttingen und der westlich anschließenden Gemeinde Rosdorf. Östlich wird die Gemeindefläche Diemarden angeschnitten. Mit Ausnahme der Gewerbegebiete in Rosdorf gestalten sich die Übergänge der Wohngebiete zur südlich und östlich liegenden freien Landschaft harmonisch. Die Erschließung für eine ruhige, landschaftsgebundene Naherholung erfolgt über zahlreiche Rad- und Wanderwege in der Leineaue und in die Feldflur südlich der Stadt Göttingen. Einige Kleingartenanlagen und Reiterhöfe sind für die Naherholung von Bedeutung.

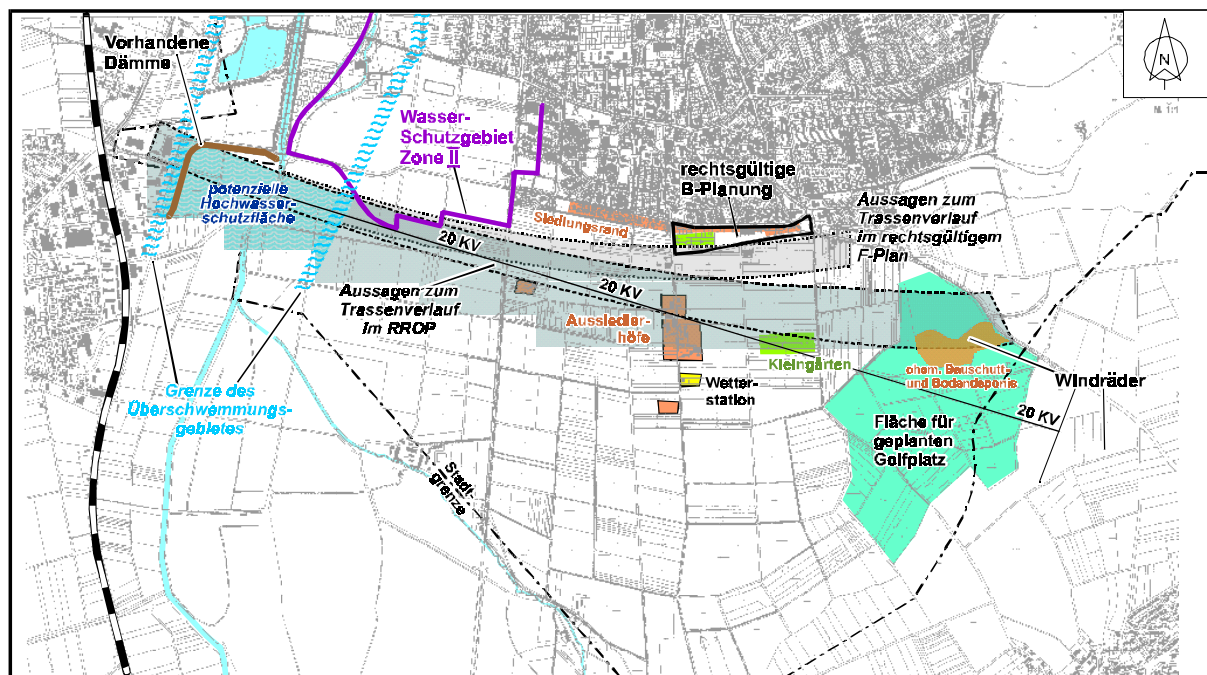


Abb. 1: Randbedingungen für die Trassenlage

Dominante Landschaftseinheiten im Untersuchungsgebiet sind die nördliche Leineau und die ehemalige Bauschuttdeponie, die sich als Hügel deutlich über das Gelände erhebt. Sie sind kleinteilig strukturiert, prägen das Landschaftsbild und haben eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für das Naturerleben. In der südlichen Leineau sowie im mittleren Untersuchungsraum zeigt sich die Landschaft eher strukturarm. Landwirtschaftliche Nutzung mit vorwiegend Ackerbau dominiert diesen Bereich.

Bewertung

Bestandteil der Umwelterheblichkeitsuntersuchung ist eine Karte „Bewertung und Konflikte“. Die Bestandsituation wurde fachlich bewertet und führte zur Darstellung von Bereichen mit besonderer Bedeutung für ein oder mehrere Schutzgüter oder mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Straßenbauvorhaben.

Sie sind einschließlich der Quellen Abbildung 3 zu entnehmen:

- geschlossene Siedlungsbereiche und Siedlungen im Außenbereich,
- Erholungsschwerpunkträume,
- Rad- und Wanderwege,
- Archäologische Kulturdenkmale,
- Golfplatzplanung im Bereich der ehemaligen Bauschuttdeponie, an der bereits umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen stattgefunden haben,

- wertvolle Bereiche für den Biotop- und Artenschutz, mit Ergänzungen, die die aktuelle, flächendeckende Biotoptypenkarte der Stadt Göttingen und die flächendeckende Biotop-/Strukturtypenkartierung nach CIR-Luftbildern für den Landkreis Göttingen lieferten,
- bestehende Biotope gemäß § 28 a NNatG sowie Flächen, die die Voraussetzung für die Aufnahme ins Landesbiotopkataster erfüllen,
- die Abgrenzungen des FFH-Gebiets, der vorhandenen Landschaftsschutzgebiete und die Lage von Naturdenkmälern,
- Wasserschutzgebiet Stegemühle mit den Zonen I bis III,
- Grenze des Überschwemmungsgebietes der Leine,
- Standorte von Altablagerungen mit unterschiedlichem Gefährdungspotenzial.

Nicht in der Karte dargestellte Sachverhalte:

Schutzgut Tiere

Es war für die Umwelterheblichkeitsuntersuchung nicht erforderlich, Daten zu Vorkommen gefährdeter Tierarten zu erheben. Vorliegendes Material wurde ausgewertet. Allerdings konnten so keine Aussagen zu Vorkommen des Feldhamsters (*Cricetus cricetus*, eine Art, die nach FFH-Richtlinie der EG Anhang IV eine streng zu schützende Tierart von gemeinschaftlichem Interesse ist) getroffen werden, der im Untersuchungsgebiet optimale Lebensbedingungen vorfindet.

Das untersuchte Gebiet kann für die Avifauna als arten- und individuenreich bezeichnet werden (DÖRRIE 2001). Nachweise des Vorkommens gefährdeter Brutvogelarten, Reptilienarten und Tagfalterarten liegen vor für die Garte, für Amphibien an der Leine bei Rosdorf (LANDKREIS GÖTTINGEN 1998).

