

Öffentliche Bekanntmachung

- Sitzung des Rates der Stadt Alfeld (Leine)
- am Donnerstag, den 29.10.2020 um 17:00 Uhr
- **Mensa der BBS Alfeld, Hildesheimer Str. 55, 31061 Alfeld**

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung der Sitzung; Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und der Beschlussfähigkeit des Rates der Stadt Alfeld (Leine) sowie der Tagesordnung
- 2 Genehmigung des Protokolls über die Sitzung des Rates der Stadt Alfeld (Leine) am 02.07.2020
- 3 Bericht des Bürgermeisters über wichtige Beschlüsse des Verwaltungsausschusses und wichtige Angelegenheiten der Stadt
- 4 Aussprache zum Bericht des Bürgermeisters
- 5 Desdemona: Resolution des Rates der Stadt Alfeld (Leine) "Umwelt- und damit Bevölkerungsschutz geht wirtschaftlichen Interessen vor"
- 6 Auflösung des Ortsrates der Ortschaft Warzen
Vorlage: 421/XVIII
- 7 Feststellung über die Beendigung des Beamtenverhältnisses auf Lebenszeit von Herrn Mario Stellmacher
Vorlage: 404/XVIII
- 8 Beförderung der Stadtamtsrätin Christine Evers zur Stadtoberamtsrätin
Vorlage: 403/XVIII
- 9 Erstellung eines Ersatzneubaus und Erweiterung der Kita St. Nicolai Eimser Weg 95A um eine 2. Krippengruppe – Bericht Bernward Architekten
Vorlage: 410/XVIII
- 10 Ernennung von Herrn Carsten Bornemann zum Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Föhrste
Vorlage: 405/XVIII
- 11 Ernennung von Herrn Henning Däwes zum stellvertretenden Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Föhrste
Vorlage: 406/XVIII
- 12 Ernennung von Herrn Rainer Weiß zum stellvertretenden Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Dehnsen
Vorlage: 407/XVIII

- 13 Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“ zur Herrichtung des Sportzentrums an der Ziegelmasch; Hier: Umbau des Hartplatzes zu einem Kunstrasenplatz und Sanierung der Laufbahn im Stadion
Vorlage: 422/XVIII
- 14 I. Nachtragshaushalt der Stadt Alfeld (Leine) für das Haushaltsjahr 2020
Vorlage: 423/XVIII
- 15 Übernahme einer Bürgschaft durch die Stadt Alfeld (Leine) für die Wasserwerk Alfeld GmbH im Zusammenhang mit der Finanzierung der Investitionen für den Bau einer Trinkwasserenthärtungsanlage
Vorlage: 415/XVIII
- 16 28. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Alfeld (Leine) für den Bereich „Königsruh“;
- Behandlung der Anregungen gem. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB
- Feststellungsbeschluss
Vorlage: 418/XVIII
- 17 Mobilitätskonzept der Region Leinebergland;
Zustimmung
Vorlage: 425/XVIII
- 18 Mitteilungen der Verwaltung
- 19 Anfragen

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Entwurf

Resolution

des Rates der Stadt Alfeld (Leine)

Umwelt- und damit Bevölkerungsschutz geht wirtschaftlichen Interessen vor

Im Hinblick auf die geplante „Sanierung“ des Betriebsgeländes der ehemaligen Desdemona erklärt sich der Rat der Stadt Alfeld (Leine) mit der durch Anwohnerinnen und Anwohnern gebildeten Bürgerinitiative solidarisch und schließt sich den ablehnenden Voten der beiden Ortsräte an.

Neben den durch die Verwaltung vorgetragenen rechtlichen Bedenken, was das Verfahren betrifft, hält der Rat der Stadt Alfeld (Leine) fest, dass es sich bei dem Vorschlag, den entsorgungspflichtigen verunreinigten Boden durch weniger belastetes Material abzudecken, nicht um eine Sanierung im klassischen Sinne handelt. Vielmehr würde in Übereinstimmung mit der Betrachtung der Bewohnerinnen und Bewohner von Limmer, Godenau und Dehnsen rein eine neue Abfalldeponie eröffnet. Dieses ist aus Sicht des Rates der Stadt Alfeld (Leine) nicht dazu geeignet, die gesetzliche Sanierungsnotwendigkeit zu erfüllen.

Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) spricht sich daher ausdrücklich dafür aus, den gegenständlichen Sanierungsvorschlag fallenzulassen und durch die Umsetzung einer abschließenden dauerhaften Sanierung der gesetzlichen Notwendigkeit Genüge zu tun.

Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) verkennt nicht das hierin liegende wirtschaftliche Risiko für die Eigentümerin. Diese hat aber die entsprechenden Flächen in Kenntnis von Bodenbelastungen erworben und kann keine Gutgläubigkeit in Anspruch nehmen.

Wenn die Eigentümerin aus Kostengründen nicht zur Sanierung in der Lage sein sollte, besteht eine Einstandspflicht des Landes Niedersachsen. Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) hat großes Vertrauen, dass das Land, wenn es erforderlich ist, seiner gesetzlichen Verpflichtung im Sinne einer vollständigen und endgültigen Sanierung des Betriebsgeländes der ehemaligen Desdemona nachkommen wird.

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 12.10.2020

Amt: Amt für Kommunalverfassung
AZ: 10.2

Vorlage Nr. 421/XVIII

Informationsvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Ortsrat Warzen	17.11.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Auflösung des Ortsrates der Ortschaft Warzen

Gem. § 4 der Hauptsatzung wird für die Ortschaft Warzen ein Ortsrat, bestehend aus fünf Ortsratsmitgliedern, gewählt.

Für die Kommunalwahl am 11.09.2016 standen für die Ortschaft Warzen nur vier Kandidatinnen und Kandidaten zur Verfügung. Alle Vier wurden in den Ortsrat gewählt. Somit bestand der Ortsrat Warzen nur aus vier Mitgliedern.

Mit Schreiben vom 21.12.2019 hat der damalige Ortsbürgermeister, Helmut Reissig, aus gesundheitlichen Gründen gem. § 52 (1) Nr. 1 NKomVG seinen Verzicht auf das Mandat mitgeteilt. Der Ortsrat hat gem. § 52 (2) NKomVG in seiner Sitzung am 06.02.2020 den Sitzverlust förmlich festgestellt. Damit ist der Sitzverlust rechtskräftig eingetreten.

Somit besteht der Ortsrat nur noch aus drei Mitgliedern.

Nun hat mit Schreiben vom 05.10.2020 das Ortsratsmitglied Klaus Raddatz, ebenfalls aus gesundheitlichen Gründen, sein Mandatsverzicht mitgeteilt. Die förmliche Feststellung gem. § 52 (2) NKomVG über den Sitzverlust erfolgt in der nächsten Ortsratssitzung am 17.11.2020. Der Ortsrat besteht sodann nur noch aus 2 Mitgliedern.

Gem. § 70 (1) NKomVG ist der Ortsrat aufgelöst, wenn mehr als die Hälfte der Sitze unbesetzt sind. Dies ist in Warzen dann der Fall. Die Kommunalaufsichtsbehörde stellt die Auflösung des Ortsrates Warzen per Verwaltungsakt fest.

Gem. § 43 NKWG findet nach Auflösung des Ortsrates eine Neuwahl statt. Diese soll spätestens vier Monate nach Eintritt ihrer Voraussetzungen stattfinden. Den Tag der Neuwahl bestimmt der Verwaltungsausschuss nach der Auflösung des Ortsrates. Wobei der Wahltag auf einen Sonntag fällt und die Wahlhandlung von 8.00 bis 18.00 Uhr erfolgt (§ 6 (2) NKWG).

Gem. § 70 (4) NKomVG endet die Wahlperiode des möglichen neuen Ortsrates mit dem Ende der nächsten Wahlperiode (31.10.2026), weil die Neuwahl innerhalb von 2 Jahren vor dem Ablauf der allgemeinen Wahlperiode (31.10.2021) stattfindet.

Gem. § 91 (6) NKomVG führt der an sich nun beschlussunfähige Ortsrat (§ 65 (1) NKomVG) seine Tätigkeit bis zur ersten Sitzung des neuen Ortsrates fort und ist auch beschlussfähig.

Für die Neuwahl ist die Wahlleitung gem. § 9 (1) Satz 1 NKWG gesetzlich geregelt. Die Gemeindevahlleitung ist der Bürgermeister. Sein Stellvertreter ist sein Vertreter. Dies bedeutet, dass Bürgermeister Bernd Beushausen bei der Neuwahl des Ortsrates Warzen die Wahlleitung inne hat und der Erste Stadtrat Mario Stellmacher sein Stellvertreter ist. Eines Ratsbeschlusses bedarf es nicht.

Der Wahlausschuss muss ebenso nicht neu gebildet werden. Gem. § 8 (5) NKWO besteht dieser bis zu Bildung eines neuen Wahlausschusses vor der nächsten Hauptwahl (Herbst 2021) fort.

Sollten weniger als drei Kandidatinnen und Kandidaten als Wahlvorschläge für den neuen Ortsrat zur Verfügung stehen, so kann die Wahl nicht durchgeführt werden, weil wiederum kein beschlussfähiger Ortsrat gebildet werden kann.

Die Wahlhandlung wäre sodann abzubrechen und das weitere Vorgehen mit der Kommunalaufsichtsbehörde abzustimmen.

Aus Sicht der Verwaltung käme in diesem Fall nur eine Änderung der Hauptsatzung dahingehend in Frage, dass für die Ortschaft Warzen sodann kein Ortsrat mehr gebildet werden kann und nur noch ein Ortsvorsteher bestellt werden könnte.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 21.08.2020

Amt: Personalamt
AZ: 11.1

Vorlage Nr. 404/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
nicht öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Verwaltungsausschuss	10.09.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Feststellung über die Beendigung des Beamtenverhältnisses auf Lebenszeit von Herrn Mario Stellmacher

Herr Baudirektor Mario Stellmacher ist aufgrund des Beschlusses des Rates der Stadt Alfeld (Leine) mit Wirkung zum 09.09.2020 zum Ersten Stadtrat der Stadt Alfeld (Leine) gewählt worden. Die Ernennungsurkunde hierzu wurde Herrn Stellmacher am 04.08.2020 ausgehändigt.

Gemäß § 30 Abs. 1 Niedersächsisches Beamtengesetz (NBG) stellt die oberste Dienstbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde das Vorliegen der Voraussetzungen u.a. des § 22 Abs. 3 Beamtenstatusgesetz (BeamtStG) fest.

Nach § 22 Abs. 3 BeamtStG ist die Beamtin/der Beamte mit der Berufung in ein Beamtenverhältnis auf Zeit aus einem anderen Beamtenverhältnis bei demselben Dienstherrn entlassen, soweit das Landesrecht keine abweichenden Regelungen trifft. Grundgedanke hierbei ist, dass ein Nebeneinander von zwei hauptberuflichen Beamtenverhältnissen vermieden werden soll. Gemäß § 30 Abs. 3 NBG kann die oberste Dienstbehörde in Fällen nach § 22 Abs. 3 BeamtStG die Fortdauer des Beamtenverhältnisses neben dem Beamtenverhältnis auf Zeit anordnen.

Herr Stellmacher ist derzeit bei der Stadt Alfeld (Leine) als Laufbahnbeamter im Beamtenverhältnis auf Lebenszeit. Mit Ernennung als Wahlbeamter bei der Stadt Alfeld (Leine) endet dieses Beamtenverhältnis gemäß § 22 Abs. 3 BeamtStG Kraft Gesetz. Eine Anordnung nach § 30 Abs. 3 NBG soll nicht erfolgen.

Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) hat daher den Tag der Beendigung des Beamtenverhältnisses auf Lebenszeit festzustellen.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) stellt hiermit fest, dass das Beamtenverhältnis auf Lebenszeit von Herrn Baudirektor Mario Stellmacher gemäß § 30 Abs. 1 NBG i. V. m. § 22 Abs. 3 BeamtStG mit Ablauf des 08.09.2020 endet.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 19.08.2020

Amt: Personalamt
AZ: 11.111

Vorlage Nr. 403/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Verwaltungsausschuss	10.09.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Beförderung der Stadtamtsrätin Christine Evers zur Stadtoberamtsrätin

Frau Stadtamtsrätin Christine Evers ist mit Wirkung vom 01. Juni 2020 von der Nds. Versorgungskasse zur Stadt Alfeld (Leine) versetzt worden. Hier bekleidet sie seit diesem Zeitpunkt die Stelle der Haupt- und Personalamtsleitung. Der Dienstposten ist im Stellenplan nach Besoldungsgruppe A 13 Niedersächsisches Besoldungsgesetz (NBesG) ausgewiesen. Vorbehaltlich der nach § 20 Abs. 2 Niedersächsisches Beamtengesetz (NBG) abzuleistenden Erprobungszeit von mindestens drei Monaten soll Frau Evers zum nächstmöglichen Zeitpunkt zur Stadtoberamtsrätin (A 13 BBesG) befördert werden.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Frau Stadtamtsrätin Christine Evers wird, vorbehaltlich der erfolgreichen Ableistung der Erprobungszeit, gem. § 20 Abs. 2 NBG zum nächstmöglichen Zeitpunkt zur Stadtoberamtsrätin befördert.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 09.09.2020

Amt: **Dezernat I**
AZ: **I 1**

Vorlage Nr. 410/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Jugend- und Sozialausschuss	24.09.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Erstellung eines Ersatzneubaus und Erweiterung der Kita St. Nicolai Eimser Weg 95A um eine 2. Krippengruppe – Bericht Bernward Architekten

Die Kita Eimser Weg ist 1974 mit drei Gruppenräumen und einem Mehrzweckraum errichtet worden. Aktuell werden dort eine Krippengruppe sowie eine Halbtags- und eine Ganztagskindergartengruppe betreut. Träger der Einrichtung ist der Ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheimer Land - Alfeld. Die Kita ist muss brandschutztechnisch ertüchtigt werden und ist altersbedingt renovierungsbedürftig. Im Hinblick auf den gestiegenen Betreuungsbedarf für unter 3-jährige Kinder, den die Kita Bedarfsplanung für das Stadtgebiet ausweist, ist außerdem eine Erweiterung um eine Krippengruppe erforderlich. Der alternative Neubau einer Krippe würde zu erheblichen Mehrkosten führen.

Kostenträger für die geplanten Maßnahmen ist das Kirchenamt Hildesheim des Ev.-luth. Kirchenkreisverbandes Hildesheim. Aus dem zwischen dem Kirchenamt und der Stadt Alfeld geschlossenen Betriebsführungsvertrag ergibt sich eine Ausgleichspflicht der Stadt Alfeld.

Mit der Bauplanung hat der Ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheimer Land - Alfeld das Architekturbüro Bernward Immobilien GmbH, Hildesheim, beauftragt.

Zur Historie:

Der Rat der Stadt Alfeld hat im Jahr 2017 ein Sanierungskonzept beschlossen, das eine Sanierung des Bestandsgebäudes sowie einen Anbau für die zusätzliche Krippengruppe vorsah. Die geschätzten Baukosten für die Sanierungsmaßnahme betragen rund 1,2 Mio. €. Sie sollten durch ein vom Kirchenamt Hildesheim kirchenintern aufgenommenes Darlehen abgedeckt werden. Der Zins- und Tilgungsaufwand des Kirchenamtes sollte durch entsprechend höhere Betriebskostenzuschüsse der Stadt Alfeld gedeckt werden. Vorgesehen waren 10 Jahresraten zu rund 130.000 €.

Die Umsetzung der Baumaßnahme musste zunächst ausgesetzt werden, da die SAPPI GmbH im Hinblick auf die EU-Richtlinie Seveso III gegen die von der Stadt Alfeld erteilte Baugenehmigung Widerspruch eingelegt hatte.

Ausgangslage ab Dezember 2019

Im Dezember 2019 hat das Verwaltungsgericht Hannover in einem andern, aber vergleichbaren Verfahren, das parallel geführt wurde, die Rechtmäßigkeit einer von der Stadt Alfeld erteilten Baugenehmigung bestätigt. Die SAPPI GmbH hat daraufhin ihre Rechtsmittel in dem hier relevanten Verfahren nicht aufrechterhalten, so dass die Planungen wieder aufgenommen werden konnten.

Durch die Verzögerung hatten sich weitere Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Insbesondere war eine Sanierung im laufenden Kitabetrieb ausgeschlossen, so dass eine Interimslösung gefunden werden musste.

Auf Vorschlag des mit der Bauplanung beauftragten Architekturbüros soll nun auf dem Außengelände der Kita ein Neubau für vier Gruppen, d.h. mit Erweiterung um eine Krippengruppe, errichtet werden. Der Betrieb soll im Bestandsgebäude weiterlaufen, bis der Neubau errichtet ist. Das Bestandsgebäude wird anschließend abgerissen.

Aktuelle Planung: Ersatzneubau einer viergruppigen Einrichtung

Durch die Umsetzung der Maßnahme würde sich die Anzahl der Kindergarten und Krippenplätze wie folgt verändern:

	alt	neu
Kitaplätze	40	50
Krippenplätze	15	30
gesamt	65	80

Die Gesamtkosten der Maßnahmen sind von der Bernward Immobilien GmbH auf 2.256,783 € geschätzt worden. Die Kostenschätzung ist als **Anhang 1** beigefügt.

Die Neubaupläne sind als **Anhang 2** beigefügt.

Die Finanzierung der Gesamtkosten soll nach Berechnung des Kirchenamtes wie folgt sichergestellt werden:

RAT-Mittel (Land Niedersachsen)	180.000 €
Stadt Alfeld (Leine) (Investitionskostenzuschuss)	887.724 €
<u>Bauförderzuschüsse Landkreis Hildesheim</u>	<u>1.189.059 €</u>
Summe	2.256.783 €

Der vom Kirchenamt Hildesheim am 18.07.2020 erstellte Finanzierungsplan ist als **Anhang 3** beigefügt.

Als **Anhang 4** ist der Entwurf des zwischen der Stadt Alfeld und dem Ev. -luth. Kirchenkreis Hildesheim Land – Alfeld zu schließenden Finanzierungsvertrags beigefügt. (wird nachgereicht)

Die RAT-Mittel werden möglicherweise coronabedingt nicht zur Verfügung stehen. Der Betrag müsste dann anteilig durch den Landkreis bzw. die Stadt Alfeld aufgebracht werden.

Investitionskostenzuschuss der Stadt Alfeld

Der Investitionskostenzuschuss tangiert unter Berücksichtigung der Präambel der zwischen der Stadt Alfeld und dem Landkreis geschlossenen Vereinbarung zur Wahrnehmung der Aufgaben der Kindertagesbetreuung (Kita-Vertrag) die allgemeinen Investitionskosten der Stadt Alfeld nicht (Netto-Neuverschuldung: Null).

Beschlussvorlage für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„1. Einem Ersatzneubau und einer Erweiterung der Kindertagesstätte St. Nicolai am Eimser Weg gemäß den dieser Vorlage beigefügten Planungsunterlagen (Anhang 2), der Kostenschätzung des Architekturbüros Bernward Immobilien GmbH vom 03.04.020 (Anhang 1) und des auf dieser Grundlage erstellten Finanzierungsplans (Anhang 2) wird zugestimmt.

2. Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit dem kirchlichen Träger, dem Ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheim Land – Alfeld, den als Anhang 4 beigefügten Finanzierungsvertrag zu schließen.“

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„1. Einem Ersatzneubau und einer Erweiterung der Kindertagesstätte St. Nicolai am Eimser Weg gemäß den dieser Vorlage beigefügten Planungsunterlagen (Anhang 2), der Kostenschätzung des Architekturbüros Bernward Immobilien GmbH vom 03.04.020 (Anhang 1) und des auf dieser Grundlage erstellten Finanzierungsplans (Anhang 2) wird zugestimmt.

2. Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit dem kirchlichen Träger, dem Ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheim Land – Alfeld, den als Anhang 4 beigefügten Finanzierungsvertrag zu schließen. Eine entsprechende Verpflichtungsermächtigung wird im Nachtragshaushaltspan 2020 berücksichtigt.“

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Ru laug 1

Kostenschätzung - Kita St. Nicolai - Alfeld		BERNWARD.IMMOBILIEN 
Ersatzneubau für 2 Kitagruppen und 1 Krippengruppe, Erweiterung um 1 Krippengruppe		architektur. denkmalpflege.baumanagement
Projekt:	03-01-48124-04 - Ersatzneubau Kita St. Nicolai Elmsr Weg 95 A, 31061 Alfeld	
Auftraggeber:	Kirchenkreis Hildesheimer Land/Alfeld Gropiusstraße 5, 31137 Hildesheim	
Architekt:	Bernward Immobilien GmbH Hückedahl 10, 31134 Hildesheim	
Datum:	03.04.2020 Christiane Kessler	

KGR	Erläuterung	Menge	Einheit	EP (EUR)	GP (EUR)	
Aufteilung nach Gewerken					Netto	Brutto
200	Herrichten und Erschließen, inkl. Abbruch des Bestandsgebäudes, die Ablösung der Stellplätze und die Straßennutzung während der Bauzeit sind unten extra ausgewiesen				66.034,00 €	78.580,46 €
300	Bauwerk – Baukonstruktionen			1.020.338,56 €		1.214.202,88 €
400	Bauwerk – Technische Anlagen			264.272,00 €		314.483,68 €
500	Außenanlagen			181.459,00 €		215.936,21 €
600	Ausstattung und Kunstwerke			91.950,00 €		109.420,50 €
700	Baunebenkosten			267.000,00 €		317.730,00 €
	Baukosten (Netto)			1.891.053,56 €		
	MwSt 19%				359.300,18 €	
	Gesamtkosten (Brutto, inkl. Baunebenkosten)					2.250.353,73 €
	Gesamtkosten gerundet					2.250.000,00 €
Flächenaufteilung						
	Erweiterung um 1 Krippengruppe (Fläche im Grundriss blau markiert)	131,41 m²		17,00%		382.500,00 €
	Ersatzneubau für 1 Krippengruppe und 2 Kitagruppen	644,81 m²		83,00%		1.867.500,00 €
Zusatzkosten						
	Kosten für die Stellplatzablösung, 2* 1.600,00 €				3.200,00 €	
	Kosten für die Straßennutzung während der Bauzeit				2.500,00 €	
					5.700,00 €	6.783,00 €
Corona bedingte Baustellenmehrkosten für den erhöhten Gesundheitsschutz der am Bau beteiligten Mitarbeiter, zudem die Auswirkungen auf die Lieferzeiten und Mehrkosten für Baumaterialien, können momentan nicht beziffert werden.						

KGR	Erläuterung	Menge	Einheit	EP (EUR)	GP (EUR)	
Baukosten (Netto)					1.896.053,56 €	
200	Herrichten und Erschließen				66.034,00 €	
210	Herrichten				53.984,00 €	
211	Sicherungsmaßnahmen, Baumschutzmaßnahmen während der Abrissarbeiten	1,00	psch	300,00 €	300,00 €	
212	Abbruchmaßnahmen des Bestandsbaus	2910,00	m³	15,00 €	43.650,00 €	
213	Altlastenbeseitigung, zum Nachweis	1,00	psch	5.000,00 €	5.000,00 €	
214	Herrichten der Geländeoberfläche	1678,00	m²	3,00 €	5.034,00 €	
230	Nichtöffentliche Erschließung				12.050,00 €	
231	Abwasserentsorgung, Anschluss des Neubaus über den Anschluss des Altbaus	1,00	Stck	4.000,00 €	4.000,00 €	
232	Wasserversorgung, Hausanschluss Wasser	1,00	Stck	3.000,00 €	3.000,00 €	
233	Gasversorgung, Hausanschluss Gas	1,00	Stck	2.000,00 €	EP	
235	Stromversorgung, Hausanschluss Strom	1,00	Stck	3.000,00 €	3.000,00 €	
236	Hausanschluss Telekommunikation	1,00	Stck	1.500,00 €	1.500,00 €	
237	Verkehrerschließung, Hilfsüberfahrt zum Schutz des Gehwegs, Verkehrseinrichtungen, -schilder	10,00	m²	55,00 €	550,00 €	
237	Stilllegung Hausanschlüsse	1,00	Stück	2.500,00 €	2.500,00 €	
240	Ausgleichsabgaben				0,00 €	
	Ablösung von Stellplätzen	8,00	Stck	2.500,00 €	EP	
	Kosten für Straßennutzung während der Bauzeit	1,00	psch	6.000,00 €	EP	
250	Übergangsmaßnahmen				0,00 €	
251	Provisorien, Außenspielfläche auf dem Friedhofsgelände unter KG 500 erfasst	0,00		0,00 €	0,00 €	
252	Auslagerungen, die Kita verbleibt bis zur Fertigstellung des Neubaus im Bestandsgebäude	0,00		0,00 €	0,00 €	
300	Bauwerk – Baukonstruktionen				1.020.338,56 €	
310	Baugrube				13.195,00 €	
311	Oberboden profilgerecht lösen, fördern und abfahren	90,00	m³	20,00 €	1.800,00 €	
	Baugrubenaushub lösen, transportieren, auf dem Friedhofsgelände zwischenlagern und wieder hinterfüllen	265,00	m³	25,00 €	6.625,00 €	
	Baugrubenaushub laden abfahren und entsorgen Z=0	159,00	m³	20,00 €	3.180,00 €	
	Baugrubenaushub im Gelände wiedereinbauen	106,00	m³	15,00 €	1.590,00 €	
320	Gründung				105.990,58 €	
	Gründungssohle verdichten	494,00	m²	1,60 €	790,40 €	
321	Bodenauffüllung mit Filterkies	145,00	m³	20,00 €	2.900,00 €	
322	Flachgründungen, Aushub für Einzel- und Streifenfundamente	63,00	m³	31,00 €	1.952,88 €	
	Ortbeton Streifenfundament unbewehrt C25/30	63,00	m³	150,00 €	9.449,40 €	

Kostenschätzung - Kita St. Nicolai - Alfeld

Ersatzneubau für 2 Kitagruppen und 1 Krippengruppe, Erweiterung um 1 Krippengruppe

Projekt: 03-01-48124-04 - Ersatzneubau Kita St. Nicolai

Elmsler Weg 95 A, 31061 Alfeld

Auftraggeber: Kirchenkreis Hildesheimer Land/Alfeld
Groplusstraße 5, 31137 Hildesheim

Architekt: Bernward Immobilien GmbH
Hückedahl 10, 31134 Hildesheim

Datum: 03.04.2020 Christiane Kessler

KGR	Erläuterung	Menge	Einheit	EP (EUR)	GP (EUR)
	Erdung Fundamenterde, Anschlussfahnen 2 Stück	128,00	m³	5,50 €	704,00 €
323	Tiefgründungen				
324	Unterböden und Bodenplatten, Trennlage PE-Folie	481,00	m²	2,00 €	962,00 €
	Sauberkeitsschicht / 5 cm	481,70	m²	7,00 €	3.371,90 €
	Ortbetonfundamentplatte, Stahlbeton C25/30 D 30 cm, inkl. Schalung als WU Beton	145,00	m³	150,00 €	21.750,00 €
	Betonstahl, Bewehrung (BST 500)	14500,00	kg	1,30 €	18.850,00 €
325	Wärmedämmung d=15 cm	374,00	m²	15,00 €	5.610,00 €
	Trittschalldämmung 5 cm	374,00	m²	8,00 €	2.992,00 €
	Heizestrich d=70 cm	374,00	m²	12,00 €	4.488,00 €
	Plattenbeläge im Dünnbettverfahren inkl. Abdichtung und Fußleisten	136,00	m²	100,00 €	13.600,00 €
	Linoleum auf Heizestrich verlegen, inkl. Untergrundvorbereitung	234,00	m²	55,00 €	12.870,00 €
326	Bauwerksabdichtungen, Bitumenabdichtung auf Bodenplatte	380,00	m²	15,00 €	5.700,00 €
327	Dränagen, Drainageleitungen mit Kiesumfüllung	130,00	m	45,00 €	EP
	Spülschächte einbauen	2,00	Stck	110,00 €	EP
330	Außenwände				283.134,67 €
331	Tragende Außenwände, Mauerwerkswand, d=24	510,00	m²	75,00 €	38.250,24 €
	Betonwände Vordach	10,00	m²	150,00 €	1.500,00 €
	Öffnungen beim Aufmauern herstellen	195,00	m²	25,00 €	4.874,92 €
	Öffnungen überdecken, Stürze	88,00	m	45,00 €	3.960,00 €
332	Ringanker	48,00	m	75,00 €	3.600,00 €
	Ausmauerung zwischen den Sparren	72,00	m	55,00 €	3.960,00 €
333	Außenstützen	20,00	m	180,00 €	3.600,00 €
334	Außentüren und -fenster, Aluminiumausführung mit Isolierverglasung	195,00	m²	500,00 €	97.498,40 €
	Zulage Eingangstür, Haupteingang und Nebeneingang	10,00	m²	350,00 €	3.500,00 €
	Zulage feststehende farbige Fenstererlemente	195,00	m²	28,00 €	5.459,91 €
335	Außenwandbekleidungen außen				
	Ausbildung und Abdichtung Sockelbereich, Perimeterdämmung	35,00	m²	80,00 €	2.800,00 €
	Sockelputz auf Perimeterdämmung	35,00	m²	60,00 €	2.100,00 €
	2-lagige Holzunterkonstruktion mit Mineralwolldämmung WLK 035, d=24 cm, Unterspannbahn, Konterlattung und Lärchenholzschalung als Rombusprofil	315,01	m²	210,00 €	66.151,34 €
336	Außenwandbekleidungen innen				
	Haftgrund, Gipsputz einlagig, inkl. Eckschutzschien	510,00	m²	13,00 €	6.630,04 €
	Dispersionsanstrich auf Gipsputz, inkl. Untergrundvorbereitung	510,00	m²	11,00 €	5.610,04 €
	Wandfliesen, inkl. Abdichtung auf Putz	44,00	m²	110,00 €	4.839,78 €
338	Sonnenschutzjalousien, Außenraffstores aus Aluminiumlamellen	120,00	m²	240,00 €	28.800,00 €
340	Innenwände				246.116,86 €
341	Tragende Innenwände, Mauerwerk, d=24 cm	407,00	m²	75,00 €	30.525,00 €
342	Innenwände, d=11,5 cm	701,00	m²	45,00 €	31.544,78 €
	Öffnungen herstellen	125,00	m²	25,00 €	3.125,09 €
	Trockenbauwände	6,00	m²	65,00 €	390,00 €
	Vorsatzschale, doppelt beplankt	45,00	m²	60,00 €	2.700,00 €
	Abkofferungen aus Trockenbau	20,00	m²	35,00 €	700,00 €
344	Innentüren und -fenster				
	Innentürelemente mit Stahlzarge, Maße 2,135*2,01	24,00	Stck	1.000,00 €	24.000,00 €
	Innentürelemente mit Stahlzargen, Maße 2,10*2,51	2,00	Stck	1.500,00 €	3.000,00 €
	Innentürelemente Aluminiumbauweise, Maße 1,80*2,51	2,00	Stck	2.500,00 €	5.000,00 €
	Innentürelemente Aluminiumbauweise, Maße 1,80*2,51, F30 RS	3,00	Stck	4.500,00 €	13.500,00 €
	Innentürelemente Aluminiumbauweise, Maße 1,80m bis 5m, F30 RS	3,00	Stck	8.000,00 €	24.000,00 €
	Schiebetürelemente	5,00	Stck	4.500,00 €	22.500,00 €
345	Innenwandbekleidungen				
	Haftgrund, Gipsputz einlagig, inkl. Eckschutzschienen	2318,00	m²	13,00 €	30.134,00 €
	Dispersionsanstrich auf Gipsputz	2318,00	m²	11,00 €	25.498,00 €
	Wandfliesen, inkl. Abdichtung auf Putz	190,00	m²	110,00 €	20.900,00 €
346	Elementierte Innenwände				
	Trennwandsysteme WCs	2,00	Stck	600,00 €	1.200,00 €
	WC-Kabinen Sichtschutz im Krippenbereich	2,00	Stck	200,00 €	400,00 €
349	Innenwände, sonstiges				
	Geländer aus Stahl liefern und montieren	10,00	m	250,00 €	2.500,00 €
	Handläufe liefern und montieren, zwei verschiedenen Höhen	30,00	m	150,00 €	4.500,00 €
350	Decken				140.920,45 €

Kostenschätzung - Kita St. Nicolai - Alfeld

Ersatzneubau für 2 Kitagruppen und 1 Krippengruppe, Erweiterung um 1 Krippengruppe

Projekt: 03-01-48124-04 - Ersatzneubau Kita St. Nicolai
Eimser Weg 95 A, 31061 Alfeld

Auftraggeber: Kirchenkreis Hildesheimer Land/Alfeld
Groplusstraße 5, 31137 Hildesheim

Architekt: Bernward Immobilien GmbH
Hückedahl 10, 31134 Hildesheim

Datum: 03.04.2020 Christiane Kessler

KGR	Erläuterung	Menge	Einheit	EP (EUR)	GP (EUR)
351	Deckenkonstruktionen				
	Stahlbeton-Deckenplatte als Fertigteildecke mit Aufbeton und Bewehrung	443,00 m²		90,00 €	39.870,00 €
	Auskrägung der Erdgeschossdecke, Zulage	31,00 m		140,00 €	4.340,00 €
	Auskrägung der Stahlbetondecke im Eingangsbereich	1,00 psch		2.000,00 €	2.000,00 €
	Stb-Treppenkonstruktion als Fertigteil	21,00 m²		450,00 €	9.450,45 €
	Betonstahl/Bewehrung BST 500	15505,00 kg		1,20 €	18.606,00 €
	Treppenstufen aus Werkstein	36,00 Stck		110,00 €	3.960,00 €
	Treppenpodeste Werkstein	2,00 Stck		650,00 €	1.300,00 €
352	Deckenbeläge				
	Trittschalldämmung d=5 cm	374,00 m²		8,00 €	2.992,00 €
	Heizestrich d=70cm	374,00 m²		12,00 €	4.488,00 €
	Plattenbeläge im Dünnbettverfahren, inkl. Abdichtung und Fußleisten	86,00 m²		100,00 €	8.600,00 €
	Linoleum auf Heizestrich verlegen, inkl. Untergrundvorbereitung	288,00 m²		55,00 €	15.840,00 €
353	Deckenbekleidungen				
	abgehängte Decken aus GK in Teilbereichen aus Akustikplatten herstellen	374,00 m²		65,00 €	24.310,00 €
	Anstrich von Deckenflächen aus GK inkl. Untergrundvorbereitung	374,00 m²		11,00 €	4.114,00 €
359	Decken, sonstiges				
	Kernbohrungen herstellen und schließen	3,00 Stck		150,00 €	450,00 €
	Brandschutzschottung Leitungsführung	2,00 Stck		300,00 €	600,00 €
360	Dächer				156.979,00 €
361	Dachkonstruktionen				
	KVH-NSI Sparren-, Pfettenkonstruktion	487,00 m²		80,00 €	38.960,00 €
363	Dachbeläge				
	Dachschalung auf der Sparrenlage	487,00 m²		25,00 €	12.175,00 €
	Dampfbremse	487,00 m²		7,00 €	3.409,00 €
	Aufsparrendämmung	487,00 m²		45,00 €	21.915,00 €
	Unterspannbahn, Lattung, Dachziegel	495,00 m²		65,00 €	32.175,00 €
	Traufausbildung, Traufbohle, Unterkonstruktion	73,00 m		50,00 €	3.650,00 €
	Dachentwässerung				
	Zulage Ausbildung Ortsgang	26,80 m		50,00 €	1.340,00 €
	Dachentwässerung, Fallrohre, Rinnen	101,00 m		60,00 €	6.060,00 €
	Dachausstieg	1,00 Stck		600,00 €	EP
	Formsteine	4,00 Stck		100,00 €	400,00 €
364	Dachbekleidungen				
	UK Dachbekleidung	487,00 m²		10,00 €	4.870,00 €
	GK-Bekleidung/Akustik im Zwischensparrenbereich	427,00 m²		75,00 €	32.025,00 €
	Anstrich von Dachbekleidungen inkl. Untergrundvorbereitung	427,00 m²		15,00 €	EP
370	Baukonstruktive Einbauten				35.500,00 €
371	Allgemeine Einbauten				
	Kücheneinrichtung	2,00 Stck		11.000,00 €	22.000,00 €
	Einbauschränke und -regale Abstellbereiche	15,00 Stck		900,00 €	13.500,00 €
390	Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktionen				38.502,00 €
391	Baustelleneinrichtung, Bauwasseranschluss, Baustrom, Neubau				
	Bauzaun	470,00 m²		28,00 €	13.160,00 €
	Bauzaun	128,00 m		15,00 €	1.920,00 €
	Sanitäre Einrichtungen Baustelle	1,00 Stck		1.800,00 €	1.800,00 €
392	Gerüste, Standgerüst, Dachdeckerfangnetze	784,00 m²		13,00 €	10.192,00 €
396	Materialentsorgung, Bauschuttcontainer	3,00 Stck		360,00 €	1.080,00 €
399	Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktionen, Reinigungsarbeiten vor Inbetriebnahme				
	Schließanlage	900,00 m²		5,50 €	4.950,00 €
400	Bauwerk - Technische Anlagen				264.272,00 €
410	Abwasser-, Wasser- und Gasanlagen				73.370,00 €
411	Abwasseranlagen, Gräben für Entwässerungsleitungen/Grundleitungen ausheben, lagern und wiederverfüllen, inkl. verdichten				
	Grundleitungen PVC DN 100-150	60,00 m		50,00 €	3.000,00 €
	Kontrollschächte für Grundleitungen einbauen	50,00 m		45,00 €	2.250,00 €
	Abwasserleitungen DN 100-125, inkl. Form- und Verbindungsteilen	2,00 Stck		600,00 €	1.200,00 €
	Abwasserleitungen DN 100-125, inkl. Form- und Verbindungsteilen	50,00 m		52,00 €	2.600,00 €
	Abwasserleitungen DN 50-70 inkl. Form- und Verbindungsteilen	60,00 m		42,00 €	2.520,00 €
	Abwasserleitungen je Abnahmestelle herstellen	50,00 Stck		45,00 €	2.250,00 €

Kostenschätzung - Kita St. Nicolai - Alfeld

Ersatzneubau für 2 Kitagruppen und 1 Krippengruppe, Erweiterung um 1 Krippengruppe

Projekt: 03-01-48124-04 - Ersatzneubau Kita St. Nicolai

Einmser Weg 95 A, 31061 Alfeld

Auftraggeber: Kirchenkreis Hildesheimer Land/Alfeld
Gropiusstraße 5, 31137 Hildesheim

Architekt: Bernward Immobilien GmbH
Hückedahl 10, 31134 Hildesheim

Datum: 03.04.2020 Christiane Kessler

KGR	Erläuterung	Menge	Einheit	EP (EUR)	GP (EUR)
412	Wasseranlagen, Rohrleitungen Trinkwasser herstellen, je Abnahmestelle inkl. Dämmung und Form- und Verbindungsstücken	60,00	Stck	450,00 €	27.000,00 €
	Waschtischanlage als Komplettbauteil, inkl. Armatur	11,00	Stck	900,00 €	9.900,00 €
	WC-Anlage als Komplettbauteil, inkl. Armatur	13,00	Stck	650,00 €	8.450,00 €
	Duschanlage als Komplettbauteil	2,00	Stck	1.000,00 €	2.000,00 €
	Ausgussbecken als Komplettbauteil	2,00	Stck	250,00 €	500,00 €
	Zubehör: WC-Rollenhalter, Spiegel, WC-Bürsten	1,00	psch	2.500,00 €	2.500,00 €
	Zulage Ausstattung behindertengerechtes WC	1,00	Stck	600,00 €	600,00 €
414	Feuerlöschanlagen				
	Pulverlöscher inkl. Beschilderung	6,00	Stck	300,00 €	1.800,00 €
419	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen, sonstiges				
	Durchlauferhitzer liefern und montieren	6,00	Stck	800,00 €	4.800,00 €
	Warmwasserspeicher (5L-Geräte)	5,00	Stck	400,00 €	2.000,00 €
420	Wärmeversorgungsanlagen				79.680,00 €
421	Wärmeerzeugungsanlagen				
	Luft-Wasser-Wärmepumpe als Kombination zum Brennwertkessel	1,00	Stck	30.000,00 €	30.000,00 €
422	Wärmeverteilstetze				
	Heizkreislauferverteiler	23,00	Stck	120,00 €	2.760,00 €
	Rohrleitungen für Raumheizflächen, inkl. Form und Verbindungsstücken	690,00	m²	20,00 €	13.800,00 €
423	Raumheizflächen				
	Fußbodenheizung	748,00	m²	40,00 €	29.920,00 €
	Heizkörper, Badheizkörper	4,00	Stck	800,00 €	3.200,00 €
	Heizkörper für Nebenräume	5,00	Stck	380,00 €	EP
430	Lufttechnische Anlagen				3.150,00 €
431	Lüftungsanlagen	9,00	m	350,00 €	3.150,00 €
440	Starkstromanlagen				70.080,00 €
441	Zähleranlage, UVT	1,00	psch	5.500,00 €	5.500,00 €
	Elektroinstallation als Komplettbauteil	748,00	m²	60,00 €	44.880,00 €
445	Beleuchtungsanlagen				
	Lieferung und Montage der Raumbeleuchtung	55,00	Stck	230,00 €	12.650,00 €
446	Blitzschutz- und Erdungsanlagen	1,00	psch	1.800,00 €	1.800,00 €
	Not- und Sicherheitsleuchten	15,00	Stck	350,00 €	5.250,00 €
450	Fernmelde- und Informationstechnische Anlagen				2.992,00 €
451	Telekommunikationsanlagen				
	Netzwerkinstallation, Basisausstattung	748,00	m²	4,00 €	2.992,00 €
460	Förderanlagen				35.000,00 €
461	Aufzugsanlagen	1,00	Stck	35.000,00 €	35.000,00 €
500	Außenanlagen				181.459,00 €
510	Geländeplatten				41.448,00 €
511	Oberbodenarbeiten, Grünflächen herstellen, nach Abriss der Bestandskita	1208,00	m²	31,00 €	37.448,00 €
519	Geländeplatten, sonstiges				
	Bäume, Pflanzen, Boscungsbepflanzung, Bepflanzung zu den Nachbargrünstücken	1,00	psch	4.000,00 €	4.000,00 €
520	Befestigte Flächen				66.856,00 €
521	Wegflächen herstellen	400,00	m²	120,00 €	48.000,00 €
526	Spielplatzflächen als Zulage, Spielbereiche herstellen	808,00	m²	12,00 €	9.696,00 €
529	Müllplatz pflastern und umwehren	25,00	m²	190,00 €	4.750,00 €
	Spritzschutz, Kiesschüttung	98,00	m²	45,00 €	4.410,00 €
530	Baukonstruktionen in Außenanlagen				13.740,00 €
531	Einfriedungen	131,00	m	90,00 €	11.790,00 €
	Toranlagen	3,00	Stck	650,00 €	1.950,00 €
540	Technische Anlagen in Außenanlagen				16.800,00 €
542	Außenwasserzapfstelle mit Matschbereich	1,00	Stck	3.000,00 €	3.000,00 €
546	Außenbeleuchtung	6,00	Stck	300,00 €	1.800,00 €
	Sonnensegel Sandkastenbereich	2,00	Stck	6.000,00 €	12.000,00 €
550	Einbauten in Außenanlagen				21.000,00 €
551	Allgemeine Einbauten				
	Spielgeräte und Anlage von besonderen Spielflächen/Entdeckerbereichen	6,00	Stck	3.500,00 €	21.000,00 €
590	Sonstige Maßnahmen für Außenanlagen				21.615,00 €
591	Baustelleneinrichtung	1,00	psch	900,00 €	900,00 €
594	Abbruch und Entsorgung Holzhütte im Baubereich	1,00	Stck	200,00 €	200,00 €
	Demontage Spielgeräte im Baubereich, Schaukelanlage, Wippe zum Wiederaufbau	2,00	Stck	250,00 €	500,00 €
598	Außenanlagen auf dem Friedhofsgelände				

Kostenschätzung - Kita St. Nicolai - Alfeld

Ersatzneubau für 2 Kitagruppen und 1 Krippengruppe, Erweiterung um 1 Krippengruppe

BERNWARD.IMMOBILIEN
architektur . denkmalpflege . baumanagement

Projekt: 03-01-48124-04 - Ersatzneubau Kita St. Nicolai
Elmser Weg 95 A, 31061 Alfeld

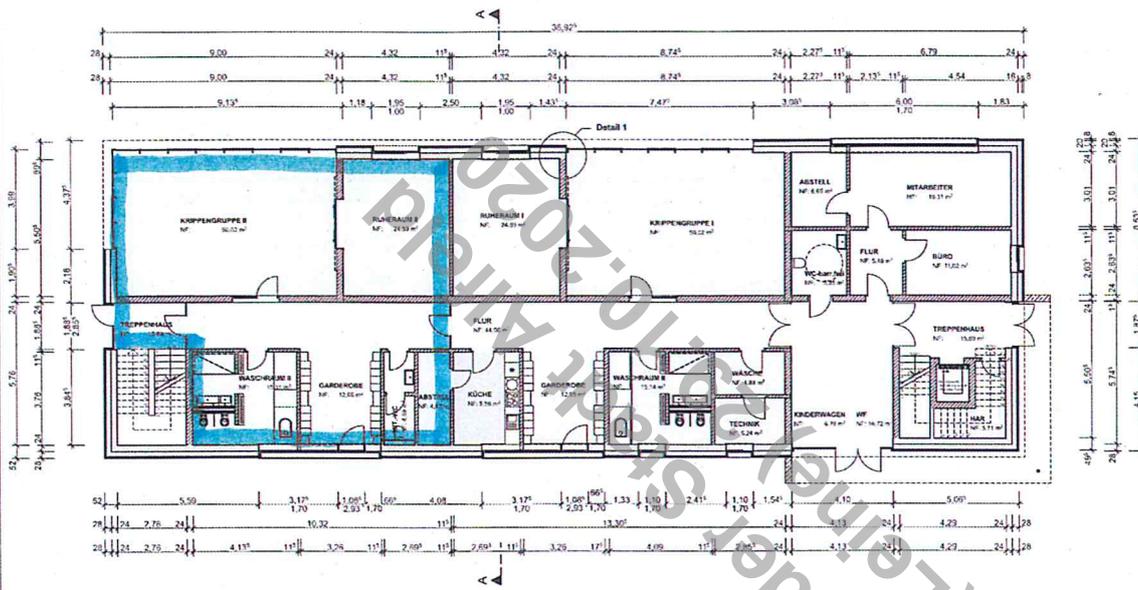
Auftraggeber: Kirchenkreis Hildesheimer Land/Alfeld
Gropiusstraße 5, 31137 Hildesheim

Architekt: Bernward Immobilien GmbH
Hückedahl 10, 31134 Hildesheim

Datum: 03.04.2020 Christiane Kessler

KGR	Erläuterung	Menge	Einheit	EP (EUR)	GP (EUR)
	Provisorische Außenanlagen auf dem Friedhofsgelände, Nutzung des öffentlichen Spielplatzes, Sandaustausch	80,00	m³	55,00 €	4.400,00 €
	Provisorische Außenanlagen auf dem Friedhofsgelände, Umzäunung der Spielflächen mit mobilen Bauzäunen, inkl. Bauzauntür mit Schloss, Standzeit 1 Jahr	147,00	m	45,00 €	6.615,00 €
	Provisorische Außenanlagen auf dem Friedhofsgelände, Ballspielfläche, mobile Tore, Gartenhütte für Spielmaterial, zur Wiedermontage auf dem neuen Kitaaußengelände	1,00	psch	9.000,00 €	9.000,00 €
600	Ausstattung und Kunstwerke				91.950,00 €
610	Ausstattung				91.950,00 €
611	Allgemeine Ausstattung				
	Garderoben für 2 Krippengruppen, die Garderoben der Kitagruppen wurden bereits neu angeschafft	30,00	Stck	140,00 €	4.200,00 €
	Wickeltisch Krippe	2,00	Stck	3.800,00 €	7.600,00 €
	Wickeltisch Kitagruppe	2,00	Stck	3.000,00 €	6.000,00 €
	Ausstattung Gruppenraum/Bewegungsraum, Ausstattung ist bereits teilweise vorhanden	5,00	Stck	9.000,00 €	45.000,00 €
	Möbiliar Schlafräum, für einen Schlafräum wurden das Möbiliar bereits neu angeschafft	1,00	Stck	5.000,00 €	5.000,00 €
	Ausstattung Mitarbeiterraum	1,00	Stck	6.000,00 €	6.000,00 €
	Ausstattung Leitungsbüro	1,00	Stck	5.000,00 €	5.000,00 €
	Garderoben Mitarbeiter	15,00	Stck	250,00 €	3.750,00 €
	Waschmaschine/Trockner	4,00	Stck	1.100,00 €	4.400,00 €
	Speiseraum	1,00	Stck	5.000,00 €	5.000,00 €
612	Besondere Ausstattung				
	Küchenausstattung, Verteilerküche, unter KG 300	0,00	Stck	0,00 €	0,00 €
700	Baunebenkosten				267.000,00 €
730	Architekten- und Ingenieurleistungen				249.500,00 €
731	Gebäudeplanung, Architektenhonorar	1,00	psch	190.000,00 €	190.000,00 €
733	Planung der raumbildenden Ausbauten	1,00	psch	1.000,00 €	1.000,00 €
735	Tragwerksplanung	1,00	psch	25.000,00 €	25.000,00 €
736	Planung der technischen Ausrüstung	1,00	psch	30.000,00 €	30.000,00 €
736	SIGEKO	1,00	psch	3.500,00 €	3.500,00 €
740	Gutachten und Beratung				11.000,00 €
741	Thermische Bauphysik, Wärmeschutznachweis	1,00	psch	3.500,00 €	3.500,00 €
743	Bodenmechanik, Erd- und Grundbau	1,00	psch	4.000,00 €	4.000,00 €
744	Vermessung	1,00	psch	1.500,00 €	1.500,00 €
746	Brandschutz, Flucht- und Rettungspläne	1,00	psch	2.000,00 €	2.000,00 €
746	Raumakustik	1,00	psch	2.500,00 €	2.500,00 €
770	Allgemeine Baunebenkosten				6.500,00 €
771	Prüfung, Genehmigungen, Abnahmen	1,00	psch	1.500,00 €	1.500,00 €
	Prüfstatik	1,00	psch	5.000,00 €	5.000,00 €

Tulauung 2



Kita St.Nicolai			
Deckungs-	Raumkategorie	Raumname	Gemessene Rauminfläche
EG			
	Abstellräume	ABSTELL	4,92
	Abstellräume	WASCH	4,89
	Allg. Räume	KÜCHE	9,49
	Bun/Mitarbeiter	ABSTELL	6,05
	Bun/Mitarbeiter	BÜRO	11,02
	Bun/Mitarbeiter	FLUR	9,49
	Bun/Mitarbeiter	MT-WC	4,59
	Bun/Mitarbeiter	MTABSCHEIT	10,31
	Bun/Mitarbeiter	WC-Wascht	9,95
	Krippe	GARDEROBE	12,26
	Krippe	GARDEROBE	12,09
	Krippe	KRIPPENGRUPPE I	50,07
	Krippe	KRIPPENGRUPPE II	50,02
	Krippe	REARHAUS I	24,58
	Krippe	REARHAUS II	24,79
	Krippe	WASCHRAUM I	15,14
	Krippe	WASCHRAUM II	15,31
	Technikfläche	WIR	5,71
	Technikfläche	TECHNIK	5,24
	Unterwands- und -deckung	FILM	44,06
	Unterwands- und -deckung	KINDERWAGEN	0,76
	Unterwands- und -deckung	TREPPENHAUS	15,96
	Unterwands- und -deckung	TREPPENHAUS	15,44
	Unterwands- und -deckung	WIP	14,72

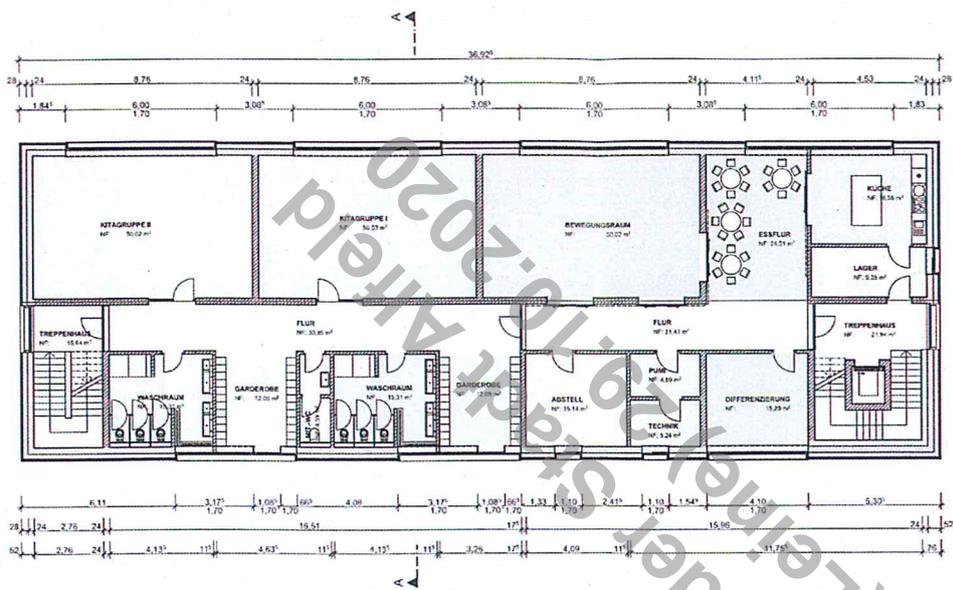


BERNHARD DAMSCHEN
 Hochbau I 2 + 3 | 1131 | Hildesheim
 Dipl.-Ing. Thomas Damschen
 Tel. 05121-426 79 42
 Fax 05121-426 79 41

Kindertagesstätte St. NICOLAI -WILHAU-	
Entwurf	Ersteller: BGR 303/2011 Arbeit Blau
ERDGESCHOSS	PROJEKT: 1.100.1.1.27
	ZEITRAUM: 01/18-02
	VERLEHNDATUM: 29.04.2020
	VERLEHNER: 29.04.2020
03.01.01.01.48.24 02.01	

© Schwanitz & Partner GmbH KINDELHAU 2022/23, Entwurf St.Nicolai

Anhang 2



Kiss St. Nicolai			
Geschoss	Raumkategorie	Raumname	Gesamte Nettofläche
OG			
	Abstellräume	ABSTELL	15,14
	Abstellräume	LADEN	9,25
	Abstellräume	FLUR	4,55
	Abstellräume	TECHNIK	3,24
	Abg. Räume	BEWEGUNGSRaum	50,02
	Abg. Räume	DIFFERENZIERUNG	15,29
	Abg. Räume	ESSTUHL	24,51
	Abg. Räume	KÜCHE	6,58
	Schulräume	MT-WC	4,79
	Kindergarten	GARDEROBE	2,05
	Kindergarten	GARDEROBE	2,05
	Kindergarten	KITAGRUPPE I	50,02
	Kindergarten	KITAGRUPPE II	50,02
	Kindergarten	WASCHRAUM	13,31
	Kindergarten	WASCHRAUM	13,31
	Verkehrsräume und -einrichtung	FLUR	11,41
	Verkehrsräume und -einrichtung	FLUR	20,50
	Verkehrsräume und -einrichtung	TREPPENHAUS	15,64
	Verkehrsräume und -einrichtung	TREPPENHAUS	21,34
43			776,22 m²



BERNWARD IMMOBILIEN
 Hückelweg 10 | 31124 Hildesheim
 Dipl.-Ing. Thomas Neumann
 Tel. 05121 418 79 42
 Fax 05121 418 79 41

Kindertagesstätte St. NICOLAI			
- NEUBAU -			
Architekt	Entwurf	Eringer Weg 21/151 Alfeld (Leine)	
OBERGESCHÖSS			
Wochen	13.05.1.177		
Planjahr	08/22		
Zeichner	Julia	MSP	21.04.2020
Werkstatte	WIK	29.04.2020	
			02.02

7.10.2020




 Kirchengemeinschaft St. Nikolai
 Groppestraße 9, 31127 Hildesheim

BEPFWANDUNGSGELLEN
 Hildesheim 15, 4 31116 Hildesheim
 Dipl.-Ing. Thomas Neumann
 Tel. 05121 429 79-40
 Fax 05121 429 79-41

Kindertagesstätte St. NICOLAI -NEUBAU-	
Entwurf ANSICHTEN/SCHNITT	Entwurfsweg: MSA/ST/TAI/AB/ST/IL/BAW Projekt: 1:100 Blatt: DIN A2 Datum: 29.04.2020 29.04.2020
23.01.21.01.48192 02.05	

© Kleiner Stadt Arieda - Druck und Vertrieb: Kleiner Stadt Arieda

Zublag 3

Ersatzneubau von drei Gruppen (bereits bestehende 2 Kitagruppen/1 Krippengruppe)

Teil B: Aufwendungen Ersatzneubau - dreigruppig	€	Bemerkungen
Ersatzneubau für 2 Kitagruppen und 1 bereits bestehende Krippengruppe	1.867.500 €	
anteilige Kosten für Stellplatzablösung	2.469 €	83% von 3.808€
anteilige Kosten für Straßennutzung	3.161 €	83% von 2.975€
Conronabedingte Baustellenmehrkosten für den erhöhten Gesundheitsschutz	0 €	zurzeit nicht zu beziffern
Gesamtkosten brutto	1.873.130 €	

Teil B: ERTRÄGE Ersatzneubau - dreigruppig	€	Bemerkungen
Zuschuss Land Niedersachsen	0 €	
Zwischensumme Kita Ersatzneubau - dreigruppig	0 €	
Aufwendungen minus Erträge	1.873.130 €	
Zuschuss Landkreis Hildesheim - 57,5 % der nicht gedeckten Kosten	-1.077.050 €	Antragstellung Kirchenamt für den Träger, dem Ev. Kirchenkreis Hildesheimer Land - Alfeld
Differenz Stadt Alfeld	796.080 €	

Investitionskostenzuschuss Stadt Alfeld	887.724 €
Landkreis Hildesheim - noch zu beantragen	1.189.059 €
Land Niedersachsen - 2. Krippengruppe 15 Plätze	180.000 €
Gesamterträge	2.256.783 €

Hildesheim, 18.07.2020
Kirchenamt Hildesheim

Anhang 3

Finanzierungsplan

Ev. Kindertagesstätte St. Nicolai Eimser Weg Alfeld Bauvorhaben - Kurzfassung: Ersatzneubau und Erweiterung der Kita St. Nicolai Eimser Weg 95 A		
Bauherr:	Ev. Kirchenkreis Hildesheimer Land - Alfeld	
Träger:	Ev. Kirchenkreis Hildesheimer Land - Alfeld	
Eigentumsverhältnisse:	Ev.-luth. Kirchengemeinde St. Nicolai Alfeld	
Anhörung im Kirchenvorstand am	11.03.2020	Übersendung der Unterlagen im Juli 2020
Architekturbüro: Bernward GmbH Hildesheim	siehe Kostenschätzung vom 03.04.2020 nach DIN 276	
Beschlussfassung im Kirchenvorstand (Information im GA am 09.09.2020)	08.09.2020	ohne bisher angefallenen Kosten brutto 212.684€
GESAMTKOSTEN:	A plus B	2.256.783 €

Neue 2. Krippengruppe

TEIL A: AUFWENDUNGEN für die neue KRIPPENGRUPPE	€ brutto	Bemerkungen
Erweiterung um eine Krippengruppe	382.500 €	
anteilige Kosten für Stellplatzablösung	506 €	17% von 3.808€
anteilige Kosten für Straßennutzung	647 €	17% von 2.975€
Conronabedingte Baustellenmehrkosten für den erhöhten Gesundheitsschutz	0 €	zurzeit nicht zu beziffern
Gesamtkosten brutto	383.653 €	
Teil A: ERTRÄGE neue KRIPPENGRUPPE	€	Bemerkungen
Zuschuss Land Niedersachsen	180.000 €	Antragstellung Stadt Alfeld, 12.000 €/Platz x 15 Plätze
Zwischensumme Krippe	180.000 €	
Aufwendungen minus Erträge	203.653 €	
Zuschuss Landkreis Hildesheim - 55,0% der nicht gedeckten Kosten	-112.009 €	Antragstellung Kirchenamt für den Träger (Ev. Kirchenkreis Hildesheimer Land - Alfeld)
Differenz Stadt Alfeld	91.644 €	

VERTRAG

zwischen der Stadt Alfeld (Leine),
vertreten durch den Bürgermeister, nachfolgend Stadt genannt,
und
dem Ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheimer Land – Alfeld,
vertreten durch den Geschäftsführenden Ausschuss für Kindertagesstätten, nachfolgend
Kirche genannt,
wird folgender Vertrag geschlossen:

I.

- (1) Die Ev.-luth. St. Nicolai Kirchengemeinde Alfeld hat auf dem ihr gehörenden Grundstück in Alfeld, Eimser Weg 95 a, (**Gemarkung Alfeld, Flur 3, Flurstück 88**) ein Kindertagesstätten-Gebäude mit drei Gruppenräumen und den entsprechenden Nebenräumen eingerichtet.
- (2) Die Kirche betreibt als Träger auf ihrem Grundstück in Alfeld eine Kindertagesstätte mit zurzeit zwei Kindergartengruppen und einer Krippengruppe.
- (3) Die Kirche beabsichtigt in Abstimmung mit der Kirchengemeinde, an dem Gebäude und auf dem Grundstück Eimser Weg 95 A **in 2021 bis 2022** folgende Maßnahmen durchzuführen:

Erstellung eines Ersatzneubaus und Erweiterung der ev. Kita um eine 2. Krippengruppe

Entsprechend der Kostenschätzung des Architekten werden die Kosten hierfür insgesamt ca. 2,256 Millionen € brutto betragen (siehe Kostenschätzung nach DIN 276 vom 03.04.2020).

II.

Die Finanzierung der Gesamtkosten in Höhe von 2,256 Millionen € brutto wird wie folgt sichergestellt:

RAT-Mittel (Land Niedersachsen)	180.000€
Stadt Alfeld (Leine) (Investitionskostenzuschuss)	887.724€
Bauförderzuschüsse Landkreis Hildesheim	1.189.059€
Summe	2.256.783€

III.

Der Kirchenkreisvorstand hat in seiner Sitzung am 07.09.2020 die Errichtung eines Ersatzneubaus einschl. der Erweiterung der Kita um eine 2. Krippengruppe beschlossen.

IV.

- (1) Der Zuschuss der Stadt kann nach Beginn der Baumaßnahmen entsprechend dem Baufortschritt abgerufen werden.
- (2) Das Kirchenamt Hildesheim hat zur Mitfinanzierung der Maßnahme einen Bauförderzuschuss des Landkreises Hildesheim beantragt. Reduziert sich der Bauförderzuschuss des Landkreises, so erklärt sich die Stadt bereit, diesen Fehlbetrag abzudecken. Der Fehlbetrag wird durch die Kirche vorfinanziert und je nach Betragshöhe gleichmäßig über den Kindergartenhaushalt [hier ist statt „Kindergartenhaushalt“ der „Betriebskostenzuschuss“ gemeint, oder?](#) abgerechnet.

- (3) Sofern die tatsächlichen Baukosten die Höhe der dem Finanzierungsplan zugrundeliegenden geschätzten Baukosten unterschreiten, verringert sich die kommunale Kostenbeteiligung entsprechend anteilig. Eine Überschreitung der geschätzten Baukosten ist nach Möglichkeit auszuschließen.

Die Stadt wird über Kostensteigerungen informiert. Sollten während der Bauphase Kostensteigerungen in einzelnen Gewerken entstehen, erwartet die Stadt, dass diese in anderen Gewerken kompensiert werden.

Sofern jedoch unabwendbare, zur Erreichung des Maßnahmenzweckes erforderliche Mehrkosten auftreten, verpflichtet sich die Stadt diese Mehrkosten zu übernehmen, soweit sie nicht durch andere Mittel finanziert werden.

Vor der Durchführung von Maßnahmen, die Mehrkosten zur Folge haben, bedarf es der Herstellung des Einverständnisses mit der Stadt. Betragen die werksbezogenen Mehrkosten mehr als 10 % und können sie nicht durch Einsparungen in anderen Gewerken aufgefangen werden, ist eine Zustimmung der Stadt zu diesen Maßnahmen erforderlich. Stadt und Kirche verpflichten sich, bei auftretenden Mehrkosten schnellstmöglich eine Einigung über die Finanzierung dieser Kosten herbeizuführen, um eine Verzögerung der Baumaßnahme zu vermeiden.

- (4) Falls der Kirche noch weitere Mittel von Dritten (hierzu zählen keine kirchlichen Stellen) zur Verfügung gestellt werden, reduziert sich die Kostenbeteiligung der Stadt und ggf. auch des Landkreises entsprechend anteilig.
- (5) Sollte die Kirche beabsichtigen, die Einrichtung einer Zweckänderung innerhalb von 25 Jahren ab Fertigstellung zuzuführen, ist hierzu schriftlich die Genehmigung der Stadt einzuholen. Die Frist beginnt mit dem Ende des auf die Fertigstellung folgenden Kalenderjahres.

Die Zweckänderung wird von der Stadt genehmigt, wenn die Einrichtung aus zwingenden Gründen aufgegeben werden muss und an Stelle des ursprünglichen Verwendungszwecks eine Zweckbestimmung tritt, mit der andere von der Stadt geförderte Aufgaben der Jugendhilfe oder sonstige gemeinnützige, von der Stadt oder vom Land Niedersachsen geförderte Aufgaben, erfüllt werden.

Liegen die vorgenannten Voraussetzungen nicht vor, ist die Zuwendung (RAT-Mittel) oder ein Teil der Zuwendung zurückzuzahlen.

Der Rückzahlungsanspruch vermindert sich für die Zeit der zweckentsprechenden Verwendung der bewilligten Mittel um jährlich jeweils 4% nach Fertigstellung.

Kündigt die Stadt die Betriebsführung der Einrichtung aus Gründen, die die Kirche nicht zu vertreten hat, wird eine Rückzahlungspflicht der Kirche ausgeschlossen. Dies gilt auch, wenn der Betrieb der Kindertagesstätte aus anderen Gründen, die die Kirche nicht zu vertreten hat, eingestellt wird.

- (6) Die Verwendung der kommunalen Mittel ist durch Vorlage eines Verwendungsnachweises nachzuweisen.

V.

Dieser Vertrag bedarf zu seiner Gültigkeit der kirchenaufsichtlichen Genehmigung. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, so bleibt die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen davon unberührt.

Dieser Vertrag bedarf zu seiner Gültigkeit ferner einer Beschlussfassung durch den Rat der Stadt sowie einer kommunalaufsichtlichen Genehmigung. Er wird daher unter der aufschiebenden Bedingung der zustimmenden Beschlussfassung des Rates der Stadt Alfeld sowie der kommunalaufsichtlichen Genehmigung des Nachtragshaushaltes 2020 geschlossen.

Alfeld, 08.09.2020
Für die Stadt:

Hildesheim, 07.09.2020
Für die Kirche:

Bernd Beushausen
Bürgermeister

Cordula Stepper
Bevollmächtigte

Kirchenaufsichtliche Genehmigung

Der Vertrag zwischen der Stadt Alfeld (Leine) und dem Ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheimer Land – Alfeld wird durch die Ev.-luth. Landeskirche Hannovers kirchenaufsichtlich genehmigt.

Hannover, _____.2020

Genehmigt mit Verfügung vom _____

Anlagen: - 2 -

ENTWURF Rat der Stadt Alfeld (Leine) 29.10.2020

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 01.09.2020

Amt: Rechts-und Ordnungsamt, Liegenschaftsamt
AZ: I32.41

Vorlage Nr. 405/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Ortsrat Föhrste	
Feuerschutz- und Ordnungsausschuss	22.09.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Ernennung von Herrn Carsten Bornemann zum Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Föhrste

Die Versammlung der aktiven Mitglieder der Ortsfeuerwehr Föhrste hat am 10.07.2020 Herrn Bornemann wiederrum für das Amt des Ortsbrandmeisters gewählt und zur Ernennung vorgeschlagen. Herr Bornemann ist seit dem 01.06.1996 Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr und hat das Amt bereits seit 2014 als Ortsbrandmeister geführt.

Herr Bornemann erfüllt die Voraussetzungen für die Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis und hat sich bereit erklärt, das Amt weiter zu führen.

Die Zustimmung des Kreisbrandmeisters liegt vor.

Gem. §4 Abs. 6 der Hauptsatzung der Stadt Alfeld (Leine) hat der Ortsrat die Gelegenheit, sich zu der Ernennung des Herrn Carsten Bornemann zum Ortsbrandmeister zu äußern.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Herr Carsten Bornemann wird unter Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis zum Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Föhrste ernannt.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 01.09.2020

Amt: Rechts-und Ordnungsamt, Liegenschaftsamt
AZ: I32.41

Vorlage Nr. 406/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Ortsrat Föhrste	
Feuerschutz- und Ordnungsausschuss	22.09.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Ernennung von Herrn Henning Däwes zum stellvertretenden Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Föhrste

Die Versammlung der aktiven Mitglieder der Ortsfeuerwehr Föhrste hat am 10.07.2020 Herrn Däwes für das Amt des stellvertretenden Ortsbrandmeisters gewählt und zur Ernennung vorgeschlagen. Herr Däwes ist seit dem 27.07.2003 Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr.

Herr Däwes erfüllt die Voraussetzungen für die Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis und hat sich bereit erklärt, das Amt zu übernehmen.

Die Zustimmung des Kreisbrandmeisters liegt vor.

Gem. §4 Abs. 6 der Hauptsatzung der Stadt Alfeld (Leine) hat der Ortsrat die Gelegenheit, sich zu der Ernennung des Herrn Henning Däwes zum stellvertretenden Ortsbrandmeister zu äußern.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Herr Henning Däwes wird unter Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis zum stellvertretenden Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Föhrste ernannt.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 01.09.2020

Amt: Rechts-und Ordnungsamt, Liegenschaftsamt

AZ:

Vorlage Nr. 407/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Ortsrat Dehnsen	16.09.2020
Feuerschutz- und Ordnungsausschuss	22.09.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Ernennung von Herrn Rainer Weiß zum stellvertretenden Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Dehnsen

Die Versammlung der aktiven Mitglieder der Ortsfeuerwehr Dehnsen hat am 25.08.2020 Herrn Rainer Weiß für das Amt des stellvertretenden Ortsbrandmeisters gewählt und zur Ernennung vorgeschlagen. Herr Weiß ist seit dem 02.08.2004 Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr.

Herr Weiß erfüllt die Voraussetzungen für die Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis und hat sich bereit erklärt, das Amt zu übernehmen.

Die Zustimmung des Kreisbrandmeisters ist beantragt.

Gem. §4 Abs. 6 der Hauptsatzung der Stadt Alfeld (Leine) hat der Ortsrat die Gelegenheit, sich zu der Ernennung des Herrn Rainer Weiß zum stellvertretenden Ortsbrandmeister zu äußern.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Herr Rainer Weiß wird unter Berufung in das Ehrenbeamtenverhältnis zum stellvertretenden Ortsbrandmeister der Ortsfeuerwehr Dehnsen ernannt.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 12.10.2020

Amt: Hochbauamt
AZ: 65.111

Vorlage Nr. 422/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input type="checkbox"/> beteiligt <input checked="" type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Verwaltungsausschuss Rat der Stadt Alfeld (Leine)	27.10.2020 29.10.2020

Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur,, zur Herrichtung des Sportzentrums an der Ziegelmasch; Hier: Umbau des Hartplatzes zu einem Kunstrasenplatz und Sanierung der Laufbahn im Stadion

Mit Schreiben vom 25.05.2020 hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, vertreten durch den Projektträger Jülich, der Forschungszentrum Jülich GmbH, der Stadt Alfeld (Leine) mitgeteilt, dass für das Projekt „Sport- und Freizeitzentrum“ eine Bundesförderung von bis zu 1.200.000 € möglich ist.

Bevor ein entsprechender Zuschussantrag gestellt werden kann, hat am 22.09.2020 ein sog. Koordinierungsgespräch zwischen der Stadt Alfeld (Leine) und der Bundesbauverwaltung sowie dem Projektträger Jülich stattgefunden.

In diesem Gespräch wurden der mögliche Umfang der Förderung, der Ablauf und die notwendigen Verfahrensschritte besprochen.

Ursprünglich beinhaltet die Projektskizze im Jahr 2018 folgende Maßnahmen:

- Umbau des vorhandenen Hartplatzes zu einem Kunstrasenplatz,
- Sanierung des Kleinspielfeldes neben dem 7 Berge Bad
- Sanierung der Stadion-Rundlaufbahn

Darüber hinaus hat sich ergeben, dass die Zufahrt zum Hartplatz mit ihren darunterliegenden Entwässerungskanälen ebenfalls sanierungsbedürftig ist und im Rahmen des Kunstrasenplatzbaus mit erneuert werden muss.

Aufgrund erheblicher Preissteigerungen können jedoch nicht alle genannten Projekte umgesetzt werden, so dass auf die Sanierung des Kleinspielfeldes im Einvernehmen mit dem Projektträger verzichtet werden muss.

Damit beschränkt sich ein noch zu stellender Förderantrag auf die Maßnahmen:

- Umbau des vorhandenen Hartplatzes zu einem Kunstrasenplatz mit den dazugehörigen Baumaßnahmen für den Außenbereich und
- Sanierung (ggf. Teilsanierung) der Stadion-Rundlaufbahn

Die in Aussicht gestellte Fördersumme beträgt 90% der Gesamtkosten und ist gleichzeitig auf den Höchstförderbetrag von 1.200.000 Euro begrenzt. Eine Erhöhung der Fördermittel ist nicht möglich.

Ausgehend von der Fördersumme (90%) und einem Eigenanteil der Stadt Alfeld (Leine) von 10% beträgt das Gesamtvolumen des Projektes damit ca. 1.333.300 Euro.

Nach Auskunft der Fördergeber sind die im Antrag genannten Maßnahmen grds. auch umzusetzen, damit eine Förderung erfolgen kann. Sollte sich später herausstellen, dass die Fördermittel und der eingesetzte Eigenanteil nicht ausreichen, müsste die Stadt Alfeld (Leine) die entsprechenden Zusatzkosten aus ihrem eigenen Haushalt bestreiten.

Ein wesentlicher Bestandteil des Förderantrages ist ein aktueller Ratsbeschluss, der dieses Projekt vollumfänglich unterstützt, den Eigenanteil der Stadt Alfeld (Leine) von 133.300 Euro bestätigt und etwaige Mehrkosten regelt.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) unterstützt das Projekt „Sport- und Freizeitzentrum“ ausdrücklich und befürwortet einen entsprechenden Förderantrag zum Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“. Die dafür notwendigen Haushaltsmittel werden im Haushaltsplan bereitgestellt. Der Rat erklärt sich darüber hinaus damit einverstanden, etwaige Mehrkosten, die zum Erreichen des Projektziels zwingend notwendig werden, aus eigenen Haushaltsmitteln bereitzustellen.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 13.10.2020

Amt: Stadtkämmerei
AZ: II.1

Vorlage Nr. 423/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Finanzausschuss	27.10.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

I. Nachtragshaushaltssatzung der Stadt Alfeld (Leine) für das Haushaltsjahr 2020

Im Laufe des Haushaltsjahres 2020 haben sich bei verschiedenen Haushaltsansätzen gegenüber der ursprünglichen Planung Veränderungen ergeben, die es notwendig machen, gemäß § 115 NKomVG eine Nachtragshaushaltssatzung zu erlassen.

Die I. Nachtragshaushaltssatzung 2020 und der I. Nachtragshaushaltsplan 2020 werden unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Finanzausschusses, des Verwaltungsausschusses und des Rates aufgestellt.

Die Erträge des Ergebnishaushaltes 2020 verringern sich insgesamt um 1.250.600 € auf 39.175.446 €. Die Gesamtaufwendungen erhöhen sich im ordentlichen und außerordentlichen Bereich um 436.500 €. Aus diesen Veränderungen ergibt sich ein neues Defizit von insgesamt -2.545.684 €.

Die Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit im Finanzhaushalt betragen gegenüber 39.371.500 € nunmehr 38.120.900 €. Die Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit erhöhen sich um 436.500 € auf 38.077.900 €.

Die Einzahlungen für Investitionstätigkeiten sinken um 32.700 € auf 3.597.900 €. Die Auszahlungen für Investitionstätigkeiten erhöhen sich um 1.770.300 € auf 9.724.500 €. Der negative Saldo aus Investitionstätigkeiten steigt deshalb auf insgesamt 6.126.600 € an.

Weil die Investitionstätigkeiten hauptsächlich durch Investitionskredite finanziert werden müssen, steigen die Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeiten (Kreditaufnahmen) von 4.323.600 € auf 6.126.600 €. Die Auszahlungen für Finanzierungstätigkeiten bleiben unverändert.

Neue Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden für den Neubau der Kindertagesstätte St. Nicolai in Höhe von 890.000 € und für das Förderprojekt Sport- und Freizeitzentrum in Höhe von 919.800 € veranschlagt. Herausgenommen wurde die Verpflichtungsermächtigung für 2021 für den Kanal Holzer Str. in Höhe von 220.000 €. Die neue Gesamtsumme der Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2021 – 2023 beträgt insgesamt 5.120.800 €.

Die Hebesätze der Realsteuern (Grundsteuer A und B, Gewerbesteuer) werden nicht verändert.

Wesentliche Veränderungen im Ergebnishaushalt

Ordentliche und außerordentliche Erträge (über 15.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
361.01	Entgelte Tagespflege	- 45.000 €
365.01	Entgelte Kindertagesstätten	- 25.000 €
424.01	Sportstätten	+ 14.400 €
424.02	Entgelte Badebetrieb 7 Berge Bad	- 157.000 €
611.02	Schlüsselzuweisungen vom Land	+ 102.000 €
611.02	Zuweisungen für laufende Zwecke vom Land	+ 510.000 €
611.01	Gewerbsteuer	- 1.500.000 €
611.01	Vergnügungssteuer	- 150.000 €

Ordentliche und außerordentliche Aufwendungen (über 15.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
111.04	Aus- und Fortbildungsaufwendungen	- 18.000 €
111.10	Sachaufwendungen durch Corona-Pandemie	+ 70.000 €
111.08	Gerichts- u. Anwaltskosten, Rechtsangelegenheiten	+ 70.000 €
111.08	Säumniszuschläge	+ 35.700 €
365.01	Betriebskostenzuschüsse an freie Kita-Träger	+ 213.000 €
424.01	Unterhaltung der Sportanlagen	+ 22.600 €
511.03	Aufw. sonst. Dienstleistungen (Radwegekonzept.)	- 19.700 €
547.01	Zuschüsse an private Unternehmen (ÖPNV)	+ 40.000 €
611.02	Kreisumlage	+ 164.000 €
611.02	Gewerbsteuerumlage	- 125.000 €
612.01	Zinsaufwendungen an Kreditinstitute	- 70.000 €
612.01	Zinsaufwendungen für Liquiditätskredite	- 28.000 €

Wesentliche Veränderungen im Finanzhaushalt

Einzahlungen (über 15.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
211.01	IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	+ 25.000 €
424.01	Bau eines Kunstrasenplatzes	- 430.000 €
541.01	Heinzestraße, Beiträge	- 215.000 €
541.01	In der Godenau; Beiträge	- 66.000 €
571.01	Regionales Versorgungszentrum Leinebergland	+ 50.000 €
575.01	„Wanderbares Leinebergland“	+ 591.300 €

Auszahlungen (über 10.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
126.01	Erneuerung Digitalfunkausstattung	- 15.000 €
126.01	Neubau Feuerwehrhaus Eimsen	- 100.000 €
111.10	Brandmeldeanlage Holzer Str. 33	- 55.000 €
111.51	Neubau von Zaunanlagen	- 20.000 €
211.01	IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	+ 25.000 €
424.01	Bau eines Kunstrasenplatzes	- 666.100 €
424.01	Flutlichtanlage Hartplatz	+ 19.000 €
424.02	Bau eines Allwetterbades (jetzt 7 Berge Bad)	+ 217.000 €

424.02	Optimierungsmaßn. techn. Betriebsführung 7BB	-	15.000 €
511.01	Planung Neubaugebiete	-	50.000 €
538.10	Kläranlage - Bauphase II	+	290.000 €
538.10	Kläranlage - Bauphase III -	+	280.000 €
552.01	Reparatur der Hochwasserschäden "Holzer Straße"	+	636.000 €
538.11	Ertüchtigung Teilabschnitt "Kirchtor" (Kanal)	+	20.000 €
538.11	Ausbau Teilstück Holzer Straße (Kanal)	+	585.000 €
571.01	Regionales Versorgungszentrum Leinebergland	+	50.000 €
575.01	„Wanderbares Leinebergland“	+	555.000 €

Erläuterungen zu den einzelnen Produkten des Ergebnishaushaltes

Produkt 111.04 (Personalangelegenheiten)

Durch die Folgen der Corona-Pandemie konnten nicht alle angemeldeten Aus- und Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt werden. Der Haushaltsansatz kann deshalb um 18.000 € verringert werden.

Produkt 111.08 (Allgemeine Rechtsangelegenheiten)

Für Gerichts- und Prozesskosten (7 Berge Bad) müssen 50.000 € im Haushalt zur Verfügung gestellt werden, um im Fall einer Entscheidung auch zahlungsfähig zu sein. Außerdem wird für eine anwaltliche Vertretung in einem weiteren Verfahren ein Betrag in Höhe von 20.000 € benötigt.

Sollte der Prozess (7 Berge Bad) verloren gehen, würden Verzugszinsen in Höhe von 35.700 € fällig. Auch dieser Betrag muss für den Fall einer gerichtlichen Niederlage zur Verfügung stehen. Eine endgültige Entscheidung steht jedoch noch aus.

Produkt 111.10 (Innere Dienste)

Für coronabedingte Aufwendungen (Desinfektionsmittel, Plexiglasscheiben, Masken, etc.) ist ein neues Sachkonto zu erstellen, wo alle hierfür notwendigen Maßnahmen zentral gebucht werden können. Der nachträgliche Haushaltsansatz hierfür beträgt 70.000 €.

Produkt 361.01 (Förderung von Kindern in Tagespflege)

Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Elternentgelten für die Tagespflege zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 45.000 € verringert werden.

Produkt 365.01 (Tageseinrichtungen für Kinder)

Die Beteiligung der Stadt Alfeld (Leine) an zwingend notwendig gewordenen Bauunterhaltungskosten in den Jahren 2017 und 2018 in der Kindertagesstätte St. Nicolai beträgt 213.000 € und muss entsprechend im Nachtragsplan Berücksichtigung finden. Die Kosten wurden erst im Jahr 2020 gegenüber der Stadtverwaltung geltend gemacht.

Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Elternentgelten für die Kindertagesstätten zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 25.000 € verringert werden.

Produkt 424.01 (Sportstätten)

Für die Renovation nach der Erneuerung der Flutlichtanlage auf dem Hartplatz muss der Haushaltsansatz um 22.600 € auf insgesamt 25.600 € angehoben werden.

Produkt 424.02 (7 Berge Bad)

Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Eintrittsentgelten zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 157.000 € verringert werden.

Produkt 511.03 (Teilnahme an Förderprogrammen)

Die Mittel für eine neue Radwegekonzeption werden in diesem Haushaltsjahr nicht mehr benötigt. Der Ansatz kann deshalb um 19.700 € auf null herabgesetzt werden.

Produkt 547.01 (ÖPNV)

Aufgrund der Abrechnung mit der RVHI müssen für das Jahr 2019 noch weitere 40.000 € gezahlt werden. Der Haushaltsansatz steigt entsprechend auf insgesamt 110.000 €.

Produkt 611.01 (Steuern und Abgaben)

Coronabedingt sinken die Erträge aus der Gewerbesteuer in diesem Jahr voraussichtlich um insgesamt 1.500.000 €.

Ebenfalls sinken die Erträge aus der Vergnügungssteuer 2020 um voraussichtlich 150.000 €.

Produkt 611.02 (Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen)

Die Schlüsselzuweisungen steigen nach dem zuletzt vorliegenden Bescheid des Landes um 102.000 € auf insgesamt 5.702.000 € an.

Als Ausgleich krisenbedingter Mehraufwendungen zahlt das Land zusätzlich 210.000 €.

Das Land Niedersachsen zahlt zum Ausgleich von Gewerbesteuerausfällen aus der Coronakrise voraussichtlich eine zusätzliche Rate von 300.000 €. Eine genaue Berechnung der Zuweisung steht jedoch noch aus.

Entsprechend der Gewerbesteuerausfälle muss die Stadt Alfeld (Leine) auch weniger Gewerbesteuerumlage an das Land zahlen. Der Ansatz hierfür verringert sich deshalb um 125.000 € auf 525.000 €.

Die Kreisumlage, die die Stadt Alfeld (Leine) an den Landkreis Hildesheim zahlen muss, beträgt nach dem letzten Bescheid 12.044.000 €. Der Haushaltsansatz wird deshalb um 164.000 € angehoben.

Produkt 612.01 (Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft)

Durch zinsgünstige Kreditmarktkonditionen sinken die Zinsaufwendungen für Investitionskredite um 70.000 € auf insgesamt 1.697.000 €. Zinsaufwendungen für die Inanspruchnahme von Liquiditätskrediten entstehen aufgrund des Zinsniveaus in diesem Jahr nicht. Der Ansatz kann um 28.000 € auf null herabgesetzt werden.

Erläuterungen zu den einzelnen Produkten des Finanzhaushaltes

Produkt 111.10 (Innere Dienste)

Nach Auskunft des Fachamtes ist eine Umsetzung zur Installation einer Brandmeldeanlage in der Holzer Straße 33 in 2020 nicht mehr geplant. Ein entsprechender Neuansatz erfolgt im Jahr 2021. Der Ansatz von 55.000 € wird aus der Planung 2020 in voller Höhe herausgenommen.

Produkt 111.51 (Bau- und Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten)

Mittel in Höhe von 20.000 € für die Erneuerung von Zaunanlagen werden in diesem Jahr nicht mehr benötigt. Der Ansatz verringert sich deshalb entsprechend.

Produkt 126.01 (Brandschutz)

Nach Auskunft des Fachamtes werden maximal 70.000 EUR für den Neubau des Feuerwehrhauses in Eimsen in 2020 zur Auszahlung kommen. Der Haushaltsansatz 2020 wird deshalb um 100.000 € herabgesetzt, findet aber im Folgejahr entsprechende Berücksichtigung.

Produkt 211.01 (Betrieb der Grundschulen)

Die Grundschulen erhalten aus dem Sofortausstattungsprogramm des Landes für den digital gestützten Unterricht Mittel in Höhe von 25.000 € zusätzlich. Der jeweilige Einzahlungs- und Auszahlungsansatz wird deshalb entsprechend angepasst.

Produkt 424.01 (Sportstätten)

Durch Kostensteigerungen für die Erneuerung der Flutlichtanlage am Hartplatz muss der Haushaltsansatz um 19.000 € angehoben werden.

Für die Sanierung des Sport- und Freizeitzentrums an der Ziegelmasch (Umbau des vorhandenen Hartplatzes zu einem Platz, auf dem möglichst ganzjähriger Spiel- und Trainingsbetrieb möglich ist, Sanierung des Außenbereichs, Sanierung der Stadion-Rundlaufbahn inkl. der Tribüne) ist ein Förderantrag zu stellen. Ein erster Förderanteil ist in 2020 zu verwenden. Die gesamte Finanzierung ist haushaltstechnisch sicherzustellen. Für die Folgejahre ist daher eine VE veranschlagt worden. Die ursprüngliche Planung des bisherigen Förderszenarios für einen Kunstrasenplatz im Jahr 2020 i.H.v. 430.000 € Einzahlungen und 665.000 € anteiliger Auszahlungen wird deshalb aus dem Haushalt herausgenommen.

Produkt (424.02 7 Berge Bad)

Die Mittel für technische Optimierungsmaßnahmen werden in diesem Jahr nicht mehr in voller Höhe benötigt. Der Haushaltsansatz verringert sich deshalb um 15.000 € auf 46.600 €.

Für den Bau des 7 Berge Bades sind noch insgesamt 217.000 € in den Haushaltsplan aufzunehmen. Es handelt sich hierbei um noch ausstehende Architektenhonorare, deren Zahlungsverpflichtung derzeit gerichtlich überprüft wird.

Produkt (511.01 Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen)

Die Planungskosten für Neubaugebiete in Höhe von 50.000 € sind aus dem investiven Finanzhaushalt in den Ergebnishaushalt verschoben worden.

Produkt 538.10 (Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage)

Die Schlussrechnungen für die Bauphase II übersteigen den bisherigen Haushaltsansatz um insgesamt 290.000 €. Der Ansatz wird entsprechend angepasst.

Für die Bauphase III liegen die Ausschreibungsergebnisse deutlich über den ursprünglichen Kostenansätzen. Auch die Entsorgungskosten für das Altmaterial machen insgesamt eine Ansetzerhöhung um 280.000 € auf nunmehr 1.280.000 € notwendig.

Produkt 538.11 (Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle)

Für die Ertüchtigung des Kanal-Teilabschnittes „Kirchtor“ hat das Ausschreibungsergebnis höhere Kosten als bislang veranschlagt ergeben. Der Haushaltsansatz wird deshalb um 20.000 € angehoben.

Für die Kanalbaumaßnahme eines Teilstückes in der Holzer Straße werden voraussichtlich Gesamtinvestitionen in Höhe von 818.000 € entstehen. Der entsprechende Haushaltsansatz muss aus diesem Grund um 585.000 € angehoben werden. Darüber hinaus wird ein Teil der Mehrkosten im Budget 61 Kanalbau sowie übergreifend auch aus dem Budget 49 Straßenbau durch zeitliches Verschieben von Vorhaben bzw. durch Einsparungen gedeckt.

Produkt 541.01 (Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.)

Eine Abrechnung der Beiträge des ersten Bauabschnitts „Heinzestraße“ wird in 2020 nicht mehr erfolgen. Daher muss der Haushaltsansatz von 215.000 € aus dem Haushaltsplan 2020 herausgenommen werden.

Die geplanten Erschließungsbeiträge von 66.000 € für die Baumaßnahme „In der Godenau“ werden ebenfalls nicht mehr im Haushalt 2020 abgerechnet. Der Ansatz wird in das nächste Haushaltsjahr verschoben.

Produkt 552.01 (Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen)

Die Gesamtkosten für den Neubau des Warnedurchlasses, der im Jahr 2017 durch das Hochwasser stark beschädigt wurde, steigen auf voraussichtlich 2.036.000 € an. Der entsprechende Haushaltsansatz ist deshalb um 636.000 € anzuheben. Darüber hinaus werden die zusätzlichen Kosten intern im Budget 61 gedeckt.

Produkt 571.01 (Wirtschaftsförderung)

Für das Modellprojekt „Regionales Versorgungszentrum Leinebergland“ werden Fördermittel bereitgestellt. Für erste investive Auszahlungen und Einzahlungen im laufenden Jahr werden deshalb jeweils 50.000 € neu in Ansatz gebracht.

Produkt 575.01 (Tourismusförderung)

Für die Umsetzung des Förderantrages „Wanderbares Leinebergland“ sind bereits umfangreiche Fördermittel beantragt worden. Für Zuschüsse Dritter werden im Haushaltsjahr 2020 insgesamt 591.300 € veranschlagt. Die planmäßigen Auszahlungen, die im Jahr 2020 in Summe 600.000 € betragen, müssen mit 555.000 € berücksichtigt werden. Die restliche Deckung erfolgt aus Minderauszahlungen bei anderen Investitionen.

Unter der Berücksichtigung der ordentlichen Kredittilgung im Haushaltsjahr 2020 liegt die Stadt Alfeld (Leine) im Bereich des allgemeinen Haushalts mit 13.500 € weiterhin unterhalb der kommunalaufsichtlichen Auflage „Nettoneuverschuldung ≤ 0 €“.

Die Höchst- bzw. Endsummen der §§ 1 bis 3 der Haushaltssatzung 2020 verändern sich durch die beschriebenen neuen Haushaltsansätze entsprechend.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine)

„Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) beschließt die I. Nachtragssatzung der Stadt Alfeld (Leine) einschließlich ihrer Anlagen für das Haushaltsjahr 2020.“



Stadt Alfeld (Leine)

Haushalt 2020

1. Nachtrag

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

**Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Haushaltssatzung	1 - 2
Vorbericht zum 1. Nachtragsplan 2020	3 - 8
Gesamtergebnishaushalt	9
Gesamtfinanzhaushalt	10 - 11
Gesamtergebnishaushalt - Veränderungen -	12
Gesamtfinanzhaushalt - Veränderungen -	13 - 14
Investitionsübersicht	15 - 20

Teilhaushalt 1		Zentrale Verwaltung
	Teilergebnishaushalt	21
	Teilfinanzhaushalt	22
111.04	Personalangelegenheiten	23 - 24
111.08	Allgem. Rechtsangelegenheiten	25 - 26
111.10	Innere Dienste	27 - 29
111.21	Veranlagung von Steuern und Abgaben	30 - 31
111.51	Bau u. Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten	32 - 34
126.01	Brandschutz	35 - 37
Teilhaushalt 2		Schule und Kultur
	Teilergebnishaushalt	38
	Teilfinanzhaushalt	39
211.01	Betrieb der Grundschulen	40 - 42
Teilhaushalt 3		Soziales und Jugend
	Teilergebnishaushalt	43
	Teilfinanzhaushalt	44
361.01	Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen / Tagespflege	45 - 46
365.01	Tageseinrichtungen für Kinder	47 - 48
Teilhaushalt 4		Sport
	Teilergebnishaushalt	49
	Teilfinanzhaushalt	50
424.01	Sportstätten	51 - 53
424.02	7 Berge Bad	54 - 57
Teilhaushalt 5		Gestaltung der Umwelt
	Teilergebnishaushalt	58
	Teilfinanzhaushalt	59
511.01	Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen	60 - 62
511.03	Teilnahme an Förderprogrammen	63 - 64
538.10	Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage	65 - 67
538.11	Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle	68 - 70
541.01	Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.	71 - 73
547.01	Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs	74 - 75
552.01	Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen	76 - 78
571.01	Wirtschaftsförderung	79 - 81
575.01	Tourismusförderung	82 - 84
Teilhaushalt 6		Zentrale Finanzleistungen
	Teilergebnishaushalt	85
	Teilfinanzhaushalt	86
611.01	Steuern und Abgaben	87 - 88
611.02	Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen	89 - 90
612.01	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft	91 - 92

**Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020**

1. Nachtragshaushaltssatzung der Stadt Alfeld (Leine) für das Haushaltsjahr 2020

Aufgrund des § 115 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) hat der Rat der Stadt Alfeld (Leine) in seiner Sitzung am 29. Oktober 2020 folgende 1. Nachtragshaushaltssatzung beschlossen:

§ 1

Mit dem Nachtragshaushaltsplan werden

	die bisherigen festgesetzten Gesamtbeträge	erhöht um	vermindert um	und damit der Gesamtbetrag des Haushaltsplans einschließlich der Nachträge festgesetzt auf
	-Euro-	-Euro-	-Euro-	-Euro-
1	2	3	4	5
Ergebnishaushalt				
ordentliche Erträge	40.426.046		1.250.600	39.175.446
ordentliche Aufwendungen	41.344.630	366.500		41.711.130
außerordentliche Erträge	60.000			60.000
außerordentliche Aufwendungen	0	70.000		70.000
Finanzhaushalt				
Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	39.371.500		1.250.600	38.120.900
Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	37.641.400	436.500		38.077.900
Einzahlungen für Investitionstätigkeit	3.630.600		32.700	3.597.900
Auszahlungen für Investitionstätigkeit	7.954.200	1.770.300		9.724.500
Einzahlungen für Finanzierungstätigkeit	4.323.600	1.803.000		6.126.600
Auszahlungen für Finanzierungstätigkeit	2.498.600	0		2.498.600

§ 2

Der Gesamtbetrag der vorgesehenen Kreditaufnahmen für Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen (Kreditermächtigung) wird gegenüber der bisherigen Festsetzung in Höhe von 4.323.600,- Euro um 1.803.000,- Euro erhöht und damit auf 6.126.600,- Euro neu festgesetzt

§ 3

Der Gesamtbetrag der Verpflichtungsermächtigungen wird gegenüber der bisherigen Festsetzung in Höhe von 3.531.000,- € um 1.589.800,- € erhöht und damit auf 5.120.800,- € neu festgesetzt.

§ 4

Der bisherige Höchstbetrag, bis zu dem Liquiditätskredite beansprucht werden dürfen, wird nicht verändert.

§ 5

Die Steuersätze (Hebesätze) werden nicht geändert.

§ 6

Die Befugnisse des Bürgermeisters, über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen nach § 117 (1) NKomVG zuzustimmen, werden nicht geändert.

Alfeld (Leine), 29.10.2020

Stadt Alfeld (Leine)
Der Bürgermeister

Vorbericht

zur I. Nachtragshaushaltssatzung der Stadt Alfeld (Leine) für das Haushaltsjahr 2020

Im Laufe des Haushaltsjahres 2020 haben sich bei verschiedenen Haushaltsansätzen gegenüber der ursprünglichen Planung Veränderungen ergeben, die es notwendig machen, gemäß § 115 NKomVG eine Nachtragshaushaltssatzung zu erlassen.

Die I. Nachtragshaushaltssatzung 2020 und der I. Nachtragshaushaltsplan 2020 werden unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Finanzausschusses, des Verwaltungsausschusses und des Rates aufgestellt.

Die Erträge des Ergebnishaushaltes 2020 verringern sich insgesamt um 1.250.600 € auf 39.175.446 €. Die Gesamtaufwendungen erhöhen sich im ordentlichen und außerordentlichen Bereich um 436.500 €. Aus diesen Veränderungen ergibt sich ein neues Defizit von insgesamt -2.545.684 €.

Die Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit im Finanzhaushalt betragen gegenüber 39.371.500 € nunmehr 38.120.900 €. Die Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit erhöhen sich um 436.500 € auf 38.077.900 €.

Die Einzahlungen für Investitionstätigkeiten sinken um 32.700 € auf 3.597.900 €. Die Auszahlungen für Investitionstätigkeiten erhöhen sich um 1.770.300 € auf 9.724.500 €. Der negative Saldo aus Investitionstätigkeiten steigt deshalb auf insgesamt 6.126.600 € an.

Weil die Investitionstätigkeiten hauptsächlich durch Investitionskredite finanziert werden müssen, steigen die Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeiten (Kreditaufnahmen) von 4.323.600 € auf 6.126.600 €. Die Auszahlungen für Finanzierungstätigkeiten bleiben unverändert.

Neue Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden für den Neubau der Kindertagesstätte St. Nicolai in Höhe von 890.000 € und für das Förderprojekt Sport- und Freizeitzentrum in Höhe von 919.800 € veranschlagt. Herausgenommen wurde die Verpflichtungsermächtigung für 2021 für den Kanal Holzer Str. in Höhe von 220.000 €. Die neue Gesamtsumme der Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2021 – 2023 beträgt insgesamt 5.120.800 €.

Die Hebesätze der Realsteuern (Grundsteuer A und B, Gewerbesteuer) werden nicht verändert.

Wesentliche Veränderungen im Ergebnishaushalt

Ordentliche und außerordentliche Erträge (über 15.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
361.01	Entgelte Tagespflege	- 45.000 €
365.01	Entgelte Kindertagesstätten	- 25.000 €
424.01	Sportstätten	+ 14.400 €
424.02	Entgelte Badebetrieb 7 Berge Bad	- 157.000 €
611.02	Schlüsselzuweisungen vom Land	+ 102.000 €
611.02	Zuweisungen für laufende Zwecke vom Land	+ 510.000 €
611.01	Gewerbesteuer	- 1.500.000 €
611.01	Vergnügungssteuer	- 150.000 €

Ordentliche und außerordentliche Aufwendungen (über 15.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
111.04	Aus- und Fortbildungsaufwendungen	- 18.000 €
111.10	Sachaufwendungen durch Corona-Pandemie	+ 70.000 €
111.08	Gerichts- u. Anwaltskosten, Rechtsangelegenheiten	+ 70.000 €
111.08	Säumniszuschläge	+ 35.700 €
365.01	Betriebskostenzuschüsse an freie Kita-Träger	+ 213.000 €
424.01	Unterhaltung der Sportanlagen	+ 22.600 €
511.03	Aufw. sonst. Dienstleistungen (Radwegekonzept)	- 19.700 €
547.01	Zuschüsse an private Unternehmen (ÖPNV)	+ 40.000 €
611.02	Kreisumlage	+ 164.000 €
611.02	Gewerbesteuerumlage	- 125.000 €
612.01	Zinsaufwendungen an Kreditinstitute	- 70.000 €
612.01	Zinsaufwendungen für Liquiditätskredite	- 28.000 €

Wesentliche Veränderungen im Finanzhaushalt

Einzahlungen (über 15.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
211.01	IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	+ 25.000 €
424.01	Bau eines Kunstrasenplatzes	- 430.000 €
541.01	Heinzestraße, Beiträge	- 215.000 €
541.01	In der Godenau; Beiträge	- 66.000 €
571.01	Regionales Versorgungszentrum Leinebergland	+ 50.000 €
575.01	„Wanderbares Leinebergland“	+ 591.300 €

Auszahlungen (über 10.000 €)

Produkt	Bezeichnung	Veränderung
126.01	Erneuerung Digitalfunkausstattung	- 15.000 €
126.01	Neubau Feuerwehrhaus Eimsen	- 100.000 €
111.10	Brandmeldeanlage Holzer Str. 33	- 55.000 €
111.51	Neubau von Zaunanlagen	- 20.000 €
211.01	IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	+ 25.000 €
424.01	Bau eines Kunstrasenplatzes	- 666.100 €
424.01	Flutlichtanlage Hartplatz	+ 19.000 €
424.02	Bau eines Allwetterbades (jetzt 7 Berge Bad)	+ 217.000 €
424.02	Optimierungsmaßn. techn. Betriebsführung 7BB	- 15.000 €
511.01	Planung Neubaugebiete	- 50.000 €
538.10	Kläranlage - Bauphase II	+ 290.000 €
538.10	Kläranlage - Bauphase III -	+ 280.000 €
552.01	Reparatur der Hochwasserschäden "Holzer Straße"	+ 636.000 €
538.11	Ertüchtigung Teilabschnitt "Kirchtor" (Kanal)	+ 20.000 €
538.11	Ausbau Teilstück Holzer Straße (Kanal)	+ 585.000 €
571.01	Regionales Versorgungszentrum Leinebergland	+ 50.000 €
575.01	„Wanderbares Leinebergland“	+ 555.000 €

Erläuterungen zu den einzelnen Produkten des Ergebnishaushaltes

Produkt 111.04 (Personalangelegenheiten)

Durch die Folgen der Corona-Pandemie konnten nicht alle angemeldeten Aus- und Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt werden. Der Haushaltsansatz kann deshalb um 18.000 € verringert werden.

Produkt 111.08 (Allgemeine Rechtsangelegenheiten)

Für Gerichts- und Prozesskosten (7 Berge Bad) müssen 50.000 € im Haushalt zur Verfügung gestellt werden, um im Fall einer Entscheidung auch zahlungsfähig zu sein. Außerdem wird für eine anwaltliche Vertretung in einem weiteren Verfahren ein Betrag in Höhe von 20.000 € benötigt.

Sollte der Prozess (7 Berge Bad) verloren gehen, würden Verzugszinsen in Höhe von 35.700 € fällig. Auch dieser Betrag muss für den Fall einer gerichtlichen Niederlage zur Verfügung stehen. Eine endgültige Entscheidung steht jedoch noch aus.

Produkt 111.10 (Innere Dienste)

Für coronabedingte Aufwendungen (Desinfektionsmittel, Plexiglasscheiben, Masken, etc.) ist ein neues Sachkonto zu erstellen, wo alle hierfür notwendigen Maßnahmen zentral gebucht werden können. Der nachträgliche Haushaltsansatz hierfür beträgt 70.000 €.

Produkt 361.01 (Förderung von Kindern in Tagespflege)

Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Elternentgelten für die Tagespflege zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 45.000 € verringert werden.

Produkt 365.01 (Tageseinrichtungen für Kinder)

Die Beteiligung der Stadt Alfeld (Leine) an zwingend notwendig gewordenen Bauunterhaltungskosten in den Jahren 2017 und 2018 in der Kindertagesstätte St. Nicolai beträgt 213.000 € und muss entsprechend im Nachtragsplan Berücksichtigung finden. Die Kosten wurden erst im Jahr 2020 gegenüber der Stadtverwaltung geltend gemacht.

Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Elternentgelten für die Kindertagesstätten zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 25.000 € verringert werden.