Schutzgut Wasser

Hochwasserschutzplanungen entlang der Leine waren Diskussionsgegenstand der Arbeitskreissitzungen. Es sind bei der weiteren Trassenplanung Abstimmungen mit diesen Planungen und dem gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Leine erforderlich.

3. Entwicklung von Trassenvarianten

Bei der Entwicklung von Trassenvarianten sind verschiedene Anforderungen zu berücksichtigen. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Grundsätzlich ist der Charakter einer Entlastungsstraße anzustreben mit einer zügigen Führung der Verkehre aus den südöstlich von Göttingen liegenden Orten in Richtung Autobahn.
- Bei der Trassierung wird eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h angestrebt.
- Die Trasse soll von möglichst wenig Knoten- und Anschlusspunkte unterbrochen werden.
- Die Planungsaussagen des Regionalen Raumordnungsprogramms sollen weitgehend berücksichtigt werden, um ein Raumordnungsverfahren zu vermeiden.
- Eine möglichst umweltverträgliche Trassenführung ist anzustreben.
- Landwirtschaftliche Flächen sollen so wenig wie möglich zerschnitten werden.

Vier grundsätzlich mögliche Varianten sind in der Abbildung 2 übersichtsartig dargestellt. Bei der Variantenbetrachtung ist der Abschnitt zwischen der L 569 (Duderstädter Landstraße) und der B 27 (Reinhäuser Landstraße) einerseits und der Verlauf zwischen der B 27 und der Anbindung an die L 573 (Rosdorfer Weg) zu unterscheiden. Im östlichen Abschnitt sind die vier Varianten als Alternative zu betrachten. Westlich der B 27 ist ein Trassenverlauf auf dem Flüthedamm (Variantenbezeichnung A) bzw. südlich des Flüthewehrs (Variantenbezeichnung B) zu unterscheiden. Aufgrund der Lage der Varianten 1 bis 3 kann jede Variante in der Weiterführung den Verlauf im Zuge der Variantenführung A bzw. B aufnehmen.

Variante 1 (ortsnahe Trasse) stellt eine Variante dar, die dem im Regionalen Raumordnungsprogramm dargestellten Trassenverlauf entspricht. Der östliche Teil der Trasse verläuft in einem Abstand von ca. 250 m zur vorhandenen Bebauung.

Variante 2 (ortsferne Trasse) nimmt die ursprünglichen städtebaulichen Entwicklungsabsichten der Stadt Göttingen auf und liegt etwa 700 m südlich des Siedlungsrandes von Geismar. Diese Variante durchschneidet mittig die Fläche für den geplanten Golfplatz.

Variante 3 (Ortsrandtrasse) berücksichtigt einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan der Stadt Göttingen für diesen Bereich und legt einen Trassenverlauf am Ortsrand fest. Im Bereich der Reinhäuser Landstraße schwenkt die Trasse nach Süden, so dass der Verknüpfungspunkt mit der Reinhäuser Landstraße wie bei Variante 1 liegt.

Variante 4 (Regionaltrasse) stellt – bezogen auf die Stadt Göttingen – eine ortsferne Trassenvariante dar, die bereits 300 m nördlich der Gemeinde Gleichen den Raum im Osten durchschneidet. Für diese Variante wird lediglich ein Trassenkorridor angegeben. Eine Ausdifferenzierung der Anschlusspunkte für diese Variante erfolgt nicht, da diese Variante im begleitenden Arbeitskreis als nicht zielführend eingestuft wurde.

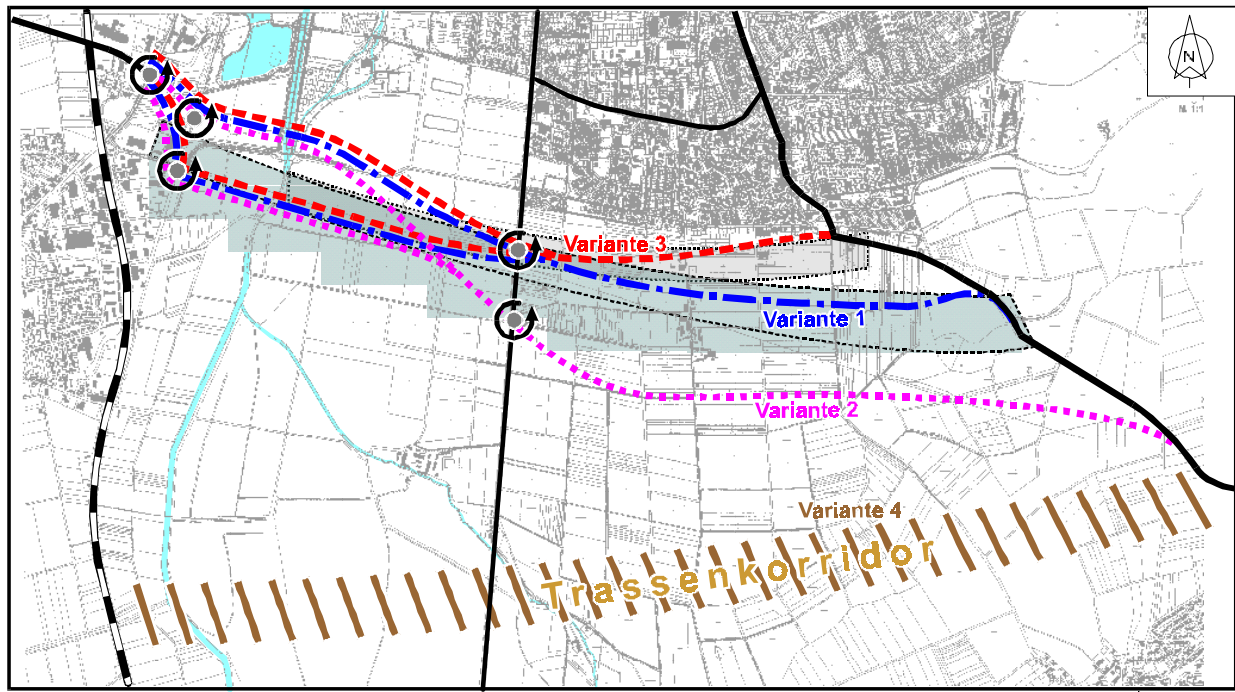


Abb. 2: Trassenvarianten 1 bis 4

4. Grobbewertung der Trassenvarianten

Für die Bewertung der Trassenvarianten sind Kriterien gebildet worden, nach denen die Wirkungseinflüsse in qualitativer Form beschrieben wurden.