Produkt 424.01 (Sportstätten)

Für die Renovation nach der Erneuerung der Flutlichtanlage auf dem Hartplatz muss der Haushaltsansatz um 22.600 € auf insgesamt 25.600 € angehoben werden.

Produkt 424.02 (7 Berge Bad)

Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Eintrittsentgelten zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 157.000 € verringert werden.

Produkt 511.03 (Teilnahme an Förderprogrammen)

Die Mittel für eine neue Radwegekonzeption werden in diesem Haushaltsjahr nicht mehr benötigt. Der Ansatz kann deshalb um 19.700 € auf null herabgesetzt werden.

Produkt 547.01 (ÖPNV)

Aufgrund der Abrechnung mit der RVHI müssen für das Jahr 2019 noch weitere 40.000 € gezahlt werden. Der Haushaltsansatz steigt entsprechend auf insgesamt 110.000 €.

Produkt 611.01 (Steuern und Abgaben)

Coronabedingt sinken die Erträge aus der Gewerbesteuer in diesem Jahr voraussichtlich um insgesamt 1.500.000 €.

Ebenfalls sinken die Erträge aus der Vergnügungssteuer 2020 um voraussichtlich 150.000 €.

Produkt 611.02 (Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen)

Die Schlüsselzuweisungen steigen nach dem zuletzt vorliegenden Bescheid des Landes um 102.000 € auf insgesamt 5.702.000 € an.

Als Ausgleich krisenbedingter Mehraufwendungen zahlt das Land zusätzlich 210.000 €.

Das Land Niedersachsen zahlt zum Ausgleich von Gewerbesteuerausfällen aus der Coronakrise voraussichtlich eine zusätzliche Rate von 300.000 €. Eine genaue Berechnung der Zuweisung steht jedoch noch aus.

Entsprechend der Gewerbesteuerausfälle muss die Stadt Alfeld (Leine) auch weniger Gewerbesteuerumlage an das Land zahlen. Der Ansatz hierfür verringert sich deshalb um 125.000 € auf 525.000 €.

Die Kreisumlage, die die Stadt Alfeld (Leine) an den Landkreis Hildesheim zahlen muss, beträgt nach dem letzten Bescheid 12.044.000 €. Der Haushaltsansatz wird deshalb um 164.000 € angehoben.

Produkt 612.01 (Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft)

Durch zinsgünstige Kreditmarktkonditionen sinken die Zinsaufwendungen für Investitionskredite um 70.000 € auf insgesamt 1.697.000 €. Zinsaufwendungen für die Inanspruchnahme von Liquiditätskrediten entstehen aufgrund des Zinsniveaus in diesem Jahr nicht. Der Ansatz kann um 28.000 € auf null herabgesetzt werden.

Erläuterungen zu den einzelnen Produkten des Finanzhaushaltes

Produkt 111.10 (Innere Dienste)

Nach Auskunft des Fachamtes ist eine Umsetzung zur Installation einer Brandmeldeanlage in der Holzer Straße 33 in 2020 nicht mehr geplant. Ein entsprechender Neuansatz erfolgt im Jahr 2021. Der Ansatz von 55.000 € wird aus der Planung 2020 in voller Höhe herausgenommen.

Produkt 111.51 (Bau- und Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten)

Mittel in Höhe von 20.000 € für die Erneuerung von Zaunanlagen werden in diesem Jahr nicht mehr benötigt. Der Ansatz verringert sich deshalb entsprechend.

Produkt 126.01 (Brandschutz)

Nach Auskunft des Fachamtes werden maximal 70.000 EUR für den Neubau des Feuerwehrhauses in Eimsen in 2020 zur Auszahlung kommen. Der Haushaltsansatz 2020 wird deshalb um 100.000 € herabgesetzt, findet aber im Folgejahr entsprechende Berücksichtigung.

Produkt 211.01 (Betrieb der Grundschulen)

Die Grundschulen erhalten aus dem Sofortausstattungsprogramm des Landes für den digital gestützten Unterricht Mittel in Höhe von 25.000 € zusätzlich. Der jeweilige Einzahlungs- und Auszahlungsansatz wird deshalb entsprechend angepasst.

Produkt 424.01 (Sportstätten)

Durch Kostensteigerungen für die Erneuerung der Flutlichtanlage am Hartplatz muss der Haushaltsansatz um 19.000 € angehoben werden.

Für die Sanierung des Sport- und Freizeitzentrums an der Ziegelmasch (Umbau des vorhandenen Hartplatzes zu einem Platz, auf dem möglichst ganzjähriger Spiel- und Trainingsbetrieb möglich ist, Sanierung des Außenbereichs, Sanierung der Stadion-Rundlaufbahn inkl. der Tribüne) ist ein Förderantrag zu stellen. Ein erster Förderanteil ist in 2020 zu verwenden. Die gesamte Finanzierung ist haushaltstechnisch sicherzustellen. Für die Folgejahre ist daher eine VE veranschlagt worden. Die ursprüngliche Planung des bisherigen Förderszenarios für einen Kunstrasenplatz im Jahr 2020 i.H.v. 430.000 € Einzahlungen und 665.000 € anteiliger Auszahlungen wird deshalb aus dem Haushalt herausgenommen.

Produkt (424.02 7 Berge Bad)

Die Mittel für technische Optimierungsmaßnahmen werden in diesem Jahr nicht mehr in voller Höhe benötigt. Der Haushaltsansatz verringert sich deshalb um 15.000 € auf 46.600 €.

Für den Bau des 7 Berge Bades sind noch insgesamt 217.000 € in den Haushaltsplan aufzunehmen. Es handelt sich hierbei um noch ausstehende Architektenhonorare, deren Zahlungsverpflichtung derzeit gerichtlich überprüft wird.

Produkt (511.01 Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen)

Die Planungskosten für Neubaugebiete in Höhe von 50.000 € sind aus dem investiven Finanzhaushalt in den Ergebnishaushalt verschoben worden.

Produkt 538.10 (Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage)

Die Schlussrechnungen für die Bauphase II übersteigen den bisherigen Haushaltsansatz um insgesamt 290.000 €. Der Ansatz wird entsprechend angepasst.

Für die Bauphase III liegen die Ausschreibungsergebnisse deutlich über den ursprünglichen Kostenansätzen. Auch die Entsorgungskosten für das Altmaterial machen insgesamt eine Ansatzserhöhung um 280.000 € auf nunmehr 1.280.000 € notwendig.

Produkt 538.11 (Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle)

Für die Ertüchtigung des Kanal-Teilabschnittes „Kirchtor“ hat das Ausschreibungsergebnis höhere Kosten als bislang veranschlagt ergeben. Der Haushaltsansatz wird deshalb um 20.000 € angehoben.

Für die Kanalbaumaßnahme eines Teilstückes in der Holzer Straße werden voraussichtlich Gesamtinvestitionen in Höhe von 818.000 € entstehen. Der entsprechende Haushaltsansatz muss aus diesem Grund um 585.000 € angehoben werden. Darüber hinaus wird ein Teil der Mehrkosten im Budget 61 Kanalbau sowie übergreifend auch aus dem Budget 49 Straßenbau durch zeitliches Verschieben von Vorhaben bzw. durch Einsparungen gedeckt.

Produkt 541.01 (Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.)

Eine Abrechnung der Beiträge des ersten Bauabschnitts „Heinzestraße“ wird in 2020 nicht mehr erfolgen. Daher muss der Haushaltsansatz von 215.000 € aus dem Haushaltsplan 2020 herausgenommen werden.

Die geplanten Erschließungsbeiträge von 66.000 € für die Baumaßnahme „In der Godenau“ werden ebenfalls nicht mehr im Haushalt 2020 abgerechnet. Der Ansatz wird in das nächste Haushaltsjahr verschoben.

Produkt 552.01 (Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen)

Die Gesamtkosten für den Neubau des Warnedurchlasses, der im Jahr 2017 durch das Hochwasser stark beschädigt wurde, steigen auf voraussichtlich 2.036.000 € an. Der entsprechende Haushaltsansatz ist deshalb um 636.000 € anzuheben. Darüber hinaus werden die zusätzlichen Kosten intern im Budget 61 gedeckt.

Produkt 571.01 (Wirtschaftsförderung)

Für das Modellprojekt „Regionales Versorgungszentrum Leinebergland“ werden Fördermittel bereitgestellt. Für erste investive Auszahlungen und Einzahlungen im laufenden Jahr werden deshalb jeweils 50.000 € neu in Ansatz gebracht.

Produkt 575.01 (Tourismusförderung)

Für die Umsetzung des Förderantrages „Wanderbares Leinebergland“ sind bereits umfangreiche Fördermittel beantragt worden. Für Zuschüsse Dritter werden im Haushaltsjahr 2020 insgesamt 591.300 € veranschlagt. Die planmäßigen Auszahlungen, die im Jahr 2020 in Summe 600.000 € betragen, müssen mit 555.000 € berücksichtigt werden. Die restliche Deckung erfolgt aus Minderauszahlungen bei anderen Investitionen.

Unter der Berücksichtigung der ordentlichen Kredittilgung im Haushaltsjahr 2020 liegt die Stadt Alfeld (Leine) im Bereich des allgemeinen Haushalts mit 13.500 € weiterhin unterhalb der kommunalaufsichtlichen Auflage „Nettoneuverschuldung ≤ 0 €“.

Die Höchst- bzw. Endsummen der §§ 1 bis 3 der Haushaltssatzung 2020 verändern sich durch die beschriebenen neuen Haushaltsansätze entsprechend.

gez. Laugwitz
(Stadtkämmerer)

Gesamtergebnishaushalt							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	Ergebnis 2018	Ansatz 2019	Ansatz 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
I	Ordentliche Erträge						
1.	Steuern und ähnliche Abgaben	19.556.172,24	22.406.000	20.963.000	23.420.500	24.228.500	25.031.300
301100	Grundsteuer A	95.892,25	101.000	103.000	104.000	105.000	106.000
301200	Grundsteuer B	4.120.516,62	4.180.000	4.200.000	4.242.000	4.284.400	4.327.200
301300	Gewerbesteuer	5.365.966,00	7.000.000	6.000.000	7.800.000	8.034.000	8.234.800
302100	Gemeindeanteil Lohn- u. Einkommensst.	7.837.393,00	8.600.000	8.450.000	8.872.500	9.360.400	9.875.200
302200	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer	1.685.529,00	2.020.000	1.850.000	1.887.000	1.924.700	1.963.100
303100	Vergnügungssteuer	345.935,85	400.000	250.000	400.000	400.000	400.000
303200	Hundsteuer	104.939,52	105.000	110.000	115.000	120.000	125.000
2.	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	8.476.815,66	9.626.000	10.624.300	9.879.800	9.977.000	10.123.700
3.	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	1.208.491,01	1.098.249	1.198.446	1.159.345	1.104.948	1.049.447
4.	+ sonstige Transfererträge						
5.	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	3.921.104,05	4.112.200	4.281.000	4.281.000	4.281.000	4.281.000
6.	+ privatrechtliche Entgelte	1.087.505,75	905.800	874.300	1.101.300	1.101.300	1.101.300
7.	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	397.794,33	299.900	335.500	336.100	333.100	321.100
8.	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	288.042,40	277.700	298.400	292.300	286.000	279.400
9.	+ aktivierungsfähige Eigenleistungen						
10.	+/- Bestandsveränderungen						
11.	+ sonstige ordentliche Erträge	601.705,23	610.500	600.500	600.000	600.000	645.000
12.	= Summe ordentliche Erträge	35.537.630,67	39.336.349	39.175.446	41.070.345	41.911.848	42.832.247
II	Ordentliche Aufwendungen						
13.	- Personalaufwendungen	12.265.910,37	12.962.800	14.139.000	14.264.500	14.191.700	14.456.100
405100	Zuführung Pensionsrückstellungen	361.932,00	185.200	480.800	348.900	21.600	
406100	Zuführung Beihilferückstellungen	53.565,94	59.500	107.300	75.300	38.900	29.100
14.	- Versorgungsaufwendungen						
15.	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	5.808.005,43	6.033.400	6.137.800	5.882.100	5.953.900	6.028.100
16.	- Abschreibungen	2.343.109,50	3.113.623	3.238.730	3.129.279	3.089.967	2.896.952
17.	- Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.767.320,27	1.835.300	1.722.900	1.835.900	1.784.900	1.732.900
18.	- Transferaufwendungen	14.026.846,41	15.161.500	15.073.500	15.192.400	15.202.900	15.409.400
19.	- sonstige ordentliche Aufwendungen	898.441,64	1.164.000	1.399.200	1.191.300	1.122.400	1.122.400
20.	= Summe ordentliche Aufwendungen	37.109.633,62	40.270.623	41.711.130	41.495.479	41.345.767	41.645.852
21.	= Ordentliches Ergebnis	-1.572.002,95	-934.274	-2.535.684	-425.134	566.081	1.186.395
22.	+ Außerordentliche Erträge	44.900,59	50.000	60.000	60.000	50.000	50.000
23.	- Außerordentliche Aufwendungen	8.803,57		70.000			
24.	= Außerordentliches Ergebnis	36.097,02	50.000	-10.000	60.000	50.000	50.000
25.	= Jahresergebnis	-1.535.905,93	-884.274	-2.545.684	-365.134	616.081	1.236.395

Gesamtfinanzhaushalt							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	Ergebnis 2018	Ansatz 2019	Ansatz 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
	Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit						
1.	Steuern und ähnliche Abgaben	19.496.110,87	22.406.000	20.963.000	23.420.500	24.228.500	25.031.300
2.	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	8.380.555,90	9.555.200	10.553.700	9.810.900	9.977.000	10.123.700
3.	Sonstige Transfereinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
4.	Öffentlich-rechtliche Entgelte	3.749.930,77	4.112.200	4.281.000	4.281.000	4.281.000	4.281.000
5.	Privatrechtliche Entgelte	1.096.667,60	905.800	874.300	1.101.300	1.101.300	1.101.300
6.	Kostenerstattungen und Kostenumlagen	452.062,94	370.700	406.100	405.000	333.100	321.100
7.	Zinsen und ähnliche Einzahlungen	256.983,59	272.200	293.300	287.200	280.900	274.300
8.	Einzahlungen aus der Veräußerung geringwertiger Vermögensgegenstände	0,00	0	0	0	0	0
9.	sonstige haushaltswirksame Einzahlungen	793.153,03	764.200	749.500	746.300	738.700	740.000
10.	= Summe der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	34.225.464,70	38.386.300	38.120.900	40.052.200	40.940.500	41.872.700
	Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit						
11.	Personalauszahlungen	11.870.117,89	12.718.100	13.550.900	13.840.300	14.131.200	14.427.000
12.	Versorgungsauszahlungen	26.762,27	28.300	29.700	0	0	0
13.	Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen u. geringwertiger Vermögensgegenst.	5.940.256,12	6.033.400	6.207.800	5.882.100	5.953.900	6.028.100
14.	Zinsen und ähnliche Auszahlungen	1.778.366,57	1.835.300	1.722.900	1.835.900	1.784.900	1.732.900
15.	Transferauszahlungen	14.112.110,74	15.161.500	15.073.500	15.192.400	15.202.900	15.409.400
16.	Sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	1.108.252,98	1.262.200	1.493.100	1.282.500	1.206.000	1.207.300
17.	= Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	34.835.866,57	37.038.800	38.077.900	38.033.200	38.278.900	38.804.700
18.	Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit	-610.401,87	1.347.500	43.000	2.019.000	2.661.600	3.068.000
	Einzahlungen für Investitionstätigkeit						
19.	Zuwendungen für Investitionstätigkeit	479.405,79	1.611.200	3.283.800	2.146.100	1.992.300	2.652.100
20.	Beiträge und ähnliche Entgelte für Investitionstätigkeiten	22.493,12	3.000	0	0	250.000	0
21.	Veräußerung von Sachvermögen	41.149,04	1.060.000	160.000	310.000	1.000.000	500.000
22.	Veräußerung von Finanzvermögensanlagen	0,00	0	0	0	0	0
23.	Sonstige Investitionstätigkeit	142.635,81	148.300	154.100	160.200	166.600	173.000
24.	= Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	685.683,76	2.822.500	3.597.900	2.616.300	3.408.900	3.325.100
	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
25.	Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	976.049,55	75.000	50.000	100.000	100.000	100.000
26.	Baumaßnahmen	3.323.840,78	4.358.400	8.266.200	5.970.800	6.741.600	6.982.900
27.	Erwerb von beweglichem Sachvermögen	286.197,25	1.063.800	1.319.300	715.000	418.000	578.000
28.	Erwerb von Finanzvermögensanlagen	0,00	0	0	0	0	0
29.	Aktivierbare Zuwendungen	0,00	0	0	890.000	0	0
30.	Sonstige Investitionstätigkeit	337.230,64	0	89.000	74.000	80.000	40.000
31.	= Summe der Auszahlungen für Investitionstätigkeit	4.923.318,22	5.497.200	9.724.500	7.749.800	7.339.600	7.700.900
32.	Saldo aus Investitionstätigkeit	-4.237.634,46	-2.674.700	-6.126.600	-5.133.500	-3.930.700	-4.375.800
33.	Finanzmittel-Überschuss/-Fehlbetrag	-4.848.036,33	-1.327.200	-6.083.600	-3.114.500	-1.269.100	-1.307.800

Gesamtfinanzhaushalt							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	Ergebnis 2018	Ansatz 2019	Ansatz 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
	Einzahlungen und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit						
34.	Aufnahme von Krediten und Darlehen für Investitionen	5.000.000,00	2.774.700	6.126.600	5.133.500	3.930.700	4.375.800
35.	Tilgung von Krediten und Darlehen für Investitionen	2.329.914,64	2.369.500	2.498.600	2.542.100	2.701.700	2.825.100
36.	Saldo aus Finanzierungstätigkeit	2.670.085,36	405.200	3.628.000	2.591.400	1.229.000	1.550.700
37.	Finanzmittelbestand	-2.177.950,97	-922.000	-2.455.600	-523.100	-40.100	242.900

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Gesamtergebnishaushalt							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz 2020	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
I	Ordentliche Erträge						
1.	Steuern und ähnliche Abgaben	22.613.000	-1.650.000	20.963.000	23.420.500	24.228.500	25.031.300
301100	Grundsteuer A	103.000		103.000	104.000	105.000	106.000
301200	Grundsteuer B	4.200.000		4.200.000	4.242.000	4.284.400	4.327.200
301300	Gewerbesteuer	7.500.000	-1.500.000	6.000.000	7.800.000	8.034.000	8.234.800
302100	Gemeindeanteil Lohn-u. Einkommensst.	8.450.000		8.450.000	8.872.500	9.360.400	9.875.200
302200	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer	1.850.000		1.850.000	1.887.000	1.924.700	1.963.100
303100	Vergnügungssteuer	400.000	-150.000	250.000	400.000	400.000	400.000
303200	Hundesteuer	110.000		110.000	115.000	120.000	125.000
2.	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	10.012.300	612.000	10.624.300	9.879.800	9.977.000	10.123.700
3.	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	1.198.446		1.198.446	1.159.345	1.104.948	1.049.447
4.	+ sonstige Transfererträge						
5.	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	4.281.000		4.281.000	4.281.000	4.281.000	4.281.000
6.	+ privatrechtliche Entgelte	1.101.300	-227.000	874.300	1.101.300	1.101.300	1.101.300
7.	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	321.100	14.400	335.500	336.100	333.100	321.100
8.	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	298.400		298.400	292.300	286.000	279.400
9.	+ aktivierungsfähige Eigenleistungen						
10.	+/- Bestandsveränderungen						
11.	+ sonstige ordentliche Erträge	600.500		600.500	600.000	600.000	645.000
12.	= Summe ordentliche Erträge	40.426.046	-1.250.600	39.175.446	41.070.345	41.911.848	42.832.247
II	Ordentliche Aufwendungen						
13.	- Personalaufwendungen	14.139.000		14.139.000	14.264.500	14.191.700	14.456.100
14.	- Versorgungsaufwendungen						
15.	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	6.081.400	56.400	6.137.800	5.882.100	5.953.900	6.028.100
16.	- Abschreibungen	3.238.730		3.238.730	3.129.279	3.089.967	2.896.952
17.	- Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.820.900	-98.000	1.722.900	1.835.900	1.784.900	1.732.900
18.	- Transferaufwendungen	14.776.100	297.400	15.073.500	15.192.400	15.202.900	15.409.400
19.	- sonstige ordentliche Aufwendungen	1.288.500	110.700	1.399.200	1.191.300	1.122.400	1.122.400
20.	= Summe ordentliche Aufwendungen	41.344.630	366.500	41.711.130	41.495.479	41.345.767	41.645.852
21.	= Ordentliches Ergebnis	-918.584	-1.617.100	-2.535.684	-425.134	566.081	1.186.395
22.	+ Außerordentliche Erträge	60.000		60.000	60.000	50.000	50.000
23.	- Außerordentliche Aufwendungen		70.000	70.000			
24.	= Außerordentliches Ergebnis	60.000	-70.000	-10.000	60.000	50.000	50.000
25.	= Jahresergebnis	-858.584	-1.687.100	-2.545.684	-365.134	616.081	1.236.395

Gesamtfinanzhaushalt - Veränderung							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz 2020	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
	Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit						
1.	Steuern und ähnliche Abgaben	22.613.000	-1.650.000	20.963.000	23.420.500	24.228.500	25.031.300
2.	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	9.941.700	612.000	10.553.700	9.810.900	9.977.000	10.123.700
3.	Sonstige Transfereinzahlungen						
4.	Öffentlich-rechtliche Entgelte	4.281.000		4.281.000	4.281.000	4.281.000	4.281.000
5.	Privatrechtliche Entgelte	1.101.300	-227.000	874.300	1.101.300	1.101.300	1.101.300
6.	Kostenerstattungen und Kostenumlagen	391.700	14.400	406.100	405.000	333.100	321.100
7.	Zinsen und ähnliche Einzahlungen	293.300		293.300	287.200	280.900	274.300
8.	Einzahlungen aus der Veräußerung geringwertiger Vermögensgegenstände						
9.	sonstige haushaltswirksame Einzahlungen	749.500		749.500	746.300	738.700	740.000
10.	= Summe der Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	39.371.500	-1.250.600	38.120.900	40.052.200	40.940.500	41.872.700
	Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit						
11.	Personalauszahlungen	13.550.900		13.550.900	13.840.300	14.131.200	14.427.000
12.	Versorgungsauszahlungen	29.700		29.700			
13.	Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen u. geringwertiger Vermögensgegenst.	6.081.400	126.400	6.207.800	5.882.100	5.953.900	6.028.100
14.	Zinsen und ähnliche Auszahlungen	1.820.900	-98.000	1.722.900	1.835.900	1.784.900	1.732.900
15.	Transferauszahlungen	14.776.100	297.400	15.073.500	15.192.400	15.202.900	15.409.400
16.	Sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	1.382.400	110.700	1.493.100	1.282.500	1.206.000	1.207.300
17.	= Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	37.641.400	436.500	38.077.900	38.033.200	38.278.900	38.804.700
18.	Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit	1.730.100	-1.687.100	43.000	2.019.000	2.661.600	3.068.000
	Einzahlungen für Investitionstätigkeit						
19.	Zuwendungen für Investitionstätigkeit	3.035.500	248.300	3.283.800	2.146.100	1.992.300	2.652.100
20.	Beiträge und ähnliche Entgelte für Investitionstätigkeiten	281.000	-281.000			250.000	
21.	Veräußerung von Sachvermögen	160.000		160.000	310.000	1.000.000	500.000
22.	Veräußerung von Finanzvermögensanlagen						
23.	Sonstige Investitionstätigkeit	154.100		154.100	160.200	166.600	173.000
24.	= Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	3.630.600	-32.700	3.597.900	2.616.300	3.408.900	3.325.100
	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
25.	Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	50.000		50.000	100.000	100.000	100.000
26.	Baumaßnahmen	6.519.900	1.746.300	8.266.200	5.970.800	6.741.600	6.982.900
27.	Erwerb von beweglichem Sachvermögen	1.370.300	-51.000	1.319.300	715.000	418.000	578.000
28.	Erwerb von Finanzvermögensanlagen						
29.	Aktivierbare Zuwendungen				890.000		
30.	Sonstige Investitionstätigkeit	14.000	75.000	89.000	74.000	80.000	40.000
31.	= Summe der Auszahlungen für Investitionstätigkeit	7.954.200	1.770.300	9.724.500	7.749.800	7.339.600	7.700.900
32.	Saldo aus Investitionstätigkeit	-4.323.600	-1.803.000	-6.126.600	-5.133.500	-3.930.700	-4.375.800
33.	Finanzmittel-Überschuss/ -Fehlbetrag	-2.593.500	-3.490.100	-6.083.600	-3.114.500	-1.269.100	-1.307.800

Gesamtfinanzhaushalt - Veränderung							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz 2020	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
	Einzahlungen und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit						
34.	Aufnahme von Krediten und Darlehen für Investitionen	4.323.600	1.803.000	6.126.600	5.133.500	3.930.700	4.375.800
35.	Tilgung von Krediten und Darlehen für Investitionen	2.498.600		2.498.600	2.542.100	2.701.700	2.825.100
36.	Saldo aus Finanzierungstätigkeit	1.825.000	1.803.000	3.628.000	2.591.400	1.229.000	1.550.700
37.	Finanzmittelbestand	-768.500	-1.687.100	-2.455.600	-523.100	-40.100	242.900

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Investitionsübersicht 2020 - Veränderungen

Investitionen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
1 THH Zentrale Verwaltung							
I111102001 Brandmeldeanlage Verwaltungsgebäude Holzer Str. 33	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
05.03 - Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
Erläuterungen: 1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant. Die Mittel werden im Folgejahr neu veranschlagt.							
I111510001 Neubau von Zaunanlagen	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
05.02 - Baumaßnahmen	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
Erläuterungen: 1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant. Die Mittel werden im Folgejahr neu veranschlagt.							
I126011805 Neubau Feuerwehrhaus Eimsen	-150.000	100.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
05.02 - Baumaßnahmen	-150.000	100.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
Erläuterungen: Gem. Brandschutzbedarfsplan erforderlicher Neubau für mind. zwei Stellplätze an einem neuen Standort. Neubau geplant als Anbau an das bestehende Dorfgemeinschaftshaus Heimbergstraße/Gehrenkamp. 1.NT: die Mittel werden aufgrund der zeitlichen Umsetzung in 2020 nicht mehr in der Höhe benötigt. Sie werden im Folgejahr neu veranschlagt.							
I126012006 Erneuerung Digitalfunkausstattung	-15.000	15.000	0	0	0	0	0
05.03 - Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-15.000	15.000	0	0	0	0	0
Erläuterungen: Ersatzbeschaffung Bedienhandapparate HBC aufgrund einer bevorstehenden Firmware-Umstellung. 1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant.							
Summe Auszahlungen	-240.000	190.000	-50.000	-800.000	-520.000	-320.000	-20.000
Summe Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	-240.000	190.000	-50.000	-800.000	-520.000	-320.000	-20.000
2 THH Schule und Kultur							
I211012001 IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	-14.000	0	-14.000	-194.000	-74.000	-80.000	168.000
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	25.000	25.000	0	0	0	208.000
05.06 - sonstige Investitionstätigkeit	-14.000	-25.000	-39.000	-194.000	-74.000	-80.000	-40.000
Erläuterungen: 1.NT: im Rahmen des Sofortausstattungsprogramms für digital gestützten Unterricht (DigitalPakt) sollen bedarfsabhängig u.a. mobile Endgeräte (Tablets) für die Grundschüler der drei Grundschulen beschafft werden. Die Kosten werden zu 100% vom Bund übernommen.							
Summe Auszahlungen	-14.000	-25.000	-39.000	-194.000	-74.000	-80.000	-40.000
Summe Einzahlungen	0	25.000	25.000	0	0	0	208.000
Summe	-14.000	0	-14.000	-194.000	-74.000	-80.000	168.000
4 THH Sport							
I424011901 Flutlichtanlage Hartplatz	0	-19.000	-19.000	0	0	0	0
05.03 - Erwerb von beweglichem Sachvermögen	0	-19.000	-19.000	0	0	0	0

Investitionsübersicht 2020 - Veränderungen

Investitionen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
Erläuterungen: 1.NT: durch erhöhten Aufwand insbesondere bei den Fundamentarbeiten kommt es zu den zusätzlich veranschlagten Kostensteigerungen.							
I424012001 Bau eines Kunstrasenplatzes	-236.300	235.000	-1.300	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	430.000	-430.000	0	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-666.300	665.000	-1.300	0	0	0	0
Erläuterungen: Neubau eines Kunstrasenplatzes am Standort des Hartplatzes an der Ziegelmasch. Fördererwartung: - Landesprogramm "Zukunftsräume" 300.000 EUR - Sportförderung LK Hildesheim 80.000 EUR - Beteiligung Sportvereine 50.000 EUR 1.NT: das geplante Förderszenario kommt nicht zum Tragen und die Ansätze werden bis auf einen geringen Rest für bereits beauftragte Dienstleistungen auf Null gesetzt.							
I424012002 Förderprojekt Sport- und Freizeitzentrum	0	-1.300	-1.300	-919.800	-25.300	-26.600	-39.900
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	12.000	12.000	0	228.000	240.000	360.000
05.02 - Baumaßnahmen	0	-13.300	-13.300	-919.800	-253.300	-266.600	-399.900
Erläuterungen: 1.NT: geplant ist der Umbau des vorhandenen Hartplatzes an der Ziegelmasch zu einem Platz, auf dem möglichst ganzjähriger Spiel- und Trainingsbetrieb möglich ist. Des Weiteren ist die Sanierung des angrenzenden Außenbereichs sowie der Stadion-Rundlaufbahn inkl. der Tribüne Bestandteil des Projekts. Eine Förderung des Projekts wird aus dem "Bundesprogramm kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur" mit einer maximalen Fördersumme i.H.v. 1,2 Mio EUR beantragt.							
I424020002 Optimierungsmaßnahmen techn. Betriebsführung 7BB	-61.600	15.000	-46.600	0	-40.000	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-61.600	15.000	-46.600	0	-40.000	0	0
Erläuterungen: Durchführung von Maßnahmen durch den technischen Betriebsführer nach Priorität. 1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant. Die Mittel werden im Folgejahr neu veranschlagt. (Ansatz exkl. USt)							
INV10-0019 Bau eines Allwetterbades (jetzt 7 Berge Bad)	0	-217.000	-217.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	0	-217.000	-217.000	0	0	0	0
Erläuterungen: 1.NT: für den Bau des 7BB sind noch insgesamt 217.000 EUR zu veranschlagen. Es handelt sich hierbei um noch ausstehende Architektenhonorare. Die Zahlungsverpflichtung der Stadt wird derzeit gerichtlich überprüft.							
Summe Auszahlungen	-727.900	430.700	-297.200	-919.800	-293.300	-266.600	-399.900
Summe Einzahlungen	430.000	-418.000	12.000	0	228.000	240.000	360.000
Summe	-297.900	12.700	-285.200	-919.800	-65.300	-26.600	-39.900
5 THH Gestaltung der Umwelt							
I511012001 Planung Neubaugebiete	-50.000	50.000	0	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-50.000	50.000	0	0	0	0	0

Investitionsübersicht 2020 - Veränderungen

Investitionen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
<p>Erläuterungen:</p> <p>1.NT: Die Planungskosten werden im Ergebnishaushalt gebucht und an dieser Stelle auf Null gesetzt.</p>							
I538011403 Studie 2020 - Bauphase II - Neubau Biologie	0	-290.000	-290.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	0	-290.000	-290.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>1.NT: aufgrund der vorliegenden Schlussrechnungen ist der Ansatz zu erhöhen.</p>							
I538101701 Studie 2020 - Bauphase III -	-1.000.000	-280.000	-1.280.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-1.000.000	-280.000	-1.280.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>Ertüchtigung Zulaufbauwerke Schnecken</p> <p>1.NT: aufgrund der Ausschreibungsergebnisse (Bautechnik) werden sich die Kosten der Maßnahme im Rahmen des veranschlagten Betrages erhöhen.</p> <p>Des Weiteren wurden im Zulaufgebäude hohe Belastungen an PAK und Asbestfasern festgestellt. Die Entsorgung führt zu einer nicht eingeplanten Erhöhung der Baukosten.</p>							
I538112002 Ertüchtigung Teilabschnitt "Kirchtor" (Kanal)	-11.000	-20.000	-31.000	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	44.000	0	44.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-55.000	-20.000	-75.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>Ertüchtigung der RW- und SW-Kanalisation in einem Teilabschnitt der Straße Kirchtor im OT Langenholzen aufgrund der Hochwasserschäden 2017.</p> <p>Es sind Zuwendungen des Landes in Höhe von 80% zugesagt.</p> <p>1.NT: Das Ausschreibungsergebnis der Bauarbeiten lag höher als die für die Umsetzung geschätzten Kosten.</p> <p>Ein Anteil dieser Kosten wird intern über das Budget 61 gedeckt.</p>							
I538112003 Ausbau Teilstück Holzer Straße (Kanal)	-40.000	-585.000	-625.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-40.000	-585.000	-625.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>Neubau der RW-Kanalisation und Ertüchtigung der SW-Kanalisation im Teilbereich der Holzer Straße zwischen Ständehausstraße und Wallanlagen/Warnedurchlass.</p> <p>1.NT: Die Maßnahme RW-Kanal musste zeitlich deutlich vorgezogen werden; durch den zeitlichen Aspekt (Jahreszeit, Auftragslage Baufirmen) und Umplanungen entstanden erhebliche Kostensteigerungen. Die Gesamtkosten betragen laut Schätzung nun 818.000 EUR.</p> <p>Ein Teil der Mehrkosten wird im Budget 61 Kanalbau sowie übergreifend auch aus dem Budget 49 Straßenbau durch zeitliches Verschieben von Vorhaben bzw. durch Einsparungen gedeckt.</p>							
I541011702 Ausbau Heinzestraße Teil 1	165.000	-215.000	-50.000	0	0	0	0
04.02 + Beiträge u. ä. Entgelte f. Investitionstätigkeit	215.000	-215.000	0	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-50.000	0	-50.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>grundhafter Ausbau im Zuge der MW-Trennung</p> <p>2020: Restarbeiten Straßenbau sowie Erhebung der Straßenausbaubeiträge für den Bauabschnitt.</p> <p>1.NT: Die Beiträge werden in 2020 nicht abgerechnet und in 2021 neu veranschlagt.</p>							

Investitionsübersicht 2020 - Veränderungen

Investitionen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I541011807 Straßenausbau "In der Godenau" (Parallelweg)	66.000	-66.000	0	0	0	0	0
04.02 + Beiträge u. ä. Entgelte f. Investitionstätigkeit	66.000	-66.000	0	0	0	0	0
Erläuterungen: Beseitigung der vom Hochwasser im Juli/August 2017 verursachten Schäden. Die Maßnahme wird 2019 abgeschlossen. Für 2020 wird die beitragsmäßige Abrechnung erwartet.							
1.NT: Die Beiträge werden in 2020 nicht abgerechnet und in 2021 neu veranschlagt.							
I552011901 Reparatur der Hochwasserschäden "Holzer Straße"	-60.000	-636.000	-696.000	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	1.040.000	0	1.040.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-1.100.000	-636.000	-1.736.000	0	0	0	0
Erläuterungen: Beim Hochwasser im Juli 2017 wurde der Durchlass unter der Holzer Straße beschädigt. Seit dem ist die Holzer Straße in dem Bereich für den fahrenden Verkehr gesperrt. Die Straße soll wieder repariert werden. Zuwendung durch die NBank ist für 2020 zugesagt.							
1.NT: aufgrund der zu Beginn der Maßnahme geltenden zeitlichen Förderbedingungen der NBank musste die Maßnahme unter hohem zeitlichem Druck umgesetzt werden. Durch diesen zeitlichen Aspekt sowie der sich im Bauverlauf ergebenden Bedingungen (u.a. Wasserhaltung, provisorischer Hochwasserschutz, Naturschutz, archäologische Baubegleitung) kam es in Kostenschätzung und Auftragsvergabe zu deutlichen Kostensteigerungen (Kostenschätzung = 2,04 Mio EUR; die Differenz zum Ansatz wird intern im Budget 61 gedeckt.)							
I571012001 Modellprojekt Regionales Versorgungszentrum	0	0	0	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	50.000	50.000	0	0	0	0
05.06 - sonstige Investitionstätigkeit	0	-50.000	-50.000	0	0	0	0
Erläuterungen: 1.NT: geplant ist die Einrichtung eines Regionalen Medizinischen Versorgungszentrums mit Standort Alfeld im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit im Regionsverein Leinebergland e.V. Um entsprechende Fördermittel des Landes beantragen zu können fungiert die Stadt Alfeld als Projektträger.							
I575012001 Umsetzung Förderantrag "Wanderbares Leinebergland"	0	36.300	36.300	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	591.300	591.300	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	0	-555.000	-555.000	0	0	0	0
Erläuterungen: 1.NT: Die Mitgliedskommunen des Regionsvereins Leinebergland e.V. haben das Ziel, die Region Leinebergland als "Qualitätsregion Wanderbares Deutschland" zertifizieren zu lassen. Diese Zertifizierung durch den Deutschen Wanderverband beinhaltet diverse Qualitätsstandards, die entsprechende Ansprüche an die touristischen Akteure (u.a. Beherbergungsgewerbe), an die Vermarktungs- und Informationsinfrastruktur (Webseiten, Infomaterial, Tourismusinformaton, etc) und an die Ausstattung mit Wanderwegen und deren Infrastruktur stellt. Die Stadt Alfeld fungiert als Projektträger für einen entsprechenden Antrag für Zuwendungen aus dem Förderprogramm "Touristische Infrastruktur". Neben den öffentlichen Fördermitteln sieht die Projektfinanzierung einen Anteil des Regionsvereins sowie Eigenmittel der Stadt vor. Im vorliegenden Nachtrag ergibt sich darstellungstechnisch ein Einzahlungsüberschuss. Das Gesamtauszahlungsvolumen beträgt für 2020 600.000 EUR. 45.000 EUR werden davon außerplanmäßig über nicht benötigte Haushaltsreste finanziert.							
Summe Auszahlungen	-2.295.000	-2.366.000	-4.661.000	0	0	0	0
Summe Einzahlungen	1.365.000	360.300	1.725.300	0	0	0	0
Summe	-930.000	-2.005.700	-2.935.700	0	0	0	0

Investitionsübersicht 2020 - Veränderungen

Investitionen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
Gesamtsumme Auszahlungen	-3.276.900	-1.770.300	-5.047.200	-1.913.800	-887.300	-666.600	-459.900
Gesamtsumme Einzahlungen	1.795.000	-32.700	1.762.300	0	228.000	240.000	568.000
Gesamtsumme	-1.481.900	-1.803.000	-3.284.900	-1.913.800	-659.300	-426.600	108.100

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Investitionsübersicht 2020 - Veränderungen

Verpflichtungsermächtigungen						
Stadt Alfeld (Leine)						
Nr. Bezeichnung	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023			
V201260101 Neubau Feuerwehrhaus Limmer	-400.000,00					
V201260102 Neubau Feuerwehrhaus Eimsen	-500.000,00	-300.000,00				
V201260106 Mittleres Löschfahrzeug MLF I		-250.000,00				
V201260107 Mittleres Löschfahrzeug MLF II			-250.000,00			
V201260108 Mittleres Löschfahrzeug MLF III			-250.000,00			
V201260110 Inventar Neubau Feuerwehrhaus Limmer	-17.000,00					
V202110101 IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	-74.000,00	-80.000,00	-40.000,00			
V203650101 Investitionszuschuss Neubau Kita Eimser Weg	-890.000,00					
V204240101 Förderprojekt Sport- und Freizeitzentrum	-253.300,00	-266.600,00	-399.900,00			
V205381101 Erschließung Baugebiet Königsruh (Kanal)	-390.000,00					
V205410101 Schlehbergringbrücke BW 32	-100.000,00					
V205410103 Erschließung Baugebiet "Königsruh" (Straße)	-420.000,00					
V205410104 Ausbau Teilstück "Holzer Straße" (Straße)	-240.000,00					
Gesamtsumme	-3.284.300,00	-896.600,00	-939.900,00			

Erläuterungen - Verpflichtungsermächtigungen

Erläuterungen:

Investitionszuschuss Neubau Kita Eimser Weg

1.NT: Der ev.-luth. Kirchenkreis Hildesheimer Land-Alfeld plant, am Standort Eimser eine neue Kindertagesstätte für jeweils zwei Kindergarten- und Krippengruppen zu bauen. Die Kostenschätzung liegt bei rd. 2.256.800 EUR. Abzüglich entsprechender Fördermittel des Landes und des Landkreises verbleibt für die Stadt Alfeld ein zu finanzierender Anteil i.H.v. 890.000 EUR. Um den Träger in die Lage zu versetzen, mit der Maßnahme beginnen zu können, ist die VE in voller Höhe im Haushalt 2020 zu veranschlagen.

Förderprojekt Sport- und Freizeitzentrum

1.NT: gem. der Förderbedingungen ist die Finanzierung des Projekts haushaltstechnisch sicherzustellen. Die Gesamtkosten des Projekts betragen 1.333.000 EUR. Eine weitere VE i.H.v. 399.900 EUR für das Jahr 2024 wird im Haushalt 2021 eingeplant.

Teilergebnishaushalt Zentrale Verwaltung							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	39.800	0	39.800	39.800	39.800	39.800
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	48.366	0	48.366	48.361	48.155	47.557
01.05	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	349.400	0	349.400	349.400	349.400	349.400
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	189.600	0	189.600	189.600	189.600	189.600
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	148.300	0	148.300	163.300	160.300	148.300
01.08	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	35.100	0	35.100	35.100	35.100	35.100
01.11	+ sonstige ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	45.000
01.12	= Ordentliche Erträge	810.566	0	810.566	825.561	822.355	854.757
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	5.325.600	0	5.325.600	5.262.700	5.002.700	5.076.700
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	1.378.300	-7.900	1.370.400	1.246.400	1.248.600	1.252.800
02.04	- Abschreibungen	234.293	0	234.293	204.893	192.087	148.301
02.05	- Zinsen und ähnliche Aufwendungen	900	0	900	900	900	900
02.06	- Transferaufwendungen	35.200	0	35.200	35.200	35.200	35.200
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	660.700	110.700	771.400	638.700	638.700	638.700
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	7.634.993	102.800	7.737.793	7.388.793	7.118.187	7.152.601
03.	= Ordentliches Ergebnis	-6.824.427	-102.800	-6.927.227	-6.563.231	-6.295.832	-6.297.844
04.01	+ Außerordentliche Erträge	60.000	0	60.000	60.000	50.000	50.000
04.02	- Außerordentliche Aufwendungen	0	70.000	70.000	0	0	0
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	60.000	-70.000	-10.000	60.000	50.000	50.000
05.	= Jahresergebnis	-6.764.427	-172.800	-6.937.227	-6.503.231	-6.245.832	-6.247.844
08.01	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	439.500	0	439.500	439.500	439.500	439.500
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	439.500	0	439.500	439.500	439.500	439.500
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-6.324.927	-172.800	-6.497.727	-6.063.731	-5.806.332	-5.808.344

Teilfinanzhaushalt Zentrale Verwaltung							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	39.800		39.800	39.800	39.800	39.800
01.04	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	349.400		349.400	349.400	349.400	349.400
01.05	+ privatrechtliche Entgelte	189.600		189.600	189.600	189.600	189.600
01.06	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	148.300		148.300	163.300	160.300	148.300
01.07	+ Zinsen und ähnliche Einzahlungen	30.000		30.000	30.000	30.000	30.000
01.09	+ sonstige haushaltswirksame Einzahlungen	14.200		14.200	14.300	14.300	14.400
01.10	= Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	771.300		771.300	786.400	783.400	771.500
02.	Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.01	- Personalauszahlungen	-4.737.500		-4.737.500	-4.838.500	-4.942.200	-5.047.600
02.02	- Versorgungsauszahlungen	-29.700		-29.700			
02.03	- Auszahl. f. Sach- und Dienstleist. u. ger.Verm.	-1.378.300	-62.100	-1.440.400	-1.246.400	-1.248.600	-1.252.800
02.04	- Zinsen und ähnliche Auszahlungen	-900		-900	-900	-900	-900
02.05	- Transferzahlungen	-35.200		-35.200	-35.200	-35.200	-35.200
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-669.800	-110.700	-780.500	-647.900	-647.900	-648.000
02.07	= Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-6.851.400	-172.800	-7.024.200	-6.768.900	-6.874.800	-6.984.500
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-6.080.100	-172.800	-6.252.900	-5.982.500	-6.091.400	-6.213.000
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.01	+ Zuwendungen für Investitionstätigkeit	208.000		208.000	112.000		
04.03	+ Veräußerung von Sachvermögen	160.000		160.000	310.000	1.000.000	500.000
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	368.000		368.000	422.000	1.000.000	500.000
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.01	- Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	-50.000		-50.000	-100.000	-100.000	-100.000
05.02	- Baumaßnahmen	-670.000	120.000	-550.000	-920.000	-380.000	-220.000
05.03	- Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-1.005.000	70.000	-935.000	-662.000	-365.000	-545.000
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	-1.725.000	190.000	-1.535.000	-1.682.000	-845.000	-865.000
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	-1.357.000	190.000	-1.167.000	-1.260.000	155.000	-365.000
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	-7.437.100	17.200	-7.419.900	-7.242.500	-5.936.400	-6.578.000
08.03	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit						
09.	= Finanzmittelbestand	-7.437.100	17.200	-7.419.900	-7.242.500	-5.936.400	-6.578.000

Beschreibung Produkt 111.04 Personalangelegenheiten		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	11	Innere Verwaltung
Produktbereich	111	Verwaltungssteuerung und -service
Produkt	111.04	Personalangelegenheiten
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	11 - Personalamt	
Verantw.Personen	Christine Evers	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	Nds. Beamtengesetz, TVöD u.a.	
Kurzbeschreibung	Bearbeitung der Personalangelegenheiten der Mitarbeiter der Stadtverwaltung Berechnung und Zahlbarmachung der Entgelte und der Besoldung einschl. Kindergeld Einbehaltung und Abführung von Lohnsteuer, Sozialversicherung und Zusatzversorgung Personalentwicklungsplanung, Personalbedarfsplanung Aus- und Fortbildung	
Zielgruppe	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	
Leistungen	111.04.00	Personalangelegenheiten
	111.04.01	allg. Personalmanagement
	111.04.02	zentrale Fortbildung
	111.04.03	Ausbildung

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 111.04 Personalangelegenheiten							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	900	0	900	900	900	900
01.08	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	5.100	0	5.100	5.100	5.100	5.100
01.11	+ sonstige ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	45.000
01.12	= Ordentliche Erträge	6.000	0	6.000	6.000	6.000	51.000
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	1.120.700	0	1.120.700	968.000	615.700	595.800
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	93.000	-18.000	75.000	95.100	96.400	97.700
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	15.400	-5.000	10.400	15.400	15.400	15.400
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	1.229.100	-23.000	1.206.100	1.078.500	727.500	708.900
03.	= Ordentliches Ergebnis	-1.223.100	23.000	-1.200.100	-1.072.500	-721.500	-657.900
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-1.223.100	23.000	-1.200.100	-1.072.500	-721.500	-657.900
08.01	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	128.900	0	128.900	128.900	128.900	128.900
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	128.900	0	128.900	128.900	128.900	128.900
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.094.200	23.000	-1.071.200	-943.600	-592.600	-529.000
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 111.04 Personalangelegenheiten							
zu Pos. 02.03 + 02.07							
Aufwendungen für betriebsärztliche Betreuung 14.100 €, Aufwendungen für Fortbildung 40.000 € Aufwendungen für Ausbildung allgemein 27.200 € Umlage an das Nds. Studieninstitut 11.500 €							
1. NT.: Durch die Folgen der Corona-Pandemie konnten nicht alle angemeldeten Aus- und Fortbildungsmaßnahmen durchgeführt werden. Der Haushaltsansatz kann deshalb um 18.000 € verringert werden. Auch der Ansatz für Reisekosten kann aus diesem Grund um 5.000 € reduziert werden.							

Beschreibung Produkt 111.08 Allgemeine Rechtsangelegenheiten			
Stadt Alfeld (Leine)			
Produktgruppe	11	Innere Verwaltung	
Produktbereich	111	Verwaltungssteuerung und -service	
Produkt	111.08	Allgemeine Rechtsangelegenheiten	
Produktinformation			
Verantw.Org.Einheit	Dezernat I		
Verantw.Personen	Dr. Sonja Granzow		
Kategorie	Pflichtaufgabe		
Kurzbeschreibung	Allgemeine Rechtsberatung innerhalb der Verwaltung Führung von Prozessen Ausbildung von Referendaren und Jurastudenten		
Zielgruppe	Politik und Verwaltung		
Leistungen	111.08.00	Allgemeine Rechtsangelegenheiten	
	111.08.01	Dezernatsleitung Dez. I	
	111.08.02	Allgemeine Rechtsangelegenheiten	

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 111.08 Allgemeine Rechtsangelegenheiten							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.12	= Ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	9.700	105.700	115.400	9.700	9.700	9.700
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	9.700	105.700	115.400	9.700	9.700	9.700
03.	= Ordentliches Ergebnis	-9.700	-105.700	-115.400	-9.700	-9.700	-9.700
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-9.700	-105.700	-115.400	-9.700	-9.700	-9.700
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-9.700	-105.700	-115.400	-9.700	-9.700	-9.700
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 111.08 Allgemeine Rechtsangelegenheiten							
zu Pos. 02.07							
Gerichts- und Anwaltskosten, Rechtsangelegenheiten 9.700 €							
<p>1. NT: Für Gerichts- und Prozesskosten (7 Berge Bad) müssen 50.000 € im Haushalt zur Verfügung gestellt werden, um im Fall einer Entscheidung auch zahlungsfähig zu sein. Außerdem wird für eine anwaltliche Vertretung in einem weiteren Verfahren ein Betrag in Höhe von 20.000 € benötigt. Sollte der Prozess (7 Berge Bad) verloren gehen, würden Verzugszinsen in Höhe von 35.700 € fällig. Auch dieser Betrag muss für den Fall einer gerichtlichen Niederlage zur Verfügung stehen. Eine endgültige Entscheidung steht jedoch noch aus.</p>							

Beschreibung Produkt 111.10 Innere Dienste		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	11	Innere Verwaltung
Produktbereich	111	Verwaltungssteuerung und -service
Produkt	111.10	Innere Dienste
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	10 - Hauptamt	
Verantw.Personen	Christine Evers	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	Ratsbeschluss	
Kurzbeschreibung	Beratung und Entscheidungsvorbereitung für die Verwaltungsführung Verwaltungsorganisation Zentrale Beschaffungen, Ausschreibungen, Vertragsabwicklungen	
Zielgruppe	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	
Leistungen	111.10.00	Innere Verwaltungsangelegenheiten
	111.10.01	Arbeitssicherheit
	111.10.02	Zentrale Beschaffung
	111.10.03	Organisationsangelegenheiten
	111.10.04	Versicherungsangelegenheiten
	111.10.05	Gebäudewirtschaft
	111.10.06	Innere Dienste
	111.10.07	Kommunikationstechniken

Teilergebnisplan Produkt 111.10 Innere Dienste							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	4.405	0	4.405	4.400	4.194	3.596
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	10.100	0	10.100	10.100	10.100	10.100
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	73.600	0	73.600	73.600	73.600	73.600
01.12	= Ordentliche Erträge	88.105	0	88.105	88.100	87.894	87.296
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	406.500	0	406.500	415.100	424.000	433.000
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	378.900	10.000	388.900	286.300	291.900	297.500
02.04	- Abschreibungen	34.149	0	34.149	29.380	29.032	28.162
02.06	- Transferaufwendungen	3.600	0	3.600	3.600	3.600	3.600
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	174.000	10.000	184.000	174.000	174.000	174.000
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	997.149	20.000	1.017.149	908.380	922.532	936.262
03.	= Ordentliches Ergebnis	-909.044	-20.000	-929.044	-820.280	-834.638	-848.966
04.02	- Außerordentliche Aufwendungen	0	70.000	70.000	0	0	0
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	-70.000	-70.000	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-909.044	-90.000	-999.044	-820.280	-834.638	-848.966
08.01	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	82.000	0	82.000	82.000	82.000	82.000
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	82.000	0	82.000	82.000	82.000	82.000
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-827.044	-90.000	-917.044	-738.280	-752.638	-766.966
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 111.10 Innere Dienste							
zu Pos. 02.03							
Allgemeine Bauunterhaltung aller Verwaltungsgebäude incl. Wartungsaufträge für sämtl. städt. Gebäude und Kleinmaterial Hausmeister insgesamt 115.000 € Unterhaltung TK-Anlage, Stempeluhren usw. 5.500 €, Verbrauchsmaterial und Reinigungsmittel 6.000 €, Aufwendungen für Ausschreibungen (Gas, Strom, PayPerPage), Möbeltransport, Aktenvernichtung 13.700 € Aufwendungen für Überwachung der Verw.Geb. 4.500 €, Aufwendungen für Arbeitssicherheit 1.200 € Bauftragung eines externen Datenschutzbeauftragten 4.000 €, Erwerb von Inventar < 1000 € incl. Diensthandys 15.900 € Betrieb der Verwaltungsgebäude (Strom, Heizung, Kanal- und Wasser, Reinigung, Versicherungen usw.) Rathaus: 24.300 €, Holzer Str. 33: 18.100 €, Marktplatz 11/12: 26.000 €, Perkstr.2: 9.400 €							
1.NT: zentrale Beschaffung von Einmalhandschuhen (Jahresmenge, da coronabedingt Lieferschwierigkeiten zu erwarten sind)							
zu Pos. 02.07							
1.NT.: erhöhte Aufwendungen durch vermehrte Stellenausschreibungen							
zu Pos. 04.02							
1.NT.: Für coronabedingte Aufwendungen (Desinfektionsmittel, Plexiglasscheiben, Masken, etc.) wurde ein neues Sachkonto eingerichtet, wo alle hierfür notwendigen Maßnahmen zentral gebucht werden können. Der nachträgliche Haushaltsansatz hierfür beträgt 70.000 €.							

Investitionen Produkt 111.10 Innere Dienste							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
1 THH Zentrale Verwaltung							
I111102001 Brandmeldeanlage Verwaltungsgebäude Holzer Str. 33	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
05.03 - Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
Erläuterungen: 1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant. Die Mittel werden im Folgejahr neu veranschlagt.							
Summe Auszahlungen	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
Summe Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
Gesamtsumme Auszahlungen	-55.000	55.000	0	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	-55.000	55.000	0	0	0	0	0

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Beschreibung Produkt 111.21 Veranlagung von Steuern und Abgaben		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	11	Innere Verwaltung
Produktbereich	111	Verwaltungssteuerung und -service
Produkt	111.21	Veranlagung von Steuern und Abgaben
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	22 - Steueramt	
Verantw.Personen	Marcel Runge	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	NKomVG, KomHKVO, GewStG, GrundStG, BewertungsG, AO, NKAG, städtische Satzungen	
Kurzbeschreibung	Festsetzung und Erhebung von Realsteuern, Hundesteuer, Vergnügungssteuer Straßenreinigungsgebühren, Schmutz- und Niederschlagswassergebühren und Frischwasserentgelte	
Zielgruppe	Steuer- und Abgabepflichtige	
Leistungen	111.21.01	Aufgaben der Steuer und Abgabenverwaltung

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 111.21 Veranlagung von Steuern und Abgaben

Stadt Alfeld (Leine)

Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.12	= Ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	162.800	0	162.800	166.400	170.100	173.800
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	1.400	100	1.500	1.500	1.600	1.700
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	6.400	0	6.400	6.400	6.400	6.400
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	170.600	100	170.700	174.300	178.100	181.900
03.	= Ordentliches Ergebnis	-170.600	-100	-170.700	-174.300	-178.100	-181.900
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-170.600	-100	-170.700	-174.300	-178.100	-181.900
08.01	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	77.000	0	77.000	77.000	77.000	77.000
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	77.000	0	77.000	77.000	77.000	77.000
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-93.600	-100	-93.700	-97.300	-101.100	-104.900

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Beschreibung Produkt 111.51 Bau- und Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	11	Innere Verwaltung
Produktbereich	111	Verwaltungssteuerung und -service
Produkt	111.51	Bau- und Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	65 - Hochbauamt	
Verantw.Personen	N.N.	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	NBauO, gesetzliche Auflagen, Satzungen und Verordnungen, Beschlüsse der kommunalen Gremien	
Kurzbeschreibung	Neubau, Umbau, Erweiterungsbau, Abbruch und Instandhaltung städtischer Gebäude und Grundstücke	
Zielgruppe	Nutzer städtischer Objekte	
Leistungen	111.51.00	Hochbauamt
	111.51.01	Planung, Realisation, Projektstrg. von Baumaßn.
	111.51.02	Bauherrenfunkt. bei Einschaltung ext. Ing.-Büros
	111.51.03	Sanierungs-, Renov.- u. Modernisierungsmaßnahmen
	111.51.04	Energiesparmaßnahmen
	111.51.05	Unterhaltung der städtischen Gebäude

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 111.51 Bau- und Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.12	= Ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	340.200	0	340.200	347.200	354.300	361.600
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	4.800	0	4.800	4.900	5.000	5.100
02.04	- Abschreibungen	2.570	0	2.570	2.570	2.570	2.570
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	6.600	0	6.600	6.600	6.600	6.600
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	354.170	0	354.170	361.270	368.470	375.870
03.	= Ordentliches Ergebnis	-354.170	0	-354.170	-361.270	-368.470	-375.870
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-354.170	0	-354.170	-361.270	-368.470	-375.870
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-354.170	0	-354.170	-361.270	-368.470	-375.870

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Investitionen Produkt 111.51 Bau- und Unterhaltungsleistungen an städtischen Objekten							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
1 THH Zentrale Verwaltung							
I111510001 Neubau von Zaunanlagen	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
05.02 - Baumaßnahmen	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
Erläuterungen:							
1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant. Die Mittel werden im Folgejahr neu veranschlagt.							
Summe Auszahlungen	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
Summe Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
Gesamtsumme Auszahlungen	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000
Gesamtsumme Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	-20.000	20.000	0	0	-20.000	-20.000	-20.000

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Beschreibung Produkt 126.01 Brandschutz		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	12	Sicherheit und Ordnung
Produktbereich	126	Brandschutz
Produkt	126.01	Brandschutz
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	32 - Rechts- und Ordnungsamt, Liegenschaftsamt	
Verantw.Personen	Stephan Maedge	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	Nds. Brandschutzgesetz, Satzung für die Freiwillige Feuerwehr	
Kurzbeschreibung	Sicherstellung des Brandschutzes, Hilfeleistung bei Unglücksfällen	
Zielgruppe	Einwohner der Stadt Alfeld (Leine), Gebäude im Gemeindegebiet, Verkehrsteilnehmer im Gemeindegebiet	
Leistungen	126.01.01	Brandschutz und Hilfeleistung
	126.01.10	Brandschutz und Hilfeleistungen - Allgemein
	126.01.11	Brandschutz und Hilfeleistungen (Pflichtaufgaben ohne Entgelt/Gebühr)
	126.01.12	Hochwasserschutz
	126.01.13	Sonstige Katastrophen
	126.01.14	Übungen
	126.01.15	Atemschutzverbund
	126.01.16	Kinder- und Jugendfeuerwehr
	126.01.17	Öffentlichkeitsarbeit
	126.01.18	Zuschüsse an Dritte (Feuerwehrvereine)
	126.01.19	Fort- und Ausbildung
	126.01.40	Entgeltliche Aufgaben - Allgemein
	126.01.41	Entgeltliche Aufgaben - Unglück ohne Lebensgefahr
	126.01.42	Entgeltliche Aufgaben - Brandsicherheitswache
	126.01.43	Entgeltliche Aufgaben - Nachbarschaftshilfe
	126.01.44	Entgeltliche Aufgaben - Brandmeldeanlagen
	126.01.45	Entgeltliche Aufgaben - Einsätze Gefährdungshaftung
	126.01.46	Entgeltliche Aufgaben - Unterstützung Rettungsdienste
	126.01.47	Entgeltliche Aufgaben - Sonstiges
	126.01.60	Freiwillige Leistungen - Allgemein
	126.01.61	Freiwillige Leistungen - Ölschäden
	126.01.62	Freiwillige Leistungen - Türöffnungen
	126.01.63	Freiwillige Leistungen - Einfangen/Bergen von Tieren
	126.01.64	Freiwillige Leistungen - Bergung/Sicherung von Sachen
	126.01.65	Freiwillige Leistungen - Gebäudesicherung
	126.01.66	Freiwillige Leistungen - Räum- bzw. Aufräumarbeiten
	126.01.67	Freiwillige Leistungen - Aus-/Abpumpen
	126.01.68	Freiwillige Leistungen - Von Bäumen ausgehende Gefahren beseitigen
	126.01.69	Freiwillige Leistungen - Gestellung von Fahrzeugen oder Geräten
	126.01.70	Freiwillige Leistungen - Sonstiges

Teilergebnisplan Produkt 126.01 Brandschutz							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	35.000	0	35.000	35.000	35.000	35.000
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	21.816	0	21.816	21.816	21.816	21.816
01.05	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	51.800	0	51.800	51.800	51.800	51.800
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	2.000	0	2.000	2.000	2.000	2.000
01.12	= Ordentliche Erträge	110.616	0	110.616	110.616	110.616	110.616
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	148.900	0	148.900	152.100	155.400	158.800
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	410.000	0	410.000	319.000	324.500	330.000
02.04	- Abschreibungen	130.802	0	130.802	117.583	111.598	99.560
02.06	- Transferaufwendungen	17.000	0	17.000	17.000	17.000	17.000
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	100.400	0	100.400	100.400	100.400	100.400
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	807.102	0	807.102	706.083	708.898	705.760
03.	= Ordentliches Ergebnis	-696.486	0	-696.486	-595.466	-598.282	-595.144
04.01	+ Außerordentliche Erträge	10.000	0	10.000	10.000	0	0
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	10.000	0	10.000	10.000	0	0
05.	= Jahresergebnis	-686.486	0	-686.486	-585.466	-598.282	-595.144
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-686.486	0	-686.486	-585.466	-598.282	-595.144

Investitionen Produkt 126.01 Brandschutz							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
1 THH Zentrale Verwaltung							
1126011805 Neubau Feuerwehrhaus Eimsen	-150.000	100.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
05.02 - Baumaßnahmen	-150.000	100.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
Erläuterungen: Gem. Brandschutzbedarfsplan erforderlicher Neubau für mind. zwei Stellplätze an einem neuen Standort. Neubau geplant als Anbau an das bestehende Dorfgemeinschaftshaus Heimbergstraße/Gehrenkamp.							
1.NT: die Mittel werden aufgrund der zeitlichen Umsetzung in 2020 nicht mehr in der Höhe benötigt. Sie werden im Folgejahr neu veranschlagt.							
1126012006 Erneuerung Digitalfunkausstattung	-15.000	15.000	0	0	0	0	0
05.03 - Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-15.000	15.000	0	0	0	0	0
Erläuterungen: Ersatzbeschaffung Bedienhandapparate HBC aufgrund einer bevorstehenden Firmware-Umstellung.							
1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant.							
Summe Auszahlungen	-165.000	115.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
Summe Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Summe	-165.000	115.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
Gesamtsumme Auszahlungen	-165.000	115.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	-165.000	115.000	-50.000	-800.000	-500.000	-300.000	0

Teilergebnishaushalt Schule und Kultur							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	21.400	0	21.400	21.400	21.400	21.400
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	15.073	0	15.073	14.780	14.703	14.673
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	17.100	0	17.100	17.100	17.100	17.100
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	75.100	0	75.100	75.100	75.100	75.100
01.08	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	2.500	0	2.500	2.500	2.500	2.500
01.12	= Ordentliche Erträge	131.173	0	131.173	130.880	130.803	130.773
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	676.300	0	676.300	691.600	707.300	723.100
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	570.200	10.000	580.200	430.100	436.800	443.500
02.04	- Abschreibungen	68.508	0	68.508	60.472	57.320	56.102
02.06	- Transferaufwendungen	75.000	0	75.000	227.000	75.000	75.000
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	51.400	0	51.400	51.400	51.400	51.400
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	1.441.408	10.000	1.451.408	1.460.572	1.327.820	1.349.102
03.	= Ordentliches Ergebnis	-1.310.235	-10.000	-1.320.235	-1.329.693	-1.197.017	-1.218.329
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-1.310.235	-10.000	-1.320.235	-1.329.693	-1.197.017	-1.218.329
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.310.235	-10.000	-1.320.235	-1.329.693	-1.197.017	-1.218.329

Teilfinanzhaushalt Schule und Kultur							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	21.400		21.400	21.400	21.400	21.400
01.05	+ privatrechtliche Entgelte	17.100		17.100	17.100	17.100	17.100
01.06	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	75.100		75.100	75.100	75.100	75.100
01.07	+ Zinsen und ähnliche Einzahlungen	2.500		2.500	2.500	2.500	2.500
01.10	= Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	116.100		116.100	116.100	116.100	116.100
02.	Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.01	- Personalauszahlungen	-676.300		-676.300	-691.600	-707.300	-723.100
02.03	- Auszahl. f. Sach- und Dienstleist. u. ger. Verm.	-570.200	-10.000	-580.200	-430.100	-436.800	-443.500
02.05	- Transferzahlungen	-75.000		-75.000	-227.000	-75.000	-75.000
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-51.400		-51.400	-51.400	-51.400	-51.400
02.07	= Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-1.372.900	-10.000	-1.382.900	-1.400.100	-1.270.500	-1.293.000
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-1.256.800	-10.000	-1.266.800	-1.284.000	-1.154.400	-1.176.900
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.01	+ Zuwendungen für Investitionstätigkeit	617.000	25.000	642.000			208.000
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	617.000	25.000	642.000			208.000
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.02	- Baumaßnahmen	-1.016.000		-1.016.000	-100.000	-1.000.000	-1.000.000
05.03	- Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-18.600		-18.600			
05.06	- sonstige Investitionstätigkeit	-14.000	-25.000	-39.000	-74.000	-80.000	-40.000
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	-1.048.600	-25.000	-1.073.600	-174.000	-1.080.000	-1.040.000
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	-431.600		-431.600	-174.000	-1.080.000	-832.000
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	-1.688.400	-10.000	-1.698.400	-1.458.000	-2.234.400	-2.008.900
08.03	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit						
09.	= Finanzmittelbestand	-1.688.400	-10.000	-1.698.400	-1.458.000	-2.234.400	-2.008.900

Beschreibung Produkt 211.01 Betrieb der Grundschulen		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	21	Schulträgeraufgaben
Produktbereich	211	Grundschulen
Produkt	211.01	Betrieb der Grundschulen
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	40 - Schulamt	
Verantw.Personen	Claudia Exner-Höbel	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	Nds. Schulgesetz, Erlasse	
Kurzbeschreibung	Wahrnehmung der Aufgaben der allgemeinen Schulverwaltung für alle Grundschulen in der Trägerschaft der Stadt Alfeld (Leine)	
Zielgruppe	Schüler, Erziehungsberechtigte, Lehrer	
Leistungen	211.01.00	Grundschulen
	211.01.01	Tätigkeiten der Schulverwaltung
	211.01.02	Betrieb der Grundschulen

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 211.01 Betrieb der Grundschulen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	21.400	0	21.400	21.400	21.400	21.400
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	13.409	0	13.409	13.115	13.039	13.009
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	5.000	0	5.000	5.000	5.000	5.000
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	74.800	0	74.800	74.800	74.800	74.800
01.12	= Ordentliche Erträge	114.609	0	114.609	114.315	114.239	114.209
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	437.600	0	437.600	447.200	457.000	466.900
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	441.500	10.000	451.500	328.800	333.000	337.200
02.04	- Abschreibungen	46.955	0	46.955	38.920	35.768	34.550
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	44.400	0	44.400	44.400	44.400	44.400
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	970.455	10.000	980.455	859.320	870.168	883.050
03.	= Ordentliches Ergebnis	-855.847	-10.000	-865.847	-745.005	-755.929	-768.841
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-855.847	-10.000	-865.847	-745.005	-755.929	-768.841
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-855.847	-10.000	-865.847	-745.005	-755.929	-768.841
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 211.01 Betrieb der Grundschulen							
zu Pos. 02.03							
<p>Allgemeine Bauunterhaltung Grundschulen sowie Brandschutz GS Föhrste und Pavillon Bürgerschule insgesamt 169.000 € Unterhaltung der Schulhöfe: 3.500 €, Entsorgungskosten Altmobiliar: 3.600 €, Inventarbeschaffung und Schülermobiliar < 1000 € 9.300 €, 125-jähr. Bestehen Bürgerschule 1.000 € Städtische Abgaben, Müll- und Kehrgebühren: 13.900 €, Heizkosten (Gas und Pellets): 55.000 € Reinigungsmittel, Fensterreinigung: 13.000 €, Strom: 18.000 €, Versicherungen: 13.000 € Schwimmbadnutzung durch die Grundschulen: 8.600 €, Miete für die Nutzung der SVA - Sporthalle (Schulsport): 15.600 € Ganztagsangebot durch Fremdanbieter (Bürgerschule u. Dohnser Schule) insgesamt 80.300 € Schülerbeförderung aller Grundschulen zum 7BB + Stadion, Gebärdendolmetscher, insgesamt 4.000 €</p> <p>Budgetierte Mittel: Unterhaltung des bewegl. Vermögens (Stadtschulen je 400 €, OT-Schule 250 €) 1.100 € Inventarbeschaffung < 1.000 5.700 €, EDV - Systembetreuung: 6.900 € Aufwendungen für Lehr- und Unterrichtsmaterial incl. der Mittel für betreuungsfähige Klassen: 19.400 €</p> <p>1. NT.: höhere Transport - und Lagerkosten Schulmobiliar Dohnser Schule im Rahmen der Sanierungsarbeiten</p>							

Investitionen Produkt 211.01 Betrieb der Grundschulen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
2 THH Schule und Kultur							
I211012001 IT-Infrastruktur u. IT-Ausstattung (DigitalPakt)	-14.000	0	-14.000	-194.000	-74.000	-80.000	168.000
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	25.000	25.000	0	0	0	208.000
05.06 - sonstige Investitionstätigkeit	-14.000	-25.000	-39.000	-194.000	-74.000	-80.000	-40.000
Erläuterungen:							
1.NT: im Rahmen des Sofortausstattungsprogramms für digital gestützten Unterricht (DigitalPakt) sollen bedarfsabhängig u.a. mobile Endgeräte (Tablets) für die Grundschüler der drei Grundschulen beschafft werden. Die Kosten werden zu 100% vom Bund übernommen.							
Summe Auszahlungen	-14.000	-25.000	-39.000	-194.000	-74.000	-80.000	-40.000
Summe Einzahlungen	0	25.000	25.000	0	0	0	208.000
Summe	-14.000	0	-14.000	-194.000	-74.000	-80.000	168.000
Gesamtsumme Auszahlungen	-14.000	-25.000	-39.000	-194.000	-74.000	-80.000	-40.000
Gesamtsumme Einzahlungen	0	25.000	25.000	0	0	0	208.000
Gesamtsumme	-14.000	0	-14.000	-194.000	-74.000	-80.000	168.000

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnishaushalt Soziales und Jugend							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	3.495.100	0	3.495.100	3.495.100	3.495.100	3.495.100
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	82.358	0	82.358	81.108	81.108	80.729
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	351.200	-70.000	281.200	351.200	351.200	351.200
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	10.000	0	10.000	10.000	10.000	10.000
01.12	= Ordentliche Erträge	3.938.658	-70.000	3.868.658	3.937.408	3.937.408	3.937.029
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	3.562.200	0	3.562.200	3.639.800	3.713.900	3.789.500
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	436.600	0	436.600	449.100	458.100	467.200
02.04	- Abschreibungen	108.265	0	108.265	101.014	98.895	98.043
02.06	- Transferaufwendungen	1.818.100	213.000	2.031.100	1.818.100	1.788.100	1.788.100
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	48.600	0	48.600	45.700	45.700	45.700
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	5.973.765	213.000	6.186.765	6.053.714	6.104.695	6.188.543
03.	= Ordentliches Ergebnis	-2.035.107	-283.000	-2.318.107	-2.116.305	-2.167.286	-2.251.515
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-2.035.107	-283.000	-2.318.107	-2.116.305	-2.167.286	-2.251.515
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-2.035.107	-283.000	-2.318.107	-2.116.305	-2.167.286	-2.251.515

Teilfinanzhaushalt Soziales und Jugend							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	3.495.100		3.495.100	3.495.100	3.495.100	3.495.100
01.05	+ privatrechtliche Entgelte	351.200	-70.000	281.200	351.200	351.200	351.200
01.06	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	10.000		10.000	10.000	10.000	10.000
01.10	= Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	3.856.300	-70.000	3.786.300	3.856.300	3.856.300	3.856.300
02.	Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.01	- Personalauszahlungen	-3.562.200		-3.562.200	-3.639.800	-3.713.900	-3.789.500
02.03	- Auszahl. f. Sach- und Dienstleist. u. ger. Verm.	-436.600		-436.600	-449.100	-458.100	-467.200
02.05	- Transferzahlungen	-1.818.100	-213.000	-2.031.100	-1.818.100	-1.788.100	-1.788.100
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-48.600		-48.600	-45.700	-45.700	-45.700
02.07	= Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-5.865.500	-213.000	-6.078.500	-5.952.700	-6.005.800	-6.090.500
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-2.009.200	-283.000	-2.292.200	-2.096.400	-2.149.500	-2.234.200
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.01	+ Zuwendungen für Investitionstätigkeit	402.500		402.500	1.380.000	345.000	1.380.000
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	402.500		402.500	1.380.000	345.000	1.380.000
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.02	- Baumaßnahmen	-730.000		-730.000	-2.400.000	-600.000	-2.400.000
05.03	- Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-58.300		-58.300	-30.000	-30.000	-10.000
05.05	- aktivierbare Zuwendungen				-890.000		
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	-788.300		-788.300	-3.320.000	-630.000	-2.410.000
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	-385.800		-385.800	-1.940.000	-285.000	-1.030.000
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	-2.395.000	-283.000	-2.678.000	-4.036.400	-2.434.500	-3.264.200
08.03	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit						
09.	= Finanzmittelbestand	-2.395.000	-283.000	-2.678.000	-4.036.400	-2.434.500	-3.264.200

Beschreibung Produkt 361.01 Förd. von Kindern in Tageseinrichtungen / Tagespflege		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	36	Kinder-, Jugend- und Familienhilfe
Produktbereich	361	Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und in Tagespflege
Produkt	361.01	Förd. von Kindern in Tageseinrichtungen / Tagespflege
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	32 - Rechts- und Ordnungsamt, Liegenschaftsamt	
Verantw.Personen	Jennifer Holzgreve	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	KJHG, Vereinbarung mit dem Landkreis	
Kurzbeschreibung	Vermittlung von Kindern in Tagespflegestellen Übernahme von Elternbeiträgen nach § 90 KJHG	
Zielgruppe	Kinder aus dem Stadtgebiet in Kindertagesstätten und in Tagespflege	
Leistungen	361.01.00	Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und in Tagespflege
	361.01.01	Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen
	361.01.02	Förderung von Kindern in Tagespflege

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 361.01 Förd. von Kindern in Tageseinrichtungen / Tagespflege Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	295.000	0	295.000	295.000	295.000	295.000
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	7.739	0	7.739	7.739	7.739	7.739
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	162.000	-45.000	117.000	162.000	162.000	162.000
01.12	= Ordentliche Erträge	464.739	-45.000	419.739	464.739	464.739	464.739
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	3.100	0	3.100	3.400	3.700	4.000
02.04	- Abschreibungen	127	0	127	127	127	127
02.06	- Transferaufwendungen	370.000	0	370.000	370.000	370.000	370.000
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	373.227	0	373.227	373.527	373.827	374.127
03.	= Ordentliches Ergebnis	91.512	-45.000	46.512	91.212	90.912	90.612
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	91.512	-45.000	46.512	91.212	90.912	90.612
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	91.512	-45.000	46.512	91.212	90.912	90.612
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 361.01 Förd. von Kindern in Tageseinrichtungen / Tagespflege zu Pos. 01.06 Entgelte für die Tagespflege 160.000 € Verpflegungsentgelte 2.000 € 1. NT.: Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Elternentgelten für die Tagespflege zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 45.000 € verringert werden.							

Beschreibung Produkt 365.01 Tageseinrichtungen für Kinder		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	36	Kinder-, Jugend- und Familienhilfe
Produktbereich	365	Tageseinrichtungen für Kinder
Produkt	365.01	Tageseinrichtungen für Kinder
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	32 - Rechts- und Ordnungsamt, Liegenschaftsamt	
Verantw.Personen	Jennifer Holzgreve	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	SGB VIII, Nds. AGKJHG. Nds. KiTaG	
Kurzbeschreibung	Bereitstellung von Plätzen für die Kindertagesbetreuung in Kita, Krippe und Hort in städtischer Trägerschaft und in freier Trägerschaft Angebot von U3-Betreuungsplätzen in Tagespflegeeinrichtungen	
Zielgruppe	Kinder von 2 bis 12 Jahren	
Leistungen	365.01.00	Tageseinrichtungen für Kinder
	365.01.01	Kindergarten
	365.01.02	Krippe
	365.01.03	Hort
	365.01.04	Verpflegungsbeiträge
	365.01.05	Abrechnung Bildungspaket (BuT)
	365.01.06	Betrieb Großtagespflegestelle U3
	365.01.07	sonstige Einrichtungen der Kindertagespflege U3

Teilergebnisplan Produkt 365.01 Tageseinrichtungen für Kinder

Stadt Alfeld (Leine)

Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	3.197.100	0	3.197.100	3.197.100	3.197.100	3.197.100
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	69.064	0	69.064	69.064	69.064	68.918
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	189.200	-25.000	164.200	189.200	189.200	189.200
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	10.000	0	10.000	10.000	10.000	10.000
01.12	= Ordentliche Erträge	3.465.364	-25.000	3.440.364	3.465.364	3.465.364	3.465.218
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	3.364.400	0	3.364.400	3.433.400	3.503.800	3.575.600
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	335.100	0	335.100	343.100	348.200	353.400
02.04	- Abschreibungen	88.188	0	88.188	84.829	84.634	84.074
02.06	- Transferaufwendungen	1.392.000	213.000	1.605.000	1.392.000	1.392.000	1.392.000
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	10.600	0	10.600	10.600	10.600	10.600
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	5.190.288	213.000	5.403.288	5.263.929	5.339.234	5.415.674
03.	= Ordentliches Ergebnis	-1.724.924	-238.000	-1.962.924	-1.798.565	-1.873.870	-1.950.456
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-1.724.924	-238.000	-1.962.924	-1.798.565	-1.873.870	-1.950.456
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.724.924	-238.000	-1.962.924	-1.798.565	-1.873.870	-1.950.456

Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 365.01 Tageseinrichtungen für Kinder

zu Pos. 01.06

Kita - Entgelte 101.400 €, Verpflegungsbeiträge 87.500 €

1. NT.: Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmeausfällen bei den Elternentgelten für die Kindertagesstätten zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 25.000 € verringert werden.

zu Pos. 02.06

Zuschüsse an freie Träger von Tageseinrichtungen (gesamt 1.392.000 €) enthalten sind Mittel für: kirchliche Kita's Kernstadt, Föhrste, Langenholzen, Farbenwürfel, Gerzen, Limmer, Kleine Stadtmäuse

1. NT.: Die Beteiligung der Stadt Alfeld (Leine) an zwingend notwendig gewordenen Bauunterhaltungskosten in den Jahren 2017 und 2018 in der Kindertagesstätte St. Nicolai beträgt 213.000 € und muss entsprechend im Nachtragsplan Berücksichtigung finden. Die Kosten wurden erst im Jahr 2020 gegenüber der Stadtverwaltung geltend gemacht.

Teilergebnishaushalt Sport							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	49.800	0	49.800	17.000	17.000	17.000
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	36.619	0	36.619	36.578	36.578	36.552
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	471.400	-157.000	314.400	471.400	471.400	471.400
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	300	14.400	14.700	300	300	300
01.12	= Ordentliche Erträge	558.119	-142.600	415.519	525.278	525.278	525.252
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	1.112.900	0	1.112.900	1.136.000	1.159.400	1.183.200
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	938.100	82.000	1.020.100	961.300	977.800	994.400
02.04	- Abschreibungen	563.974	0	563.974	532.030	530.286	500.545
02.06	- Transferaufwendungen	25.700	0	25.700	25.700	25.700	25.700
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	3.400	0	3.400	3.400	3.400	3.400
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	2.644.074	82.000	2.726.074	2.658.430	2.696.586	2.707.245
03.	= Ordentliches Ergebnis	-2.085.955	-224.600	-2.310.555	-2.133.152	-2.171.308	-2.181.993
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-2.085.955	-224.600	-2.310.555	-2.133.152	-2.171.308	-2.181.993
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-2.085.955	-224.600	-2.310.555	-2.133.152	-2.171.308	-2.181.993

Teilfinanzhaushalt Sport							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	49.800		49.800	17.000	17.000	17.000
01.05	+ privatrechtliche Entgelte	471.400	-157.000	314.400	471.400	471.400	471.400
01.06	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	300	14.400	14.700	300	300	300
01.09	+ sonstige haushaltswirksame Einzahlungen	121.000		121.000	118.100	110.300	111.400
01.10	= Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	642.500	-142.600	499.900	606.800	599.000	600.100
02.	Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.01	- Personalauszahlungen	-1.112.900		-1.112.900	-1.136.000	-1.159.400	-1.183.200
02.03	- Auszahl. f. Sach- und Dienstleist. u. ger. Verm.	-938.100	-82.000	-1.020.100	-961.300	-977.800	-994.400
02.05	- Transferzahlungen	-25.700		-25.700	-25.700	-25.700	-25.700
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-124.400		-124.400	-121.500	-113.700	-114.800
02.07	= Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-2.201.100	-82.000	-2.283.100	-2.244.500	-2.276.600	-2.318.100
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-1.558.600	-224.600	-1.783.200	-1.637.700	-1.677.600	-1.718.000
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.01	+ Zuwendungen für Investitionstätigkeit	430.000	-418.000	12.000	228.000	240.000	360.000
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	430.000	-418.000	12.000	228.000	240.000	360.000
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.02	- Baumaßnahmen	-727.900	449.700	-278.200	-293.300	-266.600	-399.900
05.03	- Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-8.400	-19.000	-27.400	-2.000	-2.000	-2.000
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	-736.300	430.700	-305.600	-295.300	-268.600	-401.900
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	-306.300	12.700	-293.600	-67.300	-28.600	-41.900
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	-1.864.900	-211.900	-2.076.800	-1.705.000	-1.706.200	-1.759.900
08.03	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit						
09.	= Finanzmittelbestand	-1.864.900	-211.900	-2.076.800	-1.705.000	-1.706.200	-1.759.900

Beschreibung Produkt 424.01 Sportstätten		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	42	Sportförderung
Produktbereich	424	Sportstätten und Bäder
Produkt	424.01	Sportstätten
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	52.1 - Abteilung f. allg. Sportangelegenheiten	
Verantw.Personen	Claudia Exner-Höbel	
Kategorie	freiwillige Aufgabe	
Auftragsgrundlage	Ratsbeschluss	
Zielgruppe	Einwohner, Vereine, Schulen	
Leistungen	424.01.01	Betrieb u. Unterhaltg. d. Sportplz. u. Sporthallen

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 424.01 Sportstätten							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	16.259	0	16.259	16.259	16.259	16.259
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	13.300	0	13.300	13.300	13.300	13.300
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	300	14.400	14.700	300	300	300
01.12	= Ordentliche Erträge	29.859	14.400	44.259	29.859	29.859	29.859
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	97.600	0	97.600	99.900	102.200	104.500
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	143.100	37.000	180.100	149.900	156.000	162.100
02.04	- Abschreibungen	129.840	0	129.840	120.097	119.401	92.881
02.06	- Transferaufwendungen	23.900	0	23.900	23.900	23.900	23.900
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	2.700	0	2.700	2.700	2.700	2.700
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	397.140	37.000	434.140	396.497	404.201	386.081
03.	= Ordentliches Ergebnis	-367.281	-22.600	-389.881	-366.638	-374.342	-356.223
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-367.281	-22.600	-389.881	-366.638	-374.342	-356.223
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-367.281	-22.600	-389.881	-366.638	-374.342	-356.223
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 424.01 Sportstätten							
zu Pos. 01.07							
1. NT.: Erstattung Kosten Beratungsdienstleistungen Zukunftsräume (Kunstrasenplatz)							
zu Pos. 02.03							
Allgemeine Bauunterhaltung der Sportstätten 30.000 € Unterhaltung der Sportplätze in den Ortsteilen 5.000 €, Sporthallenrevision 8.000 €, Beschaffung geringwertiger Vermögensgegenstände 2.000 € Reinigungsmaterial 2.000 €, Trinkwasseruntersuchungen 1.600 €,							
Hindenburgstadion: Unterhaltung der Spielflächen 3.000 €; Grundbesitzabgaben 6.000 €, Gaskosten 7.000 €, Stromkosten 4.200 €, Versicherung 1.400 €							
Sportplatz Hörsum: Stromkosten 1.400 € A-Sportplatz Brunkensen Versicherung 1.300 € Sportplatz Limmer: Gaskosten 5.000 € Sportplatz Warzen: Gaskosten 1.200 €							
Sporthalle Föhrste: Grundbesitzabgaben 2.100 €, Hackschnitzel 4.500 €, Reinigung 7.100 €, Stromkosten 5.000 €, Versicherung 2.400 €, EMA 1.500 € Sporthalle Gerzen: Grundbesitzabgaben 3.000 €, Gaskosten 4.200 €, Reinigung 5.200 €, Stromkosten 2.800 €, Versicherung 1.300 € Sporthalle Limmer (bis 31.03.20): Grundbesitzabgaben 400 €, Gaskosten 2.000 €, Reinigung 1.400 €, Stromkosten 1.200 €, Versicherung 300 € Sporthalle Sack: Grundbesitzabgaben 1.600 €, Heizkosten 5.800 €, Reinigung 4.300 €, Stromkosten 3.700 €							
1. NT.: Für die Renovation nach der Erneuerung der Flutlichtanlage auf dem Hartplatz muss der Haushaltsansatz um 22.600 € angehoben werden. Außerdem werden hier 14.400 € für die Vorbereitung der Antragsunterlagen für den Hartplatz veranschlagt (siehe auch Pos. 01.07)							

Investitionen Produkt 424.01 Sportstätten							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
4 THH Sport							
I424011901 Flutlichtanlage Hartplatz	0	-19.000	-19.000	0	0	0	0
05.03 - Erwerb von beweglichem Sachvermögen	0	-19.000	-19.000	0	0	0	0
Erläuterungen: 1.NT: durch erhöhten Aufwand insbesondere bei den Fundamentarbeiten kommt es zu den zusätzlich veranschlagten Kostensteigerungen.							
I424012001 Bau eines Kunstrasenplatzes	-236.300	235.000	-1.300	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	430.000	-430.000	0	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-666.300	665.000	-1.300	0	0	0	0
Erläuterungen: Neubau eines Kunstrasenplatzes am Standort des Hartplatzes an der Ziegelmasch. Fördererwartung: - Landesprogramm "Zukunftsräume" 300.000 EUR - Sportförderung LK Hildesheim 80.000 EUR - Beteiligung Sportvereine 50.000 EUR 1.NT: das geplante Förderszenario kommt nicht zum Tragen und die Ansätze werden bis auf einen geringen Rest für bereits beauftragte Dienstleistungen auf Null gesetzt.							
I424012002 Förderprojekt Sport- und Freizeitzentrum	0	-1.300	-1.300	-919.800	-25.300	-26.600	-39.900
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	12.000	12.000	0	228.000	240.000	360.000
05.02 - Baumaßnahmen	0	-13.300	-13.300	-919.800	-253.300	-266.600	-399.900
Erläuterungen: 1.NT: geplant ist der Umbau des vorhandenen Hartplatzes an der Ziegelmasch zu einem Platz, auf dem möglichst ganzjähriger Spiel- und Trainingsbetrieb möglich ist. Des Weiteren ist die Sanierung des angrenzenden Außenbereichs sowie der Stadion-Rundlaufbahn inkl. der Tribüne Bestandteil des Projekts. Eine Förderung des Projekts wird aus dem "Bundesprogramm kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur" mit einer maximalen Fördersumme i.H.v. 1,2 Mio EUR beantragt.							
Summe Auszahlungen	-666.300	632.700	-33.600	-919.800	-253.300	-266.600	-399.900
Summe Einzahlungen	430.000	-418.000	12.000	0	228.000	240.000	360.000
Summe	-236.300	214.700	-21.600	-919.800	-25.300	-26.600	-39.900
Gesamtsumme Auszahlungen	-666.300	632.700	-33.600	-919.800	-253.300	-266.600	-399.900
Gesamtsumme Einzahlungen	430.000	-418.000	12.000	0	228.000	240.000	360.000
Gesamtsumme	-236.300	214.700	-21.600	-919.800	-25.300	-26.600	-39.900

Beschreibung Produkt 424.02 7 Berge Bad		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	42	Sportförderung
Produktbereich	424	Sportstätten und Bäder
Produkt	424.02	7 Berge Bad
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	52.2 - 7 Berge Bad	
Verantw.Personen	Sebastian Hendrichke	
Kategorie	freiwillige Aufgabe	
Auftragsgrundlage	Ratsbeschluss	
Kurzbeschreibung	Betrieb des 7 Berge Bades als Betrieb gewerblicher Art gem. § 4 KStG Nutzungsvergabe und Abrechnung 7 Berge Bad	
Zielgruppe	Einwohner und Besucher	
Leistungen	424.02.00	7 Berge Bad
	424.02.01	Schwimmbetrieb allgemein
	424.02.02	Betrieb der Sauna
	424.02.03	Gastronomie
	424.02.04	Schwimmbetrieb Schulen
	424.02.05	Schwimmbetrieb Kindertagesstätten
	424.02.06	Schwimmbetrieb Vereine
	424.02.07	Kursbetrieb (ext. Veranstalter)
	424.02.08	Kursbetrieb (eigene Kurse)
	424.02.09	Schwimmbetrieb sonstige Nutzer
	424.02.10	Shop
	424.02.11	Beachvolleyball
	424.02.12	Kleinspielfeld
	424.02.13	Eventplatz
	424.02.14	Sprungturmbecken

Teilergebnisplan Produkt 424.02 7 Berge Bad							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	49.800	0	49.800	17.000	17.000	17.000
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	20.360	0	20.360	20.319	20.319	20.293
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	421.900	-157.000	264.900	421.900	421.900	421.900
01.12	= Ordentliche Erträge	492.060	-157.000	335.060	459.219	459.219	459.193
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	950.500	0	950.500	969.700	989.200	1.009.100
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	739.700	45.000	784.700	754.700	764.100	773.600
02.04	- Abschreibungen	434.074	0	434.074	411.872	410.824	407.602
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	700	0	700	700	700	700
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	2.124.974	45.000	2.169.974	2.136.972	2.164.824	2.191.002
03.	= Ordentliches Ergebnis	-1.632.914	-202.000	-1.834.914	-1.677.753	-1.705.605	-1.731.809
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-1.632.914	-202.000	-1.834.914	-1.677.753	-1.705.605	-1.731.809
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.632.914	-202.000	-1.834.914	-1.677.753	-1.705.605	-1.731.809
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 424.02 7 Berge Bad							
zu Pos. 01.06							
Entgelte aus dem öffentlichen Badebetrieb 255.000 € Entgelte aus Schulnutzung 18.000 €, Kita-Nutzung 1.500 €, Vereinsnutzung 25.000 € Entgelte Saunanutzung 13.000 €, Entgelte Ferienpassaktion 4.000 € Entgelte aus eigenen Kursen 19.700 €, Beckenmiete externe Kursanbieter 8.500 € Erträge Shopverkauf Foyer 20.000 € Gastronomie: Pachterträge und Nebenkostenerstattungen 19.000 € Einspeisevergütung BHKW 38.000 €							
1. NT.: Durch die Corona-Pandemie ist mit Einnahmearausfällen bei den Eintrittsentgelten zu rechnen. Der Ansatz muss deshalb um 157.000 € verringert werden.							
zu Pos. 02.03							
Allgemeine Bauunterhaltung 7 Berge Bad 80.000 € Unterhaltung des sonst. unbewegl. Vermögens: Reparaturen, Wartung, Instandhaltung u. Pflege 60.900 € Reparaturen u. Ersatzbeschaffungen bewegl. Vermögen 10.500 € Erwerb geringwertiger Vermögensgegenstände 24.000 € Aufschaltung BMA Feuerwehr, Miete Chlorgasbehälter 10.000 € Grundbesitzabgaben 51.900 €; Reinigungsmittel u.a. 13.900 €; Versicherungen 27.700 € Dienst- u. Schutzkleidung Badpersonal 3.800 €, Shopeinkauf 9.500 €, GEMA 2.500 € Post- u. Fernsprechgeb. 2.000 €, Aufwendungen für Veranstaltungen u. Events 2.000 € Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit 15.000 €; Wasserentgelte: Bad und Sauna 21.800 €, Gas BHKW 50.000 € Aufwendungen für Heizung: Bad (Holzpellets) 70.000 €, Sauna (Gas) 2.800 € Aufwendungen für Strom: Bad, Kioskgebäude, DLRG-Gebäude, Sauna (Saunaöfen) insgesamt 151.400 € Betriebsstoffe (Chlor, Flockungsmittel u.a.) 12.700 €, Verbrauchsmaterial 21.500 € Aufwendungen für sonst. Dienstleistungen 59.100 € (Betriebsführungsvertrag Purena GmbH, BHKW Messstellenkosten usw.)							
1. NT.: zusätzliche Zahlung in Höhe von 45.000 € an den technischen Dienstleister aus Dienstleistungsvertrag							

Teilfinanzplan Produkt 424.02 7 Berge Bad							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen a. lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	49.800	0	49.800	17.000	17.000	17.000
01.05	+ privatrechtliche Entgelte	421.900	-157.000	264.900	421.900	421.900	421.900
01.09	+ sonstige haushaltswirksame Einzahlungen	121.000	0	121.000	118.100	110.300	111.400
01.09.01	Einzahl. aus erhaltener Umsatzsteuer	40.400	0	40.400	40.400	40.400	40.400
01.09.02	Einzahl. a. d. Erstattung v. Vorsteuern	80.600	0	80.600	77.700	69.900	71.000
01.10	= Einzahlungen lfd. Verwaltungstätigkeit	592.700	-157.000	435.700	557.000	549.200	550.300
02.	Auszahlungen a. lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.01	- Personalauszahlungen	-950.500	0	-950.500	-969.700	-989.200	-1.009.100
02.03	- Auszahl. f. Sach- und Dienstleist. u. ger. Verm.	-739.700	-45.000	-784.700	-754.700	-764.100	-773.600
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-121.700	0	-121.700	-118.800	-111.000	-112.100
02.06.01	Abzugsfähige Vorsteuer	-121.000	0	-121.000	-118.100	-110.300	-111.400
02.07	= Auszahlungen lfd. Verwaltungstätigkeit	-1.811.900	-45.000	-1.856.900	-1.843.200	-1.864.300	-1.894.800
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-1.219.200	-202.000	-1.421.200	-1.286.200	-1.315.100	-1.344.500
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.02	- Baumaßnahmen	-61.600	-202.000	-263.600	-40.000	0	0
05.03	- Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-6.400	0	-6.400	0	0	0
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	-68.000	-202.000	-270.000	-40.000	0	0
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	-68.000	-202.000	-270.000	-40.000	0	0
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	-1.287.200	-404.000	-1.691.200	-1.326.200	-1.315.100	-1.344.500
09.	= Finanzmittelbestand	-1.287.200	-404.000	-1.691.200	-1.326.200	-1.315.100	-1.344.500

Investitionen Produkt 424.02 7 Berge Bad

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I424020002 Optimierungsmaßnahmen techn. Betriebsführung 7BB	-61.600	15.000	-46.600	0	-40.000	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-61.600	15.000	-46.600	0	-40.000	0	0
<p>Erläuterungen: Durchführung von Maßnahmen durch den technischen Betriebsführer nach Priorität.</p> <p>1.NT: eine Umsetzung ist für 2020 nicht mehr geplant. Die Mittel werden im Folgejahr neu veranschlagt. (Ansatz exkl. USt)</p>							
INV10-0019 Bau eines Allwetterbades (jetzt 7 Berge Bad)	0	-217.000	-217.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	0	-217.000	-217.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen: 1.NT: für den Bau des 7BB sind noch insgesamt 217.000 EUR zu veranschlagen. Es handelt sich hierbei um noch ausstehende Architektenhonorare. Die Zahlungsverpflichtung der Stadt wird derzeit gerichtlich überprüft.</p>							
Gesamtsumme Auszahlungen	-61.600	-202.000	-263.600	0	-40.000	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	-61.600	-202.000	-263.600	0	-40.000	0	0

Teilergebnishaushalt Gestaltung der Umwelt							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	246.200	0	246.200	70.100	1.200	1.200
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	815.282	0	815.282	782.668	733.869	685.240
01.05	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	3.931.600	0	3.931.600	3.931.600	3.931.600	3.931.600
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	72.000	0	72.000	72.000	72.000	72.000
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	87.400	0	87.400	87.400	87.400	87.400
01.11	+ sonstige ordentliche Erträge	600.500	0	600.500	600.000	600.000	600.000
01.12	= Ordentliche Erträge	5.752.982	0	5.752.982	5.543.768	5.426.069	5.377.440
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	3.462.000	0	3.462.000	3.534.400	3.608.400	3.683.600
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	2.758.200	-27.700	2.730.500	2.795.200	2.832.600	2.870.200
02.04	- Abschreibungen	2.213.690	0	2.213.690	2.180.871	2.161.379	2.043.961
02.06	- Transferaufwendungen	252.100	45.400	297.500	251.900	251.900	251.900
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	466.400	0	466.400	394.100	325.200	325.200
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	9.152.390	17.700	9.170.090	9.156.471	9.179.479	9.174.861
03.	= Ordentliches Ergebnis	-3.399.408	-17.700	-3.417.108	-3.612.703	-3.753.410	-3.797.420
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-3.399.408	-17.700	-3.417.108	-3.612.703	-3.753.410	-3.797.420
08.01	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	1.000.200	0	1.000.200	1.000.200	1.000.200	1.000.200
08.02	- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	1.439.700	0	1.439.700	1.439.700	1.439.700	1.439.700
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	-439.500	0	-439.500	-439.500	-439.500	-439.500
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-3.838.908	-17.700	-3.856.608	-4.052.203	-4.192.910	-4.236.920

Teilfinanzhaushalt Gestaltung der Umwelt							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	175.600	0	175.600	1.200	1.200	1.200
01.04	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	3.931.600	0	3.931.600	3.931.600	3.931.600	3.931.600
01.05	+ privatrechtliche Entgelte	72.000	0	72.000	72.000	72.000	72.000
01.06	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	158.000	0	158.000	156.300	87.400	87.400
01.09	+ sonstige haushaltswirksame Einzahlungen	614.300	0	614.300	613.900	614.100	614.200
01.10	= Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	4.951.500	0	4.951.500	4.775.000	4.706.300	4.706.400
02.	Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.01	- Personalauszahlungen	-3.462.000	0	-3.462.000	-3.534.400	-3.608.400	-3.683.600
02.03	- Auszahl. f. Sach- und Dienstleist. u. ger. Verm.	-2.758.200	27.700	-2.730.500	-2.795.200	-2.832.600	-2.870.200
02.05	- Transferzahlungen	-252.100	-45.400	-297.500	-251.900	-251.900	-251.900
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-480.200	0	-480.200	-408.000	-339.300	-339.400
02.07	= Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-6.952.500	-17.700	-6.970.200	-6.989.500	-7.032.200	-7.145.100
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-2.001.000	-17.700	-2.018.700	-2.214.500	-2.325.900	-2.438.700
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.01	+ Zuwendungen für Investitionstätigkeit	1.378.000	641.300	2.019.300	426.100	1.407.300	704.100
04.02	+ Beiträge u. ä. Entgelte f. Investitionstätigkeit	281.000	-281.000	0	0	250.000	0
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	1.659.000	360.300	2.019.300	426.100	1.657.300	704.100
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.02	- Baumaßnahmen	-3.376.000	-2.316.000	-5.692.000	-2.257.500	-4.495.000	-2.963.000
05.03	- Erwerb von beweglichem Sachvermögen	-280.000	0	-280.000	-21.000	-21.000	-21.000
05.06	- sonstige Investitionstätigkeit	0	-50.000	-50.000	0	0	0
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	-3.656.000	-2.366.000	-6.022.000	-2.278.500	-4.516.000	-2.984.000
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	-1.997.000	-2.005.700	-4.002.700	-1.852.400	-2.858.700	-2.279.900
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	-3.998.000	-2.023.400	-6.021.400	-4.066.900	-5.184.600	-4.718.600
08.03	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	0	0	0	0	0	0
09.	= Finanzmittelbestand	-3.998.000	-2.023.400	-6.021.400	-4.066.900	-5.184.600	-4.718.600

Beschreibung Produkt 511.01 Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen	
Stadt Alfeld (Leine)	
Produktgruppe	51 Räumliche Planung und Entwicklung
Produktbereich	511 Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen
Produkt	511.01 Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen
Produktinformation	
Verantw.Org.Einheit	61 - Planungsamt
Verantw.Personen	Volker Pippert
Kategorie	Pflichtaufgabe
Auftragsgrundlage	BauGB, BauNVO, NBauO und sonstige in der Bauleitplanung zu berücksichtigende Vorschriften
Kurzbeschreibung	<p>Verfahren zur Aufstellung, Änderung und Aufhebung von Bauleitplänen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung der Verfahren nach BauGB einschl. Umweltbericht etc. (Beteiligung der Träger öffentl. Belange (TÖB) und der Öffentlichkeit) - Beauftragung und Begleitung von Planungsbüros - Abschluss von städtebaulichen Verträgen unter Berücksichtigung städtebaulicher Interessen - Bearbeitung und Auswertung der in den Auslegungs- und Beteiligungsverfahren eingegangenen Anregungen von TÖB und Bürgern - Beteiligung der Fachausschüsse und politischen Gremien am Verfahren (Vorlagen und Beschlüsse) - Herbeiführen von Planreife und Satzungsbeschluss einschl. Inkrafttreten der Satzung
Zielgruppe	Bevölkerung, Bauwillige, Gewerbetreibende, Eigentümer
Leistungen	511.01.01 Aufgaben des Planungsamtes

Rat der Stadt Alfeld (Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 511.01 Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.12	= Ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	186.000	0	186.000	189.900	194.000	198.100
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	70.000	0	70.000	71.400	72.200	73.000
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	2.200	0	2.200	2.200	2.200	2.200
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	258.200	0	258.200	263.500	268.400	273.300
03.	= Ordentliches Ergebnis	-258.200	0	-258.200	-263.500	-268.400	-273.300
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-258.200	0	-258.200	-263.500	-268.400	-273.300
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-258.200	0	-258.200	-263.500	-268.400	-273.300

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Investitionen Produkt 511.01 Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I511012001 Planung Neubaugebiete	-50.000	50.000	0	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-50.000	50.000	0	0	0	0	0
Erläuterungen:							
1.NT: Die Planungskosten werden im Ergebnishaushalt gebucht und an dieser Stelle auf Null gesetzt.							
Gesamtsumme Auszahlungen	-50.000	50.000	0	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	-50.000	50.000	0	0	0	0	0

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Beschreibung Produkt 511.03 Teilnahme an Förderprogrammen		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	51	Räumliche Planung und Entwicklung
Produktbereich	511	Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen
Produkt	511.03	Teilnahme an Förderprogrammen
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	61 - Planungsamt	
Verantw.Personen	Volker Pippert	
Kategorie	freiwillige Aufgabe	
Auftragsgrundlage	x	
Kurzbeschreibung	Teilnahme an Förderprogrammen	
Zielgruppe	Bevölkerung, Gäste	
Leistungen	511.03.00	Teilnahme an Förderprogrammen

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 511.03 Teilnahme an Förderprogrammen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.12	= Ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	19.700	-19.700	0	0	0	0
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	19.700	-19.700	0	0	0	0
03.	= Ordentliches Ergebnis	-19.700	19.700	0	0	0	0
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-19.700	19.700	0	0	0	0
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-19.700	19.700	0	0	0	0
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 511.03 Teilnahme an Förderprogrammen							
zu Pos.							
Teilnahme an Programm Radwegekonzeption stadtwweit 19.700 €							
1. NT.: Die Mittel für eine neue Radwegekonzeption werden in diesem Haushaltsjahr nicht mehr benötigt. Der Ansatz kann deshalb um 19.700 € auf null herabgesetzt werden.							