4.1 Konflikte und Variantenvergleich unter verkehrlichen Aspekten

Die Lage der Trasse hat sowohl Auswirkungen auf die Führung des Ziel- und Quellverkehrs als auch auf die Verlagerung von Binnenverkehrsfahrten. Dabei ist davon auszugehen, dass eine ortsnahe Trasse grundsätzlich größere Vorteile für die Verlagerung von Binnenverkehren bietet. Wenn durch flankierende Maßnahmen gewährleistet werden kann, dass der Ziel- und Quellverkehr die zu entlastende Ortsdurchfahrt von Geismar meidet, so hat eine ortsnahe Trasse insgesamt einen höheren Verkehrswert als eine ortsferne Trasse. Gleichzeitig erlaubt eine ortsnahe Trasse Erschließungsmöglichkeiten für weitere städtebauliche Entwicklungen, die bei ortsfernen Trassen nicht denkbar sind. Dabei hätte die ortsnahe Variante 3 im Ostabschnitt den Charakter einer (anbaufreien) innerörtlichen Hauptverkehrsstraße, da sie an verschiedenen Stellen von Fußgängern und Radfahrern gequert werden muss. Die ortsfernen Varianten 1 und 2 würden auch im Ostabschnitt mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden können. Im Abschnitt westlich der Reinhäuser Landstraße ist die Trassenlage der drei Varianten nicht unterschiedlich.

Kriterien der Wirtschaftlichkeit waren die Baukosten und die Unterhaltungskosten, die zunächst einmal von der Trassenlänge abhängen. Auf Grund des bewegten Geländes im Ostabschnitt und der damit verbunden vermehrten Erdbewegung werden die Baukosten bei Variante 1 höher liegen als bei Variante 3. Trassenvariante 3 bietet die größten Vorteile, da in dieser Variante die z.T. vorhandene Straße genutzt wird. Im Westabschnitt kann wegen des Hochwasserschutzes kein abschließender Vergleich der Bau- und Unterhaltungskosten zwischen der Trassenführung A und B erfolgen.

4.2 Konflikte und Variantenvergleich unter städtebaulichen Aspekten

Kriterien des Variantenvergleichs sind die Entlastung der Ortsdurchfahrten vom gebietsfremden Verkehr sowie Gestaltungsmöglichkeiten, Lärmimmissionen und Trennwirkung in den Ortsdurchfahrten. Die Beurteilung der Varianten hängt im wesentlichen von der Art und dem Umfang der flankierenden Maßnahmen ab. Variante 4 weist einen sehr geringen Zielerrei-

chungsgrad auf. Die Trassenführung im Westabschnitt (A oder B) hat keinen Einfluss auf die Einzelkriterien.

Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wird in Abhängigkeit von der Art und dem Umfang der flankierenden Maßnahmen bei allen Varianten in gleichem Maß erfüllt bzw. verändert. Die Trassen durchschneiden im Ostabschnitt das Rad- und Erholungswegenetz. Die Variante 3 ist dann günstiger zu bewerten, wenn die Straße bei einer Siedlungsentwicklung im Süden mit Querungsstellen für Radfahrer und Fußgänger ausgestattet wird. Variante 4 durchschneidet das Wegenetz in großer Entfernung zum Ortsrand. Im Westabschnitt ist hinsichtlich der Verlärmung des Naherholungsgebietes Kiessee die Trassenführung B gegenüber A günstiger.

Im weiteren Verfahren sind die Fragen der

- ⇒ Umsetzbarkeit der flankierenden Maßnahmenpakete im Bereich von Geismar
- ⇒ Akzeptanz einer ortsnahen Trasse gemäß Variante 3 – insbesondere hinsichtlich der Lärmimmissionen sowie
- ⇒ Verknüpfung mit der geplanten Ortsumgehung Rosdorf zu prüfen.

4.3 Konflikte und Variantenvergleich unter Umweltgesichtspunkten

Die geplanten Trassenvarianten führen zu unterschiedlichen Konflikten hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter. Sie sind in die Karte Abbildung 3 eingegangen, Trassenabschnitte der Varianten, die für mindestens ein untersuchtes Schutzgut einen Konflikt bedeuten, sind mit roten Sternen und einer Nummer gekennzeichnet. Einige Konflikte treten bei allen Varianten auf, andere wiederum treffen nur für eine Variante zu, oder nur im Falle der Querung A oder B. Erläuterungen zu den einzelnen nummerierten Konflikten können dem ausführlichen Endbericht entnommen werden. Variante 4 wurde im Endbericht nicht kartographisch aufbereitet, sondern planerisch-argumentativ beurteilt.

Für die betroffenen Schutzgüter werden in der Abbildung 3 folgende Kürzel verwendet:

M	Schutzgut Menschen	W	Schutzgut Wasser
P/T	Schutzgut Pflanzen/Tiere	L	Schutzgut Landschaft
B	Schutzgut Boden	K	Kultur- und sonstige Sachgüter

Zwei Haupt-Konfliktbereiche zeichnen sich an der Querung der Leine und im Gebiet der ehemaligen Deponie ab.

Vergleich der Varianten und Ergebnis unter Umweltgesichtspunkten

Die Tabelle 1 zeigt in einer vergleichenden tabellarischen Gegenüberstellung Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten unter Umweltgesichtspunkten. Durch Kombination der Varianten 1 bis 3 mit den Leinequerungen A oder B sowie der Variante 4 sind insgesamt 7 Varianten entstanden. In einer relativen Gewichtung (günstig bis ungünstig) wurde zunächst die günstigste Variante für jedes einzelne Schutzgut herausgearbeitet, dann im Zusammenspiel aller Varianten die insgesamt günstigsten Varianten unter Umweltgesichtspunkten ermittelt.

Die Kombination der Variante 3 mit Querung B ist in der Zusammenschau der Tabelle 1 die günstigste Variante, obwohl diese Variante für das Kriterium Verlärmung von Siedlungsbereichen (Schutzgut Mensch) die ungünstigste aller Varianten darstellt. Die Kombination 3/A wäre mit einem Verlauf östlich der Leine außerhalb des Wasserschutzgebietes Zone II ebenso günstig wie 3/B. Als nächstgünstige Varianten folgen 1/B, dann 1/A, allerdings vorausgesetzt, es erfolgt eine Verlagerung des Trassenverlaufs von Variante 1 nach außerhalb des Deponiebereichs (siehe Wertstufe in Klammern in Tabelle 1).