Beschreibung Produkt 538.10 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	53	Ver- und Entsorgung
Produktbereich	538	Abwasserbeseitigung
Produkt	538.10	Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	68 - Stadtentwässerungsamt	
Verantw.Personen	Stefanie Dortmund	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	Entwässerungssatzung	
Zielgruppe	Einwohner, angeschlossene Grundstückseigentümer	
Leistungen	538.10.00	Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage
	538.10.01	Schmutzwasserbeseitigung Kläranlage
	538.10.02	Betrieb der Pumpwerke
	538.10.03	Studie 2020

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 538.10 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage

Stadt Alfeld (Leine)

Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	47.864	0	47.864	47.864	47.864	47.864
01.05	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	5.000	0	5.000	5.000	5.000	5.000
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	20.100	0	20.100	20.100	20.100	20.100
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	58.000	0	58.000	58.000	58.000	58.000
01.11	+ sonstige ordentliche Erträge	500	0	500	0	0	0
01.12	= Ordentliche Erträge	131.464	0	131.464	130.964	130.964	130.964
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	526.800	0	526.800	537.600	548.700	559.900
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	498.700	-8.000	490.700	509.100	516.500	523.900
02.04	- Abschreibungen	624.408	0	624.408	617.405	613.412	611.221
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	103.500	0	103.500	103.500	103.500	103.500
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	1.753.408	-8.000	1.745.408	1.767.605	1.782.112	1.798.521
03.	= Ordentliches Ergebnis	-1.621.944	8.000	-1.613.944	-1.636.641	-1.651.148	-1.667.556
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-1.621.944	8.000	-1.613.944	-1.636.641	-1.651.148	-1.667.556
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.621.944	8.000	-1.613.944	-1.636.641	-1.651.148	-1.667.556

Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 538.10 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage

zu Pos. 02.03

Fortbildungskosten allgemein im Kläranlagenbereich 6.000 €, Ausbildungskosten 5.000 €
Kläranlage: Bauunterhaltung u. Unterhaltung der Maschinen 40.000 €
 Unterhalt. des bewegl. Vermögens 1.000 €, Erwerb geringwertiger Vermögensgegenstände 5.000 €,
 Proben usw. 20.000 €, Wartungsverträge 50.000 €, Entsorgungskosten für Schlamm 70.000 €
 Reinigungsmittel 2.000 €, Versicherung Kläranlage 10.000 €
 Dienst- u. Schutzkleidung 3.000 €, Datenleitungen u.a. Kläranlage 1.000 €, Aufwendungen für EDV 2.000 €
 Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit 1.000 €, Frischwasserentgelte Kläranlage 10.000 €, Heizkosten 10.000 €, Stromkosten 100.000 €
 Betriebsstoffe (Öle u.a.) und weitere Betriebsmittel 16.700 €, Unterhaltung u. Betrieb der Fahrzeuge 5.000 €,
 Verbrauchsstoffe u.a. Flockungsmittel 50.000 €, sonstige Dienstleistungen (u.a. Wartungsarbeiten) 20.000 €
Pumpwerke: Bauunterhaltung 10.000 €, Wartung 5.000 €
 Grundbesitzabgaben 1.000 €, Stromkosten 20.000 €, Pumpwerke Reinigung, Mäh- und Pflegearbeiten 10.000 €, Datenleitungen 1.000 €

1. NT.: coronabedingt sind Aus- und Fortbildungskosten in der eingeplanten Höhe nicht erforderlich.

Investitionen Produkt 538.10 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kläranlage

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
1538011403 Studie 2020 - Bauphase II - Neubau Biologie	0	-290.000	-290.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	0	-290.000	-290.000	0	0	0	0
Erläuterungen:							
1.NT: aufgrund der vorliegenden Schlussrechnungen ist der Ansatz zu erhöhen.							
1538101701 Studie 2020 - Bauphase III -	-1.000.000	-280.000	-1.280.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-1.000.000	-280.000	-1.280.000	0	0	0	0
Erläuterungen:							
Ertüchtigung Zulaufbauwerke Schnecken							
1.NT: aufgrund der Ausschreibungsergebnisse (Bautechnik) werden sich die Kosten der Maßnahme im Rahmen des veranschlagten Betrages erhöhen.							
Des Weiteren wurden im Zulaufgebäude hohe Belastungen an PAK und Asbestfasern festgestellt. Die Entsorgung führt zu einer nicht eingeplanten Erhöhung der Baukosten.							
Gesamtsumme Auszahlungen	-1.000.000	-570.000	-1.570.000	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	-1.000.000	-570.000	-1.570.000	0	0	0	0

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Beschreibung Produkt 538.11 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	53	Ver- und Entsorgung
Produktbereich	538	Abwasserbeseitigung
Produkt	538.11	Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	68 - Stadtentwässerungsamt	
Verantw.Personen	Frank Schwarzwälder	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	WHG, NWG, Abwassersatzung der Stadt Alfeld (Leine)	
Kurzbeschreibung	Bau, Betrieb und Unterhaltung der Abwasserkanäle und Regenwasserrückhaltebecken Führung des Kanalkatasters	
Zielgruppe	Einwohner, Unternehmen	
Leistungen	538.11.00	Abwasserkanäle
	538.11.01	Schmutzwasserkanäle
	538.11.02	Niederschlagswasserkanäle
	538.11.03	Mischwasserkanäle
	538.11.04	Regenwasserrückhaltebecken

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 538.11 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	115.373	0	115.373	109.613	104.954	96.862
01.05	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	3.084.000	0	3.084.000	3.084.000	3.084.000	3.084.000
01.12	= Ordentliche Erträge	3.199.373	0	3.199.373	3.193.613	3.188.954	3.180.862
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	199.900	0	199.900	204.200	208.600	213.100
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	208.800	0	208.800	213.000	215.800	218.600
02.04	- Abschreibungen	791.100	0	791.100	791.100	791.100	791.100
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	20.500	0	20.500	20.500	20.500	20.500
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	1.220.300	0	1.220.300	1.228.800	1.236.000	1.243.300
03.	= Ordentliches Ergebnis	1.979.073	0	1.979.073	1.964.813	1.952.954	1.937.562
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	1.979.073	0	1.979.073	1.964.813	1.952.954	1.937.562
08.01	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	635.300	0	635.300	635.300	635.300	635.300
08.02	- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	241.900	0	241.900	241.900	241.900	241.900
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	393.400	0	393.400	393.400	393.400	393.400
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	2.372.473	0	2.372.473	2.358.213	2.346.354	2.330.962

Investitionen Produkt 538.11 Bau, Unterhaltung und Betrieb der Abwasserkanäle

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
1538112002 Ertüchtigung Teilabschnitt "Kirchtor" (Kanal)	-11.000	-20.000	-31.000	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	44.000	0	44.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-55.000	-20.000	-75.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen: Ertüchtigung der RW- und SW-Kanalisation in einem Teilabschnitt der Straße Kirchtor im OT Langenholzen aufgrund der Hochwasserschäden 2017. Es sind Zuwendungen des Landes in Höhe von 80% zugesagt.</p> <p>1.NT: Das Ausschreibungsergebnis der Bauarbeiten lag höher als die für die Umsetzung geschätzten Kosten. Ein Anteil dieser Kosten wird intern über das Budget 61 gedeckt.</p>							
1538112003 Ausbau Teilstück Holzer Straße (Kanal)	-40.000	-585.000	-625.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-40.000	-585.000	-625.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen: Neubau der RW-Kanalisation und Ertüchtigung der SW-Kanalisation im Teilbereich der Holzer Straße zwischen Ständehausstraße und Wallanlagen/Warnedurchlass.</p> <p>1.NT: Die Maßnahme RW-Kanal musste zeitlich deutlich vorgezogen werden; durch den zeitlichen Aspekt (Jahreszeit, Auftragslage Baufirmen) und Umplanungen entstanden erhebliche Kostensteigerungen. Die Gesamtkosten betragen laut Schätzung nun 818.000 EUR. Ein Teil der Mehrkosten wird im Budget 61 Kanalbau sowie übergreifend auch aus dem Budget 49 Straßenbau durch zeitliches Verschieben von Vorhaben bzw. durch Einsparungen gedeckt.</p>							
Gesamtsumme Auszahlungen	-95.000	-605.000	-700.000	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	44.000	0	44.000	0	0	0	0
Gesamtsumme	-51.000	-605.000	-656.000	0	0	0	0

Beschreibung Produkt 541.01 Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	54	Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV
Produktbereich	541	Gemeindestraßen
Produkt	541.01	Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	66 - Straßenbau	
Verantw.Personen	Christoph Kriegel	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	BauGB, NStrG, Verkehrssicherungspflicht	
Kurzbeschreibung	Bereitstellung, Unterhaltung, Instandsetzung und Kontrolle von öffentlichen Straßen, Wegen, Plätzen, Brücken und Stützmauern	
Zielgruppe	Einwohner, Verkehrsteilnehmer, Gewerbebetriebe, ÖPNV	
Leistungen	541.01.00	Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen, Plätzen, Brücken, Stützmauern
	541.01.01	Bau und Unterhalt. v. Gem.-Str., Wegen u. Plätzen
	541.01.02	Bau und Unterhaltung von Brücken
	541.01.03	Bau und Unterhaltung von Stützmauern

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 541.01 Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.

Stadt Alfeld (Leine)

Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	365.583	0	365.583	365.583	343.186	334.646
01.05	+ öffentlich-rechtliche Entgelte	3.500	0	3.500	3.500	3.500	3.500
01.07	+ Kostenerstattungen u. Kostenumlagen	10.000	0	10.000	10.000	10.000	10.000
01.12	= Ordentliche Erträge	379.083	0	379.083	379.083	356.686	348.146
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.01	- Personalaufwendungen	309.200	0	309.200	315.800	322.400	329.200
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	329.000	0	329.000	335.700	339.400	343.100
02.04	- Abschreibungen	533.617	0	533.617	533.617	523.536	416.617
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	1.171.817	0	1.171.817	1.185.117	1.185.336	1.088.917
03.	= Ordentliches Ergebnis	-792.735	0	-792.735	-806.034	-828.650	-740.772
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-792.735	0	-792.735	-806.034	-828.650	-740.772
08.02	- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	740.200	0	740.200	740.200	740.200	740.200
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	-740.200	0	-740.200	-740.200	-740.200	-740.200
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.532.935	0	-1.532.935	-1.546.234	-1.568.850	-1.480.972

Investitionen Produkt 541.01 Bau und Unterhaltung von Gemeindestraßen, Wegen etc.

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I541011702 Ausbau Heinzestraße Teil 1	165.000	-215.000	-50.000	0	0	0	0
04.02 + Beiträge u. ä. Entgelte f.Investitionstätigkeit	215.000	-215.000	0	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-50.000	0	-50.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen: grundhafter Ausbau im Zuge der MW-Trennung 2020: Restarbeiten Straßenbau sowie Erhebung der Straßenausbaubeiträge für den Bauabschnitt.</p> <p>1.NT: Die Beiträge werden in 2020 nicht abgerechnet und in 2021 neu veranschlagt.</p>							
I541011807 Straßenausbau "In der Godenau" (Parallelweg)	66.000	-66.000	0	0	0	0	0
04.02 + Beiträge u. ä. Entgelte f.Investitionstätigkeit	66.000	-66.000	0	0	0	0	0
<p>Erläuterungen: Beseitigung der vom Hochwasser im Juli/August 2017 verursachten Schäden. Die Maßnahme wird 2019 abgeschlossen. Für 2020 wird die beitragsmäßige Abrechnung erwartet.</p> <p>1.NT: Die Beiträge werden in 2020 nicht abgerechnet und in 2021 neu veranschlagt.</p>							
Gesamtsumme Auszahlungen	-50.000	0	-50.000	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	281.000	-281.000	0	0	0	0	0
Gesamtsumme	231.000	-281.000	-50.000	0	0	0	0

Beschreibung Produkt 547.01 Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	54	Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV
Produktbereich	547	ÖPNV
Produkt	547.01	Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	32 - Rechts- und Ordnungsamt	
Verantw.Personen	Volker Pippert	
Kategorie	freiwillige Aufgabe	
Auftragsgrundlage	Ratsbeschluss, Vertrag	
Kurzbeschreibung	- Zahlung eines Zuschusses an Regionalverkehr Hildesheim zur Sicherstellung des Stadtbusverkehrs im Stadtkern und in den Ortsteilen. - Unterhaltung der städtischen Buswarteallen	
Zielgruppe	Bevölkerung, Besucher	
Leistungen	547.01.01	Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
	547.01.02	sonstige Leistungen Mobilität und Individualverkehr

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 547.01 Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	454	0	454	454	454	454
01.12	= Ordentliche Erträge	454	0	454	454	454	454
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	22.300	0	22.300	22.800	23.300	23.800
02.04	- Abschreibungen	819	0	819	819	819	819
02.06	- Transferaufwendungen	70.000	40.000	110.000	70.000	70.000	70.000
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	93.119	40.000	133.119	93.619	94.119	94.619
03.	= Ordentliches Ergebnis	-92.666	-40.000	-132.666	-93.166	-93.666	-94.166
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-92.666	-40.000	-132.666	-93.166	-93.666	-94.166
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-92.666	-40.000	-132.666	-93.166	-93.666	-94.166
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 547.01 Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs							
zu Pos. 02.06							
Zuschuss für den ÖPNV gem. Vertrag 70.000 €							
1. NT.: Aufgrund der Abrechnung mit der RVHI müssen für das Jahr 2019 noch weitere 40.000 € gezahlt werden. Der Haushaltsansatz steigt entsprechend auf insgesamt 110.000 €.							

Beschreibung Produkt 552.01 Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	55	Natur- und Landschaftspflege
Produktbereich	552	Öffentliche Gewässer/Wasserbauliche Anlagen
Produkt	552.01	Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	68 - Stadtentwässerungsamt	
Verantw.Personen	Frank Schwarzwälder	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	Wasserhaushaltsgesetz, Nieders. Wassergesetz	
Kurzbeschreibung	Unterhaltung von fließenden Gewässern, Hochwasserschutz	
Zielgruppe	Einwohner, Vereine, Verbände	
Leistungen	552.01.00	Öffentliche Gewässer/Wasserbauliche Anlagen
	552.01.01	Wasserläufe und Gewässer
	552.01.02	Hochwasserschutz
	552.01.03	Regenwasserrückhaltebecken (Gewässer)

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 552.01 Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	2.003	0	2.003	2.003	2.003	2.003
01.12	= Ordentliche Erträge	2.003	0	2.003	2.003	2.003	2.003
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	60.100	0	60.100	61.400	62.300	63.200
02.04	- Abschreibungen	243	0	243	243	243	243
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	60.100	0	60.100	60.100	60.100	60.100
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	120.443	0	120.443	121.743	122.643	123.543
03.	= Ordentliches Ergebnis	-118.440	0	-118.440	-119.740	-120.640	-121.540
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-118.440	0	-118.440	-119.740	-120.640	-121.540
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-118.440	0	-118.440	-119.740	-120.640	-121.540

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Investitionen Produkt 552.01 Öffentliche Gewässer / Wasserbauliche Anlagen

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I552011901 Reparatur der Hochwasserschäden "Holzer Straße"	-60.000	-636.000	-696.000	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	1.040.000	0	1.040.000	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	-1.100.000	-636.000	-1.736.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>Beim Hochwasser im Juli 2017 wurde der Durchlass unter der Holzer Straße beschädigt. Seit dem ist die Holzer Straße in dem Bereich für den fahrenden Verkehr gesperrt. Die Straße soll wieder repariert werden. Zuwendung durch die NBank ist für 2020 zugesagt.</p> <p>1.NT: aufgrund der zu Beginn der Maßnahme geltenden zeitlichen Förderbedingungen der NBank musste die Maßnahme unter hohem zeitlichem Druck umgesetzt werden. Durch diesen zeitlichen Aspekt sowie der sich im Bauverlauf ergebenden Bedingungen (u.a. Wasserhaltung, provisorischer Hochwasserschutz, Naturschutz, archäologische Baubegleitung) kam es in Kostenschätzung und Auftragsvergabe zu deutlichen Kostensteigerungen (Kostenschätzung = 2,04 Mio EUR; die Differenz zum Ansatz wird intern im Budget 61 gedeckt.)</p>							
Gesamtsumme Auszahlungen	-1.100.000	-636.000	-1.736.000	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	1.040.000	0	1.040.000	0	0	0	0
Gesamtsumme	-60.000	-636.000	-696.000	0	0	0	0

Beschreibung Produkt 571.01 Wirtschaftsförderung		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	57	Wirtschaft und Tourismus
Produktbereich	571	Wirtschaftsförderung
Produkt	571.01	Wirtschaftsförderung
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	Dezernat II	
Verantw.Personen	Thorsten Laugwitz	
Kategorie	freiwillige Aufgabe	
Auftragsgrundlage	Ratsbeschluss	
Kurzbeschreibung	Standortanalyse, Verbesserung von Standortfaktoren, Standortberatung, Öffentlichkeitsarbeit Vermittlung von Gewerbeflächen und -objekten, Nachnutzung von Industriebrachen, Individuelle Beratung von Unternehmen und Existenzgründern Koordination Verwaltungsverfahren	
Zielgruppe	Heimische und auswärtige Unternehmen, Existenzgründer, Einzel- und Großhändler, Gewerbetreibende	
Leistungen	571.01.00	Wirtschaftsförderung
	571.01.01	Dezernatsleitung Dez. II
	571.01.02	Allgemeine Wirtschaftsförderung
	571.01.03	Zuschuss Forum Alfeld
	571.01.04	Zuschuss HI+Reg
	571.01.05	Zuschuss Metropolregion

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 571.01 Wirtschaftsförderung							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	49.100	0	49.100	49.100	49.100	49.100
01.12	= Ordentliche Erträge	49.100	0	49.100	49.100	49.100	49.100
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.04	- Abschreibungen	54.500	0	54.500	54.500	54.500	54.500
02.06	- Transferaufwendungen	74.600	5.400	80.000	74.400	74.400	74.400
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	1.500	0	1.500	1.500	1.500	1.500
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	130.600	5.400	136.000	130.400	130.400	130.400
03.	= Ordentliches Ergebnis	-81.500	-5.400	-86.900	-81.300	-81.300	-81.300
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-81.500	-5.400	-86.900	-81.300	-81.300	-81.300
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-81.500	-5.400	-86.900	-81.300	-81.300	-81.300
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 571.01 Wirtschaftsförderung							
zu Pos. 02.06							
Zuschuss Forum Alfeld Aktiv 62.400 €, davon 49.000 € Personalkosten Beitrag HI - REG: 12.200 € Beitrag Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen: 1.500 €							
1. NT.: Die Ansatzerhöhung ist bedingt durch eine Erhöhung des Zuschusses an die HI-REG (3.400,-) und den Ausgleich einer Budgetkürzung (2.000 €)							

Investitionen Produkt 571.01 Wirtschaftsförderung

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I571012001 Modellprojekt Regionales Versorgungszentrum	0	0	0	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	50.000	50.000	0	0	0	0
05.06 - sonstige Investitionstätigkeit	0	-50.000	-50.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen: 1.NT: geplant ist die Einrichtung eines Regionalen Medizinischen Versorgungszentrums mit Standort Alfeld im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit im Regionsverein Leinebergland e.V. Um entsprechende Fördermittel des Landes beantragen zu können fungiert die Stadt Alfeld als Projektträger.</p>							
Gesamtsumme Auszahlungen	0	-50.000	-50.000	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	50.000	50.000	0	0	0	0
Gesamtsumme	0	0	0	0	0	0	0

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Beschreibung Produkt 575.01 Tourismusförderung			
Stadt Alfeld (Leine)			
Produktgruppe	57	Wirtschaft und Tourismus	
Produktbereich	575	Tourismus	
Produkt	575.01	Tourismusförderung	
Produktinformation			
Verantw.Org.Einheit	S01 Öffentlichkeitsarbeit, Kultur u. Tourismus		
Verantw.Personen	Hans-Günther Scharf		
Kategorie	freiwillige Aufgabe		
Auftragsgrundlage	Ratsbeschluss		
Kurzbeschreibung	Touristinformation, Auskünfte, Beratung und Infos aller Art zu touristischen Angeboten Verkauf von touristischen Angeboten und Dienstleistungen Werbeveranstaltungen und Marketingaufgaben		
Zielgruppe	Besucher		
Leistungen	575.01.00	Tourismusförderung	
	575.01.01	Allgemeine Tourismusförderung	
	575.01.02	Teilnahme an den Hansetagen	

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 575.01 Tourismusförderung							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.06	+ privatrechtliche Entgelte	100	0	100	100	100	100
01.12	= Ordentliche Erträge	100	0	100	100	100	100
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.03	- Aufwendungen für Sach- u. Dienstleistungen	50.300	0	50.300	51.500	52.400	53.400
02.04	- Abschreibungen	482	0	482	482	482	482
02.06	- Transferaufwendungen	27.500	0	27.500	27.500	27.500	27.500
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	15.900	0	15.900	15.900	15.900	15.900
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	94.182	0	94.182	95.382	96.282	97.282
03.	= Ordentliches Ergebnis	-94.082	0	-94.082	-95.282	-96.182	-97.182
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-94.082	0	-94.082	-95.282	-96.182	-97.182
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-94.082	0	-94.082	-95.282	-96.182	-97.182

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Investitionen Produkt 575.01 Tourismusförderung

Stadt Alfeld (Leine)

Nr. + Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	VE 2020	Finanzplan 2021	Finanzplan 2022	Finanzplan 2023
I575012001 Umsetzung Förderantrag "Wanderbares Leinebergland"	0	36.300	36.300	0	0	0	0
04.01 + Zuwendungen für Investitionstätigkeit	0	591.300	591.300	0	0	0	0
05.02 - Baumaßnahmen	0	-555.000	-555.000	0	0	0	0
<p>Erläuterungen:</p> <p>1.NT: Die Mitgliedskommunen des Regionsvereins Leinebergland e.V. haben das Ziel, die Region Leinebergland als "Qualitätsregion Wanderbares Deutschland" zertifizieren zu lassen. Diese Zertifizierung durch den Deutschen Wanderverband beinhaltet diverse Qualitätsstandards, die entsprechende Ansprüche an die touristischen Akteure (u.a. Beherbergungsgewerbe), an die Vermarktungs- und Informationsinfrastruktur (Webseiten, Infomaterial, Tourismusinformation, etc) und an die Ausstattung mit Wanderwegen und deren Infrastruktur stellt. Die Stadt Alfeld fungiert als Projektträger für einen entsprechenden Antrag für Zuwendungen aus dem Förderprogramm "Touristische Infrastruktur".</p> <p>Neben den öffentlichen Fördermitteln sieht die Projektfinanzierung einen Anteil des Regionsvereins sowie Eigenmittel der Stadt vor. Im vorliegenden Nachtrag ergibt sich darstellungstechnisch ein Einzahlungsüberschuss. Das Gesamtauszahlungsvolumen beträgt für 2020 600.000 EUR. 45.000 EUR werden davon außerplanmäßig über nicht benötigte Haushaltsreste finanziert.</p>							
Gesamtsumme Auszahlungen	0	-555.000	-555.000	0	0	0	0
Gesamtsumme Einzahlungen	0	591.300	591.300	0	0	0	0
Gesamtsumme	0	36.300	36.300	0	0	0	0

Teilergebnishaushalt Zentrale Finanzdienstleistungen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.01	Steuern und ähnliche Abgaben	22.613.000	-1.650.000	20.963.000	23.420.500	24.228.500	25.031.300
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	6.160.000	612.000	6.772.000	6.236.400	6.402.500	6.549.200
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	200.748	0	200.748	195.850	190.534	184.696
01.08	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	260.800	0	260.800	254.700	248.400	241.800
01.12	= Ordentliche Erträge	29.234.548	-1.038.000	28.196.548	30.107.450	31.069.934	32.006.996
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.04	- Abschreibungen	50.000	0	50.000	50.000	50.000	50.000
02.05	- Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.820.000	-98.000	1.722.000	1.835.000	1.784.000	1.732.000
02.06	- Transferaufwendungen	12.570.000	39.000	12.609.000	12.834.500	13.027.000	13.233.500
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	58.000	0	58.000	58.000	58.000	58.000
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	14.498.000	-59.000	14.439.000	14.777.500	14.919.000	15.073.500
03.	= Ordentliches Ergebnis	14.736.548	-979.000	13.757.548	15.329.950	16.150.934	16.933.496
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	14.736.548	-979.000	13.757.548	15.329.950	16.150.934	16.933.496
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	14.736.548	-979.000	13.757.548	15.329.950	16.150.934	16.933.496

Teilfinanzhaushalt Zentrale Finanzdienstleistungen							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
01.01	Steuern und ähnliche Abgaben	22.613.000	-1.650.000	20.963.000	23.420.500	24.228.500	25.031.300
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	6.160.000	612.000	6.772.000	6.236.400	6.402.500	6.549.200
01.07	+ Zinsen und ähnliche Einzahlungen	260.800	0	260.800	254.700	248.400	241.800
01.10	= Einzahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	29.033.800	-1.038.000	27.995.800	29.911.600	30.879.400	31.822.300
02.	Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit						
02.04	- Zinsen und ähnliche Auszahlungen	-1.820.000	98.000	-1.722.000	-1.835.000	-1.784.000	-1.732.000
02.05	- Transferzahlungen	-12.570.000	-39.000	-12.609.000	-12.834.500	-13.027.000	-13.233.500
02.06	- sonstige haushaltswirksame Auszahlungen	-8.000	0	-8.000	-8.000	-8.000	-8.000
02.07	= Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	-14.398.000	59.000	-14.339.000	-14.677.500	-14.819.000	-14.973.500
03.	= Saldo aus lfd. Verwaltungstätigkeit	14.635.800	-979.000	13.656.800	15.234.100	16.060.400	16.848.800
04.	Einzahlungen aus Investitionstätigkeit						
04.05	+ sonstige Investitionstätigkeit	154.100	0	154.100	160.200	166.600	173.000
04.06	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	154.100	0	154.100	160.200	166.600	173.000
05.	Auszahlungen für Investitionstätigkeit						
05.07	= Auszahlungen für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
06.	= Saldo Investitionstätigkeit	154.100	0	154.100	160.200	166.600	173.000
07.	= Finanzmittelüberschuss/ -fehlbetrag	14.789.900	-979.000	13.810.900	15.394.300	16.227.000	17.021.800
08.01	+ Aufnahme von Krediten u. Darl. f. Investitionen	4.323.600	1.803.000	6.126.600	5.133.500	3.930.700	4.375.800
08.02	- Tilgung von Krediten u. Darl. f. Investitionen	-2.498.600	0	-2.498.600	-2.542.100	-2.701.700	-2.825.100
08.03	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	1.825.000	1.803.000	3.628.000	2.591.400	1.229.000	1.550.700
09.	= Finanzmittelbestand	16.614.900	824.000	17.438.900	17.985.700	17.456.000	18.572.500

Beschreibung Produkt 611.01 Steuern und Abgaben		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	61	Allgemeine Finanzwirtschaft
Produktbereich	611	Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen
Produkt	611.01	Steuern und Abgaben
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	20 - Stadtkämmerei, EDV	
Verantw.Personen	Uwe Mönkemeyer	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	NKomVG	
Kurzbeschreibung	Gemeindeanteile an der Einkommensteuer und an der Umsatzsteuer	
Zielgruppe	Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN)	
Leistungen	611.01.01	Steuern und Abgaben

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 611.01 Steuern und Abgaben

Stadt Alfeld (Leine)

Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.01	Steuern und ähnliche Abgaben	12.313.000	-1.650.000	10.663.000	12.661.000	12.943.400	13.193.000
01.08	+ Zinsen und ähnliche Finanzerträge	110.000	0	110.000	110.000	110.000	110.000
01.12	= Ordentliche Erträge	12.423.000	-1.650.000	10.773.000	12.771.000	13.053.400	13.303.000
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.04	- Abschreibungen	50.000	0	50.000	50.000	50.000	50.000
02.05	- Zinsen und ähnliche Aufwendungen	25.000	0	25.000	25.000	25.000	25.000
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	75.000	0	75.000	75.000	75.000	75.000
03.	= Ordentliches Ergebnis	12.348.000	-1.650.000	10.698.000	12.696.000	12.978.400	13.228.000
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	12.348.000	-1.650.000	10.698.000	12.696.000	12.978.400	13.228.000
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	12.348.000	-1.650.000	10.698.000	12.696.000	12.978.400	13.228.000

Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 611.01 Steuern und Abgaben

zu Pos. 01.01

Grundsteuer A (Hebesatz 500) 103.000 €
 Grundsteuer B (Hebesatz 500) 4.200.000 €
 Gewerbesteuer (Hebesatz 400) 7.500.000
 Vergnügungssteuer 400.000 €
 Hundesteuer 110.000 €

1. NT.: Coronabedingt sinken die Erträge aus der Gewerbesteuer in diesem Jahr voraussichtlich um insgesamt 1.500.000 €. Ebenfalls sinken die Erträge aus der Vergnügungssteuer 2020 um voraussichtlich 150.000 €.

Beschreibung Produkt 611.02 Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	61	Allgemeine Finanzwirtschaft
Produktbereich	611	Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen
Produkt	611.02	Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	20 - Stadtkämmerei, EDV	
Verantw.Personen	Uwe Mönkemeyer	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Auftragsgrundlage	NKomVG, Nieders. Finanzausgleichsgesetz, Gemeindefinanzreformgesetz	
Kurzbeschreibung	Finanzzuweisungen und Umlagen	
Zielgruppe	Landkreis Hildesheim, Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN)	
Leistungen	611.02.01	Abrechnung der Zuweisung / Umlagen

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 611.02 Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen

Stadt Alfeld (Leine)

Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.01	Steuern und ähnliche Abgaben	10.300.000	0	10.300.000	10.759.500	11.285.100	11.838.300
01.02	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	6.160.000	612.000	6.772.000	6.236.400	6.402.500	6.549.200
01.03	+ Auflösungserträge aus Sonderposten	200.748	0	200.748	195.850	190.534	184.696
01.12	= Ordentliche Erträge	16.660.748	612.000	17.272.748	17.191.750	17.878.134	18.572.196
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.06	- Transferaufwendungen	12.570.000	39.000	12.609.000	12.834.500	13.027.000	13.233.500
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	12.570.000	39.000	12.609.000	12.834.500	13.027.000	13.233.500
03.	= Ordentliches Ergebnis	4.090.748	573.000	4.663.748	4.357.250	4.851.134	5.338.696
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	4.090.748	573.000	4.663.748	4.357.250	4.851.134	5.338.696
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	4.090.748	573.000	4.663.748	4.357.250	4.851.134	5.338.696

Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 611.02 Allgemeine Zuweisungen und Allgemeine Umlagen

zu Pos. 01.02

Gemeindeanteil an der Lohn- und Einkommenssteuer 8.450.000 €
 Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer 1.850.000 €
 Schlüsselzuweisungen 5.600.000 €
 Zuweisungen übertragener Wirkungskreis 560.000 €

**1. NT.: Die Schlüsselzuweisungen steigen nach dem aktuellen Bescheid des Landes um 102.000 €.
 Als Ausgleich krisenbedingter Mehraufwendungen zahlt das Land zusätzlich 210.000 €.
 Außerdem zahlt das Land Niedersachsen zum Ausgleich von Gewerbesteuerausfällen aus der Coronakrise voraussichtlich eine zusätzliche Rate von 300.000 €. Eine genaue Berechnung der Zuweisung steht jedoch noch aus.**

zu Pos. 02.06

Gewerbesteuerumlage (35 % vom Grundbetrag) 650.000 €
 Entschuldungsumlage 40.000 €
 Kreisumlage (bei Hebesatz: von 55,8 %) 11.880.000 €

**1. NT.: Entsprechend der Gewerbesteuerausfälle muss die Stadt Alfeld (Leine) auch weniger Gewerbesteuerumlage an das Land zahlen. Der Ansatz hierfür verringert sich deshalb um 125.000 € auf 525.000 €.
 Die Kreisumlage, die die Stadt Alfeld (Leine) an den Landkreis Hildesheim zahlen muss, beträgt nach dem letzten Bescheid 12.044.000 €. Der Haushaltsansatz wird deshalb um 164.000 € angehoben.**

Beschreibung Produkt 612.01 Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft		
Stadt Alfeld (Leine)		
Produktgruppe	61	Allgemeine Finanzwirtschaft
Produktbereich	612	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft
Produkt	612.01	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft
Produktinformation		
Verantw.Org.Einheit	20 - Stadtkämmerei, EDV	
Verantw.Personen	Uwe Mönkemeyer	
Kategorie	Pflichtaufgabe	
Leistungen	612.01.01	Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Teilergebnisplan Produkt 612.01 Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft							
Stadt Alfeld (Leine)							
Nr.	Bezeichnung	bisheriger Ansatz	mehr (+) / weniger (-)	neuer Ansatz	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023
01.	Ordentliche Erträge						
01.12	= Ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
02.	Ordentliche Aufwendungen						
02.05	- Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.795.000	-98.000	1.697.000	1.810.000	1.759.000	1.707.000
02.07	- sonstige ordentliche Aufwendungen	58.000	0	58.000	58.000	58.000	58.000
02.09	= Ordentliche Aufwendungen	1.853.000	-98.000	1.755.000	1.868.000	1.817.000	1.765.000
03.	= Ordentliches Ergebnis	-1.853.000	98.000	-1.755.000	-1.868.000	-1.817.000	-1.765.000
04.05	= Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
05.	= Jahresergebnis	-1.853.000	98.000	-1.755.000	-1.868.000	-1.817.000	-1.765.000
08.03	= Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
09.	= Jahresergebnis des Teilergebnisplans	-1.853.000	98.000	-1.755.000	-1.868.000	-1.817.000	-1.765.000
Erläuterungen - Teilergebnisplan Produkt 612.01 Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft							
zu Pos. 02.05							
Zinsaufwendungen an Kreditinstitute 1.767.000 € Zinsaufwendungen für Liquiditätskredite (28 Mio.bei 0,1%) = 28.000 €							
1. NT.: Zinsaufwendungen für die Inanspruchnahme von Liquiditätskrediten entstehen aufgrund des Zinsniveaus in diesem Jahr nicht. Der Ansatz kann um 28.000 € auf null herabgesetzt werden. Durch zinsgünstige Kreditmarktkonditionen sinken die Zinsaufwendungen für Investitionskredite um 70.000 € auf insgesamt 1.697.000 €.							

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 01.10.2020

Amt: Stadtkämmerei
AZ: II.1

Vorlage Nr. 415/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Finanzausschuss	27.10.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Übernahme einer Bürgschaft durch die Stadt Alfeld (Leine) für die Wasserwerk Alfeld GmbH im Zusammenhang mit der Finanzierung der Investitionen für den Bau einer Trinkwasserenthärtungsanlage

Zur Finanzierung der Investitionen zum Bau einer zentralen Trinkwasserenthärtungsanlage für das Versorgungsgebiet der Stadt Alfeld (Leine) sind Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 6,0 Mio. Euro vorgesehen. Dieses Thema war bereits Beratungsgegenstand in mehreren Ratssitzungen. In seiner Sitzung am 11.12.2019 hat sich der Rat der Stadt Alfeld (Leine) für den Bau einer solchen Anlage in Alfeld ausgesprochen.

Die Kommunalaufsicht des Landkreises Hildesheim hat sich bereits im Vorfeld mit dem Sachverhalt einer solch außerordentlich hohen Bürgschaftsübernahme seitens der Stadt Alfeld (Leine) beschäftigt und mit Schreiben vom 22.09.2020 mitgeteilt, dass für die Übernahme einer Ausfallbürgschaft keine Bedenken bestehen.

Die ersten Ausschreibungen, insbesondere für die Ingenieurleistungen, sind angelaufen. Es wird damit gerechnet, dass schon im Jahr 2020 die ersten Kosten anfallen werden. In den Jahren 2021 bis 2023 wird mit den restlichen Auszahlungen gerechnet.

Nach Rücksprache mit verschiedenen Kreditinstituten wäre es sinnvoll, die dafür erforderliche Kreditaufnahme in mehreren Tranchen (z.B. zwei á 3 Mio. Euro oder drei á 2 Mio. Euro) aufzunehmen. Eine Kreditaufnahme über den Gesamtbetrag wäre aufgrund der derzeitigen Zinsmarktsituation eher unglücklich, weil unter Umständen Negativzinsen bzw. Verwahrentgelte anfallen könnten, wenn man den Gesamtbetrag für die gesamte Dauer auf dem Girokonto belassen würde. Auch kurzfristige Anlagemöglichkeiten, die die Zeiträume zinsgünstig überbrücken könnten, sind nach Auskunft der Kreditinstitute im Moment nicht vorhanden.

Um die bereits angefangenen Tätigkeiten auch rechtzeitig finanzieren zu können, bittet die Geschäftsführung der Wasserwerk Alfeld GmbH die Stadt Alfeld (Leine) als alleinige Gesellschafterin, eine hundertprozentige selbstschuldnerische Ausfallbürgschaft einzugehen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass auf dem Kreditmarkt derzeit ohne eine solche Bürgschaft für Gesellschaften mit beschränkter Haftung entweder keine Darlehen angeboten werden, oder aber nur zu deutlich ungünstigeren Konditionen im Vergleich zu zinsgünstigen

Kommunaldarlehen.

Sofern sich der Rat der Stadt Alfeld (Leine) mit der Übernahme der Bürgschaft in einer Gesamthöhe von 6 Mio. Euro einverstanden erklären sollte, wäre es sinnvoll, dass er auch einer evtl. Aufteilung in mehrere Tranchen über einen Gesamtzeitraum von bis zu drei Jahren zustimmt, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden und die Wasserwerk Alfeld GmbH finanziell flexibel zu halten.

Der Vollständigkeit halber weist die Geschäftsführung darauf hin, dass der Wirtschaftsplan 2021 der Wasserwerk Alfeld GmbH noch nicht aufgestellt bzw. beschlossen worden ist. Um die regelmäßigen Investitionen in das Wasserleitungsnetz im Jahr 2021 tätigen zu können, wird davon ausgegangen, dass es auch für diese kreditfinanzierten Auszahlungen noch eine weitere Bitte um eine Ausfallbürgschaft geben wird. Der finanzielle Rahmen in den letzten Jahren hierfür betrug zwischen 500 T€ und 800 T€.

Beschlussvorschlag für den Rat der Stadt Alfeld (Leine):

„Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) ermächtigt den Bürgermeister, modifizierte Ausfallbürgschaften bis zu einer Gesamthöhe von 6,0 Mio. Euro gegenüber Kreditinstituten zugunsten der Wasserwerk Alfeld GmbH, Marktplatz, 1 31061 Alfeld (Leine), einzugehen und entsprechende Schuldanerkenntnisse zu unterzeichnen.

Die Ermächtigung zur Abgabe von Ausfallbürgschaften, die ausschließlich für die Finanzierung des Baus einer zentralen Trinkwasserenthärtungsanlage verwendet werden dürfen, kann ab sofort bis einschließlich zum Haushaltsjahr 2023, wenn nötig auch in mehreren Teilbeträgen, seitens des Bürgermeisters erteilt werden.“

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 08.10.2020

Amt: Planungsamt
AZ: 61.1

Vorlage Nr. 418/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Stadtentwicklungs- und Umweltschutzausschusses	26.10.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

28. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Alfeld (Leine) für den Bereich „Königsruh“; **- Behandlung der Anregungen gem. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB** **- Feststellungsbeschluss**

Die 28. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Alfeld (Leine) für den Bereich „Königsruh“ hat das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren vollständig durchlaufen.

Die zweistufige Bürgerbeteiligung hat keine Stellungnahmen ergeben; das Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen ist in der Anlage mit Abwägungsvorschlägen dargestellt.

Beschlussvorschlag für den Rat:

„Die in der Anlage 1 formulierten Vorschläge zur Abwägung der im Verfahren vorgebrachten Stellungnahmen werden als Ergebnis der Abwägung beschlossen.

Die 28. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Alfeld (Leine) wird in der anliegenden Fassung nebst Begründung beschlossen.“

Anlagen

- Anlage 1 - Abwägungsvorschlag
- Anlage 2 – Planzeichnung und Begründung

Landkreis Hildesheim
Stadt Alfeld (Leine)
Kernstadt

**28. Änderung des Flächennutzungsplans
 „Königsruh“**

**Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange
 (§ 4 Abs. 2 BauGB) sowie der Nachbargemeinden (§ 2 Abs. 2 BauGB)
 (Beteiligung vom 01.07. bis einschließlich 14.08.2020)**

**Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie
 der benachbarten Gemeinden**

Nr.	Behörden / Träger öffentlicher Belange / benachbarte Gemeinden	Datum	Bemerkungen / Hinweise
1	Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ArL)	16.07.20	• keine Anregungen
2	Bundesagentur für Arbeit		• keine Rückmeldung
3a	Avacon Netz GmbH - Verteilnetz	09.07.20	• keine Anregungen (zuständig für Gasmitteldrucknetz)
3b	Avacon Netz GmbH – Region West		• keine Rückmeldung
4	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Nord		• keine Rückmeldung
5	Deutsche Post AG		• keine Rückmeldung
6	Deutsche Telekom Technik GmbH		• keine Rückmeldung
7	Flecken Delligsen		• keine Rückmeldung
8	htp GmbH	02.07.20	• keine Anregungen
9	Industrie- und Handelskammer Hannover-Hildesheim (IHK)		• keine Rückmeldung
10	Kirchenkreisamt Hildesheimer Land		• keine Rückmeldung
11	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)		• keine Rückmeldung
12	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN)		• keine Rückmeldung
13	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)		• keine Rückmeldung
14	Landkreis Hildesheim	10.08.20	• Bodenmanagement zum Schutz und zur Wiederverwendung des Oberbodens wird begrüßt. Das Konzept ist abzustimmen und rechtzeitig im Voraus und z.B. im Rahmen des Erschließungsvertrags zu erstellen. <u>Hinw. d.V.:</u> Im Bebauungsplanentwurf sind entsprechende Hinweise zum Bodenschutz enthalten, die bereits bei der Räumung des Geländes Anfang 2020 berücksichtigt wurden. Einen Erschließungsvertrag gibt es nicht.

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der benachbarten Gemeinden (Fortsetzung)			
Nr.	Behörden / Träger öffentlicher Belange / benachbarte Gemeinden	Datum	Bemerkungen / Hinweise
15	Landwirtschaftskammer Niedersachsen		• keine Rückmeldung
16	Leineverband	22.07.20	• keine Anregungen
17	Landvolk Hildesheim Kreisbauernverband e.V.	02.07.20	• keine Anregungen
18	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)		• keine Rückmeldung
19	Polizeikommissariat Alfeld	06.07.20	• keine Anregungen, wegen Störfallgefährdung auch Sachbearbeiter Gefahrenabwehr / Umweltschutz vorgelegt.
20	Gemeinde Freden (Leine)		• keine Rückmeldung
21	Gemeinde Lamspringe	20.07.20	• keine Anregungen
22	Samtgemeinde Duingen		• keine Rückmeldung
23	Samtgemeinde Leinebergland	06.07.20	• keine Anregungen
24	Gemeinde Sibbesse		• keine Rückmeldung
25	Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA)	16.07.20	• Es wird ein übergeordnetes Konzept verlangt, das sicherstellt, dass die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand des Störfallbetriebes nicht stetig steigt. ⇒ s. Abwägung
26	Überlandwerk Leinetal		• keine Rückmeldung
27	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	30.07.20	• keine Anregungen, Verweis auf Leitungen im Plangebiet
28	Wasserwerk Alfeld GmbH / Purena GmbH	27.08.20*	• keine Anregungen
29	Zweckverband Abfallwirtschaft Hildesheim		• keine Rückmeldung

* = nach Fristablauf

weiß = keine Stellungnahme abgegeben

grau = keine Anregungen geäußert, ggf. allgemeine Hinweise gegeben

gelb = siehe nachfolgende Befassung mit der Stellungnahme

d.V. = der Verwaltung

Landkreis Hildesheim, Stadt Alfeld (Leine) – Kernstadt 28. Änderung des Flächennutzungsplans „Königsruh“ Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der benachbarten Gemeinden		
Name:	Datum:	Nr.:
Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA)	16.07.2020	25

Sachgebiet / thematischer Aspekt:
Störfallgefährdung

Kurzfassung der Anregungen:

Die Unterlagen wurden der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS) der Gewerbeaufsicht zur Stellungnahme vorgelegt. Wie bereits mit Stellungnahme vom 02.03.2020 (Punkt 3) geschrieben:

„Die Anzahl und Art der Personen kann im Einzelfall ein Argument jedoch kein ausreichender Grund in der Abwägung sein, ob eine Planung/Vorhaben zulässig ist oder nicht, jedoch auch nur dann, wenn durch ein übergeordnetes Konzept sichergestellt ist, dass nicht langfristig die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand durch die andauernde Zulassung von kleinen Vorhaben und kleinen Gebieten kontinuierlich steigt, ohne dass Kompensationsmaßnahme stattfinden. Dies käme aus unserer Sicht einer systematischen Nichtbeachtung von § 50 BImSchG bzw. Artikel 13 der Seveso III Richtlinie gleich, dadurch dass die Ausnahme zur Regel gemacht wird. Bisher ist uns nicht bekannt, dass die Stadt Alfeld über ein solches übergeordnetes Konzept verfügt.“

Aus den Unterlagen würde nicht hervorgehen, dass die Stadt Alfeld zukünftig vorhabe, durch ein übergeordnetes Konzept sicherzustellen, dass die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand aufgrund von stetiger Zulassung von kleinen Vorhaben und kleinen Gebieten nicht einfach weiter steigt.

Aus diesem Unterlassen resultieren in Bezug auf den Betriebsbereich keine unmittelbaren rechtlichen Konsequenzen in Form von neuen Anforderungen und die Einhaltung von § 50 BImSchG im Zuge der Planung liegt auch nicht in der Zuständigkeit (und damit Verantwortung) der Gewerbeaufsicht.

Es wird noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nur ein übergeordnetes Konzept sicherstellt, dass die Anforderungen des § 50 BImSchG eingehalten werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Flächennutzungsplan der Stadt Alfeld (Leine) ist grundsätzlich ein übergeordnetes Konzept gegeben, das sicherstellt, dass die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand nicht einfach durch Aufstellung von Bebauungsplänen bzw. stetige Zulassung von kleinen Vorhaben übermäßig ansteigt. Alle im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen sind bereits seit langem bebaut. Verbliebene Freiflächen sollen als u. a. klimatisch, entwässerungstechnisch und sozial wichtige innerstädtische Frei- bzw. Grünflächen erhalten bleiben.

Mit der vorliegenden Bauleitplanung wird die letzte Möglichkeit einer Baugebietsentwicklung nahe des Zentrums - und im angemessenen Sicherheitsabstand des Störfallbetriebes - genutzt. Dabei handelt es sich um eine Fläche, die bereits als Freizeitgebiet (Kleingartengelände) regelmäßig von Personen genutzt wurde. Die Personenanzahl und Aufenthaltsdauer werden durch die Ausweisung als Wohngebiet zwar erhöht, aber nur in moderatem Umfang.

Verdichtungsabsichten im Bestand (Aufstockung, erweiterte Bebaubarkeit) bestehen nicht bzw. sind in der historisch dicht bebauten Innenstadt kaum durchzuführen. Im Bereich der Leineaue ist aufgrund des Überschwemmungsgebietes eine Bebauung ausgeschlossen. Größere Freiflächen sind im Flächennutzungsplan durch freihaltende Darstellungen belegt.

Zukünftige Entwicklungen sind aber natürlich nicht abschließend vorauszusehen. Bei jeder weiteren Bauleitplanung oder Baugenehmigung werden entsprechende Störfallbetrachtungen angestellt. Dabei sind auch Auswirkungen auf die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand mitberücksichtigt. Auf genehmigungsfreie Veränderungen des Personenbestandes besteht kein Einfluss seitens der Stadt.

Die Stadt Alfeld (Leine) hat mit weiterhin sinkenden Personenzahlen zu kämpfen. So werden für 2025 nur noch rund 17.000 Einwohner*innen im RROP 2016 prognostiziert, 84 % der Bevölkerung bezogen auf 2010. Im Jahr 1980 war man noch bei 23.400 Personen. Derzeit (31.12.2019) leben ca. 18.500 Menschen in Alfeld (Leine). Von diesem Bevölkerungsschwund sind auch die Innenstadt und weitere Bereiche im angemessenen Sicherheitsabstand betroffen. Hinzu kommen Leerstände bei gewerblichen Immobilien. So gesehen erfolgt die geforderte Kompensation von planverursachten zusätzlichen Personen auf natürliche Weise.

Die Begründung wird hinsichtlich der Störfallbetrachtung in Kap. 7.2.1 zum übergeordneten Konzept entsprechend ergänzt.

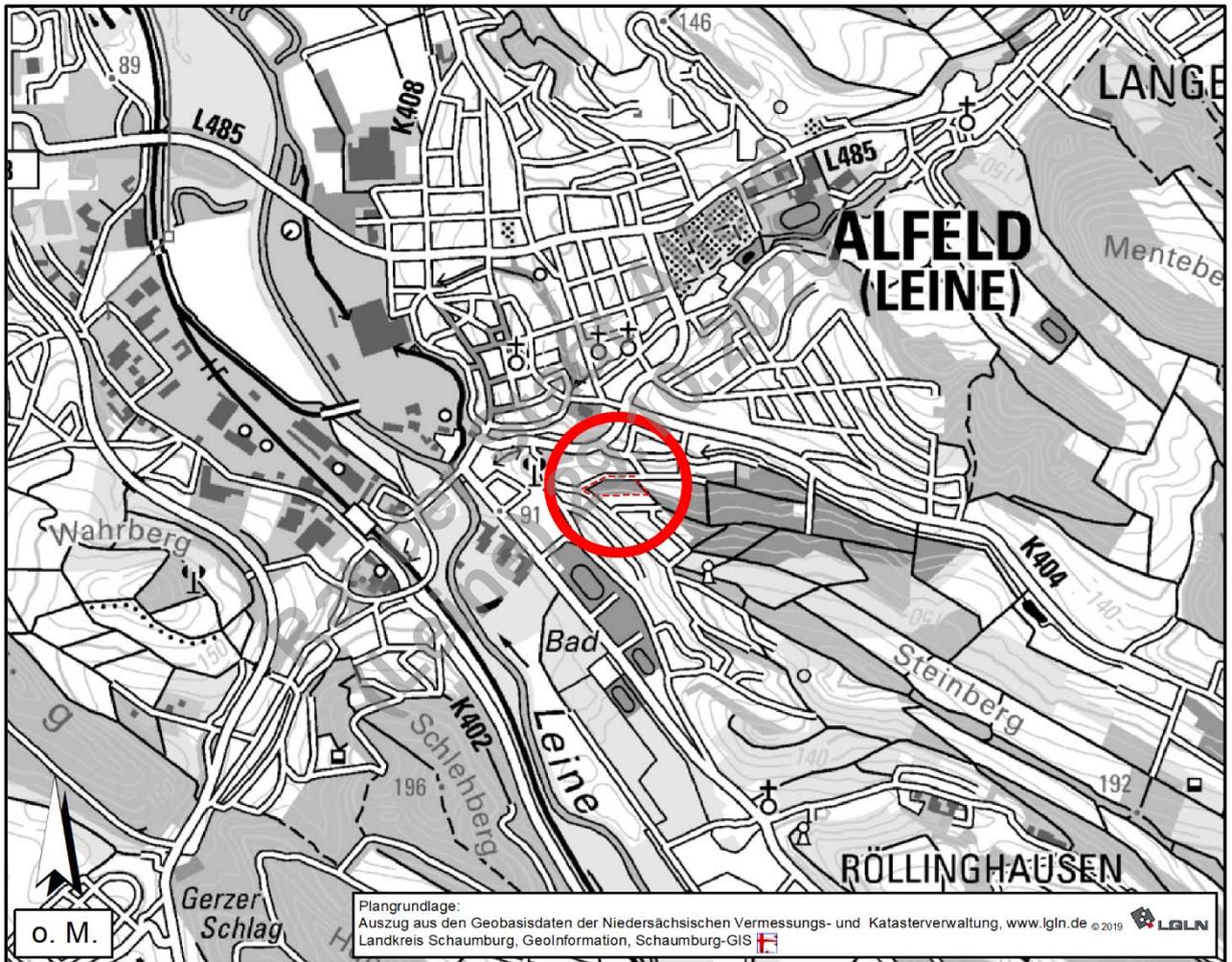
Entscheidungsantrag:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Änderungen der Planung ergeben sich hieraus nicht. Der Forderung nach einem gesonderten übergeordneten Konzept wird nicht entsprochen.

Landkreis Hildesheim
Stadt Alfeld (Leine)

Kernstadt

28. Flächennutzungsplanänderung „Königsruh“



Feststellungsbeschluss

Oktober 2020

Landkreis Hildesheim
Stadt Alfeld (Leine)

Kernstadt

28. Flächennutzungsplanänderung „Königsruh“

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Planzeichnung

Feststellungsbeschluss

Oktober 2020



Verfahrensvermerke

Präambel

Auf Grund des § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) i. V. m. § 58 Abs. 2 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) hat der Rat der Stadt Alfeld (Leine) diese 28. Änderung des Flächennutzungsplans, bestehend aus der Planzeichnung und der Begründung beschlossen.

Alfeld (Leine), den

.....
Bürgermeister
(Beushausen) (Siegel)

Planunterlage

Kartengrundlage: Deutsche Grundkarte 1:5000 (DGK 5)
Maßstab: 1 : 5.000
Herausgeber: Niedersächsischen Landesverwaltungsamt – Landesvermessung

Angaben und Präsentationen des amtlichen Vermessungswesens sind durch das Niedersächsische Gesetz über das amtliche Vermessungswesen (NVermG) sowie durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) gesetzlich geschützt.

Die Verwertung für nichteigene oder für wirtschaftliche Zwecke und die öffentliche Wiedergabe von Angaben des amtlichen Vermessungswesens und von Standardpräsentationen ist nur mit Erlaubnis der zuständigen Vermessungs- und Katasterbehörde zulässig. Keiner Erlaubnis bedarf

1. die Verwertung von Angaben des amtlichen Vermessungswesens und von Standardpräsentationen für Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises durch kommunale Körperschaften,
2. die öffentliche Wiedergabe von Angaben des amtlichen Vermessungswesens und von Standardpräsentationen durch kommunale Körperschaften, so weit diese im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung eigene Informationen für Dritte bereitstellen. (Auszug aus § 5 Abs. 3 NVermG vom 12. Dezember 2002 Nds. GVBl. 2003)

Aufstellungsbeschluss

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Alfeld (Leine) hat in seiner Sitzung am 28.08.2018 die Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen.

Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 01.02.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

Alfeld (Leine), den

.....
Bürgermeister
(Beushausen) (Siegel)

Planverfasser

Der Entwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans wurde ausgearbeitet vom LandschaftsArchitekturbüro Georg von Luckwald, Hameln.

Hameln, den 02.06.2020



.....
Planverfasser
(von Luckwald) (Siegel)

Öffentliche Auslegung

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Alfeld (Leine) hat in seiner Sitzung am dem Entwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans und der Begründung zugestimmt und seine öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am ortsüblich bekannt gemacht und im Internet eingestellt.

Der Entwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans und die Begründung sowie die Umweltinformationen und die wesentlichen bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben vom bis gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Alfeld (Leine), den

.....
Bürgermeister
(Beushausen) (Siegel)

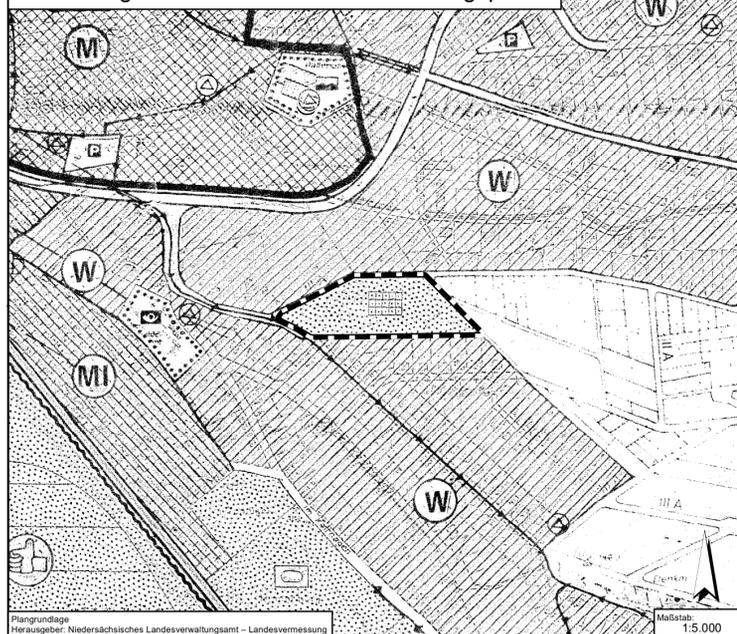
Feststellungsbeschluss

Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) hat nach Prüfung der Anregungen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und gemäß § 4 Abs. 2 BauGB die 28. Änderung des Flächennutzungsplans nebst Begründung in seiner Sitzung am beschlossen.

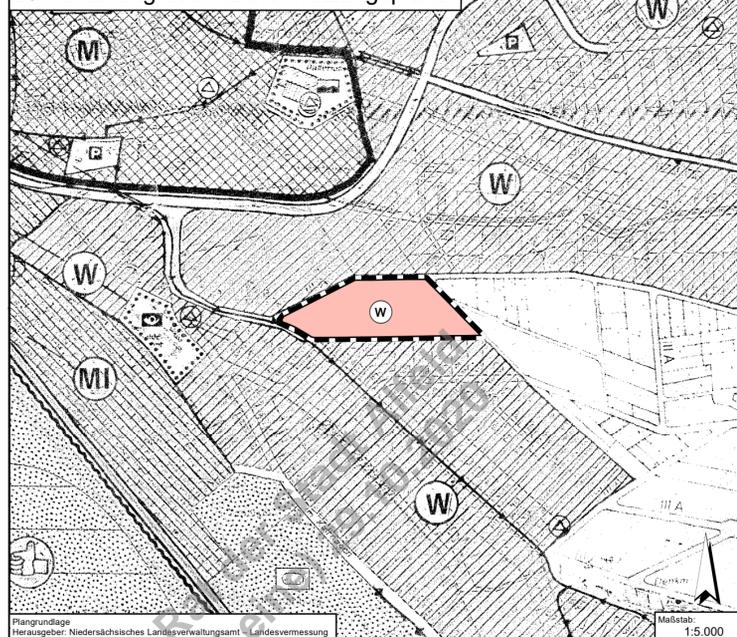
Alfeld (Leine), den

.....
Bürgermeister
(Beushausen) (Siegel)

Darstellung des wirksamen Flächennutzungsplans



28. Änderung des Flächennutzungsplans



Genehmigung

Die 28. Änderung des Flächennutzungsplans ist mit Verfügung (Az.) vom heutigen Tage unter Auflagen / mit Maßgaben / mit Ausnahme der durch kenntlich gemachten Teile gemäß § 6 Abs. 1 BauGB genehmigt.

Hildesheim, den

Landkreis Hildesheim
Der Landrat
Im Auftrag:

..... (Siegel)

Inkrafttreten

Die Erteilung der Genehmigung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans ist gemäß § 6 Abs. 5 BauGB am ortsüblich bekannt gemacht worden. Die 28. Änderung des Flächennutzungsplans ist damit wirksam geworden.

Alfeld (Leine), den

.....
Bürgermeister
(Beushausen) (Siegel)

Verletzung von Vorschriften

Innerhalb eines Jahres nach Wirksamwerden des Flächennutzungsplans sind die Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften sowie Mängel der Abwägung beim Zustandekommen des Flächennutzungsplans nicht / geltend gemacht worden.

Alfeld (Leine), den

.....
Bürgermeister/in (Siegel)

Darstellungen des Flächennutzungsplans

1. Art der baulichen Nutzung (§ 5 Abs. 2, Nr. 1 BauGB)

W Wohnbauflächen

2. Sonstige Darstellungen

--- Grenze des räuml. Geltungsbereichs FNP (§5 BauGB)

Hinweise

1. Für diese Flächennutzungsplanänderung gelten:

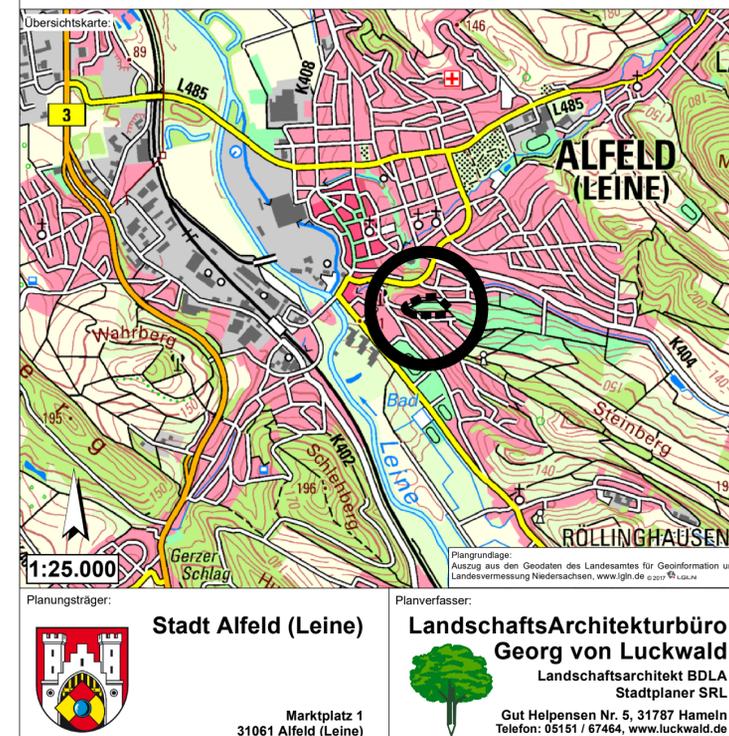
- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634),
- die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) sowie
- die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).

2. Die Legende umfasst lediglich die Darstellungen des Geltungsbereichs dieser 28. Änderung. Für die vollständige Legende aller Darstellungen des Flächennutzungsplans siehe Originaldokument.

Landkreis Hildesheim Stadt Alfeld (Leine) Kernstadt Alfeld

28. Änderung des Flächennutzungsplans

Feststellungsbeschluss (Oktober 2020)



Planungsträger:



Stadt Alfeld (Leine)

Marktplatz 1
31061 Alfeld (Leine)

Planverfasser:



Gut Helpensen Nr. 5, 31787 Hameln
Telefon: 05151 / 67464, www.luckwald.de

Landkreis Hildesheim
Stadt Alfeld (Leine)
Kernstadt

28. Flächennutzungsplanänderung „Königsruh“

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

Begründung

Feststellungsbeschluss

Oktober 2020



Inhaltsverzeichnis

TEIL A (Begründung – allgemeiner Teil)

1 Allgemeines	1
1.1 Ausgangssituation und Grundlagen	1
1.2 Räumlicher Geltungsbereich	1
1.3 Ziele und Zwecke der Planung	2
1.4 Planungsvorgaben	3
2 Standortbegründung	3
2.1 Standortauswahl	3
3 Flächenbilanz	4
4 Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung	4
4.1 Belange der Raumordnung und Siedlungsentwicklung	4
4.2 Denkmalpflege / Kulturgüter	5
4.3 Fläche, Boden, Natur und Landschaft	5
4.4 Verkehr	5
4.5 Wasserwirtschaft	6
4.6 Ver- und Entsorgung	6
4.7 Altablagerungen / Kampfmittel	6
4.8 Gesundheit / Erholung	7
5 Verfahren	7
5.1 Aufstellung	7
5.2 Frühzeitige Beteiligung	7
5.2.1 Öffentlichkeit	7
5.2.2 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	8
5.3 Öffentliche Auslage und Beteiligung der Behörden	12
5.3.1 Öffentlichkeit	12
5.3.2 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	13

TEIL B (Begründung – Umweltbericht)

6 Einleitung des Umweltberichtes	17
6.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung	17
6.1.1 Ziele der Flächennutzungsplanänderung	17
6.1.2 Inhalte der Flächennutzungsplanänderung	17
6.2 Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Berücksichtigung	18
6.2.1 Fachgesetze	18
6.2.2 Fachplanungen	19

6.3	Untersuchungsrahmen des Umweltberichtes	20
7	Umweltzustand und Umweltauswirkungen	21
7.1	Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)	21
7.1.1	Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit	21
7.1.2	Schutzgut Arten und Biotope (Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt)	22
7.1.3	Schutzgüter Fläche und Boden	25
7.1.4	Schutzgut Wasser	26
7.1.5	Schutzgut Klima/Luft	26
7.1.6	Schutzgut Landschaft	26
7.1.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter / kulturelles Erbe	27
7.1.8	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	27
7.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	28
7.2.1	Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit	29
7.2.2	Schutzgut Arten und Biotope	34
7.2.3	Schutzgüter Fläche und Boden	36
7.2.4	Schutzgut Wasser	38
7.2.5	Schutzgut Klima/Luft	38
7.2.6	Schutzgut Landschaft	38
7.2.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter / kulturelles Erbe	38
7.2.8	Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete	39
7.2.9	Wechselwirkungen	39
7.2.10	Emissionen	39
7.2.11	Erzeugte Abfälle und Abwasser	39
7.2.12	Nutzung erneuerbarer Energien / sparsame und effiziente Energienutzung	40
7.2.13	Eingesetzte Techniken und Stoffe	40
7.2.14	Risiken durch schwere Unfälle oder Katastrophen	40
7.2.15	Kumulation mit Auswirkungen benachbarter Vorhaben und Plangebiete	41
7.3	Artenschutzrechtliche Beurteilung der Änderung des Flächennutzungsplans	41
7.3.1	Einführung und rechtliche Grundlagen	41
7.3.2	Prognose und Bewertung der Schädigungen und Störungen geschützter Arten	42
7.3.3	Zusammenfassende Beurteilung / Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung sowie artenschutzrechtlicher Maßnahmen	46
7.4	Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung / Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	47
7.4.1	Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung	47

7.4.2	Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	47
7.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	48
7.5.1	Standortalternativen	48
7.5.2	Ausführungsalternativen.....	49
7.5.3	Ermittlung zu den Möglichkeiten der Innenentwicklung	49
8	Zusätzliche Angaben	49
8.1	Technische Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten	49
8.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung (Monitoring)	50
8.3	Allgemein verständliche Zusammenfassung	50
9	Quellenverzeichnis	55

Abbildungen

Abb. 1	Luftbildübersicht (ohne Maßstab), Befliegung 2016	2
--------	---	---

Anhang

- Anhang 1: Biotoptypenplan, Maßstab 1:1.000
- Anhang 2a: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Vogelarten
- Anhang 2b: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Fledermausarten

[Leerseite]

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020



TEIL A (Begründung – allgemeiner Teil)

1 Allgemeines

1.1 Ausgangssituation und Grundlagen

Zur (teilweisen) Deckung des kurzfristigen Bedarfs an Wohnbaufläche beabsichtigt die Stadt Alfeld (Leine) die entsprechende Umwandlung einer kaum mehr genutzten Kleingartenanlage, um die starke Nachfrage nach Wohnbauland zentrumsnah zu befriedigen.

Das Plangebiet ist eingebettet in die vorhandenen Wohngebiete am Steinberg und liegt deutlich erhöht südöstlich des Ortszentrums. Es verfügt über eine direkte fußläufige Anbindung zur Innenstadt im Norden und zur freien Landschaft im Südosten.

Um an diesem Standort Baurechte zu schaffen, sind der Flächennutzungsplan und der Bebauungsplan Nr. 37 zu ändern (bisher: Grünfläche, Zweckbestimmung: Dauerkleingärten). Die Änderung des Bebauungsplans erfolgt dabei parallel zur Änderung des Flächennutzungsplans. Das geplante Wohngebiet liegt größtenteils innerhalb des 800m-Radius eines Störfallbetriebes (Seveso III).

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der rund 1,2 ha umfassende räumliche Geltungsbereich der 28. Flächennutzungsplanänderung liegt im südöstlichen Teil der Stadt Alfeld (Leine), fußläufig in etwa 950 m Entfernung zum Markplatz der Stadt. Es ist im Norden, Westen und Süden umgeben von weiteren Wohnbauflächen, von Südosten her schließen verwilderte unzugängliche ehemalige Kleingärten und eine weitere Wohnbebauung an der Gartenstraße an. Über verschiedene Spazierwege sind die im Südosten liegenden, ausgedehnten Landschaftsbereiche schnell zu erreichen.

Das Plangebiet wird im Norden und Nordwesten von der ‚Gartenstraße‘ bzw. einem unbefestigten, ehemaligen Wirtschaftsweg begrenzt. Im Westen liegt die Straße ‚Am Steinberg‘, im Süden schließen die Hausgärten der Wohnbebauung ‚Hirschberger Straße‘ an, im Osten liegen Grünbereiche.

Das Plangebiet wurde in der Vergangenheit als „Kolonie Königsruh“ durch den Kleingartenverein Alfeld (Leine) e.V. genutzt, der Großteil der Parzellen wird jedoch aktuell nicht mehr gepflegt und wächst langsam zu. Die Bebauung besteht aus einem Vereinsheim und mehreren, teils verfallenen Gartenlauben.

Das Gebiet ist stark hängig. Es fällt mit ca. 20 % vom höchsten Punkt im Süden bei ca. 123 m ü. NHN (Mitte Südrand) relativ gleichmäßig nach Nordnordost bis auf ca. 109 m ü. NHN ab (Höhenunterschied 14 m). Im Westen ist das Gefälle mit rd. 10 % etwas geringer.

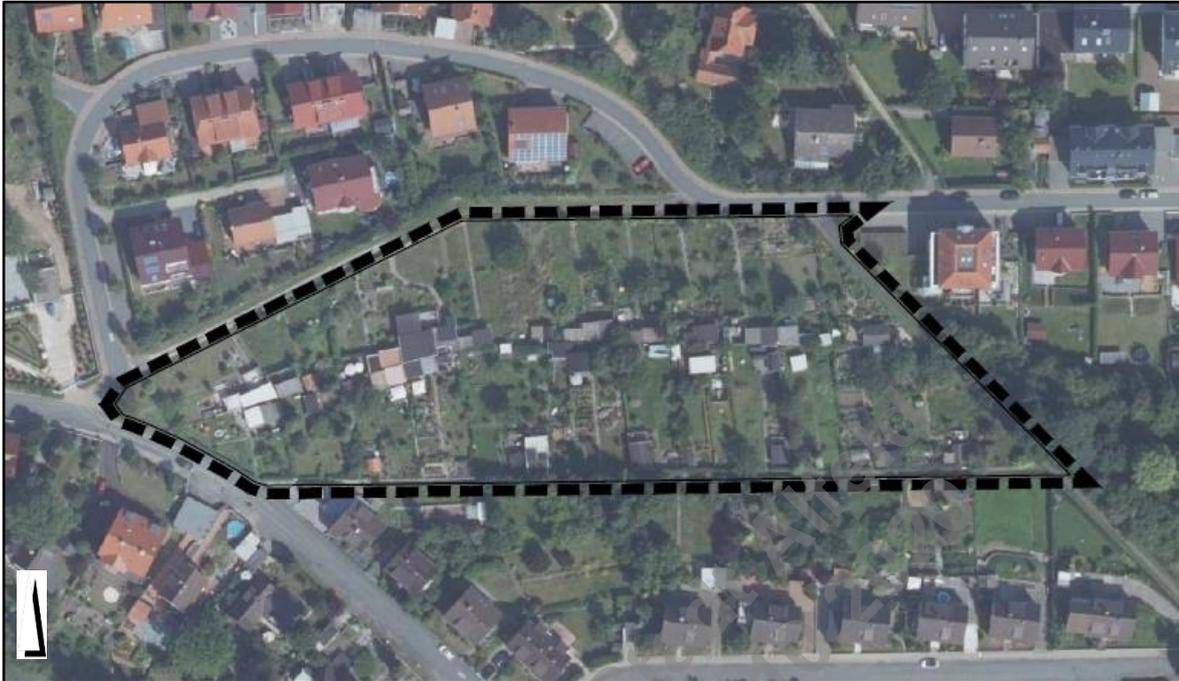


Abb. 1 Luftbildübersicht (ohne Maßstab), Befliegung 2016  LGLN www.lgln.de

1.3 Ziele und Zwecke der Planung

Mit der 28. Flächennutzungsplanänderung wird der Zweck verfolgt, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung sowie zukünftige Bebauung eines Wohngebietes zu schaffen.

Die Bauleitplanung dient insbesondere folgenden Zielen:

- Entwicklung von Bauflächen für ein Wohngebiet in verkehrlich bereits weitestgehend erschlossener Lage.
- Entwicklung einer Bebauung mit Einfamilienhäusern in städtebaulich integrierter Lage mit kurzen Wegen zur Innenstadt aber auch schnell fußläufig erreichbaren Landschaftsräumen zur Naherholung.
- Prüfung der Belange des Umweltschutzes und des Artenschutzes sowie des Störfallschutzes.
- Erweiterung vorhandener Wohngebiete durch Innenentwicklung statt Neuausweisung in der freien Landschaft.

Sich wesentlich unterscheidende Lösungen kommen für die Neugestaltung oder Entwicklung des Gebiets nicht in Betracht. Für eine weitere Nutzung als Kleingärten besteht keine Nachfrage. Die Fläche drängt sich für eine Ergänzung und Vervollständigung der vorhandenen Wohnnutzungen auf. Andere bauliche Nutzungen erscheinen unverträglich mit der Nachbarschaft und der topographischen Situation.

1.4 Planungsvorgaben

Raumordnung

Die Belange der Raumordnung sind in der Form von Zielen und Grundsätzen im Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm (LROP 2017) und im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Hildesheim (RROP 2016¹) niedergelegt. Die Stadt Alfeld (Leine) ist darin als Mittelzentrum ausgewiesen, das RROP legt dabei u.a. den Ortsteil Alfeld (Leine) als Mittelzentrum fest.

Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet als Grünfläche, Zweckbestimmung: Dauerkleingärten dar. Mit der 28. Änderung des Flächennutzungsplans soll diese in Wohnbaufläche umgewandelt werden.

2 Standortbegründung

2.1 Standortauswahl

Folgende Argumente sprechen für die Entwicklung des gewählten Standortes als Wohnbaufläche:

- Städtebaulich sinnvoller Lückenschluss innerhalb der bestehenden Baugebiete am Steinberg.
- Möglichkeit einer zentrumsnahen Innenentwicklung zur Befriedung der starken Nachfrage nach Wohnbauland bei gleichzeitig günstiger Lage zu landschaftlich geprägten Naherholungsbereichen.

¹ in der Fassung der 1. Änderung, bekanntgemacht am 23.10.2019

- Das Baugebiet ist durch ‚Gartenstraße‘ von Norden und ‚Am Steinberg‘ von Westen gut zu erschließen. Versorgungsleitungen und Kanäle liegen in diesen Straßen bereits an.
- Das für eine Wohnbebauung vorgesehene Grundstück befindet sich im Eigentum der Stadt.
- Der Standort erweist sich aufgrund der Lage im direkten Siedlungszusammenhang, seiner Kleinflächigkeit und geplanten Wohnnutzung bezüglich natur- und umweltschutzfachlicher Belange als vergleichsweise konfliktarm. Artenschutzrechtliche Konflikte sind durch bauzeitliche Regelungen vermeidbar (s. artenschutzrechtlicher Fachbeitrag im Umweltbericht).

3 Flächenbilanz

Die Fläche im Geltungsbereich soll vollständig mit 1,2 ha als Wohnbaufläche dargestellt werden.

4 Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung

4.1 Belange der Raumordnung und Siedlungsentwicklung

Raumordnung

Im Rahmen des Zentrale-Orte-Konzeptes ist der Stadt Alfeld die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Damit sind zentralörtliche Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf vorzuhalten. Die zusätzliche Bevölkerung mit der vorgesehenen Wohngebietsentwicklung im zentralen Siedlungsgebiet profitiert von diesem Angebot und stärkt zugleich die Nachfrage. Die Stadt kommt mit der Planung als zentraler Ort ihrer allgemeinen Entwicklungsaufgabe von Wohnstätten nach.

Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung entspricht der zentralörtlichen Gliederung. Sie nutzt dabei die Möglichkeiten der Innenentwicklung, wie als Grundsatz im RROP festgelegt, und minimiert zugleich die weitere Inanspruchnahme von Freiräumen für die Siedlungsentwick-

lung, den Ausbau von Verkehrswegen und sonstige Infrastruktureinrichtungen (Ziel des LROP).

Gemäß Grundsatz des RROP erfolgt mit dieser 28. Flächennutzungsplanänderung auch eine sinnvolle Zuordnung von Wohngebiet und Versorgungseinrichtungen (Innenstadt) zueinander, um eine fußläufige Erreichbarkeit zu ermöglichen.

Mit der Ausweisung des neuen Wohngebietes wird das vorhandene Wohnquartier am Steinberg konsequent und städtebaulich nachvollziehbar fortentwickelt und eine Lücke geschlossen.

4.2 Denkmalpflege / Kulturgüter

Archäologische Kulturdenkmale sind nach derzeitigem Kenntnisstand innerhalb des Plangebietes nicht bekannt. Das Auftreten archäologischer Bodenfunde im Zuge der Bau- und Erschließungsarbeiten ist allerdings nicht auszuschließen.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind hierzu ggf. weitergehende Aussagen zu treffen.

4.3 Fläche, Boden, Natur und Landschaft

Ausführungen zu Fläche, Boden sowie Natur und Landschaft befinden sich im Umweltbericht (Teil B der Begründung).

4.4 Verkehr

Das Gebiet verfügt über eine leistungsfähige Verkehrserschließung über die Straßen ‚Am Steinberg‘ und ‚Gartenstraße‘. Das Gebiet ist außerdem rad- und fußläufig über diese Straßen sowie zusätzlich über ehemalige Wirtschaftswege und einen Fußweg Richtung Innenstadt gut zu erreichen.

Verschiedene Bushaltestellen liegen im Umkreis von 300 bis 400 m. Der als Regelfall angestrebte Richtwert für die Erschließungsqualität im Landkreis Hildesheim (Nahverkehrsplan 2020) von 500 m Entfernung Luftlinie zur nächsten Haltestelle des ÖPNV kann mit dem Plangebiet somit eingehalten werden.

Zudem ist der Bahnhof Alfeld (Leine) zu Fuß in ca. 15 Minuten zu erreichen. Dieser bietet einen Regionalverkehr mit stündlicher Anbindung u. a. aus / in Richtung Göttingen und Hannover sowie einen ICE Halt. Über den dortigen ZOB ist Anschluss zu weiteren Buslinien gegeben.

4.5 Wasserwirtschaft

Durch die 28. Flächennutzungsplanänderung werden die Voraussetzungen für eine zusätzliche Versiegelung von Flächen geschaffen. Die zusätzlichen Oberflächenabflüsse aus dem Gebiet müssen geordnet abgeleitet, ggf. auch zurückgehalten werden. Sofern erforderlich, werden im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung die notwendigen Festsetzungen zur Oberflächenentwässerung getroffen.

4.6 Ver- und Entsorgung

Der Standort ist grundsätzlich durch diverse Ver- und Entsorgungsleitungen umfassend und leistungsfähig mit allen Medien und einem Trennsystem der Entwässerung erschlossen.

Weitere Angaben zur Ver- und Entsorgung werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung getroffen.

4.7 Altablagerungen / Kampfmittel

Die Auswertung des thematischen Kartenservers des Niedersächsischen Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) ergab keine Hinweise auf Altablagerungen oder Altlasten im Plangebiet oder in seiner unmittelbaren Umgebung. Die untere Bodenschutzbehörde sowie die untere Abfallbehörde des Landkreises Hildesheim sind im Verfahren beteiligt. Hinweise auf Altlasten wurden von dort nicht gegeben. Im Rahmen der Baugrunderkundung wurde der Boden auf Altlasten und Bodenkontaminationen hin überprüft. Demnach zeigt der oberflächennahen Ober-/Siedlungsbode leicht erhöhte TOC-Gehalte (Organik) im Z1.1-Niveau (Z0 exkl. TOC) nach technischer Richtlinie Boden (LAGA 2004). Ansonsten sind keine auffälligen Schadstoffparameter festgestellt worden.

Hinsichtlich einer Kampfmittelbelastung ist von der Stadt Alfeld (Leine) eine Auswertung historischer Luftbilder („alliierte Luftbilder“) durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst beauftragt worden. Nach den vorliegenden Ergebnissen² besteht in Bezug auf Abwurfkampfmittel (Bomben) kein Handlungsbedarf.

² LGLN, Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst: Auswertungen vom 10.03.2020.

4.8 Gesundheit / Erholung

Ausführungen zur Gesundheit (Lage zu Störfallbetrieb, Lage in erdfallgefährdetem Gebiet) und Erholungsnutzung befinden sich im Umweltbericht (Teil B der Begründung: „Schutzgut Mensch“).

5 Verfahren

5.1 Aufstellung

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Alfeld (Leine) hat in seiner Sitzung am 28.08.2018 die Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 01.02.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

5.2 Frühzeitige Beteiligung

Der Vorentwurf der 28. Änderung des Flächennutzungsplans mit Planzeichnung und Begründung (inkl. Umweltbericht) sowie das Gutachten zur Verträglichkeit mit dem Störfallbetrieb haben vom 10.02. bis 10.03.2020 zusammen mit der 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Königsruh“ öffentlich ausgelegen. Parallel standen die Unterlagen auf der Internetseite der Stadt Alfeld (Leine) zur Verfügung.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, einschließlich der benachbarten Gemeinden wurden mit Schreiben vom 03.02.2020 (E-Mail vom 06.02.2020) 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 10.03.2020 aufgefordert.

5.2.1 Öffentlichkeit

Während der öffentlichen Auslegung gingen von Seiten der Öffentlichkeit keine Stellungnahmen zur Änderung des Flächennutzungsplans ein. Stellungnahmen zur Änderung des Bebauungsplans beziehen sich auf spezifische Regelungsinhalte der verbindlichen Bauleitplanung. Sie werden daher im Verfahren zur Bebauungsplanänderung geprüft.

5.2.2 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Während der frühzeitigen Beteiligung sind folgende Anregungen, Hinweise sowie umweltbezogene Stellungnahmen eingegangen:

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der benachbarten Gemeinden			
Nr.	Behörden / Träger öffentlicher Belange / benachbarte Gemeinden	Datum	Bemerkungen / Hinweise
1	Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser	26.02.2020	• keine Anregungen
2	Bundesagentur für Arbeit		• keine Rückmeldung
3a	Avacon Netz GmbH - Verteilnetz	07.02.2020	• keine Anregungen (zuständig für Gasmitteledrucknetz)
3b	Avacon Netz GmbH – Region West		• keine Rückmeldung
4	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Nord		• keine Rückmeldung
5	Deutsche Post AG		• keine Rückmeldung
6	Deutsche Telekom Technik GmbH		• keine Rückmeldung
7	Flecken Delligsen	06.02.2020	• keine Anregungen
8	htp GmbH		• keine Rückmeldung
9	Industrie- und Handelskammer Hannover-Hildesheim (IHK)		• keine Rückmeldung
10	Kirchenkreisamt Hildesheimer Land		• keine Rückmeldung
11	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)	11.03.2020*	<ul style="list-style-type: none"> • Lage in Erdfallgefährdungskategorie 3 (geringes Risiko), konstruktive Sicherungsmaßnahmen empfohlen. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden werden befürwortet. <u>Hinweis d.V.:</u> Erdfallgefährdungskategorie / konstruktive Sicherung wird in der FP-Änderung und als Hinweis im B-Plan aufgenommen, spricht nicht grundsätzlich gegen eine Ausweisung als Wohnbaufläche.
12	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN)		• keine Rückmeldung
13	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)		• keine Rückmeldung
14b	Landkreis Hildesheim	06.03.2020	<ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf Zuständigkeit GAA bzgl. Störfallbetrieb <u>Hinweis d.V.:</u> GAA ist beteiligt (s. TöB Nr. 25)
15	Landwirtschaftskammer Niedersachsen		• keine Rückmeldung
16	Leineverband	24.02.2020	• keine Anregungen
17	Niedersächsisches Landvolk	18.03.2020*	• keine Anregungen
18	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)		• keine Rückmeldung
19	Polizeikommissariat Alfeld (angeschriebene Polizeiinspektion Hildesheim)	03.03.2020	• keine Anregungen
20	Gemeinde Freden (Leine)		• keine Rückmeldung

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der benachbarten Gemeinden (Fortsetzung)			
Nr.	Behörden / Träger öffentlicher Belange / benachbarte Gemeinden	Datum	Bemerkungen / Hinweise
21	Gemeinde Lamspringe		• keine Rückmeldung
22	Samtgemeinde Duingen		• keine Rückmeldung
23	Samtgemeinde Leinebergland	17.02.2020	• keine Anregungen
24	Gemeinde Sibbesse	06.02.2020	• keine Anregungen
25	Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA)	02.03.2020	• Kritik an Gutachten und Folgerungen. Unterlagen können so belassen werden, bei Auslage der Stellungnahme.
26	Überlandwerk Leinetal	03.03.2020	• keine Anregungen, Elektrizitätsversorgung kann erfolgen
27	Vodafone Kabel Deutschland GmbH		• keine Rückmeldung
28	Wasserwerk Alfeld GmbH / Purena GmbH	10.02.2020	• keine Anregungen
29	Zweckverband Abfallwirtschaft Hildesheim		• keine Rückmeldung

* = nach Fristablauf

weiß = keine Stellungnahme abgegeben

grau = keine Anregungen geäußert, ggf. allgemeine Hinweise gegeben

gelb = siehe nachfolgenden Abwägungsvorschlag / Befassung

d.V. = der Verwaltung

Abwägung von Stellungnahmen

Im Folgenden sind die Stellungnahmen mit abwägungsrelevanten Inhalten einzeln in gekürzter Fassung wiedergegeben und von der Verwaltung der Stadt Alfeld (Leine) jeweils umfassend geprüft und beantwortet.

Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) vom 11.03.2020

Fachbereich Bauwirtschaft:

Im Untergrund des Planungsgebietes stehen wasserlösliche Sulfatgesteine aus dem Mittleren Muschelkalk in einer Tiefe an, in der mit großer Wahrscheinlichkeit Auslaugung stattfindet (reguläre Auslaugung). Damit sind im Gebiet die geologischen Voraussetzungen für das Auftreten von Erdfällen gegeben. Da im Planungsbereich und in der näheren Umgebung bis 300 m Entfernung jedoch bisher keine Erdfälle bekannt sind, besteht nur ein relativ geringes Risiko. Das Planungsgebiet wird für Wohngebäude mit bis zu 2 Geschossen der Erdfallgefährdungskategorie 3 zugeordnet (gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.02.1987, AZ. 305.4-24 110/2 -). Es werden konstruktive Sicherungsmaßnahmen empfohlen. Für vereinfachte konstruktive Bemessungen auf Grundlage der Erdfallgefährdungskategorie liegt eine Tabelle des LBEG bei. Ziel der konstruktiven Siche-

rungsmaßnahmen sollte sein, Gebäude so zu bemessen und auszuführen, dass beim Eintreten eines Erdalles nicht das gesamte Bauwerk oder wesentliche Teile davon einstürzen und dadurch Menschenleben gefährden können. Es ist nicht Ziel der Sicherungsmaßnahmen, Schäden am Bauwerk zu verhindern. Bei Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Die entsprechenden DIN-Normen für eine geotechnische Erkundung werden vom LBEG aufgeführt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise des LBEG sind in der Entwurfsfassung der 28. Änderung des Flächennutzungsplans umfassend berücksichtigt und sollen in dieser Form auch im Bebauungsplan und seinen Hinweisen aufgenommen werden. Die Tabelle der konstruktiven Anforderungen geht als Anlage in den Bebauungsplan ein. Für die Gefährdungskategorie 3 ergeben sich nur geringe konstruktive Anforderungen für die zulässigen Wohngebäude, so dass keine Mehrkosten für die Bauherren erwartet werden.

Im Zuge der jeweiligen spezifischen Baugrunderkundung werden die statisch-konstruktiven Erfordernisse und ein eventueller zusätzlicher Aufwand zu prüfen sein, um eine Gefährdung von Menschenleben sowie Bauschäden durch Erdfälle auszuschließen.

Erdfallgefährdete Gebiete sind in der Stadt Alfeld (Leine) weit verbreitet, ein Ausweichen auf Bereiche mit geringerer Gefährdungskategorie ist kaum möglich. Angesichts der geringen Gefährdungskategorie (GK 3) und den einfachen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen erscheint die Ausweisung von Wohnbaufläche an dieser Stelle vertretbar. Die Planung soll fortgeführt werden.

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA) vom 02.03.2020

Da u. a. durch die umliegenden Wohngebiete und öffentlich genutzten Gebäude im angemessenen Sicherheitsabstand der Sappi Alfeld GmbH bereits eine Gemengelage besteht, wird diese durch die Planung nicht erst geschaffen. Für den Betrieb resultieren daher aus der Planung für die zukünftige Entwicklung keine neuen Nachteile, was ein Ermessen in der Entscheidung eröffnet. Grundsätzlich darf dies aber nicht allein das Argument in der Abwägung über die Zulässigkeit der Planung sein, da ansonsten § 50 BImSchG faktisch obsolet wäre.

Es wird darauf hingewiesen, dass das zu Grunde liegende Gutachten (TÜV NORD 2019) keine Verträglichkeit „bescheinigt“ sondern nur eine Entscheidungsgrundlage für die zuständige Behörde darstellt.

Die Lage am inneren Rande des angemessenen Sicherheitsabstandes kann nicht alleiniges Argument für die Verträglichkeit der Planung sein.

Es gibt keine Grundlage in Zweifel zu ziehen, dass das vorliegende Wohngebiet ein benachbartes Schutzobjekt ist.

Die Anzahl und Art der Personen kann im Einzelfall ein Argument jedoch kein ausreichender Grund in der Abwägung sein, ob eine Planung/Vorhaben zulässig ist oder nicht, jedoch auch nur dann, wenn durch ein übergeordnetes Konzept sichergestellt ist, dass nicht langfristig die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand durch die andauernde Zulassung von kleinen Vorhaben und kleinen Gebieten kontinuierlich steigt, ohne dass Kompensationsmaßnahme stattfinden.

Als Grundlage für eine Abwägung können die im Gutachten genannten folgenden spezifischen Faktoren Berücksichtigung finden:

- Die Ortskenntnis der Menschen und damit das Wissen um das Gefahrenpotential, welches vom Betriebsbereich ausgeht, und das richtige Verhalten im Störfall, über welches sie durch die Information der Öffentlichkeit informiert werden.*
- Ein Wohngebiet stellt kein Gebiet oder Gebäude dar, in welchem von einer gegenüber dem Rest der Bevölkerung erhöhten Anzahl von Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder erhöhtem Hilfsbedarf im Falle eine Evakuierung auszugehen ist.*
- Ein Großteil der Aufenthaltsdauer entfällt auf den Aufenthalt in geschlossenen Räumen, welche bei dem Szenario luftgetragene Stofffreisetzung eine gewisse Schutzfunktion erfüllen.*

Fazit: Die Ansiedlung eines weiteren Wohngebietes innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes kann das Schadensausmaß im Falle eines Störfalls erhöhen. Gleichwohl besteht hier aus den oben genannten Gründen im Hinblick auf immissionschutzrechtliche Belange eher ein geringes Konfliktpotential zwischen den Interessen des Betriebes und der Bevölkerung. Die Unterlagen zum Thema § 50 BImSchG im Hinblick auf die Störfallvorsorge können daher aus Sicht des GAA trotz einiger Unklarheiten und falscher Rückschlüsse so belassen werden, wenn diese Stellungnahme im eigentlichen Verfahren mit ausgelegt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stadt Alfeld (Leine) ist sich bewusst, dass ein Gutachten lediglich eine Abwägungsgrundlage darstellt und nicht eine Entscheidung des Rates ersetzt. Zur Entwurfsfassung der Bauleitplanung werden die jeweiligen spezifischen Grundlagen einer Abwägung beru-

hend auf Gutachten und weiteren Erkenntnissen (z. B. aus der frühzeitigen Beteiligung) herausgearbeitet, geprüft und für die abschließende Entscheidung des Rates vorbereitet.

Hilfreich sind in diesem Zusammenhang die Ausführungen des GAA zur fachspezifischen Bewertung des Gutachtens, die in Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Entwurfsfassung Eingang gefunden haben. Das Gutachten selbst bleibt unverändert. Das Gefährdungspotential durch den Störfallbetrieb wird angesichts der durchgeführten Untersuchungen weiterhin als äußerst gering und vertretbar für die Ausweisung der Wohnbaufläche angesehen, wie in Kap. 7.2.1 ausgeführt. Änderungen der Planung ergeben sich aus den Hinweisen des GAA nicht.

Als wesentliche umweltbezogenen Stellungnahmen wurden die beiden Stellungnahmen von LBEG und GAA im Rahmen der Entwurfsbeteiligung (§ 3 Abs. 2 BauGB) im ungekürzten Original mit ausgelegt und zusätzlich in das Internet eingestellt. Änderungen der Planung haben sich aus den Stellungnahmen nicht ergeben.

5.3 Öffentliche Auslage und Beteiligung der Behörden

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Alfeld (Leine) hat in seiner Sitzung am 30.06.2020 dem Entwurf der 28. Flächennutzungsplanänderung zugestimmt und dessen öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung sind am 04.07.2020 ortsüblich bekannt gemacht und im Internet eingestellt worden.

Der Entwurf der 28. Flächennutzungsplanänderung und die Begründung sowie die umweltbezogenen Stellungnahmen haben vom 13.07. bis 14.08.2020 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Ein wichtiger Grund gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, welcher eine Verlängerung der Auslegungsfrist über einen Monat hinaus verlangt hätte, lag für dieses Bauleitplanverfahren nicht vor.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB einschließlich der benachbarten Gemeinden fand vom 01.07. bis einschließlich 14.08.2020 statt.

5.3.1 Öffentlichkeit

Während der öffentlichen Auslegung gingen von Seiten der Öffentlichkeit keine Stellungnahmen zur Änderung des Flächennutzungsplans ein.



5.3.2 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Folgende Anregungen, Hinweise sowie umweltbezogene Stellungnahmen sind eingegangen:

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der benachbarten Gemeinden			
Nr.	Behörden / Träger öffentlicher Belange / benachbarte Gemeinden	Datum	Bemerkungen / Hinweise
1	Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ArL)	16.07.20	• keine Anregungen
2	Bundesagentur für Arbeit		• keine Rückmeldung
3a	Avacon Netz GmbH - Verteilnetz	09.07.20	• keine Anregungen (zuständig für Gasmitteldrucknetz)
3b	Avacon Netz GmbH – Region West		• keine Rückmeldung
4	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Nord		• keine Rückmeldung
5	Deutsche Post AG		• keine Rückmeldung
6	Deutsche Telekom Technik GmbH		• keine Rückmeldung
7	Flecken Delligsen		• keine Rückmeldung
8	htp GmbH	02.07.20	• keine Anregungen
9	Industrie- und Handelskammer Hannover-Hildesheim (IHK)		• keine Rückmeldung
10	Kirchenkreisamt Hildesheimer Land		• keine Rückmeldung
11	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)		• keine Rückmeldung
12	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN)		• keine Rückmeldung
13	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)		• keine Rückmeldung
14	Landkreis Hildesheim	10.08.20	• Bodenmanagement zum Schutz und zur Wiederverwendung des Oberbodens wird begrüßt. Das Konzept ist abzustimmen und rechtzeitig im Voraus und z.B. im Rahmen des Erschließungsvertrags zu erstellen. <u>Hinw. d.V.:</u> Im Bebauungsplanentwurf sind entsprechende Hinweise zum Bodenschutz enthalten, die bereits bei der Räumung des Geländes Anfang 2020 berücksichtigt wurden. Einen Erschließungsvertrag gibt es nicht.
15	Landwirtschaftskammer Niedersachsen		• keine Rückmeldung
16	Leineverband	22.07.20	• keine Anregungen
17	Landvolk Hildesheim Kreisbauernverband e.V.	02.07.20	• keine Anregungen
18	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)		• keine Rückmeldung
19	Polizeikommissariat Alfeld	06.07.20	• keine Anregungen, wegen Störfallgefährdung auch Sachbearbeiter Gefahrenabwehr / Umweltschutz vorgelegt.
20	Gemeinde Freden (Leine)		• keine Rückmeldung

Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der benachbarten Gemeinden (Fortsetzung)			
Nr.	Behörden / Träger öffentlicher Belange / benachbarte Gemeinden	Datum	Bemerkungen / Hinweise
21	Gemeinde Lamspringe	20.07.20	• keine Anregungen
22	Samtgemeinde Duingen		• keine Rückmeldung
23	Samtgemeinde Leinebergland	06.07.20	• keine Anregungen
24	Gemeinde Sibbesse		• keine Rückmeldung
25	Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA)	16.07.20	• Es wird ein übergeordnetes Konzept verlangt, das sicherstellt, dass die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand des Störfallbetriebes nicht stetig steigt.
26	Überlandwerk Leinetal		• keine Rückmeldung
27	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	30.07.20	• keine Anregungen, Verweis auf Leitungen im Plangebiet
28	Wasserwerk Alfeld GmbH / Purena GmbH	27.08.20*	• keine Anregungen
29	Zweckverband Abfallwirtschaft Hildesheim		• keine Rückmeldung

* = nach Fristablauf

weiß = keine Stellungnahme abgegeben

grau = keine Anregungen geäußert, ggf. allgemeine Hinweise gegeben

gelb = siehe nachfolgenden Abwägungsvorschlag / Befassung

d.V. = der Verwaltung

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (GAA) vom 16.07.2020

Die Unterlagen wurden der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm, Gefahrstoffe und Störfallvorsorge (ZUS LLGS) der Gewerbeaufsicht zur Stellungnahme vorgelegt. Wie bereits mit Stellungnahme vom 02.03.2020 (Punkt 3) geschrieben:

„Die Anzahl und Art der Personen kann im Einzelfall ein Argument jedoch kein ausreichender Grund in der Abwägung sein, ob eine Planung/Vorhaben zulässig ist oder nicht, jedoch auch nur dann, **wenn durch ein übergeordnetes Konzept sichergestellt ist, dass nicht langfristig die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand durch die andauernde Zulassung von kleinen Vorhaben und kleinen Gebieten kontinuierlich steigt, ohne dass Kompensationsmaßnahme stattfinden.**

Dies käme aus unserer Sicht einer systematischen Nichtbeachtung von § 50 BImSchG bzw. Artikel 13 der Seveso III Richtlinie gleich, dadurch dass die Ausnahme zur Regel gemacht wird. Bisher ist uns nicht bekannt, dass die Stadt Alfeld über ein solches übergeordnetes Konzept verfügt.“

Aus den Unterlagen würde nicht hervorgehen, dass die Stadt Alfeld zukünftig vorhabe, durch ein übergeordnetes Konzept sicherzustellen, dass die Personenzahl im ange-

messenen Sicherheitsabstand aufgrund von stetiger Zulassung von kleinen Vorhaben und kleinen Gebieten nicht einfach weiter steigt.

Aus diesem Unterlassen resultieren in Bezug auf den Betriebsbereich keine unmittelbaren rechtlichen Konsequenzen in Form von neuen Anforderungen und die Einhaltung von § 50 BImSchG im Zuge der Planung liegt auch nicht in der Zuständigkeit (und damit Verantwortung) der Gewerbeaufsicht.

Es wird noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nur ein übergeordnetes Konzept sicherstellt, dass die Anforderungen des § 50 BImSchG eingehalten werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Flächennutzungsplan der Stadt Alfeld (Leine) ist grundsätzlich ein übergeordnetes Konzept gegeben, das sicherstellt, dass die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand nicht einfach durch Aufstellung von Bebauungsplänen bzw. stetige Zulassung von kleinen Vorhaben übermäßig ansteigt. Alle im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen sind bereits seit langem bebaut. Verbliebene Freiflächen sollen als u. a. klimatisch, entwässerungstechnisch und sozial wichtige innerstädtische Frei- bzw. Grünflächen erhalten bleiben.

Mit der vorliegenden Bauleitplanung wird die letzte Möglichkeit einer Baugebietsentwicklung nahe des Zentrums - und im angemessenen Sicherheitsabstand des Störfallbetriebes - genutzt. Dabei handelt es sich um eine Fläche, die bereits als Freizeitgebiet (Kleingartengelände) regelmäßig von Personen genutzt wurde. Die Personenanzahl und Aufenthaltsdauer werden durch die Ausweisung als Wohngebiet zwar erhöht, aber nur in moderatem Umfang.

Verdichtungsabsichten im Bestand (Aufstockung, erweiterte Bebaubarkeit) bestehen nicht bzw. sind in der historisch dicht bebauten Innenstadt kaum durchzuführen. Im Bereich der Leineaue ist aufgrund des Überschwemmungsgebietes eine Bebauung ausgeschlossen. Größere Freiflächen sind im Flächennutzungsplan durch freihaltende Darstellungen belegt.

Zukünftige Entwicklungen sind aber natürlich nicht abschließend vorauszusehen. Bei jeder weiteren Bauleitplanung oder Baugenehmigung werden entsprechende Störfallbetrachtungen angestellt. Dabei sind auch Auswirkungen auf die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand mitberücksichtigt. Auf genehmigungsfreie Veränderungen des Personenbestandes besteht kein Einfluss seitens der Stadt.

Die Stadt Alfeld (Leine) hat mit weiterhin sinkenden Personenzahlen zu kämpfen. So werden für 2025 nur noch rund 17.000 Einwohner*innen im RROP 2016 prognostiziert, 84 % der Bevölkerung bezogen auf 2010. Im Jahr 1980 war man noch bei 23.400 Personen. Derzeit (31.12.2019) leben ca. 18.500 Menschen in Alfeld (Leine). Von diesem Bevölkerungsschwund sind auch die Innenstadt und weitere Bereiche im angemessenen Sicherheitsabstand betroffen. Hinzu kommen Leerstände bei gewerblichen Immobilien. So gesehen erfolgt die geforderte Kompensation von planverursachten zusätzlichen Personen auf natürliche Weise.

Die Begründung wurde hinsichtlich der Störfallbetrachtung in Kap. 7.2.1 zum übergeordneten Konzept entsprechend ergänzt.

Änderungen der Planung haben sich aus den Anregungen und Hinweisen nicht ergeben.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

TEIL B (Begründung – Umweltbericht)

6 Einleitung des Umweltberichtes

Die Ausarbeitung des Umweltberichtes erfolgt auf Grundlage der Anlage 1 zum Baugesetzbuch (zu § 2 Abs. 4 und den §§ 2a und 4c BauGB).

6.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung

6.1.1 Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Im derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplan ist das Plangebiet als private und öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ dargestellt. Ebenso im rechtswirksamen Flächennutzungsplan. Eine Wohnbebauung ist damit nicht zulässig. Mit der 28. Flächennutzungsplanänderung wird der Zweck verfolgt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung sowie zukünftige Bebauung von Wohnbauflächen zu schaffen.

Neben den hiermit verbundenen städtebaulichen und wirtschaftlichen Zielsetzungen sowie der Schaffung von Wohnstätten werden auch folgende umweltbezogenen Ziele verfolgt:

- Prüfung der Belange des Umwelt- und Immissionsschutzes,
- Inanspruchnahme von Flächen, welche außerhalb von Schutzgebieten des Naturschutz- und Wasserrechtes liegen und somit relativ geringe Empfindlichkeiten von Naturhaushalt und Landschaftsbild aufweisen,
- städtebauliche und landschaftliche Einbindung der geplanten Wohnbebauung in die Umgebung sowie
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

6.1.2 Inhalte der Flächennutzungsplanänderung

Der rund 1,2 ha umfassende räumliche Geltungsbereich der Bauleitplanung überplant im Südosten der Stadt Alfeld (Leine) eine bisherige Grünfläche, Zweckbestimmung: Dauerkleingärten (Nutzung ist aufgegeben, die Fläche inzwischen abgeräumt) als Wohnbaufläche.

Von Osten schließen klimatisch bedeutsame Grünflächen an das hängige Gelände an. Die Funktionserhaltung der Frischluftschneise wird bei der künftigen Bebauung berücksichtigt (Gebäudestellung, Grünanteile). Die östlich des Plangebiets gelegenen Grünflächen werden nicht überplant.

Ein naturschutzrechtlicher Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft (Eingriffsregelung) wird auf der Ebene des Bebauungsplans erforderlich und auf einer externen Fläche erfolgen. Die Anforderungen des besonderen Artenschutzes (hier v.a.: Brutvögel, Fledermäuse) wie in der Vorentwurfsfassung des Umweltberichts dargelegt, wurde bei der Räumung des Geländes Anfang 2020 beachtet.