Gegen die Varianten 2 und 4 sprechen neben Aussagen aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) die zu erwartenden Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren sowie Landschaft (Erholung / Landschaftsbild), in Folge der größeren Länge auch Boden und Wasser.

Tab. 1: Rangfolge der Varianten unter Umweltgesichtspunkten

Kriterium	Variante A/1		Variante B/1		Variante A/2		Variante B/2		Variante A/3		Variante B/3		Variante 4
Flächenbedarf	2		2		3		3		1		1		4
Mensch	3		2		3		1		4		4		1
Landschaft	4		4		4		4		3		3		4
Tiere und Pflanzen	2		1		3		3		1		1		4
Boden *	4	(2)	4	(3)	3		3		1		2		4
Wasser *	4	(2)	4	(2)	4	(3)	3		4	(2)	2		3
Klima	3		3		2		2		3		2		2
Kultur- und sonstige Sachgüter	3		3		3		3		3		3		3
Gesamtbeurteilung	4	(2)	3	(2)	4	(4)	3		2	(1)	1	(1)	4

Relative Beurteilung der Varianten

1	2	3	4
eher günstig			eher ungünstig

* Bewertung in Klammern bei Verzicht auf Anschnitt Wasserschutzgebiet und ehem. Bauschuttdeponie

Mögliche Trassenverschiebungen, -optimierungen sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung und Vermeidung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft konnten in diese Betrachtung noch nicht einfließen. Ebenso wenig war es möglich, bereits die notwendigen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zu quantifizieren. Kompensationsflächen werden allerdings um so weniger Flächen beanspruchen, je mehr bereits in diesem frühen Planungsstadium die Umweltbelange berücksichtigt werden.

4.4 Gesamtbewertung der Trassenvarianten

Die Grobeinschätzung der verkehrlichen Wirkungen berücksichtigte Verlagerungspotenziale für den Quell- und Zielverkehr sowie für den Binnenverkehr. Die vorliegenden Verkehrsgutachten zeigen, dass die Realisierung ohne flankierende Maßnahmen im Bereich der zu entlastenden Ortsdurchfahrten nur eine geringe verkehrliche Wirkung zeigen. Aus diesem Grund ist ein Maßnahmenrepertoire zu entwickeln, das die erforderliche Funktionalität der zu entlastenden Hauptverkehrsstraßen aufrecht erhält, aber einen größtmöglichen Nutzen hinsichtlich der Verlagerung von Verkehren eröffnet. Maßnahmekonzepte sind im Kapitel 6.1 näher beschrieben. Gegenüber der Variante 2 sind die verkehrlichen Wirkungen der Varianten 1 und 3 aufgrund ihrer Lage grundsätzlich als günstiger einzuschätzen, obwohl auch bei diesen Varianten Maßnahmen im nachgeordneten Netz zur Steuerung erforderlich sind. Die verkehrliche Wirkung der Variante 4 ist als sehr gering einzuschätzen.

Die städtebauliche Entwicklung wurde auf der Basis der Zielaussagen des Stadtplanungsamtes der Stadt Göttingen bewertet. Von Bedeutung ist dabei die Größe möglicher Reserveflächen und ihre Erschließbarkeit. Aufgrund der Lage der Variante 3 ist eine Wohnbauentwicklung südlich der Trasse möglich. Die Neubautrasse dient als anbaufreie Haupteerschließungsstraße. Bei Variante 1 kann eine Erschließung neuer Wohnbauflächen von Süden erfolgen. Insofern können über die Variante 1 neue Flächen erschlossen werden. Auf Grund der südlicheren Lage der Variante 2 kann diese für eine Erschließung von neuen Flächen nicht genutzt werden. Insofern sind unter diesem Aspekt besonders die Varianten 1 und 3 vorteilig.

Die Beurteilung der Umwelterheblichkeit der Varianten 1 bis 4 ergibt eine deutliche Präferenz der siedlungsnahen Varianten 1 und 3.

Unter Berücksichtigung des groben Untersuchungsrahmens und der noch zu klärenden Fragen im weiteren Verfahren ist aus Sicht der Umweltschutzgüter Variante 3 mit Trassenverlauf B als günstigste aller Variantenkombinationen zu bezeichnen, obwohl diese Variante für das Schutzgut Mensch (Kriterium Verlärmung von Siedlungsbereichen) die ungünstigste aller Varianten ist. Die Kombination 3/A wäre mit einem Verlauf östlich der Leine außerhalb des Wasserschutzgebietes Zone II ebenso günstig wie 3/B. Als nächstgünstige Varianten folgen 1/B, dann 1/A (dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass eine Verlagerung des Trassenverlaufs von Variante 1 nach außerhalb des Deponiebereichs möglich wird).

Tab. 2: Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Trassenführung	ortsnahe Trasse	ortsferne Trasse	Ortsrandtrasse	weitläufige Umgehung
Trassenlänge	gering	mittel	sehr gering	hoch
Erschließungswirkung	für Erschließung neuer Wohnbauflächen gut nutzbar	für Erschließung neuer Wohnbauflächen bedingt nutzbar	für Erschließung neuer Wohnbauflächen gut nutzbar	für Erschließung neuer Wohnbauflächen nicht nutzbar
Städtebauliche Entwicklung	nördlich der Trasse eingeschränkt möglich	nördlich der Trasse große Reserven	südlich der Trasse große Reserven	nördlich der Trasse große Reserven
Verkehrliche Wirkungen	hoch, Maßnahmen im nachgeordneten Netz erforderlich	mittel, Maßnahmen im nachgeordneten Netz erforderlich	hoch, Maßnahmen im nachgeordneten Netz erforderlich	gering, Maßnahmen im nachgeordneten Netz erforderlich
Umwelterheblichkeit	eher günstig	ungünstig	eher günstig	ungünstig
Realisierungswahrscheinlichkeit	hoch, RROP, F-Plan-Beschluss vorhanden	mittel, geringe Beeinträchtigung der Anlieger	mittel bis hoch, RROP, F-Plan-Beschluss und B-Plan vorhanden Anliegerbeeinträchtigungen klären	gering, erhebliche Kosten

Aus der zusammenfassenden Sicht zeigt der Vergleich der Varianten 1 bis 4 in Tabelle 2 eindeutig eine Präferenz für die Varianten 1 und 3, wobei der Verlauf im westlichen Bereich zwischen der Variante A (Nordvariante) im Bereich des vorhandenen Flütthe-Dammes und B – Südvariante mit Anschluss an die Schlachthofstraße in Rosdorf – jeweils alternativ möglich bleibt.