6.2 Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Berücksichtigung

6.2.1 Fachgesetze

Die Belange des Umweltschutzes sind in § 1 Abs. 5 sowie Abs. 6 Nr. 7 und in § 1a BauGB dargelegt. Im vorliegenden Umweltbericht wird dokumentiert, wie diese Belange in der 28. Flächennutzungsplanänderung berücksichtigt sind. Darüber hinaus sind die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege insbesondere im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und im diesbezüglichen Niedersächsischen Ausführungsgesetz (NAGBNatSchG) festgelegt. Im Zuge der Planaufstellung sind die Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie des besonderen Artenschutzes zu beachten.

Weitere Anforderungen des Umweltschutzes sind in den Bodenschutz- und Wassergesetzen des Bundes und des Landes Niedersachsen enthalten.

Nach den Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) bzw. der Seveso-III-Richtlinie wurde eine mögliche Gefährdung des geplanten Wohngebietes durch den Störfallbetrieb Papierfabrik untersucht. Die Anforderungen des Immissionsschutzrechts sind im zugehörigen Fachgutachten (TÜV NORD 2019) dargelegt.

Die Art der Berücksichtigung dieser Ziele des Umweltschutzes und der Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans ist in den weiteren Kapiteln des Umweltberichtes im Einzelnen dargelegt.

6.2.2 Fachplanungen

Raumordnung

Bauleitpläne sind gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Das Landesraumordnungsprogramm (LROP 2017) und das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 2016³) formulieren keine auf das Plangebiet bezogenen Umweltziele.

Landschaftsrahmenplan und Landschaftsplan

Als Fachpläne des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind der Landschaftsrahmenplan Landkreis Hildesheim (LRP 1993) sowie der Landschaftsplan der Stadt Alfeld (LP 1996) anzuführen. Beide Pläne umfassen jeweils eine Bestandsaufnahme und Bewertung der Schutzgüter des Naturschutzes sowie ein landschaftspflegerisches Ziel- und Maßnahmenkonzept.

Für das Plangebiet selbst gibt es im LRP (1993) keine Zielaussagen im Maßnahmen- und Entwicklungsplan.

Im Landschaftsplan der Stadt Alfeld (LP 1996) sind folgende planungsrelevante Darstellungen enthalten:

- Das Plangebiet befindet sich größtenteils in einem Bereich von ‚Böden mit hoher natürlicher Fruchtbarkeit‘. Darüber hinaus werden keine besonderen Werte und Funktionen von Naturhaushalt und Landschaftsbild festgestellt.
- Im Landschaftsplan grenzt das Plangebiet östlich an einen „Bereich mit insgesamt mittlerer Bedeutung“ in der Gesamtbewertung aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege im siedlungsnahen Umfeld.

Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet als Grünfläche, Zweckbestimmung: Dauerkleingärten dar. Mit der 28. Änderung des Flächennutzungsplans wird die Grünfläche in Wohnbaufläche umgewandelt.

Schutzgebiete

Schutzgebiete und -objekte nach Naturschutz- oder Wasserrecht sind von der Bauleitplanung nicht betroffen.

Das nächstgelegene FFH-Gebiet 3924-301 ‚Sieben Berge und Vorberge‘ befindet sich in ca. 1,6 km Entfernung nördlich vom Plangebiet. Auswirkungen der Planung auf dieses Gebiet sind auf Grund dieser Distanz und der lokal begrenzten Auswirkungen des Vorha-

³ in der Fassung der 1. Änderung, bekanntgemacht am 23.10.2019

bens nicht zu erwarten. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung muss für die vorliegende Bauleitplanung nicht durchgeführt werden.

6.3 Untersuchungsrahmen des Umweltberichtes

Der Untersuchungsraum umfasst ca. 2 ha.

Die für den Umweltbericht vorgesehenen bzw. teilweise bereits erfolgten Untersuchungen sind im Einzelnen in Tab. 1 wiedergegeben.

Tab. 1: Untersuchungsumfang

(Kartierungen sind im Jahr 2019 erfolgt)

Schutzgut	Wert-/ Funktionselemente	Untersuchungsumfang	Kartierung
Menschen / menschliche Gesundheit			
Gesundheit	<ul style="list-style-type: none"> Gefährdung durch Störfälle Gefährdung durch Kampfmittel 	⇒ Verträglichkeitsuntersuchung bzgl. Betriebsbereich Papierfabrik, Alfeld gem. § 50 BImSchG bzw. Art. 13 Seveso-III-Richtlinie (TÜV NORD 2019) ⇒ Luftbildauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst (<i>beantragt</i>)	--- ---
Arten und Biotope (inkl. Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt)			
Biotoptypen	<ul style="list-style-type: none"> Flächen mit besonderer Lebensraumfunktion Gesetzlich geschützte Biotope Biopotentialentwicklungspotenzial 	⇒ Flächendeckende Kartierung des Untersuchungsgebietes in zwei Kartierdurchgängen nach Kartierschlüssel v. DRACHENFELS (2016)	X
Flora	<ul style="list-style-type: none"> Artenspektrum, seltene / gefährdete Arten Besonderer Artenschutz 	⇒ Flächendeckende, halbquantitative Erfassung von Rote Liste-Arten der Gefäßpflanzen in zwei Kartierdurchgängen	X
Brutvögel	<ul style="list-style-type: none"> Artenspektrum, seltene / gefährdete Arten Besonderer Artenschutz Räumlich-funktionale Bezüge 	⇒ Brutvogelkartierung in 9 Begehungen von März bis Juni ⇒ örtliche Sichtprüfung zu möglichen Höhlen- und Horstbäumen sowie Gebäudebrütern ⇒ Anfrage beim NLWKN (Staatliche Vogelschutzwarte)	X
Fledermäuse	<ul style="list-style-type: none"> Artenspektrum, seltene / gefährdete Arten Besonderer Artenschutz Räumlich-funktionale Bezüge 	⇒ Fledermaus-Erfassung an insgesamt 6 Terminen von April bis September mit Detektor ⇒ örtliche Sichtprüfung zu möglichen Höhlenbäumen und Gebäudequartieren ⇒ Anfrage beim NLWKN (Nds. Tierartenerfassungsprogramm)	X
sonstige Säugetiere	<ul style="list-style-type: none"> Einschätzung zum Artenspektrum 	⇒ Stichprobenhafte Nachsuche und Dokumentation von Zufallsfunden ⇒ Anfrage beim NLWKN (Nds. Tierartenerfassungsprogramm)	X
Amphibien, Reptilien	<ul style="list-style-type: none"> Einschätzung zum Artenspektrum, seltene / gefährdete Arten Besonderer Artenschutz Räumlich-funktionale Bezüge 	⇒ Stichprobenhafte Nachsuche und Dokumentation von Zufallsfunden an/in den vorhandenen Folienteichen sowie an sonstigen für Amphibien oder Reptilien geeigneten Standorten (6 Geländeterminale) ⇒ Anfrage beim NLWKN (Nds. Tierartenerfassungsprogramm)	X

Schutzgut	Wert-/ Funktionselemente	Untersuchungsumfang	Kartierung
Landschaft / Landschaftsbild			
Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> Vielfalt, Naturnähe, Eigenart von Landschaftsbildeinheiten bzw. Ortsbild 	⇒ Auswertung vorhandener Unterlagen (LRP 1993, LP 1996, Luftbilder) ⇒ Geländebegehungen und Fotodokumentation	X
Boden, Wasser, Klima/Luft			
Boden	<ul style="list-style-type: none"> Naturnahe Böden, seltene Böden, kulturhistorisch bedeutsame Böden Alllasten, Bodenbelastungen 	⇒ Auswertung NIBIS-Datenserver (LBEG 2019) ⇒ Auswertung vorhandener Daten (LRP 1993, LP 1996) ⇒ Auswertung NIBIS-Datenserver (LBEG 2019) ⇒ Beteiligung Bodenschutzbehörde LK Hildesheim im Verfahren (Auswertung Alllastenkataster) ⇒ Baugrunderkundung (PELZER 2020) ⇒ Geländebegehungen	--- X
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> Grundwasser 	⇒ Auswertung NIBIS-Datenserver (LBEG 2019) ⇒ Auswertung vorhandener Unterlagen (LRP 1993, LP 1996) ⇒ Baugrunderkundung (PELZER 2020)	X
Klima / Luft	<ul style="list-style-type: none"> Klimafunktionen 	⇒ Auswertung vorhandener Daten (LRP 1993, LP 1996, topographische Karten) ⇒ Geländebegehungen	X
Kultur- und sonstige Sachgüter			
Kulturgüter	<ul style="list-style-type: none"> Bau- und Bodendenkmale 	⇒ Beteiligung Denkmalschutzbehörde LK Hildesheim im Verfahren	---
Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> Leitungen 	⇒ Leitungsabfrage (<i>geplant</i>) ⇒ Geländebegehungen	X
Erläuterungen:			
X = Es wurden vorhabensspezifische Kartierungen / Geländeerhebungen durchgeführt			

7 Umweltzustand und Umweltauswirkungen

7.1 Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

7.1.1 Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit

Das Plangebiet liegt ca. 580 bis 820 Meter östlich der relevanten Gefahrenpotentiale des Störfallbetriebs der Papierfabrik und damit im äußeren Viertel der Abstandswerte aus den Vorgaben des Leitfadens der Kommission für Anlagensicherheit (nachfolgend: Leitfaden KAS)⁴ (TÜV NORD 2019).

⁴ Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ der KAS-Arbeitsgruppe „Fortschreibung des Leitfadens SFK/TAA-GS-1“, November 2010.

Um die Gefährdung des geplanten Wohngebietes durch gefährliche Stoffe bei Eintritt eines Störfalls auf dem Betriebsbereich der Papierfabrik einschätzen und zu können, wurde von der Stadt Alfeld (Leine) bei der TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG (nachfolgend: TÜV NORD) eine gutachterliche Stellungnahme zur Verträglichkeit von Wohnbebauung mit den Vorgaben des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie beauftragt.

Im Untergrund des Planungsgebietes stehen wasserlösliche Sulfatgesteine aus dem Mittleren Muschelkalk in einer Tiefe an, in der mit großer Wahrscheinlichkeit Auslaugung stattfindet (reguläre Auslaugung). Damit sind im Gebiet die geologischen Voraussetzungen für das Auftreten von Erdfällen gegeben. Da im Planungsbereich und in der näheren Umgebung bis 300 m Entfernung jedoch bisher keine Erdfälle bekannt sind, besteht nur ein relativ geringes Risiko. Das Planungsgebiet wird für Wohngebäude mit bis zu 2 Geschossen der Erdfallgefährdungskategorie 3 zugeordnet (gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.02.1987, AZ. 305.4-24 110/2 -).⁵

Das Plangebiet liegt innerhalb einer vom Wohngebiet ‚Am Steinberg‘ umgebenen Grünfläche, welche zu Teilen in der Vergangenheit als Kleingartenanlage genutzt wurde und damit eine Erholungsfunktion für einzelne Menschen erfüllte. Zuletzt waren nur noch sehr wenige Parzellen genutzt, der Großteil der Kleingärten war verwildert. Anfang 2020 wurde die Fläche beräumt.

Im direkten Umfeld des Plangebietes verlaufen Fuß-/Radwege, die die Randbereiche der Grünanlage im Vorbeigehen erlebbar machen. Durch fehlende Zugänglichkeit der Gärten ist jedoch für die umliegende Bevölkerung nur eine sehr eingeschränkte Erholungsqualität gegeben. Der Fuß-/Radweg im Osten des Plangebiets stellt für größere Teile der Stadtbevölkerung eine bedeutende Verbindungsfunktion dar, da er eine Querung der Wohnsiedlungsbereiche vom Stadtrand und den Grünstrukturen im Südosten bis in die Innenstadt abseits größerer Straßen ermöglicht.

7.1.2 Schutzgut Arten und Biotope (Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt)

Maßgeblich für die Beschreibung und Bewertung von Arten und Biotopen ist der Zustand des Gebietes im Jahr 2019, vor der Räumung der Fläche.

⁵ gemäß Stellungnahme LBEG vom 11.03.2020

Biotoptypen / Flora

Das Plangebiet selbst kann als strukturreiche Kleingartenanlage charakterisiert werden. Des Weiteren sind am Rande des Plangebietes weitere Biotoptypen der Grünanlagen zu finden: artenreiche und artenarme Scherrasen, Ziergebüsche aus überwiegend nicht heimischen Gehölzen. Direkt angrenzend befinden sich im Westen, Norden und Osten versiegelte Verkehrsflächen, im Süden und Osten reine Fuß- bzw. Radwege. Östlich vom Plangebiet grenzt ein größeres Siedlungsgehölz mit überwiegend einheimischen Gehölzen wie Weißdorn und Schlehe an.

Es sind keine besonderen bzw. streng geschützten Arten der Flora im Plangebiet festgestellt worden.

Fauna

Brutvögel

Das Plangebiet bietet Lebensraum für Vogelarten, die anthropogene Strukturen der Siedlungen präferieren, sowie für (weitere) gehölzbrütende Vogelarten, die typischerweise sowohl in Gehölzen des Offenlandes als auch in Feld- und Waldgehölzen vorkommen.

Insgesamt wurden bei den Kartierungen 24 Brutvogelarten festgestellt, das Plangebiet kann somit als besonders artenreich eingestuft werden. Darunter wird eine Art, der Girlitz (*Serinus serinus*), landesweit auf der Vorwarnliste⁶ geführt.

Als typische Siedlungsarten kommen an verschiedenen Stellen des Plangebiets Zaunkönig, Heckenbraunelle, Rotkehlchen, Hausrotschwanz, Amsel, Singdrossel, Mönchsgrasmücke, Zilpzalp, Blaumeise, Kohlmeise, Girlitz und Grünfink vor. Für diese Arten besteht Brutverdacht im Plangebiet, für Amsel und Blaumeise konnte zudem ein Brutnachweis erbracht werden. Brutverdacht für den Haussperling wurde außerhalb des Plangebiets in angrenzenden Bereichen dokumentiert. Die Elster wurde mit Einzeltieren als Nahrungsgast beobachtet.

Als typische Arten der Wald- und Feldgehölze bzw. der Gehölze des Offenlandes (Hecken, Gebüsche) wurden Ringeltaube, Dorngrasmücke, Fitis, Sommergoldhähnchen, Tannenmeise, und Gimpel mit Brutverdacht im Plangebiet festgestellt.

Einzelsichtungen von Schwanzmeise, Feldsperling und Stieglitz lassen auf diese Arten als Nahrungsgäste schließen.

Ein Sumpfrohrsänger wurde bei einer Einzelsichtung als Durchzügler dokumentiert.

Eine vollständige Artenliste der vorkommenden Brutvogelfauna ist dem Anhang 2a zu entnehmen.

⁶ KRÜGER & NIPKOW (2015): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brutvogelarten, 8. Fassung.

Während der Brutvogelkartierung wurden im Plangebiet 12 Nistkästen an Lauben und Bäumen festgestellt. Der überwiegende Teil der Nistkästen war in keinem guten Zustand, lediglich zwei der Nistkästen waren durch Blaumeisen besetzt.

Das Plangebiet besitzt demnach sowohl für siedlungstypische als auch für gehölzbrütende Vögel eine Bedeutung als Brut- und Nahrungshabitat. Streng geschützte oder stark gefährdete Arten wurden nicht dokumentiert. Höhlenbäume wurden im Plangebiet ebenfalls nicht festgestellt.

Insgesamt ist von einer mittleren Bedeutung des Plangebietes für Brutvögel auszugehen.

Fledermäuse

Bei der flächendeckenden Erfassung des Untersuchungsgebietes mit Detektor wurden im Zeitraum April bis September sechs Fledermausarten nachgewiesen. Alle sechs Arten zählen zu den streng geschützten Arten, ihre Gefährdung ist jedoch unterschiedlich einzustufen. Schutzstatus, Gefährdung, Vorkommen im Gebiet und Lebensraumsansprüche der einzelnen Arten sind in Tabelle 2 zusammengefasst.

Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) wurde mit Abstand am häufigsten registriert und in jeder Untersuchungsnacht nachgewiesen. Diese Art kommt verbreitet über das gesamte Plangebiet vor. Der Abendsegler (*Nyctalus noctula*) konnte in drei von fünf Untersuchungs Nächten mit Einzeltieren detektiert werden und für Fransenfledermaus (*Myotis natteri*) sowie die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) wurden Einzelnachweise erbracht.

Große und Kleine Bartfledermaus (*Myotis brandtii* bzw. *M. mystacinus*) lassen sich akustisch im Detektor nicht unterscheiden und werden deshalb als Artengruppe erfasst. Die Artengruppe wurde im Untersuchungsgebiet nur in Einzelnachweisen erfasst. Die genauere Betrachtung der Ökologie beider Arten ermöglicht keinen Ausschluss des Vorkommens einer der beiden Arten. Auch aus anderen Untersuchungen sind Nachweise beider Arten sind aus der näheren Umgebung bekannt⁷; somit kann von dem Vorkommen beider Arten ausgegangen werden.

Auch die beiden Arten Braunes und Graues Langohr (*Plecotus auritus* und *Pl. austriacus*) sind im Detektor nicht unterscheidbar und werden als Gruppe zusammengefasst. Diese Artengruppe ist ebenfalls nur in Einzelrufsequenzen erfasst worden. Ökologie und Verbreitung der beiden Arten lassen vermuten, dass es sich bei den registrierten Sequenzen um das Braune Langohr gehandelt hat. Die nächsten gesicherten Nachweise des Grauen Langohrs stammen aus der Umgebung von Hameln⁸.

⁷ www.batmap.de; Zugriff am 08.11.2019

⁸ www.batmap.de; Zugriff am 08.11.2019

Das Untersuchungsgebiet scheint sowohl für „Hausfledermäuse“ (z.B. Zwergfledermaus und Breitflügelfledermaus), welche überwiegend Quartiere an Gebäuden beziehen, als auch für „Baumfledermäuse“ (z.B. Abendsegler), deren Quartiere vorwiegend an und in Bäumen (beispielsweise in Spechthöhlen) liegen, von Bedeutung.

Schwerpunkte der Nachweise (jagender) Fledermäuse liegen entlang der nördlich, östlich und südlich der Kleingartenanlage verlaufenden Rad- und Fußwege sowie der angrenzenden Straßen des nördlich und westlich angrenzenden Wohngebietes.

Als Winterquartier oder Wochenstube für Fledermäuse geeignete Fortpflanzungs- oder Ruhestätten konnten bei der Kartierung im Plangebiet nicht festgestellt werden.

Sonstige Säugetiere

Auf der Kleingartenfläche wurde das Vorkommen von Igel nicht explizit untersucht, ist aber äußerst wahrscheinlich, da sich die Strukturen der (verwilderten) Gärten als Winterquartiere, Nahrungs- und Fortpflanzungshabitat anbieten. Der Igel ist nach dem BNatSchG eine besonders geschützte Tierart und darf nicht gefangen, verletzt oder getötet werden.

Amphibien und Reptilien

Im Plangebiet wurden in und an kleinen Folienteichen bzw. Plastikwannen in mehrmaligen Begehungen nur äußerst wenige Molche (zwei Fadenmolche bei einer Begehung) und drei Erdkröten gefunden. Aufgrund der geringen Anzahl der Nachweise von Molchen und Kröten und der sehr geringen Größe der dauerhaft bestehenden Gewässer ist nicht von größeren Populationen, die ausschließlich das Plangebiet als Lebensraum nutzen, auszugehen.

Reptilien wurden im Plangebiet trotz intensiver Suche nicht festgestellt.

Sonstige Arten und Artengruppen

Seltene oder gefährdete Tierarten aus sonstigen Artengruppen (z. B. Feldhamster und sonstige Säugetiere, Heuschrecken, Tagfalter) sind im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten.

Aus dem Tierartenerfassungsprogramm des NLWKN liegen für das Plangebiet keine Daten vor (Anfrage vom 23.09.2019).

7.1.3 Schutzgüter Fläche und Boden

Die Fläche des Plangebietes im Umfang von 1,2 ha ist eine größtenteils nicht mehr genutzte bzw. inzwischen abgeräumte Kleingartensiedlung.

Bei dem Plangebiet vorhandenen Bodentyp handelt es sich laut BK50⁹ um mittlere Parabraunerde, im Südwesten grenzt flache Rendzina an.

Aufgrund der natürlicherweise sehr hohen Bodenfruchtbarkeit stuft das LBEG die Böden im Plangebiet als schutzwürdig ein. Die standortabhängige Verdichtungsempfindlichkeit der Böden wird seitens des LBEG als ‚mittel‘ und die Gefährdung der Bodenfunktionen durch Bodenverdichtung wird als ‚mäßig‘ eingestuft (LBEG 2019).

7.1.4 Schutzgut Wasser

Im Plangebiet selbst kommen keine Oberflächengewässer vor.

Die Grundwasserneubildungsrate ist mit 101 - 150 mm/a (LBEG 2019) vergleichsweise gering. Es wird davon ausgegangen, dass das Grundwasser sehr tief liegt. Im Rahmen einer orientierenden geotechnischen Untersuchung mit Bohrungen bis 5,5 m Tiefe (PELZER 2020) konnte kein Grundwasser angetroffen werden, dafür wären Tiefbohrungen erforderlich. Gemäß den Karten und Daten des Niedersächsischen Bodeninformationssystems (NIBIS) des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) ist im Untersuchungsgebiet als Grundwasserleitertyp der oberflächennahen Gesteine ein Kluftgrundwasserleiter ausgewiesen. Grundwasserlage und -fließrichtung sind als sehr heterogen und lokal sehr unterschiedlich einzuschätzen.

7.1.5 Schutzgut Klima/Luft

Von Osten her schließen klimatisch bedeutsame Grünflächen an das hängige Gelände an. Sie stellen ein Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet dar, das über die Kleingartenanlage als Frischluftschneise die städtischen Bereiche versorgt.

7.1.6 Schutzgut Landschaft

Der Änderungsbereich liegt am südöstlichen Siedlungsrand und ist als (verwilderte) Grünfläche, eingebettet in ein locker bebautes Allgemeines Wohngebiet, davon v.a. südlich mit großen Hausgärten. Im Nordwesten grenzt ein Mischgebiet an. In direkter Umgebung des Plangebiets sind (laut Bebauungsplan Nr. 37 „Königsruh“ und Nr. 43 „Im Wambeck“) maximal II Vollgeschosse in offener Bauweise zulässig.

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Kuppenlage nur vereinzelt direkt einsehbar und nicht weit überschaubar. Auch der dicht bewachsene Gehölzriegel im Osten des Plangebiets trägt dazu bei, dass das Gebiet nicht komplett zu überschauen ist.

⁹ Bodenkarte von Niedersachsen (BK50), LBEG, Zugriff am 03.07.2019.

Ein Fuß- und Radweg nördlich und östlich des Plangebiets wird zur wohnortnahen Erholung und als Verbindung der Wohngebiete ‚Gartenstraße‘ und ‚Am Steinberg‘ genutzt. Über den Weg an der Ostseite besteht eine fußläufige Verbindung zur Innenstadt im Norden und zum Landschaftsraum im Südosten.

Ein im Süden des Plangebietes verlaufender schmaler Fußweg ist sehr eingewachsen und scheint aktuell nicht häufig genutzt zu werden. Er diente in der Vergangenheit als Zugang zu den im südlichen Plangebiet liegenden Gärten, welche aktuell nicht mehr gepflegt werden. Er stellt eine untergeordnete Verbindung zu dem Weg am Ostrand des Plangebietes her.

7.1.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter / kulturelles Erbe

Kulturgüter

Das Auftreten archäologischer Bodenfunde ist für das Plangebiet nicht auszuschließen. Die einschlägigen Vorschriften des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes sind zu beachten: Bodenfunde müssen der zuständigen Denkmalbehörde entsprechend § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich gemeldet werden. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Sonstige Kulturgüter sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Sonstige Sachgüter

Als ‚sonstige Sachgüter‘, welche von der Planung berührt werden können, sind zu nennen:

- Leitungen (werden im B-Planverfahren geprüft),
- Fuß- und Radwege im Norden, Osten und Süden des Plangebietes,
- Nutzgärten (größtenteils aufgegeben, nicht mehr gepflegt, inzwischen geräumt),
- Gebäude (v.a. das zeitweise noch genutzte Vereinsheim; der überwiegende Teil der Gartenlauben ist durch aufgegebenene Nutzung überwiegend abrissreif, inzwischen sind alle Baulichkeiten abgeräumt).

7.1.8 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Sofern die Planung nicht durchgeführt wird, wird die Fläche des Plangebietes auf den ungenutzten Parzellen der Kleingartenanlage wieder verwildern und sich Richtung Wald entwickeln, nur die wenigen noch genutzten Parzellen bleiben als strukturreiche Kleingär-

ten bestehen (zwischenzeitlich aber bereits geräumt). Die Funktionen der einzelnen Schutzgüter würden erhalten bleiben bzw. sich in Richtung Wald entwickeln. Andere Nutzungen der Fläche sind derzeit nicht abzusehen.

Da die Fläche von der Stadt Alfeld erworben wurde, besteht ein öffentliches Interesse, die Fläche einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Der Bedarf an Wohnbauflächen im Bereich der Stadt Alfeld kann bei Nichtdurchführung der Planung langfristig nicht gedeckt werden. Das Ziel, die Attraktivität der Stadt Alfeld (Leine) als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu stärken und im Sinne der Innenentwicklung zentrumsnahe Freifläche zum Wohnen zu entwickeln, würde nicht erreicht werden.

7.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

(Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung)

Die Umweltauswirkungen eines städtebaulichen Vorhabens lassen sich in bau-, anlage-, betriebs- und abrissbedingte differenzieren. Diesen vier Kategorien lassen sich beispielhaft folgende Wirkfaktoren zuordnen, welche (potenziell) mit dem geplanten Vorhaben verbunden sein können.

Mögliche baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Projektwirkungen treten i. d. R. temporär während der Bauzeit auf, z. B.

- zeitweise / dauerhafte Vertreibung von Tieren, Beseitigung von Pflanzen,
- Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungen und -zufahrten etc.,
- Bodenbeeinträchtigungen durch Aufschüttungen und Abgrabungen, Verdichtungen, stoffliche Verunreinigungen,
- stoffliche Luftemissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr (z. B. Staubentwicklung, Abgase),
- Geräuschemissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr,
- visuelle Beeinträchtigungen einschließlich Lichtemissionen während des Baubetriebs,
- Beseitigung / Beeinträchtigung von archäologischen Bodenfunden.

Mögliche anlagebedingte Auswirkungen

- zeitweise / dauerhafte Vertreibung von Tieren, Beseitigung von Pflanzen,
- Flächeninanspruchnahme (sowie damit verbundener Verlust an Lebensraum- und Bodenfunktionen) durch
 - Bodenversiegelung,
 - Bodenauf- und Bodenabtrag,
- Veränderung und Beschleunigung des Wasserabflusses,

- negative Beeinflussung des Lokalklimas (z. B. Beeinträchtigung des Frischluftabflusses und der Kaltluftentstehung),
- visuelle Beeinträchtigungen durch die Baukörper auf das Landschafts- und Ortsbild.

Mögliche betriebsbedingte Auswirkungen

- zeitweise / dauerhafte Vertreibung von Tieren im Gebiet und darüber hinaus,
- stoffliche Verunreinigungen von Böden, Grund- und Oberflächenwasser.

Mögliche abrissbedingte Auswirkungen

Mit einem zukünftigen Abriss der Vorhaben im Geltungsbereich ist zum jetzigen Kenntnisstand nicht zu rechnen. Voraussichtlich wird sich (nach Beendigung der Nutzung) eine Nachnutzung mit dem Zweck der Wohnnutzung finden, da die Baurechte im Bebauungsplan dauerhaft und nicht vorhabenbezogen begründet werden. Die konkreten Umweltauswirkungen einer solchen Nachnutzung können nicht prognostiziert werden, da sie hinsichtlich Art und Umfang noch nicht definiert ist.

Sofern es wider Erwarten doch zu einem Abriss im Sinne eines Rückbaus des Wohngebietes kommen sollte, sind folgende Aspekte relevant:

- Die abrissbedingten Auswirkungen sind vergleichbar mit den baubedingten Auswirkungen,
- die Entsiegelung von Boden und die Beseitigung von Baukörpern wirken sich positiv auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild aus,
- die entstehenden Abfälle und Abbruchmaterialien sind nach Möglichkeit wiederzuverwenden und im Übrigen ordnungsgemäß zu entsorgen.

Dies vorangestellt sind in den folgenden Kapiteln die jeweils erheblichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der vorliegenden Bauleitplanung im Einzelnen beschrieben.

7.2.1 Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit

Wohnen

Durch die Festlegung des Plangebietes als allgemeines Wohngebiet kann dem städtebaulichen Erfordernis, Wohnraum zu schaffen, Rechnung getragen werden. Es ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohnsituation in der Stadt Alfeld (Leine).

Erholung

Die Nachfrage für eine Erholungsnutzung in Form einer Kleingartensiedlung ist im Bereich der Stadt Alfeld (Leine) in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen, der überwie-

gende Teil der Parzellen wurde nicht mehr genutzt. Die aufgegebenen Kleingartenflächen konnten aufgrund ihrer Umzäunung nicht von der Allgemeinheit genutzt werden.

An die Kleingartenanlage angrenzende Fuß- und Radwege werden als Verbindungswege zwischen Siedlungs- und Erholungsgebieten genutzt und bleiben zum überwiegenden Teil in dieser Form bestehen. Eine Ausnahme stellt der im Süden des Plangebiets verlaufende schmale Fußweg dar, welcher jedoch durch geringe Nutzung sehr eingewachsen erschien. Über die neue zentrale Erschließung des künftigen Wohngebietes ist ein fußläufiger Anschluss an den an den Fuß-/Radweg im Osten gegeben. Das neue Wohngebiet ist darüber optimal mit der Innenstadt im Norden und den landschaftlichen Grünstrukturen im Südosten fußläufig verbunden. Erholungsfunktionen im Umfeld (z. B. in der östlich angrenzenden Grünanlage) werden mit der vorliegenden Planung nicht beeinträchtigt, da keine Erholungswege zerschnitten und keine allgemeinen Erholungsflächen unmittelbar in Anspruch genommen werden.

In der parallel im Verfahren befindlichen 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Königsruh“ sollte die Zahl der Vollgeschosse auf zwei begrenzt werden. Die maximale Anzahl der Vollgeschosse ist damit an umliegende Gebäude bzw. dort bestehendes Planungsrecht angepasst. Die Einfamilienhausbebauung mit Hausgärten kann sich somit in die Umgebung einfügen. Negative visuelle Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung sind nicht zu erwarten.

Immissionen / menschliche Gesundheit

Störfall

In ca. 580 bis 820 m Entfernung zum Plangebiet befinden sich mit der Papierfabrik Anlagen zur Herstellung von Zellstoff und Papier sowie ein Kraftwerk. Im Betriebsbereich wird mit relevanten Mengen gefährlicher Stoffe (im Sinne der StörfallV) umgegangen, sodass bei nachbarschaftlichen Planungen gemäß § 50 BImSchG die Auswirkungen eines Störfalles (im Sinne der „Seveso-III-Richtlinie“) auf die Nachbarschaft in der planerischen Abwägung zu berücksichtigen sind. Europarechtlich ist der Abstand zu einem Störfallbetrieb, in dem eine Berücksichtigung stattfinden sollte, nicht normiert. In Deutschland werden in der Regel angemessene Abstände „mit Detailkenntnissen“ gemäß dem Leitfaden der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) bestimmt. In einem vorhergegangenen Gutachten (TÜV NORD 2018) wurde für den Betriebsbereich der Papierfabrik Alfeld ein „angemessener Abstand“ von 800 m ermittelt.

Da die vorgesehene Wohnbebauung innerhalb dieses angemessenen Sicherheitsabstandes vorgesehen ist, wurde ein weiteres Gutachten erstellt (TÜV NORD 2019) um eine Verträglichkeit für den konkreten Einzelfall zu prüfen. Außerdem wurde zur Entwurfsfas-

sung der Bauleitplanung die Arbeitshilfe der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz (BMK 2018) ergänzend herangezogen.

Es gilt, die Belange der Abstandswahrung und die Belange des Vorhabens, abzuwägen, d .h. die für die Ansiedlung des Vorhabens sprechenden sozioökonomischen Belange (Belange sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Art), die Schutzwürdigkeit des betroffenen Störfallbetriebs, die Intensität der Beeinträchtigung, das, was beiden Seiten billigerweise zumutbar oder unzumutbar ist sowie der Schutzzweck der Seveso-III-Richtlinie.

Seitens des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim (GAA)¹⁰ wird darauf hingewiesen, dass die vergleichsweise geringfügige Größe des Vorhabens „*an der ‚Untergrenze‘ zum ‚Wohngebiet im Sinne des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie‘*“ und die geringe Anzahl Personen keine allein ausschlaggebenden Argumente hinsichtlich der Verträglichkeit sein können. Auch die Lage des Vorhabens im äußeren Viertel des „*angemessenen Abstands*“ sei kein tragendes Argument, da im gesamten angemessenen Sicherheitsabstand, auch am äußersten aber inneren Rand, eine Gefährdung nicht auszuschließen ist. Auch wenn diese Punkte nicht allein ausschlaggebend sind, so deuten sie doch in Richtung einer eher geringen Gefährdung und damit akzeptablen Verträglichkeit.

Festzustellen ist, dass eine erstmalige Gemengelage nicht geschaffen wird, es befinden sich diverse weitere Wohngebiete, öffentlich genutzte Gebäude etc. im Sicherheitsabstand, das überplante Kleingartengelände war bereits als Freizeitgebiet zu berücksichtigen. Für den Störfallbetrieb resultieren keine neuen Nachteile.

Angesichts der gewichtigen (sozioökonomischen) Gründe (s. Kap. 2) die für die Ausweisung dieses Standortes als Wohngebiet sprechen, wurde für diesen Einzelfall eine ausnahmsweise Planung des neuen Vorhabens im angemessenen Sicherheitsabstand geprüft. Dabei finden folgende vorhabenspezifische Faktoren Berücksichtigung:

- Die Ortskenntnis der Menschen und damit das Wissen um das Gefahrenpotential, welches vom Betriebsbereich ausgeht, und das richtige Verhalten im Störfall, über welches sie durch die Information der Öffentlichkeit informiert werden.
- Ein Wohngebiet stellt kein Gebiet oder Gebäude dar, in welchem von einer gegenüber dem Rest der Bevölkerung erhöhten Anzahl von Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder erhöhtem Hilfsbedarf im Falle eine Evakuierung auszugehen ist.

¹⁰ gemäß Stellungnahme vom 02.03.2020

- Ein Großteil der Aufenthaltsdauer entfällt auf den Aufenthalt in geschlossenen Räumen, welche bei dem hier vorliegenden Szenario einer luftgetragene Stofffreisetzung eine gewisse Schutzfunktion erfüllen.

Die Stadt ist sich bewusst, dass die Ausweisung eines neuen Wohngebietes innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes das Schadensausmaß im Falle eines Störfalls geringfügig erhöhen kann. Gleichwohl wird aus den obengenannten Gründen das Gefährdungspotential durch den Störfallbetrieb als gering und vertretbar für die Ausweisung der dringend benötigten Wohnbaufläche angesehen. Eine Beeinträchtigung der Interessen des Anlagenbetreibers (z. B. durch zusätzlich Schutzvorkehrungen) ist nicht zu erkennen (geringfügige Risikoerhöhung). Es sprechen gewichtige Gründe für diesen Standort (s. Kap. 2 und 7.5). Ein alternativer Standort außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes steht nicht zur Verfügung.

Mit dem Flächennutzungsplan der Stadt Alfeld (Leine) ist grundsätzlich ein übergeordnetes Konzept¹¹ gegeben, das sicherstellt, dass die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand nicht einfach durch Aufstellung von Bebauungsplänen bzw. stetige Zulassung von kleinen Vorhaben übermäßig ansteigt. Alle im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen sind bereits seit langem bebaut. Verbliebene Freiflächen sollen als u. a. klimatisch, entwässerungstechnisch und sozial wichtige innerstädtische Frei- bzw. Grünflächen erhalten bleiben.

Mit der vorliegenden Bauleitplanung wird die letzte Möglichkeit einer Baugebietsentwicklung nahe des Zentrums - und im angemessenen Sicherheitsabstand des Störfallbetriebes - genutzt. Dabei handelt es sich um eine Fläche, die bereits als Freizeitgebiet (Kleingartengelände) regelmäßig von Personen genutzt wurde. Die Personenzahl und Aufenthaltsdauer werden durch die Ausweisung als Wohngebiet zwar erhöht, aber nur in moderatem Umfang.

Verdichtungsabsichten im Bestand (Aufstockung, erweiterte Bebaubarkeit) bestehen nicht bzw. sind in der historisch dicht bebauten Innenstadt kaum durchzuführen. Im Bereich der Leineaue ist aufgrund des Überschwemmungsgebietes eine Bebauung ausgeschlossen. Größere Freiflächen sind im Flächennutzungsplan durch Freihaltende Darstellungen belegt.

Zukünftige Entwicklungen sind aber natürlich nicht abschließend vorauszusehen. Bei jeder weiteren Bauleitplanung oder Baugenehmigung werden entsprechende Störfallbe-

¹¹ siehe Forderung des GAA gemäß Stellungnahmen vom 02.03. und 16.07.2020

trachtungen angestellt. Dabei sind auch Auswirkungen auf die Personenzahl im angemessenen Sicherheitsabstand mitberücksichtigt. Auf genehmigungsfreie Veränderungen des Personenbestandes besteht kein Einfluss seitens der Stadt.

Die Stadt Alfeld (Leine) hat mit weiterhin sinkenden Personenzahlen zu kämpfen. So werden für 2025 nur noch rund 17.000 Einwohner*innen im RROP 2016 prognostiziert, 84 % der Bevölkerung bezogen auf 2010. Im Jahr 1980 war man noch bei 23.400 Personen. Derzeit (31.12.2019) leben ca. 18.500 Menschen in Alfeld (Leine). Von diesem Bevölkerungsschwund sind auch die Innenstadt und weitere Bereiche im angemessenen Sicherheitsabstand betroffen. Hinzu kommen Leerstände bei gewerblichen Immobilien. So gesehen erfolgt die geforderte Kompensation von planverursachten zusätzlichen Personen auf natürliche Weise.

Erdfallgefährdung

Aufgrund der Einstufung in die Erdfallgefährdungskategorie 3 (niedrige Kategorie) werden seitens des LBEG¹² konstruktive Sicherungsmaßnahmen empfohlen. Für vereinfachte konstruktive Bemessungen auf Grundlage der Erdfallgefährdungskategorie liegt eine Tabelle des LBEG vor. Ziel der konstruktiven Sicherungsmaßnahmen sollte sein, Gebäude so zu bemessen und auszuführen, dass beim Eintreten eines Erdfalles nicht das gesamte Bauwerk oder wesentliche Teile davon einstürzen und dadurch Menschenleben gefährden können. Es ist nicht Ziel der Sicherungsmaßnahmen, Schäden am Bauwerk zu verhindern. Bei Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen.

Für die Gefährdungskategorie 3 ergeben sich nur geringe konstruktive Anforderung für die zulässigen Wohngebäude, so dass keine Mehrkosten für die Bauherren erwartet werden.

Im Zuge der jeweiligen spezifischen Baugrunderkundung werden die statisch-konstruktiven Erfordernisse und ein eventueller zusätzlicher Aufwand zu prüfen sein, um eine Gefährdung von Menschenleben sowie Bauschäden durch Erdfälle auszuschließen.

Erdfallgefährdete Gebiete sind in der Stadt Alfeld (Leine) weit verbreitet, ein Ausweichen auf Bereiche mit geringerer Gefährdungskategorie ist kaum möglich. Angesichts der geringen Gefährdungskategorie (GK 3) und den einfachen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen erscheint die Ausweisung von Wohnbaufläche an dieser Stelle vertretbar.

¹² gemäß Stellungnahme LBEG vom 11.03.2020

Kampfmittel

Hinsichtlich einer Kampfmittelbelastung ist von der Stadt Alfeld (Leine) eine Auswertung historischer Luftbilder („alliierte Luftbilder“) durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst beauftragt worden. Nach den vorliegenden Ergebnissen¹³ besteht in Bezug auf Abwurfkampfmittel (Bomben) kein Handlungsbedarf.

Geruchs-/ Lärmbelastungen

Relevante Geruchsbelastungen ausgehend von der Papierfabrik sind nicht zu erwarten. Eine Geruchsgasentsorgung ist dort bei der Zellstoffproduktion integriert, Anwohnerbeschwerden aus den umgebenden Wohngebieten liegen nicht vor.

Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen (DTV: 5500-7700 Kfz/24h; Schwerverkehr >3,5 t: 100 Lkw/24h)¹⁴ befinden sich in größerem Abstand (Walter-Gropius-Ring rd. 125 m weiter nördlich) zum geplanten Wohngebiet, so dass keine relevanten Verkehrslärmbelastungen zu erwarten sind.

Angesichts der überschaubaren Größe der geplanten Wohnbebauung (ca. 16 Einfamilienhäuser) sind auch ausgehend von dem neuen Wohnbaugebiet keine relevante Verkehrszunahme und negativen Auswirkungen auf die Umgebung zu erwarten.

7.2.2 Schutzgut Arten und Biotope

7.2.2.1 Biotoptypen / Flora

Im Plangebiet finden sich ausschließlich Biotoptypen geringer Wertstufen (1-2)¹⁵. Die größte Fläche (ca. 1 ha) macht der Biotoptyp der strukturreichen Kleingartenanlage sowie ein kleinflächiges Ziergebüsch mit der Wertstufe 2 aus. Mit einer geringeren Wertigkeit (Wertstufe 1) folgen ein unbefestigter Weg im Süden des Plangebiets und artenarmer Scherrasen im Osten (Randbereich eines befestigten Rad- und Fußweges mit der Wertstufe 0). Biotoptypen von mittlerer, hoher und sehr hoher Bedeutung sind von der Planung nicht betroffen.

Die geplante Bebauung des Gebietes (Wohnbebauung + Straße) führt zum bau- und anlagenbedingten Flächenverlust der vorhandenen Biotoptypen. Die maximale Neuversiegelung wird sich im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans voraussichtlich auf rund 0,58 ha begrenzen. Dieser Verlust wird unter Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vollständig im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ausgeglichen. Bei

¹³ LGLN, Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst: Auswertungen vom 10.03.2020.

¹⁴ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) laut Zählungen der NLStBV von 2010 und 2015.

¹⁵ Wertstufen gemäß Städtetagmodell des Niedersächsischen Städtetags (NST 2013).

der Ausgleichsermittlung kommt ein Biotopwertverfahren (Städtetagmodell) zur Anwendung, nach welchem der erforderliche Ausgleich anhand der Biotoptypen ermittelt wird. Zur Verminderung des Eingriffs sind Festsetzungen für eine Durchgrünung des Plangebietes beabsichtigt.

Gefährdete oder seltene Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht nachgewiesen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Flora wird durch die vorliegende Bauleitplanung nicht verursacht.

7.2.2.2 Fauna

Im Rahmen der Umwandlung der vorhandenen Biotope in bebaute Fläche, entfallen die Lebensraumfunktionen für die vorkommenden Artengruppen im Plangebiet. Es ergibt sich demnach eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ‚Fauna‘ durch die vorliegende Planung. Der entstehende Eingriff ist entsprechend auszugleichen.

Die Auswirkungen auf die faunistischen Artengruppen sind unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten in Kap. 7.3 beschrieben.

Vögel

Durch die Planung sind Lebensräume von allgemein verbreiteten Siedlungs- und typischen Gehölzarten betroffen. Streng geschützte oder stark gefährdete Arten wurden nicht festgestellt. Der Girlitz wird allerdings als Art der Vorwarnliste auf der niedersächsischen Roten Liste geführt.

Es bestehen Ausweichmöglichkeiten aufgrund der umgebenden Siedlungsstrukturen (Hausgärten, gehölzgeprägter Wildnisbereich im Osten). Der Eingriff (Lebensraumverlust) wird im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung durch externe Ausgleichsmaßnahmen vollständig ausgeglichen. Durch die Räumung von Gebäude- und Gehölzstrukturen können einzelne Brutvögel betroffen sein. Dem Tötungs- und Störungsverbot kann mit einer Bauzeitenregelung begegnet werden (s. Kap. 7.3 Artenschutzrechtliche Beurteilung).

Fledermausarten

Durch die Planung sind möglicherweise Nahrungshabitate von Fledermausarten betroffen. Es bestehen Ausweichmöglichkeiten aufgrund der umgebenden Siedlungsstrukturen (Hausgärten, gehölzgeprägter Wildnisbereich im Osten). Der Eingriff in den Jagdlebensraum wird durch die Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung vollständig ausgeglichen.

Sonstige Säugetierarten

Aufgrund der Habitatstrukturen sind Igel als besonders geschützte Tierart im Gebiet zu erwarten. Durch die umgebenden Siedlungs- und Naturräume bestehen aber geeignete Ausweichmöglichkeiten. Der Eingriff in die entsprechenden Lebensräume wird durch die Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung vollständig ausgeglichen. Durch die geplante Räumung des Geländes im Winter können Igel in der Winterruhe betroffen sein. Dem Tötungs- und Störungsverbot kann mit verschiedenen Maßnahmen begegnet werden (s. Kap. 7.3 Artenschutzrechtliche Beurteilung).

Reptilien und Amphibien

Reptilien konnten im Gebiet nicht festgestellt werden, Amphibien (2 Fadenmolche, 3 Erdkröten) nur sehr vereinzelt mit sehr wenigen Tieren, größere Gewässer fehlen. Hinweise auf das Vorkommen ganzer Population wurden nicht festgestellt. Es bestehen Ausweichmöglichkeiten aufgrund der umgebenden Siedlungsstrukturen (Hausgärten, gehölzgeprägter Wildnisbereich im Osten). Der Eingriff (Lebensraumverlust) wird im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung durch externe Ausgleichsmaßnahmen vollständig ausgeglichen. Einzelindividuen könnten durch die Räumung im Winter betroffen sein. Dem Tötungs- und Störungsverbot kann mit verschiedenen Maßnahmen begegnet werden (s. Kap. 7.3 Artenschutzrechtliche Beurteilung).

Pflanzenarten

Vorkommen besonderer bzw. streng geschützter Arten der Flora sind von der Planung nicht betroffen.

7.2.3 Schutzgüter Fläche und Boden

Mit der geplanten Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes wird eine derzeit unbebaute bzw. nur sehr locker bebaute Grünfläche kurz- bis mittelfristig zu größeren Teilen versiegelt und als Habitat den Tierarten teilweise entzogen. Bei einer überbaubaren Fläche von voraussichtlich (maximal) 60 % (GRZ 0,4 + Überschreitungsmöglichkeiten bis zu 50% (GRZ II)) für das allgemeine Wohngebiet ist mit einer Neubeausspruchung und -versiegelung auf (maximal) rd. 0,58 ha Fläche zu rechnen, wobei die bestehenden Versiegelungen durch Vereinsheim, Lauben, Wegebefestigungen außer Acht gelassen werden. Für die geplanten Verkehrsflächen wird zusätzlich eine Fläche von rd. 0,19 ha neu beansprucht und versiegelt.

Auf diesen Flächenanteilen kommt es bau- und anlagebedingt aufgrund von Oberbodenabtrag und Verdichtung, der Bodenmodellierung im hängigen Gelände und der Überbauung und Befestigung von Böden durch Gebäude und Verkehrsflächen zu erheblichen Beeinträchtigungen. Dabei handelt es sich um besonders fruchtbare und daher besonders schutzwürdige Böden.

Das Gebiet der Stadt Alfeld (Leine) besteht zu großen Teilen aus besonders fruchtbaren und somit schutzwürdigen Böden¹⁶. Ein Ausweichen auf ertragsschwächere Standorte ist nicht möglich.

Zum Schutz und zur sinnvollen Wiederverwendung des wertvollen, sehr fruchtbaren Oberbodens ist ein Bodenmanagement vorgesehen. Das Oberbodenmaterial wird gesichert, zwischengelagert und zur Anlage städtischer Grünflächen an anderer Stelle wieder aufgebracht. Seitens der Stadt wird dabei auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Bodenschutz sowie der entsprechenden DIN-Normen: DIN 18915 (Bodenarbeiten), DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial) und DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) geachtet. Diese werden auch in den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgeführt. Weiterhin sind entsprechende Leitfäden wie z. B. des Bundesverbands Boden (2013) und des LBEG (HAMMERSCHMIDT & STADTMANN 2019) bei den Bodenarbeiten berücksichtigt.

Vor den Bodenarbeiten ist eine Baugrunderkundung erfolgt, um Hinweise auf ggf. schwierige Untergrundverhältnisse und deren Berücksichtigung bei den Bauarbeiten für den Bebauungsplan zu gewinnen. Außerdem wurde der Boden auf Altlasten und Bodenkontaminationen hin überprüft. Problematische Belastungen wurden nicht festgestellt (s. Kap. 4.7). Die untere Bodenschutzbehörde sowie die untere Abfallbehörde des Landkreises Hildesheim sind im Verfahren beteiligt worden. Hinweise auf Altlasten wurden von dort nicht gegeben. Hinsichtlich einer Kampfmittelbelastung ist eine Luftbildauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst erfolgt (s. Kap. 7.2.1).

Die Räumung und der Abriss der Baulichkeiten ist schrittweise erfolgt. Abfälle und anfallende Baumaterialien wurden separiert und jeweils getrennt entsorgt (mit Entsorgungsnachweis).

Die trotz Vermeidung und Minimierung innerhalb des Plangebietes verbleibende Beeinträchtigung von Bodenfunktionen ist im Zuge der Eingriffsbilanzierung mitberücksichtigt und wird durch die externen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

¹⁶ LBEG Kartenserver, Zugriff am 04.07.2019.

7.2.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Durch die weitreichende Versiegelung der Oberfläche wird die Grundwasserneubildung durch Niederschläge im geplanten Wohngebiet herabgesetzt. Im Plangebiet ist die Grundwasserneubildung allerdings schon heute gering und wird deshalb nicht als besondere Funktion eingestuft. Insofern wird eine geringfügige weitere Herabsetzung der Grundwasserneubildung durch die zusätzlich versiegelten Flächen für hinnehmbar erachtet. Unter Beachtung entsprechender gesetzlicher Bestimmungen sind auch keine stofflichen Verunreinigungen des Grundwassers zu erwarten.

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden und somit vom Vorhaben nicht betroffen.

7.2.5 Schutzgut Klima/Luft

Die im Südosten befindlichen Grünstrukturen sind als Kaltluftentstehungsgebiet zu werten und stehen in direkter Verbindung zur nach Südosten anschließenden offenen Landschaft. Aufgrund der Topographie ist hierüber eine wichtige Frischluftzufuhr der Stadt gewährleistet, was bei der künftigen Bebauung durch Gebäudestellung, Grünanteile etc. berücksichtigt werden soll.

7.2.6 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild im Plangebiet ist durch die vorhandene Bebauung des Wohngebietes „Am Steinberg“ und die sich im Osten und Südosten anschließenden Grünzüge geprägt. Durch die vorliegende Planung kommt es zu keinen negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Zur Vermeidung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild kann die Zahl der Vollgeschosse der geplanten Bebauung über den Bebauungsplan auf maximal zwei begrenzt werden. Die Geschossigkeit der Baukörper wäre dann an umliegende Gebäude angepasst, wodurch negative Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild vermieden werden.

7.2.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter / kulturelles Erbe

Kulturgüter

Das Auftreten archäologischer Bodenfunde ist für das Plangebiet nicht auszuschließen. Wenn bei den Bau- und Erdarbeiten archäologische Bodenfunde gemacht werden, sind

diese meldepflichtig und müssen unverzüglich angezeigt werden. Die Vorschriften des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (§ 14 Abs. 1 NDSchG) sind zu beachten.

Sonstige Sachgüter

Die Ver- und Entsorgungsleitungen werden bei Bedarf mit ihren Leitungsschutzbereichen im Bebauungsplan berücksichtigt.

Mit der Planung wird die Neuschaffung von Sachgütern (Wohngebäuden, Straße) vorbereitet.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind nach derzeitigem Kenntnisstand somit nicht zu erwarten.