Deshalb wurde vom planungsbegleitenden Arbeitskreis empfohlen, die Varianten 1 und 3 mit beiden Trassenverläufen im Westen (A und B) im weiteren Verfahren vertiefend zu untersuchen. Darüber hinaus hat sich im Laufe der Bearbeitung heraus kristallisiert, dass die Wirkung der Varianten bei vielen Kriterien von den flankierenden Maßnahmen abhängen (vgl. Kap. 6). Aus verkehrlicher Sicht kann zur Zeit keiner der verbleibenden Varianten ein eindeutiger Vorzug gegeben werden, da die verkehrlichen Wirkungen im wesentlichen von den flankierenden Maßnahmen abhängen.

5. Trassenvarianten 1 und 3

Für die Trassenvarianten 1 und 3, für die eine weitere vertiefende Betrachtung empfohlen wurde, ist eine vereinfachte Vorplanung im Lageplan entwickelt worden. Ausgehend von den beschriebenen Rahmenbedingungen wurden beide Trassen nach den Kriterien der einschlägigen Richtlinien trassiert und im Lageplan (siehe Abbildung 4) dargestellt. Die Trassierung erfolgte mit einer Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 70 \text{ km/h}$ und für einen Regelquerschnitt $RQ = 10,5$. Je nach Maßnahmepaket innerorts müssen die Anschlussknoten als Kreisverkehr, signalgeregelter Knotenpunkt bzw. einfache Einmündung gestaltet werden.

Beide Varianten verlaufen westlich der Reinhäuser Landstraße lagegleich. Der Anschlusspunkt an die Reinhäuser Landstraße ist als kreisverkehrsgeregelter Platz auszuführen. Kreuzungsfrei verläuft die Trasse bis zum Anschluss an die Ortsumgehung Rosdorf. Hier ist ebenfalls ein kreisverkehrsgeregelter Knotenpunkt als Verknüpfung mit der geplanten Ortsumgehung von Rosdorf vorgesehen.

Bei **Variante 1**, der ortsnahen Trasse, wird der Verkehr zunächst auf die Ortsumgehung geleitet, so dass die Akzeptanz der Nutzung erhöht wird. Ein Anschluss der Ortsdurchfahrt Geismar erfolgt über die Fortführung des jetzigen Anliegererschließungswegs direkt nach Süden. Als Knotenform wird ein Knotenpunkt mit separaten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen gewählt, der signalisiert werden sollte. Mittels der Lichtsignalanlage lässt sich in begrenztem Rahmen eine Steuerung des nach Geismar ein/ausstrahlenden Verkehrs vornehmen (Wartezeiten).

Abhängig von den gewählten innerörtlichen Varianten sind im weiteren Verlauf ein oder zwei Anschlusspunkte denkbar, die als Einmündungen mit separaten Linksabbiegefahrstreifen ausgeführt werden. Inwieweit für diese Punkte eine Signalisierung erforderlich ist, muss im Einzelfall überprüft werden.

Variante 3, die sog. Ortsrandtrasse, wird aus der Duderstädter Landstraße ausgefädelt. Im östlichen Bereich erhält die Straße aufgrund ihrer Funktion einen innerstädtischen Charakter mit parallel geführten Rad- und Fußwegen. Aufgrund des ortsnahen Verlaufes ist die vorhandene Bebauung mittels Lärmschutzmaßnahmen zu schützen.

Der Anschlusspunkt an die Hauptstraße ist unmittelbar im Bereich „Am Rischen“ als lichtsignalgeregelter Knotenpunkt oder Kreisverkehrsplatz möglich und abhängig vom gewählten Maßnahmepaket im innerörtlichen Bereich. Mögliche Anschlüsse der Wohngebietsstraße (z.B. Kampstraße) sind als lichtsignalgeregelte Knoten auszuführen – besonders dann, wenn eine städtebauliche Entwicklung im Süden fortgeführt wird.

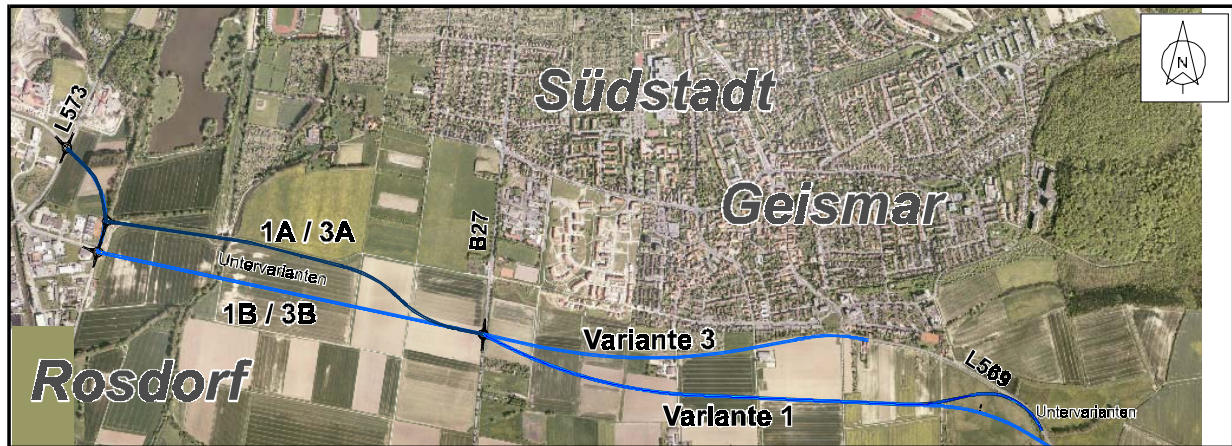


Abb. 4: Mögliche Trassenlage der Varianten 1A, 1B, 3A und 3B

6. Planungsbegleitender Entscheidungsbedarf

6.1 Verkehrliche Maßnahmen im nachgeordneten Netz in Geismar

Ausgehend von den Annahmen des Planfalls 2.2 des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Göttingen wurden Maßnahmepakete zur Verbesserung der verkehrlichen Wirkung des östlichen Trassenabschnittes untersucht und abgeschätzt. Dazu wurden die Erkenntnisse aus der Stromanalyse des Quell- und Zielverkehrs am Außenkordon sowie die zusätzlichen Daten aus der Haushaltsbefragung von 1999 ausgewertet. Die Ergebnisse der Auswertungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Von dem einstrahlenden Quell-/Zielverkehr verbleiben etwa 2.000 bis 3.000 Fahrten/24 h im Bereich von Geismar. Die restlichen Fahrten sind in Geismar tendenziell verlagerungsfähig, allerdings abhängig von entsprechenden Maßnahmepaketen. Mehr als 60 % des in die Geismar Landstraße einstrahlenden Verkehrs haben ihr Ziel in Göttingen-Stadtmitte oder Göttingen-Nordost.
- Das Binnenverkehrsaufkommen aus Geismar generiert sich aus ca. 16.000 Einwohner/innen, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Hauptstraße wohnen. Davon wollen mehr als 40% in die Stadtmitte. Etwa 4.000 Fahrten/Tag sind potenziell auf die Umgehungsstraße verlagerbar, da sie ihr Ziel im Westen oder Nordwesten der Stadt haben.
- Die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen durch den erst nach der Erstellung des VEP realisierten Kaufpark Grone sind in den vorhandenen Daten nicht vollständig abgebildet.

Durch die Lage der Anschlusspunkte verändern sich die Verkehrsströme auch im Binnenverkehr. Die wesentlichen planerischen Schwerpunkte der in Abbildung 5 dargestellten Maßnahmepakete sind:

Maßnahmenpaket 1 (mittlere Maßnahmeintensität)

- Sperrung der Duderstädter Landstraße im Abschnitt zwischen geplanter Ortsumgehung und „Am Rischen“ (nur bei Trassenvariante 1), Anbindung der geplanten Ortsumgehung über den verlängerten vorhandenen Wirtschaftsweg nach Süden
- Optional zusätzliche Erschließung von Geismar über eine Anbindung der Kampstraße an die Ortsumgehung
- Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Geismar
- Lkw-Fahrverbot (ggf. zeitlich befristet)

Maßnahmenpaket 2 (sehr hohe Maßnahmeintensität)

- Sperrung der Duderstädter Landstraße im Abschnitt zwischen geplanter Ortsumgehung und „Am Rischen“ (nur bei Trassenvariante 1), Anbindung der geplanten Ortsumgehung über den verlängerten vorhandenen Wirtschaftsweg nach Süden

- Diagonalsperre am Knotenpunkt „Am Rischen“/„Am Kalten Born“, so dass die Erschließung des Stadtteils gesichert ist, die Geradeausbeziehung im Zuge der Duderstädter Landstraße/Hauptstraße jedoch unterbrochen ist
- zusätzliche Erschließung von Geismar über Anbindungen der Kampstraße, „Im Bruche“ im Westen sowie ggf. eine Verbindungsstraße zur Straße „Am kalten Born“ im Osten an die geplante Ortsumgehung

Maßnahmenpaket 3 (niedrige Maßnahmeintensität)

- Sperrung der Duderstädter Landstraße im Abschnitt zwischen geplanter Ortsumgehung und „Am Rischen“ (nur bei Variante 1), Anbindung der geplante Ortsumgehung über den verlängerten vorhandenen Wirtschaftsweg nach Süden
- Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Geismar
- Lkw-Fahrverbot (ggf. zeitlich befristet)

Die Maßnahmenpakete sind übersichtsartig in Bezug auf die Maßnahmewirkungen in der Abbildung 5 dargestellt. Aus der vergleichenden Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen lassen sich folgende Rückschlüsse ziehen:

- Die Verdrängung von Verkehren in Geismar-Ortmitte führt zu einer Mehrbelastung der Reinhäuser Landstraße, die aber in jedem Fall weniger Verkehr als vor Bau der Ortsumgehung erhalten wird.
- Die Zunahme der Verkehrsmengen auf der Kieseestraße ist um so geringer, je mehr neue Anschlusspunkte es an der Ortsumgehung gibt.
- Kleinräumige Veränderungen im Quell-/Ziel- und Binnenverkehr, die durch die Ortsumgehung hervor gerufen werden, führen zu einer Entspannung der Verkehrssituation auf den heute vom Durchgangsverkehr belasteten Wohnstraßen „Im Bruche“ und Kampstraße. Es wird deshalb angenommen, dass trotz zusätzlicher Anbindung an die geplante Ortsumgehung die Verkehrsmengenänderungen weniger als +/-1.000 KFZ/24h betragen.
- Der Verkehrswert der Ortsumgehung ist um so höher, je intensiver Maßnahmen – d.h. bspw. eine Diagonalsperre nach Maßnahmepaket 2 – vorgenommen werden.
- Die Maßnahmendebatte ist im Wesentlichen ein auf die Geismarer Belange beschränktes Problem, welches im Rahmen der Ortskernentwicklung Geismar diskutiert werden kann. Negative Auswirkungen der Maßnahmepakete auf andere Stadtbereiche können ausgeschlossen werden.

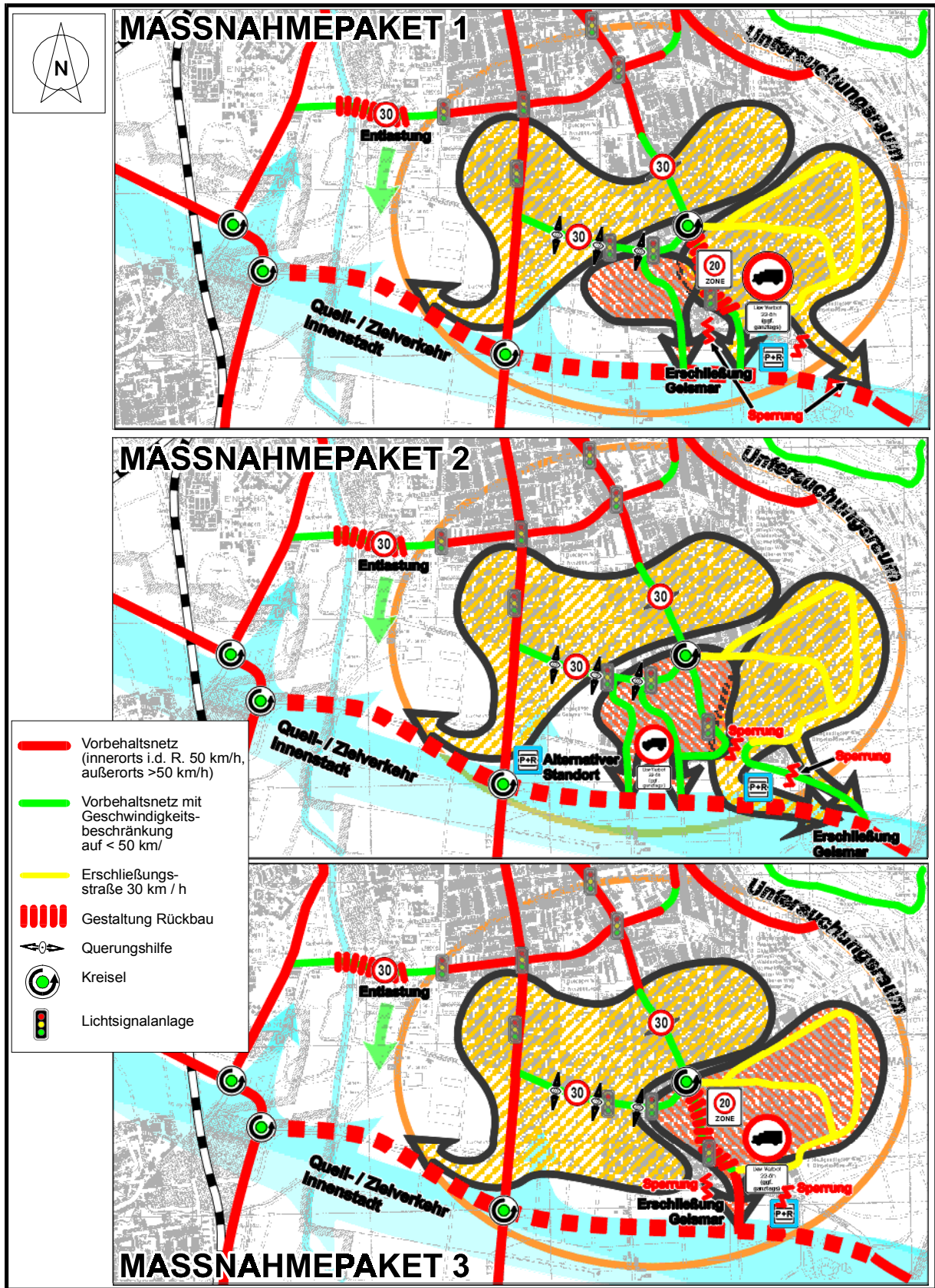


Abb. 5: Flankierende Maßnahmen – Maßnahmepakete 1, 2 und 3

Tab. 3: Vergleichende Bewertung der Maßnahmepakete

	Maßnahmepaket 1 (s. Abb. 5 oben)	Maßnahmepaket 2 (s. Abb. 5 mitte)	Maßnahmepaket 3 (s. Abb. 5 unten)
Charakteristik	Aufwertung Ortsmitte Geismar, Veränderung des Erschließungsnetzes	Aufwertung Ortsmitte Geismar, starke Veränderung des Erschließungsnetzes mit Diagonalsperrung der Landesstraße	Aufwertung Ortsmitte Geismar, keine Veränderung des Erschließungsnetzes, nur Änderung der Außenanbindung
Erwartete Beeinflussung Quell-/Zielverkehr	Verlagerung auf Reinhäuser Landstraße und Ortsumgehung, geringe Verlagerung auf die Kampstraße	Starke Verlagerung auf Reinhäuser Landstraße, teilw. geringe Verlagerung auf die Kampstraße, Im Bruche und Ortsumgehung	Geringe Verlagerung auf Reinhäuser Landstraße und Ortsumgehung
Erwartete Beeinflussung Binnenverkehr	verbesserte Erschließung Geismar-West und Ost, Entlastung Kieseestraße	Verbesserte Erschließung Geismar-West und Ost, Entlastung Kieseestraße	unverändert, bei ortsnaher Trasse Entlastung durch kurze Wege zur Ortsumgehung
Wirkung für:			
• Ortsmitte Geismar:	hoch	sehr hoch	hoch
• Wohngebiete Geismar	hoch	mittel bis hoch	mittel
• Kieseestraße	hoch bis mittel	mittel bis hoch	sehr gering
• Reinhäuser L.Str.	gering	gering	hoch
Optionale Ergänzungen	LKW-Verbot Geismar nachts (ggf. tags)	LKW-Verbot Geismar nachts (ggf. tags)	LKW-Verbot Geismar nachts (ggf. tags)
Gesamtbewertung	sehr empfehlenswert	empfehlenswert	eingeschränkt empfehlenswert
Empfehlung für das weitere Vorgehen	Abstimmung der Maßnahmen und möglicher Auswirkungen, ggf. zusätzliche Detailuntersuchung, Konzeptskizzen	Abstimmung der Maßnahmen und möglicher Auswirkungen, zusätzliche Detailuntersuchung zwingend erforderlich, Konzeptskizzen	

6.2 Noch zu klärende Fragen im Hinblick auf die Umwelterheblichkeit

Hinweise für das weitere Verfahren, zur Detailplanung der Trassen und noch zu klärende Fragen im Hinblick auf die Umwelterheblichkeit:

Schutzgut Mensch

Die gegenwärtig durchgeführte Schallimmissionsberechnung wird Auskunft über die Lärmauswirkungen von Siedlungsbereichen und Erholungsgebieten geben (jeweils in Abhängigkeit der Varianten und der prognostizierten Verkehrsmengen).

Schutzgüter Pflanzen und Tiere

Um mögliche Eingriffe bei der Trassenplanung zu vermeiden oder zu minimieren, sollten die Varianten wertvolle, nur sehr schwer regenerierbare Biotoptypen und wertvolle Fauna-Lebensräume gem. § 8 NNatG nicht mehr als unbedingt notwendig beeinträchtigen.

Eine detaillierte Feldhamsteruntersuchung wird bereits für Mai 2002 empfohlen. Vorher können zu Beeinträchtigungen und Auswirkungen auf Vorkommen dieser nach FFH-Richtlinie, Anhang IV europaweit streng zu schützenden Tierart keine Aussagen getroffen werden.

Schutzgüter Boden und Wasser

Im Rahmen der Umwelterheblichkeitsuntersuchung waren keine detaillierten Untersuchungen zur Mächtigkeit der Grundwasserdeckschichten, zum Grundwasserflurabstand und zu den Filtereigenschaften der Böden gegenüber Schadstoffverlagerung vorgesehen. Diesbezügliche Angaben sind ggf. in einem späteren Planungsstadium durchzuführen (Umweltverträglichkeitsstudie) und ermöglichen eine exaktere Gefährdungsabschätzung der zu erwartenden Schadstoffverlagerungen in Boden und Grundwasser.

Der Bereich der ehemaligen Bauschuttdeponie wird gegenwärtig hinsichtlich aktuell auftretendem Sickerwasseraustritt überprüft. Für die Trassenplanungen zur Südumgehung sollte dieser Bereich möglichst ausgespart werden (STADT GÖTTINGEN 2001).

Die Trassenführung östlich der Leine hat insbesondere Rücksicht auf die vorhandenen naturräumlichen und durch das Wasserschutzgebiet vorgegebenen Bedingungen zu nehmen. Bei der Querung der Leine sollte möglichst das Anschneiden des südlichen Bereichs der Wasserschutzzone II vermieden werden. Zu prüfen ist, ob dies auch bei einer Querung in Höhe des Flütthe-Wehres möglich ist.

Hochwasserschutzkonzepte entlang der Leine beinhalten u.a. auch ein Regenrückhaltebecken bei Rosdorf. Weitergehende Planungen zur Südumgehung müssen mit diesem Vor-

haben ebenso wie mit dem gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet abgestimmt werden.

Schutzgut Landschaft/ Landschaftsbild

Von allen denkbaren Varianten einer Südumgehung muss die Leine gequert werden. Es sollten mehrere Querungsvarianten hinsichtlich ihrer Höhe, Bauweise, Lage sowie Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen und Bepflanzungen geprüft werden. Um die Wirkung der Höhe und Mächtigkeit des Damm- bzw. Brückenbauwerks besser einschätzen zu können, wäre eine Visualisierung hilfreich.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Wegen der zahlreichen Vorkommen von Kulturdenkmalen ist bei jeder der Varianten die Einbeziehung der zuständigen Denkmalbehörden von Stadt und Landkreis erforderlich.

Ausgewählte Literatur

ALAND - ARBEITSGEMEINSCHAFT LANDSCHAFTSÖKOLOGIE, PLANUNGSGRUPPE ÖKOLOGIE + UMWELT: Strukturtypenkartierung nach CIR-Luftbildern für den Landkreis Göttingen, 1993.

BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG: Gebietsvorschläge zur abschließenden Umsetzung der FFH-Richtlinie der EU (92/43/EWG, geändert durch Richtlinie 97/11/EG): Gebietsvorschlag Göttinger Wald, veröffentlicht auf Homepage der Bezirksregierung, Karte im Maßstab 1 : 50 000: www.bezirksregierung-braunschweig.de, Stand: 11/2001

DÖRRIE, H.: Mitteilung zu Avifauna-Bestand im Untersuchungsgebiet, vom 06.09.2001

LANDKREIS GÖTTINGEN - AMT FÜR LANDESPFLEGE, NATURSCHUTZ UND LANDWIRTSCHAFT: Landschaftsrahmenplan 1998.

LANDKREIS GÖTTINGEN - AMT FÜR LANDESPFLEGE, NATURSCHUTZ UND LANDWIRTSCHAFT: Kartenteil zur Verordnung Landschaftsschutzgebiet „Leinebergland“ vom 15.12.1999.

LANDKREIS GÖTTINGEN - AMT FÜR REGIONALPLANUNG UND STÄDTEBAU: Regionales Raumordnungsprogramm Göttingen 2000.

LANDKREIS GÖTTINGEN - AMT FÜR LANDESPFLEGE, NATURSCHUTZ UND LANDWIRTSCHAFT: Besonders geschützte Biotope im Landkreis Göttingen, schriftliche Mitteilung vom 12.10.2001a.

LANDKREIS GÖTTINGEN: Mitteilung über archäologische Kulturdenkmale im Planbereich, vom 2.10.2001b

NIEDERSÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR ÖKOLOGIE (NLÖ): Daten aus dem Pflanzen- und Tierarten-Erfassungsprogramm der Fachbehörde für Naturschutz, Südumgehung Göttingen, Mitteilung an die Stadt Göttingen vom 24.10.2001

NIEDERSÄCHSISCHES LANDESVERWALTUNGSAMT - LANDESVERMESSUNG: Karte der für den Naturschutz wertvollen Bereiche in Niedersachsen Blatt L 4524 Göttingen, Ausgabe 1980.

NIEDERSÄCHSISCHES LANDESVERWALTUNGSAMT - LANDESVERMESSUNG: Göttingen und Umgebung, Topographische Karte 1 : 50000 mit Wanderwegen, Göttingen Ausgabe 1993.

STADT GÖTTINGEN - DER OBERSTADTDIREKTOR -: Umweltatlas Stadt Göttingen, 1988

STADT GÖTTINGEN - UMWELTDEZERNAT -: Landschaftsrahmenplan 1997a

STADT GÖTTINGEN - UMWELTAMT -: Altlasten, Teilbereich Altablagerungen, 1997b

STADT GÖTTINGEN – GRÜNFLÄCHENAMT/UNB -: Biotoptypen der Stadt Göttingen, Text und Karten zum Untersuchungsgebiet, Göttingen 15.12.1999.

STADT GÖTTINGEN - GRÜNFLÄCHENAMT/UNB -: Karte zur Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Leinetal“ für die Stadt Göttingen vom 14.02.2000.

STADT GÖTTINGEN - STADTPLANUNGSAMT -: Flächennutzungsplan Stadt Göttingen, Blatt 9, Geismar, Stand 08/01, 2001a.

STADT GÖTTINGEN - SPORTAMT -: Flächenbedarf Golfplatz Göttingen - Geismar, Mitteilung vom 13.09.2001b.

STADT GÖTTINGEN: Mitteilung zum Deponiestandort, vom 28.09.2001c.

STADT GÖTTINGEN - STADTARCHÄOLOGIE - : Mitteilung über archäologische Denkmale und Fundstellen Südumgehung Geismar, vom 12.10.2001e.

UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) in der Fassung vom 05.09.2001, (BGBl I S. 2350) BGBl III/ FNA 2129-20.