7.2.8 Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete

Durch die vorliegende Planung ist eine Beeinträchtigung von Schutzgebieten des Schutzgebietsnetzes Natura 2000, da das Vorhaben weit entfernt von FFH-Gebieten bzw. Vogelschutzgebieten liegt und zudem sehr lokal begrenzte Auswirkungen aufweist, die nicht geeignet sind, die Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten erheblich zu beeinträchtigen. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 ff. BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

7.2.9 Wechselwirkungen

Durch die Abhängigkeit der biotischen Schutzgüter (Pflanzen und Tiere) von den abiotischen Standortfaktoren (Boden, Wasser, Klima, Luft) sowie Beziehungen zwischen den verschiedenen abiotischen Schutzgütern (z. B. Boden-Wasserhaushalt) bestehen regelmäßig Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Eine besondere Ausprägung solcher Wechselwirkungen im Plangebiet mit Relevanz für die vorliegende Planung liegt nicht vor.

7.2.10 Emissionen

Relevante Auswirkungen von mit der Planung verbundenen Emissionen sind nicht zu erwarten. Es ist hierzu lediglich das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu erwähnen, dass angesichts der Größe des Vorhabens (ca. 16 Einfamilienhäuser) vernachlässigbar gering ist.

7.2.11 Erzeugte Abfälle und Abwasser

Mit Abfällen und Abwasser ist sachgerecht gemäß den gesetzlichen Bestimmungen umzugehen.

7.2.12 Nutzung erneuerbarer Energien / sparsame und effiziente Energienutzung

Die Dächer der geplanten Wohngebäude lassen sich zur Errichtung von Solaranlagen nutzen. Solche regenerativ erzeugte Energie (Strom / Wärme) kann u. a. für den Eigenbedarf der Bewohner dienen. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen ist für den Neubau von Wohnhäusern ein verstärkter Einsatz erneuerbarer Energien und eine sparsame und effiziente Energienutzung vorzusehen.

7.2.13 Eingesetzte Techniken und Stoffe

Bei einer Wohnnutzung ist nicht davon auszugehen, dass umweltgefährdende Techniken und Stoffe zum Einsatz kommen. Gleiches gilt im Rahmen des Baustellenbetriebes bei der Errichtung der Gebäude und Freiflächen.

7.2.14 Risiken durch schwere Unfälle oder Katastrophen

Im ca. 580 bis 820 m entfernten Betriebsbereich der Papierfabrik wird mit relevanten Mengen gefährlicher Stoffe (im Sinne der StörfallV) umgegangen. Zur Zellstofferzeugung benötigtes, flüssiges Schwefeldioxid sowie gasförmige Stoffe (z.B. Propan als Heiz- und Kraftstoff und Acetylen als Schweißgas) werden genutzt und als Gefahrenpotential eingestuft. Laut Gutachten des TÜV NORD (2019) geht von den genutzten Gasen eine untergeordnete Explosionsgefahr aus. Das wesentliche und dominierende Gefahrenpotential ist im Betriebsbereich der Papierfabrik beim Schwefeldioxid zu sehen. Eine Freisetzung von Schwefeldioxid kann ausschließlich im Bereich der Rohrleitung im Freien von der Abfüllhalle zum Tanklager geschehen. Das Plangebiet liegt im äußeren Viertel des 800 m Abstandsradius zur Abfüllhalle.

Wie in Kap. 7.2.1 ausgeführt, wird das Gefährdungspotential durch den Störfallbetrieb angesichts der durchgeführten Untersuchungen als äußerst gering und vertretbar für die Ausweisung der Wohnbaufläche angesehen. Es sprechen gewichtige Gründe für diesen Standort (s. Kap. 2 und 7.5). Ein alternativer Standort außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes steht nicht zur Verfügung.

Das Risiko von Erdfällen wird seitens des LBEG¹⁷ als relativ gering angesehen. Durch konstruktive Sicherungsmaßnahmen wird eine Gefährdung von Menschenleben vermieden werden.

¹⁷ Stellungnahme LBEG vom 11.03.2020

7.2.15 Kumulation mit Auswirkungen benachbarter Vorhaben und Plangebiete

Es sind keine kumulierenden Vorhaben im Einwirkungsbereich der Planung bekannt.

7.3 Artenschutzrechtliche Beurteilung der Änderung des Flächennutzungsplans

7.3.1 Einführung und rechtliche Grundlagen

In den folgenden Abschnitten werden die rechtlichen und fachlichen Anforderungen behandelt, die sich hinsichtlich europarechtlich geschützter Tier- und Pflanzenarten ergeben. Die artenschutzrechtlichen Anforderungen leiten sich zum einen aus dem Bundesnaturschutzgesetz (§§ 44, 45 BNatSchG) sowie darüber hinaus unmittelbar aus den europäischen Richtlinien (FFH-Richtlinie 92/43/EWG¹⁸ und EU-Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG¹⁹) ab.

Die verfügbaren floristischen und faunistischen Datengrundlagen und Kartierergebnisse für das Untersuchungsgebiet sind in Kap. 7.1.2 dokumentiert. Im Anhang 2a und 2b befinden sich Artenlisten der im Untersuchungsgebiet festgestellten Tier- und Pflanzenarten. Diese Informationen wurden für die vorliegende artenschutzrechtliche Beurteilung ausgewertet.

Für die Anwendung des besonderen Artenschutzes sind insbesondere die Verbotsstatbestände des § 44 BNatSchG („Zugriffsverbote“) sowie die in § 45 BNatSchG geregelten Ausnahmen von diesen Verboten relevant.

Schutzgegenstand des besonderen Artenschutzes sind die nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG besonders bzw. streng geschützten Arten. Die Bewältigung des Artenschutzes erfolgt entsprechend den gesetzlichen Anforderungen auf verschiedenen Ebenen:

- Beeinträchtigungen der nach Anhang IV FFH-RL oder nach Art. 1 VSchRL besonders bzw. streng geschützten Arten werden in den vorliegenden Ausführungen behandelt;
- Für Beeinträchtigungen der weiteren (national) besonders bzw. streng geschützten Arten gilt die Annahme, dass sie im Rahmen der fachgerechten Anwendung der artenschutzrechtlichen Eingriffsregelung kompensiert werden, so dass eine gesonderte Be-

¹⁸ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen; Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992, S. 7)

¹⁹ Vogelschutzrichtlinie: Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2010 S. 7) (neu kodifizierte Fassung der Richtlinie 79/409/EWG) (VSchRL)

handlung im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag nicht erforderlich ist (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Artenschutz im Flächennutzungsplan

Da ein Flächennutzungsplan nicht unmittelbar die Zulassung eines Vorhabens zur Folge hat, sondern lediglich der planerischen Vorbereitung baulicher Maßnahmen dient, können sich artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auch noch nicht auf dieser Planungsebene verwirklichen. Erst die Realisierung der Festsetzungen des Bebauungsplans im Zuge von Zulassung und Bau konkreter Vorhaben kann einen Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote auslösen. Trotz dieser Rechtslage ist der Artenschutz dennoch bereits auf der Ebene des Bebauungsplans und des vorbereitenden Flächennutzungsplans zu berücksichtigen, da er andernfalls ggf. als rechtliches Hindernis der Verwirklichung des Bauleitplans entgegenstehen kann. Bei den artenschutzrechtlichen Bestimmungen handelt es sich um striktes Recht, welches keiner Abwägung mit anderen Belangen unterliegt. Im Zuge der Planaufstellung ist daher zu prüfen, ob bei der Verwirklichung der Darstellungen bzw. Festsetzungen artenschutzrechtliche Verbote verletzt werden können und - sofern dies zutrifft - ob ggf. die in § 45 Abs. 7 BNatSchG normierten Gründe für das Erteilen einer Ausnahme vorliegen.

7.3.2 Prognose und Bewertung der Schädigungen und Störungen geschützter Arten

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Artengruppen behandelt. Ziel der Ausführungen ist die Überprüfung, ob europarechtlich geschützte Tier- und Pflanzenarten aus den jeweiligen Artengruppen möglicherweise von den Auswirkungen der vorliegenden Planung in einer Art und Weise betroffen sein können, dass die Verbotstatbestände des europäischen Artenschutzes erfüllt sind.

Schwerpunkte der Ausführungen liegen auf den Artengruppen der Fledermäuse und der Vögel, da alle Arten dieser Gruppen aufgrund europarechtlicher Vorschriften unter besonderem Schutz stehen.

Pflanzenarten

Die wenigen aufgrund europarechtlicher Vorschriften geschützten und in Niedersachsen vorkommenden Pflanzenarten sind auf sehr spezielle Standortbedingungen bzw. auf seltene Lebensräume angewiesen. Ein Vorkommen dieser Arten im Untersuchungsgebiet ist ausgeschlossen, da diese Lebensräume dort nicht vorhanden sind.

Vogelarten

Brutvögel allgemein

Bezüglich der wildlebenden europäischen Vogelarten werden folgende allgemeine Aussagen vorweggestellt, bevor die relevanten Arten im Einzelnen behandelt werden: Alle europäischen Vogelarten unterliegen dem Schutz des Art. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie. Grundsätzlich besteht die Gefährdung, dass bei Realisierung des geplanten Vorhabens besetzte Niststätten von Vögeln, ggf. einschließlich der darin befindlichen Eier bzw. Jungvögel zerstört werden. Damit wären die Tatbestände der sogenannten „Zugriffsverbote“ des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG erfüllt.

Wenn die Baufeldfreilegung außerhalb der regelmäßigen Vogelbrutzeit (in den Monaten Oktober bis Februar) erfolgt, dann stellt sich die artenschutzrechtliche Bewertung wie folgt dar:

- Bei verbreiteten und nicht gefährdeten Vogelarten kann davon ausgegangen werden, dass sie zur nächsten Brutzeit in einen anderen Lebensraum ausweichen können, wenn ihr letztjähriges Brutrevier von einer Bebauung in Anspruch genommen wurde. Den nicht gefährdeten Vogelarten wird somit eine gewisse Anpassungsfähigkeit unterstellt, soweit potenzielle Lebensräume für die betreffenden Arten in der Umgebung des Plangebietes vorhanden sind. Diese Annahme gilt v. a. dann, wenn es sich um Arten handelt, die jedes Jahr ein neues Nest bauen, da in diesem Fall ohnehin eine mehr oder weniger große Verlagerung des Brutplatzes zum ökologischen Repertoire der Art gehört. Zu dieser Gruppe gehören die meisten der im Untersuchungsgebiet festgestellten Vogelarten. In direkter Nachbarschaft sind mit den östlich des Plangebietes gelegenen Gehölzstrukturen und Grünflächen sowie den angrenzenden Hausgärten und öffentlichen Grün- und Gehölzstrukturen ausreichend Ausweichlebensräume für diese Arten vorhanden.
- Etwas anderes kann sich ergeben, wenn es sich um Arten handelt, deren Niststätten oft über mehrere Jahre genutzt werden. Dies ist vielfach bei Spechten (und deren Höhlen) sowie bei Greifvögeln (und deren Horsten) der Fall. Die im Untersuchungsgebiet durchgeführten Kartierungen haben ergeben, dass weder Spechte noch Greifvögel als Brutvögel vorhanden sind. Darüber hinaus sind auch keine Horste und keine geeigneten Baumhöhlen vorhanden, so dass in Folge der Planung nicht mit der Zerstörung wiederkehrend genutzter natürlicher Brutstätten zu rechnen ist.
Die festgestellten künstlichen Nisthilfen (12 Nistkästen) werden, da kaum noch verwendbar, durch neue in mindestens gleicher Anzahl ersetzt, die unmittelbar am Rand des Plangebietes in den dortigen städtischen Bäumen (Spielplatz im Norden und die Parkplatzbäume in der "Gartenstraße / Am Steinberg"), angebracht werden. Sie stehen

spätestens zum 01. März eines Jahres, unmittelbar auf die winterlichen Gehölzfällungen folgend, zur Verfügung.

- Bei seltenen und gefährdeten Vogelarten kann ein ‚Ausweichen‘ in der auf den Baubeginn folgenden Brutsaison nicht ohne weiteres angenommen werden. Dies begründet sich damit, dass bei seltenen Arten i. d. R. bestimmte Mangelfaktoren zu einer Einschränkung der Verbreitung und der Häufigkeit führen. Bei Zerstörung eines Bruthabitats einer seltenen oder gefährdeten Art kann aufgrund dieser Restriktionen und Gefährdungsfaktoren nicht ohne vorherige Prüfung von einer Ausweichmöglichkeit ausgegangen werden. Daher werden die festgestellten seltenen und gefährdeten Brutvögel im Folgenden einer Einzelfallprüfung unterzogen.
- Nahrungshabitate von Vogelarten unterliegen i. d. R. nicht den Bestimmungen des europäischen Artenschutzes (siehe hierzu auch die Ausführungen zu der Artengruppe der Fledermäuse, welche sinngemäß auch für Vogelarten gelten). Eine andere Bewertung könnte sich für die Nahrungshabitate nur dann ergeben, wenn es sich um essentielle Habitate handelt, welche für die betreffende Art an diesem Standort unverzichtbar sind. Von einer solchen Situation ist jedoch in Anbetracht der festgestellten Arten und der räumlichen Gesamtsituation (Grünbereiche im Osten und Südosten, Hausgärten etc.) nicht auszugehen.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass für die seltenen und gefährdeten Brutvogelarten eine Einzelfallbetrachtung durchzuführen ist, in diesem Fall für die Art „Girlitz“. Beim Girlitz handelt es sich um eine niedersachsenweit gefährdete Art (Art der Vorwarnliste), mit einer starken Bestandsabnahme. Für den Girlitz, der in 3 Begehungen jeweils mit Einzelindividuen festgestellt worden ist, besteht ein Brutverdacht im Gebiet (1 Brutpaar).

Die bevorzugten Habitate des Girlitzes sind kleinräumig und abwechslungsreich strukturierte, offene Landschaften mit einzelnen Gehölzen, meist in Siedlungsnähe. Das Weibchen baut das Nest in dichtwachsenden Gehölzen. Aufgrund der das Plangebiet umgebenden Strukturen (Hausgärten, Spielplatz im Norden, gehölzgeprägte Landschaft im Osten und Südosten) bestehen hinreichend Ausweichmöglichkeiten für diese Art. Durch die o. g. Bauzeitenregelung für die Gehölzfällungen wird eine direkte Betroffenheit (Tötung / Störung) vermieden.

Fledermausarten

Alle heimischen Fledermausarten werden in Anhang IV der FFH-RL aufgeführt und zählen damit nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG zu den streng geschützten Arten.



Dem europäischen Artenschutz unterliegen insbesondere die Quartiere von Fledermäusen. Sowohl die Winter- als auch die Sommerquartiere zählen zu den ‚Fortpflanzungs- und Ruhestätten‘ und stehen daher unter dem Schutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Anders verhält es sich mit den Jagd- und Nahrungshabitaten von Fledermäusen. Sie fallen nicht unter die Bestimmungen des europäischen Artenschutzes. Der Leitfaden der EU-Kommission „zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG“ (Februar 2007) stellt klar, dass die Nahrungsgebiete geschützter Tierarten („Futtergebiete“) i. d. R. nicht unter die Definition der „Fortpflanzungs- und Ruhestätten“ fallen (Rd.-Nr. 61 des EU-Leitfadens). Dies gilt in besonderem Maße bei Arten mit großen Arealansprüchen (z. B. Fledermäuse) (Rd.-Nr. 64 des EU-Leitfadens).

Der Geltungsbereich der Bauleitplanung weist keine Fledermausquartiere auf, dient aber als Jagd- und Nahrungshabitat. Im näheren Umfeld (insb. im östlich angrenzenden Grünzug und den umliegenden Wohngebieten) sind Ausweichhabitate in ausreichendem Umfang vorhanden. Frostfreie Winterquartiere sind im Plangebiet nicht zu finden, so dass einer Flächenräumung im Winter kein artenschutzrechtlicher Konflikt entgegensteht.

Sonstige Säugetierarten

Neben den Fledermausarten stehen sieben weitere in Niedersachsen vorkommende Säugetierarten unter dem strengen Schutz der FFH-Richtlinie (Anhang IV). Hierbei handelt es sich überwiegend um Arten, welche große Areale in naturbetonten Lebensräumen benötigen (z. B. Wolf, Biber, Wildkatze). Ein dauerhaftes Vorkommen dieser Arten im Untersuchungsgebiet kommt aufgrund der Landschaftsstruktur nicht in Betracht.

Jedoch sind aufgrund der Habitatstrukturen Igel als besonders geschützte Tierart im Plangebiet zu erwarten. Die umgebenden Siedlungs- und Naturräume bieten auch für diese Art ausreichend Ausweichmöglichkeiten. Doch können Igel durch die geplante Räumung des Geländes im Winter in der Winterruhe betroffen sein (Tötungs- und Störungsverbot). Eine geregelte Überwinterung im Gebiet durch vorläufiges Aussparen von Quartieren, notfalls eine Umsiedlung angetroffener Igel, kann durch eine mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) abgestimmte Umweltbaubegleitung gewährleistet werden.

Amphibien

Amphibien (insb. Molche) kommen nur sehr vereinzelt mit sehr wenigen Tieren im Gebiet vor. Hinweise auf das Vorkommen einer ganzen Population wurden nicht gefunden. Einzelindividuen könnten durch die Räumung im Winter betroffen sein (Tötungs- und Störungsverbot). Durch eine umweltfachliche Baubegleitung kann eine Umsiedlung ange-

troffener Individuen erfolgen bzw. in Teilbereichen eine Überwinterung und spätere Umsetzung abgesichert werden.

Reptilien

Europäisch geschützte Arten der Reptilien wurden im Plangebiet nicht festgestellt. Sie benötigen spezielle Lebensraumeigenschaften, welche im Untersuchungsgebiet nicht ausreichend gegeben sind. Vorkommen europäisch geschützter Arten (z. B. Schlingnatter) können somit ausgeschlossen werden.

Wirbellose Tierarten

Europäisch geschützte wirbellose Tierarten gibt es in Niedersachsen aus den Artengruppen der Käfer, Libellen, Tag- und Nachtfalter. Alle diese Arten benötigen spezielle Lebensraumeigenschaften, welche im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind. Vorkommen europäisch geschützter, wirbelloser Arten können somit ausgeschlossen werden.

7.3.3 Zusammenfassende Beurteilung / Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung sowie artenschutzrechtlicher Maßnahmen

Als Ergebnis der artenschutzrechtlichen Beurteilung ist Folgendes festzustellen:

Der Beginn der Baumaßnahme mit Räumung des Baufeldes und Rodung von Gehölzen soll zum Schutz wildlebender Vogelarten nur außerhalb der regelmäßigen Brutzeit erfolgen. Eine Freilegung des Baufeldes ist somit zu vermeiden im Zeitraum zwischen 1. März und 30. September.

Mit dem geplanten Vorhaben werden Veränderungen innerhalb des Jagdhabitats von Fledermäusen vorgenommen. Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände treten aufgrund der vorliegenden Planung für diese Artengruppe nicht auf.

Eine geregelte Überwinterung von eventuellen Igel und Amphibien im Gebiet durch vorläufiges Aussparen von Quartieren, notfalls eine Umsiedlung angetroffener Arten, kann durch eine mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) abgestimmte Umweltbaubegleitung gewährleistet werden. Ist eine Umsiedlungsmaßnahme erforderlich (Fangen, Transport, Aussetzen), bei der Individuen für eine kurze Zeitspanne aus der Natur entnommen werden, so ist dafür ggf. eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Ziffer 2 BNatSchG von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG in Abstimmung mit der UNB erforderlich.

Für alle anderen Artengruppen der Flora und Fauna sind im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten.

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

7.4.1 Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

In § 1a Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BNatSchG ist geregelt, dass die Berücksichtigung der Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung abschließend in der Bauleitplanung zu erfolgen hat.

Für die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Königsruh“ ist daher eine detaillierte Eingriffsbilanzierung und Ausgleichsermittlung vorzunehmen.

7.4.2 Sonstige Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Durch ein schonendes Bodenmanagement soll im Zuge der Baudurchführung gewährleistet werden, dass die Funktionen des Oberbodens für den Naturhaushalt nicht zerstört werden. Hierfür sollen auf der Bebauungsplanebene Hinweise zum Bodenschutz gegeben werden.

Durch einfache konstruktive Sicherungsmaßnahmen kann eine Gefährdung von Menschenleben und elementare Bauschäden durch Erdfälle vermieden werden. Hierfür sollen auf der Bebauungsplanebene Hinweise gegeben werden.

Die Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft erfolgt durch die Wahl eines Standortes, der vergleichsweise geringe Empfindlichkeiten von Naturhaushalt und Landschaftsbild aufweist, aufgrund der Lage im direkten Siedlungszusammenhang, seiner Kleinflächigkeit und der geplanten Wohnnutzung. Artenschutzrechtliche Konflikte sind durch bauzeitliche Regelungen und weitere Maßnahmen vermeidbar.

Zur Vermeidung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild sollte die Höhenentwicklung in der verbindlichen Bauleitplanung begrenzt werden. Auf diese Weise können die Auswirkungen auf Landschaftsbild und auf Erholungsfunktionen vollständig vermieden werden.

7.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Sich wesentlich unterscheidende Lösungen kommen für die Neugestaltung oder Entwicklung des Gebiets nicht in Betracht. Für eine weitere Nutzung als Kleingärten besteht keine Nachfrage. Die Fläche drängt sich für eine Ergänzung und Vervollständigung der vorhandenen Wohnnutzungen auf. Andere bauliche Nutzungen erscheinen unverträglich mit der Nachbarschaft und der topographischen Situation.

7.5.1 Standortalternativen

Für den getroffene Standortauswahl waren folgende Gründe wesentlich (s. a. Kap. 2 Standortbegründung):

- Städtebaulich sinnvoller Lückenschluss innerhalb der bestehenden Baugebiete am Steinberg.
- Möglichkeit einer zentrumsnahen Innenentwicklung zur Befriedung der starken Nachfrage nach Wohnbauland bei gleichzeitig günstiger Lage zu landschaftlich geprägten Naherholungsbereichen.
- Das Baugebiet ist durch ‚Gartenstraße‘ von Norden und ‚Am Steinberg‘ von Westen gut zu erschließen. Versorgungsleitungen und Kanäle liegen in diesen Straßen bereits an.
- Das für eine Wohnbebauung vorgesehene Grundstück befindet sich im Eigentum der Stadt.
- Der Standort erweist sich aufgrund der Lage im direkten Siedlungszusammenhang, seiner Kleinflächigkeit und geplanten Wohnnutzung bezüglich natur- und umweltschutzfachlicher Belange als vergleichsweise konfliktarm. Artenschutzrechtliche Konflikte sind durch bauzeitliche Regelungen vermeidbar (s. artenschutzrechtlicher Fachbeitrag im Umweltbericht).

Nachteilig ist die Lage im Umfeld eines Störfallbetriebes. Aufgrund der zentralen Lage der Papierfabrik im Stadtgebiet liegen allerdings weite Teile der Kernstadt innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes von 800 m. Vergleichbar geeignete Flächen für ein neues Wohngebiet stehen außerhalb dieses Sicherheitsabstandes derzeit nicht zur Verfügung. Das Gefährdungspotential wird angesichts der durchgeführten Untersuchungen als gering angesehen (s. Kap. 7.2.1).

Erdfallgefährdete Gebiete sind in der Stadt Alfeld (Leine) weit verbreitet, ein Ausweichen auf Bereiche mit geringerer Gefährdungskategorie ist kaum möglich. Angesichts der geringen Gefährdungskategorie (GK 3) und den einfachen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen bei den zu erwartenden Gebäuden (max. 2-geschossige Wohngebäude) erscheint die Ausweisung von Wohnbaufläche an dieser Stelle vertretbar.

Das Gebiet der Stadt Alfeld (Leine) besteht zu großen Teilen aus besonders fruchtbaren und somit schutzwürdigen Böden. Ein Ausweichen auf ertragsschwächere Standorte ist daher nicht möglich. Eine landwirtschaftliche Nutzung kann in dieser städtischen Lage nicht vorrangiges Planungsziel der Stadtplanung sein.

7.5.2 Ausführungsalternativen

Der Flächennutzungsplan stellt nur die Grundzüge der Bodenordnung in einer Gemeinde dar. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne) sind Planungsalternativen innerhalb des Standortes (z.B. durch Gebäudestellung, Straßenbreiten, Flächenaufteilung etc.) zu prüfen. Beeinträchtigungen sind weitestgehend zu vermeiden bzw. zu minimieren und beruhend auf die Eingriffsbilanzierung auszugleichen.

7.5.3 Ermittlung zu den Möglichkeiten der Innenentwicklung

Mit der Umwandlung eines zentral im Stadtgebiet gelegenen, nicht mehr genutzten Kleingartengeländes in Wohnbauland wird dem Grundsatz der Innenentwicklung gemäß § 1a BauGB (hier: Wiedernutzbarmachung von Flächen) gefolgt.

8 Zusätzliche Angaben

8.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten

Die Ermittlung und Beurteilung der Umweltauswirkungen in dem vorliegenden Umweltbericht erfolgten auf der Grundlage der fachgesetzlichen und fachplanerischen Vorgaben in verbal-argumentativer Form.

Die Eingriffsbilanzierung wird auf Grundlage der Arbeitshilfe des Niedersächsischen Städtetages (NST 2013) im Bebauungsplan erfolgen. Hierbei wird eine Kombination von mathematischer Berechnung (Bilanzierung) und verbal-argumentativer Begründung angewandt.

Die Kartierung der Biotoptypen wurde gemäß den fachlichen Standards zum Zeitpunkt der Kartierung (DRACHENFELS 2016) vorgenommen. Auch die faunistischen Kartierungen erfolgten gemäß den aktuellen fachlichen Anforderungen bezüglich der Kartiermethodik.

Die im Rahmen des Störfallgutachtens angewandten technischen Verfahren sind im entsprechenden Fachgutachten dokumentiert.

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

8.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umweltüberwachung (Monitoring)

In § 4c BauGB ist geregelt, dass die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen überwachen, „die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen“. Gegenstand der Überwachung kann auch die Durchführung von Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts sein.

Auf Ebene der Bauleitplanung sind keine Gründe zu erkennen, die eine Besorgnis rechtfertigen, dass unvorhergesehene Immissionen oder andere unvorhergesehene Umweltauswirkungen eintreten werden. Eine regelmäßige, vorsorgende Umweltüberwachung (Monitoring) wird derzeit nicht für erforderlich gehalten.

Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter der Eingriffsregelung (Naturhaushalt und Landschaftsbild) werden im vorliegenden Umweltbericht gemäß den Vorgaben des Naturschutzrechts behandelt. Erhebliche Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter werden durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Auch hier sind keine „unvorhergesehenen nachteiligen Auswirkungen“ zu besorgen.

Es ist daher festzustellen, dass kein Anlass besteht, konkrete Maßnahmen der Umweltüberwachung (Monitoring) vorzusehen.

8.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Das Plangebiet bildet derzeit einen Außenbereich im Siedlungsbereich. Eine Wohnbebauung ist damit nicht zulässig. Im derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplan ist das Plangebiet als private und öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ dargestellt. Ebenso im rechtswirksamen Flächennutzungsplan.

Mit der 28. Flächennutzungsplanänderung wird der Zweck verfolgt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung sowie zukünftige Bebauung von Wohnbauflächen zu schaffen.

Neben den hiermit verbundenen städtebaulichen und wirtschaftlichen Zielsetzungen sowie der Schaffung von Wohnstätten werden auch folgende umweltbezogenen Ziele verfolgt:

- Prüfung der Belange des Umwelt- und Immissionsschutzes,
- Inanspruchnahme von Flächen, welche außerhalb von Schutzgebieten des Naturschutz- und Wasserrechtes liegen und somit relativ geringe Empfindlichkeiten von Naturhaushalt und Landschaftsbild aufweisen,
- städtebauliche und landschaftliche Einbindung der geplanten Wohnbebauung in die Umgebung sowie
- Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden geprüft (s. Kap. 7.5). Für den Standort sprechen die städtebaulich integrierte Lage (Lückenschluss), anliegende Straßen und Leitungen, geringe natur- und umweltschutzfachliche Konflikte. Zudem befindet sich das Grundstück in städtischem Besitz. Vergleichbar geeignete Standorte zur Erreichung der geplanten Ziele (Befriedigung starke Nachfrage nach Wohnbauland) stehen im Stadtgebiet nicht zur Verfügung. Sich wesentlich unterscheidende Lösungen kommen für die Neugestaltung oder Entwicklung des Gebiets nicht in Betracht. Für eine weitere Nutzung als Kleingärten besteht keine Nachfrage. Die Fläche drängt sich für eine Ergänzung und Vervollständigung der vorhandenen Wohnnutzungen auf. Andere bauliche Nutzungen erscheinen unverträglich mit der Nachbarschaft und der topographischen Situation.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Schutzgebiete

Schutzgebiete und -objekte nach Naturschutz- oder Wasserrecht sind von der Bauleitplanung nicht betroffen, da das Vorhaben weit entfernt von FFH-Gebieten bzw. Vogelschutzgebieten liegt und zudem sehr lokal begrenzte Auswirkungen aufweist, die nicht geeignet sind, die Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten erheblich zu beeinträchtigen. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 ff. BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

Schutzgut Mensch

Durch die Festlegung des Plangebietes als allgemeines Wohngebiet kann dem städtebaulichen Erfordernis, Wohnraum zu schaffen, Rechnung getragen werden. Es ergeben sich positive Auswirkungen auf die Wohnsituation in der Stadt Alfeld (Leine).

In ca. 580 bis 820 m Entfernung zum Plangebiet befinden sich mit der Papierfabrik Anlagen zur Herstellung von Zellstoff und Papier sowie ein Kraftwerk. Um die Gefährdung des geplanten Wohngebietes durch gefährliche Stoffe bei Eintritt eines Störfalls auf dem Betriebsbereich der Papierfabrik einschätzen und zu können, wurde von der Stadt Alfeld (Leine) eine gutachterliche Stellungnahme zur Verträglichkeit von Wohnbebauung mit den Vorgaben des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie beauftragt.

Das Gefährdungspotential durch den Störfallbetrieb wird angesichts der durchgeführten Untersuchungen als äußerst gering und vertretbar für die Ausweisung der Wohnbaufläche angesehen. Es sprechen gewichtige Gründe für diesen Standort (s. Kap. 2 und 7.5). Ein alternativer Standort außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes steht nicht zur Verfügung.

Durch einfache konstruktive Sicherungsmaßnahmen kann eine Gefährdung von Menschenleben durch Erdfälle vermieden werden. Hierfür sollen auf der Bebauungsplanebene Hinweise gegeben werden.

Die Nachfrage für eine Erholungsnutzung in Form einer Kleingartensiedlung ist im Bereich der Stadt Alfeld (Leine) stark zurückgegangen. Die aufgegebenen Kleingartenflächen konnten aufgrund ihrer Umzäunung nicht von der Allgemeinheit genutzt werden. Angrenzende Fuß- und Radwege werden als Verbindungswege zwischen Siedlungs- und Erholungsgebieten genutzt und bleiben zum überwiegenden Teil in dieser Form bestehen. Negative visuelle Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch die geplante Nutzung sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Arten und Biotope

Durch die Planung wird die Umwandlung von Kleingärten in Einfamilienhausbebauung mit Hausgärten vorbereitet. Biototypen von hoher und sehr hoher Bedeutung sind von der Planung nicht betroffen.

Gefährdete oder seltene Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht nachgewiesen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Flora wird durch die vorliegende Bauleitplanung nicht verursacht.

Durch die Planung sind Lebensräume von Brutvögeln, Fledermäusen und sonstigen Säugetieren sowie Amphibien betroffen. Reptilien konnten im Gebiet nicht festgestellt werden.



Aufgrund der umgebenden Siedlungsstrukturen (Hausgärten, gehölzgeprägter Wildnisbereich im Osten) bestehen für diese Tierarten Ausweichmöglichkeiten im direkten Umfeld. Der Eingriff in die entsprechenden Lebensräume wird durch die Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung vollständig ausgeglichen.

Als Ergebnis der artenschutzrechtlichen Beurteilung ist Folgendes festzustellen:

Der Beginn der Baumaßnahme mit Räumung des Baufeldes und Rodung von Gehölzen soll zum Schutz wildlebender Vogelarten nur außerhalb der regelmäßigen Brutzeit erfolgen. Eine Freilegung des Baufeldes ist somit zu vermeiden im Zeitraum zwischen 1. März und 30. September.

Mit dem geplanten Vorhaben werden Veränderungen innerhalb des Jagdhabitats von Fledermäusen vorgenommen. Fledermausquartiere sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände treten aufgrund der vorliegenden Planung für diese Artengruppe nicht auf.

Eine geregelte Überwinterung von eventuellen Igel und Amphibien im Gebiet durch vorläufiges Aussparen von Quartieren, notfalls eine Umsiedlung angetroffener Arten, kann durch eine mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) abgestimmte Umweltbaubegleitung gewährleistet werden. Ist eine Umsiedlungsmaßnahme erforderlich (Fangen, Transport, Aussetzen), bei der Individuen für eine kurze Zeitspanne aus der Natur entnommen werden, so ist dafür ggf. eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Ziffer 2 BNatSchG von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG in Abstimmung mit der UNB erforderlich.

Für alle anderen Artengruppen der Flora und Fauna sind im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten.

Schutzgut Fläche und Boden

Mit der geplanten Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes wird eine derzeit unbebaute bzw. nur sehr locker bebaute Grünfläche kurz- bis mittelfristig zu größeren Teilen versiegelt und als Habitat den Tierarten teilweise entzogen. Bei einer überbaubaren Fläche von voraussichtlich (maximal) 60 % (GRZ 0,4 + Überschreitungsmöglichkeiten bis zu 50% (GRZ II)) für das allgemeine Wohngebiet ist mit einer Neubeanspruchung und -versiegelung auf (maximal) rd. 0,58 ha Fläche zu rechnen, wobei die bestehenden Versiegelungen durch Vereinsheim, Lauben, Wegebefestigungen außer Acht gelassen werden. Für die geplanten Verkehrsflächen wird zusätzlich eine Fläche von rd. 0,19 ha neu beansprucht und versiegelt.

Schutzgut Wasser

Durch die weitreichende Versiegelung der Oberfläche wird die Grundwasserneubildung durch Niederschläge im geplanten Wohngebiet herabgesetzt. Im Plangebiet ist die Grundwasserneubildung allerdings schon heute gering und wird deshalb nicht als besondere Funktion eingestuft. Insofern wird eine geringfügige weitere Herabsetzung der Grundwasserneubildung durch die zusätzlich versiegelten Flächen für hinnehmbar erachtet. Unter Beachtung entsprechender gesetzlicher Bestimmungen sind auch keine stofflichen Verunreinigungen des Grundwassers zu erwarten.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden und somit vom Vorhaben nicht betroffen.

Schutzgut Klima/Luft

Die im Südosten befindlichen Grünstrukturen sind als Kaltluftentstehungsgebiet zu werten und stehen in direkter Verbindung zur nach Südosten anschließenden offenen Landschaft. Aufgrund der Topographie ist hierüber eine wichtige Frischluftzufuhr der Stadt gewährleistet, was bei der künftigen Bebauung durch Gebäudestellung, Grünanteile etc. berücksichtigt werden soll.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild im Plangebiet ist durch die vorhandene Bebauung des Wohngebietes „Am Steinberg“ und die sich im Osten und Südosten anschließenden Grünzüge geprägt. Zur Vermeidung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild sollte die Zahl der Vollgeschosse der geplanten Bebauung über den Bebauungsplan auf maximal zwei begrenzt werden. Die Geschossigkeit der Baukörper ist an umliegende Gebäude angepasst, wodurch negative Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild vermieden werden.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Mit der Planung wird die Neuschaffung von Sachgütern in erheblichem Umfang vorbereitet.

Wechselwirkungen

Eine besondere Ausprägung von Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Plangebiet mit Relevanz für die vorliegende Planung liegt nicht vor.

Sonstige erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Eingriffsregelung

In § 1a Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BNatSchG ist geregelt, dass die Berücksichtigung der Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung abschließend in der Bauleitplanung zu erfolgen hat. Für den nachfolgenden Bebauungsplan ist daher eine detaillierte Eingriffsbilanzierung und Ausgleichsermittlung vorzunehmen.

9 Quellenverzeichnis

BUNDESVERBAND BODEN e. V (BVB)	2013	Bodenkundliche Baubegleitung BBB - Leitfaden für die Praxis, 116 Seiten.
FACHKOMMISSION STÄDTEBAU DER BAUMINISTERKONFERENZ (BMK)	2018	Arbeitshilfe - Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Art. 13 Seveso-III-Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben, aktualisierte Fassung, beschlossen am 18. April 2018
DRACHENFELS, O. V.	2016	Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlich geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH-Richtlinie, Stand Juli 2016. - Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen. Heft A/4, 326 Seiten. – Hannover.
HAMMERSCHMIDT, U. & STADTMANN, R.	2019	Bodenschutz beim Bauen. Ein Leitfaden für den behördlichen Vollzug in Niedersachsen. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Geoberichte 28, 47 Seiten. - Hannover.
KAS	2010	Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG“ der KAS-Arbeitsgruppe „Fortschreibung des Leitfadens SFK/TAA-GS-1“, November 2010 (Leitfaden KAS 18).
LAGA	2004	Teil II: Technische Regeln für die Verwertung - 1.2 Bodenmaterial und sonstige mineralische Abfälle - Mitteilung 20 (M 20) der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA), 2004
LBEG	2019	Niedersächsischen Bodeninformationssystems NIBIS vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG). Zugriff am 04.07.2019 und 17.09.2019 (http://nibis.lbeg.de/cardomap3/)
LP	1996	Stadt Alfeld. Landschaftsplan für Teilbereiche des Stadtgebietes. Bearbeitung: GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH.
LROP	2017	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen mit Stand der Neubekanntmachung vom 26.09.2017.
LRP	1993	Landschaftsrahmenplan Landkreis Hildesheim.
MU	2017	Umweltkarten Niedersachsen vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Zugriff am 19.09.2019 (https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten)

NLStBV	2015	Verkehrsmengenkarte 2015 mit Daten aus Zählung von 2010 und 2015 von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV).
NST	2013	Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung („Städtetagmodell“) - Hrsg.: Niedersächsischer Städtetag (NST), Hannover, 9. Auflage.
PELZER	2020	Erschließung Baugebiet „Königsruh“ in der Ortschaft Alfeld (Leine), Geotechnische und umweltgeologische Untersuchungen; Dr. Pelzer und Partner, Hildesheim (21.08.2020).
RROP	2016	Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Hildesheim vom 02.11.2016 in der Fassung der 1. Änderung, bekanntgemacht am 23.10.2019.
TÜV NORD SYSTEMS GMBH & Co. KG	2018	Gutachten zur Verträglichkeit des Betriebsbereichs Alfeld Mill der Sappi Alfeld GmbH unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. der Seveso-III-Richtlinie (Artikel 13) - Ermittlung des angemessenen Abstands nach Leitfaden KAS 18. Im Auftrag der Sappi Alfeld GmbH; SEIS - E 20171026 131718, März 2018.
TÜV NORD SYSTEMS GMBH & Co. KG	2019	Gutachterliche Stellungnahme zur Verträglichkeit der 3. Änderung des B-Plans Nr. 37 „Königsruh“, Alfeld - Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets mit max. 20 Einfamilienhausgrundstücken - mit dem Betriebsbereich Alfeld Mill der Sappi Alfeld GmbH unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG bzw. des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020



Anhang

zum Feststellungsbeschluss der
28. Flächennutzungsplanänderung der Stadt Alfeld (Leine)

Anhang 1: Biotypenplan, Maßstab 1:1.000

Anhang 2a: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Vogelarten

Anhang 2b: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Fledermausarten

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020





Biotypen

- Gebüsch und Gehölzbestände**
- BMS Mesophiles Weissdorn- oder Schlehengebüsch
- Grünland**
- GMS Sonstiges mesophiles Grünland
- Trockene bis feuchte Stauden- und Ruderalfluren**
- UHM Halbruderaler Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte
- Grünanlagen**
- GRR Artenreicher Scherrasen
 - GRA Artenarmer Scherrasen
 - BZN Ziergebüsch aus überwiegend nicht heimischen Gehölzarten
 - HSE Siedlungsgehölz aus überwiegend einheimischen Baumarten (2= Schwaches bis mittleres Baumholz (BHD ca. 20-<50 cm, Alter meist 40-100 Jahre))
 - PH Hausgarten
 - PKR Struktureiche Kleingartenanlage
- Gebäude, Verkehrs- und Industrieflächen**
- OVS Straße
 - OVW Weg

Sonstige Darstellungen



Plangrundlage
 Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung (www.lgin.de) ©2019 LGLN

Projekt: 3. Änderung B-Plan Nr. 37 "Königsruh"	Datum: 27.08.2019
Plan: Biotypen	Maßstab: 1:1.000
Auftraggeber: Stadt Alfeld (Leine)	Nr.: 1
 Stadt Alfeld (Leine) Marktplatz 12 31061 Alfeld	 Landschaftsarchitekturbüro Georg von Luckwald Landschaftsarchitekt BDLA Stadtplaner SRL Gut Helpensen Nr. 5, 31787 Hameln Telefon: 05151 / 67464, www.luckwald.de

Tab. 1: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Vogelarten und ihre Lebensraumsprüche

Neststandort						Lebensraumsprüche *6											
						Höhle				Wald, Feldgehölz							
						Strauch, Baum				Gehölze des Offenlandes (Hecken, Gebüsch etc.)							
						Boden, Bodennähe				Grünland, Brachen, Äcker							
Vorkommen im Gebiet						Gewässer u.Ufer						Siedlung u. anthrop. Strukturen					
Bestandsentwicklung in Nds. *3																	
Gefährdung *2						Status *4						Verbreitung *5					
Artenschutz *1																	
Art *8												Bemerkungen					
Columba palumbus Ringeltaube	§		0	BV	1		x				●	●	○				
Troglodytes troglodytes Zaunkönig	§		0	BV	2	x	x	(x)			●	●					●
Prunella modularis Heckenbraunelle	§		-2	BV	2	x	x				●	●					●
Erithacus rubecula Rotkehlchen	§		-1	BV	1	x	x	(x)			●	●					●
Phoenicurus ochruros Hausrotschwanz	§		0	BV	1		x	x									●
Turdus merula Amsel	§		0	BN	2		x				●	●	○				●
Turdus philomelos Singdrossel	§		0	BV	1		x				●	●	○				●
Acrocephalus palustris Sumpfrohrsänger	§		0	D	1	x					●	●	●				
Sylvia communis Dorngrasmücke	§		+2	BV	1	x	x				●	○					
Sylvia atricapilla Mönchsgrasmücke	§		+1	BV	2		x				●	●					●
Phylloscopus collybita Zilpzalp	§		0	BV	2	x	x				●	●					●
Phylloscopus trochilus Fitis	§		-2	BV	1	x					●	●					
Regulus ignicapilla Sommergoldhähnchen	§		0	BV	1		x				●	○					
Aegithalos caudatus Schwanzmeise	§		-2	N	1	x	x				○	●					
Parus ater Tannenmeise	§		0	BV	1	x	x	x			●						
Parus caeruleus Blaumeise	§		-1	BN	2		x	x			●	●					●
Parus major Kohlmeise	§		0	BV	2		x	x			●	●					●
Pica pica Elster	§		0	N	1		x				●	●					●
Passer domesticus Haussperling	§	LV/VV BV	-1	BV	1		x	x									● außerhalb
Passer montanus Feldsperling	§	LV/VV BV	0	N	1		x	x			●	○					
Serinus serinus Girlitz	§	LV/VV	-2	BV	1		x				●						●
Carduelis chloris Grünfink	§		0	BV	1		x				●	○					●
Carduelis carduelis Stieglitz	§	LV/VV	0	N	1		x				●	○					
Pyrrhula pyrrhula Gimpel	§		-2	BV	1		x				●	●					

Tab. 1: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Vogelarten und ihre Lebensraumansprüche

- Fortsetzung -							
Erläuterungen:							
*1	<p>Schutzkategorien:</p> <p>§ = besonders geschützte Art gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.</p> <p>§§ = streng geschützte Art gem. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG</p> <p>VsR = Art des Anhang I der europäischen Vogelschutzrichtlinie für die gemäß Artikel 4 besondere Schutzmaßnahmen erforderlich sind.</p> <p>Weitere Angaben zum gesetzlichen Schutz siehe z.B. KRÜGER et al. (2014): Atlas der Brutvögel in Niedersachsen und Bremen 2005-2008.</p>						
*2	<p>Gefährdungskategorien (Rote Listen):</p> <p>L = Angaben landesweit und für einzelne Regionen nach KRÜGER u. NIPKOW (2015): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brutvogelarten, 8. Fassung. Abfolge der Gefährdungskategorien: Niedersachsen / Bergland mit Börden / Tiefland-Ost</p> <p>B = Bundesweit nach GRÜNEBERG et al. (2015): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands. 5. Fassung, 30. November</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">0 = Ausgestorben oder verschollen</td> <td style="width: 50%;">3 = Gefährdet</td> </tr> <tr> <td>1 = Vom Aussterben bedroht</td> <td>R = Arten mit geographischer Restriktion (Extrem selten)</td> </tr> <tr> <td>2 = Stark gefährdet</td> <td>V = Arten der Vorwarnliste</td> </tr> </table>	0 = Ausgestorben oder verschollen	3 = Gefährdet	1 = Vom Aussterben bedroht	R = Arten mit geographischer Restriktion (Extrem selten)	2 = Stark gefährdet	V = Arten der Vorwarnliste
0 = Ausgestorben oder verschollen	3 = Gefährdet						
1 = Vom Aussterben bedroht	R = Arten mit geographischer Restriktion (Extrem selten)						
2 = Stark gefährdet	V = Arten der Vorwarnliste						
*3	<p>Bestandstrend in Niedersachsen von 1985-2008 nach KRÜGER et al. (2014): Atlas der Brutvögel in Niedersachsen und Bremen 2005-2008.</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">-2 = Bestandsabnahme > 50 %</td> <td style="width: 50%;">+1 = Bestandszunahme > 20 %</td> </tr> <tr> <td>-1 = Bestandsabnahme > 20 %</td> <td>+2 = Bestandszunahme > 50 %</td> </tr> <tr> <td colspan="2">0 = keine Bestandsveränderung größer 20 %</td> </tr> </table>	-2 = Bestandsabnahme > 50 %	+1 = Bestandszunahme > 20 %	-1 = Bestandsabnahme > 20 %	+2 = Bestandszunahme > 50 %	0 = keine Bestandsveränderung größer 20 %	
-2 = Bestandsabnahme > 50 %	+1 = Bestandszunahme > 20 %						
-1 = Bestandsabnahme > 20 %	+2 = Bestandszunahme > 50 %						
0 = keine Bestandsveränderung größer 20 %							
*4	<p>Status angelehnt an SÜDBECK et al. (2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands.</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">BN = Brutnachweis</td> <td style="width: 50%;">BZ = Brutzeitfeststellung</td> </tr> <tr> <td>BV = Brutverdacht</td> <td>N = Nahrungsgast</td> </tr> </table>	BN = Brutnachweis	BZ = Brutzeitfeststellung	BV = Brutverdacht	N = Nahrungsgast		
BN = Brutnachweis	BZ = Brutzeitfeststellung						
BV = Brutverdacht	N = Nahrungsgast						
*5	<p>Vorkommen/Verbreitung im Gebiet (Angabe von Größenklassen in Anlehnung an die Fauna-Meldebögen des NLWKN)</p> <p><u>Ges. = Gesamtes Untersuchungsgebiet</u></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;">v = verbreitet</td> <td style="width: 70%;">⇒ Art ist im Untersuchungsgebiet weit verbreitet und/oder kommt sehr häufig vor.</td> </tr> <tr> <td>z = zerstreut</td> <td>und/oder kommt in mäßiger Häufigkeit vor.</td> </tr> <tr> <td>s = selten</td> <td>⇒ Art kommt im Untersuchungsgebiet nur an wenigen Fundorten vor.</td> </tr> </table>	v = verbreitet	⇒ Art ist im Untersuchungsgebiet weit verbreitet und/oder kommt sehr häufig vor.	z = zerstreut	und/oder kommt in mäßiger Häufigkeit vor.	s = selten	⇒ Art kommt im Untersuchungsgebiet nur an wenigen Fundorten vor.
v = verbreitet	⇒ Art ist im Untersuchungsgebiet weit verbreitet und/oder kommt sehr häufig vor.						
z = zerstreut	und/oder kommt in mäßiger Häufigkeit vor.						
s = selten	⇒ Art kommt im Untersuchungsgebiet nur an wenigen Fundorten vor.						
*6	<p>Lebensraumansprüche:</p> <p>● = Nist-, tlw. auch Nahrungslebensraum ○ = Nahrungslebensraum</p>						
*8	<p>Nomenklatur nach KRÜGER et al. (2014): Atlas der Brutvögel in Niedersachsen und Bremen 2005-2008.</p>						
<p>© LandschaftsArchitekturbüro G. von Luckwald • Gut Helpensen 5 • 31787 Hameln</p>							

Anhang 2b: Artentabelle zum Bebauungsplan Nr. 37 "Königsruh" - Stadt Alfeld (Leine)

Tab. 1: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Fledermausarten und ihre Lebensraumansprüche

Lebensraumansprüche *4:			Sommerquartiere										Winterquartiere					Bemerkungen			
													Baumhöhlen								
													Gebäude								
Lebensräume und Jagdbiotope			Wald, Parklandschaft										Gebäude								
			Offenland										Höhlen und Stollen								
			Gewässer										Felsspalten								
Vorkommen im Gebiet *3			Teilbereich																		
Gefährdung *2																					
Artenschutz *1																					
Art			1	2							3	4	5								
Myotis brandtii	FIV	L2,																			
Große Bartfledermaus	§§	BV												•	•	○	•			○	
Myotis mystacinus	FIV	L2,	SS																		
Kleine Bartfledermaus	§§	BV												•	•	○	•			○	
Für die beiden vorstehenden beiden Arten ist mit der genutzten Kartiermethode keine exakte Artbestimmung möglich. Aufgrund der Ökologie und Verbreitung der Arten können beide im Plangebiet vorkommen.																					
Plecotus austriacus	FIV	L2,																			
Graues Langohr	§§	B2	SS													○	•			○	
Plecotus auritus	FIV	L2, L3																			
Braunes Langohr	§§	BV														•	○	•	•	○	
Für die beiden vorstehenden beiden Arten ist mit der genutzten Kartiermethode keine exakte Artbestimmung möglich. Aufgrund der Ökologie und Verbreitung der Arten ist das Vorkommen von <i>Plecotus austriacus</i> unwahrscheinlich.																					
Myotis nattereri	FIV	L2, L3,																			
Fransenfledermaus	§§	B-	SS													•	•	•	•	○	
Nyctalus noctula	FIV	L2,																			
Abendsegler	§§	BV	SS											○	○	○	•	•	•	•	
Pipistrellus pipistrellus	FIV	L3, L-,																			
Zwergfledermaus	§§	B-	V											○	○	○	•	•	•	○	
Eptesicus serotinus	FIV	L2,																			
Breitflügel-Fledermaus	§§	BG	SS											○	○	○	•	•	•	○	

Tab. 1: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Fledermausarten und ihre Lebensraumansprüche (Forts.)

Erläuterungen:		
* ¹ Schutzkategorien: § = besonders geschützte Art gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG. §§ = streng geschützte Art gem. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG FII = Anhang II der FFH-Richtlinie: Arten von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete auszuweisen sind FIV = Arten für die gem. Art. 12 der FFH-Richtlinie innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes ein strenges Schutzsystem einzuführen ist.		
* ² Gefährdungskategorien: L = Angaben landesweit nach HECKENROTH (1993, Stand: 1991), aktualisierte Einschätzung für einige Arten nach NLWKN (2009/10) ⇒ <i>kursiv</i> B = Bundesweit nach MEINIG et al. (2009, Stand 2008) 0 = ausgestorben oder verschollen 1 = vom Aussterben bedroht 2 = stark gefährdet 3 = gefährdet - = keine Gefährdung I = Vermehrungsgäste (nur Nds. Landesliste) II = Gäste (nur Nds. Landesliste) G = Gefährdung unbekanntes Ausmaßes (nur Bundesliste) R = extrem selten (nur Bundesliste) V = Arten der Vorwarnliste (nur Bundesliste) D = Daten unzureichend		
* ³ ss = sehr selten (Einzelnachweis)	s = selten (regelmäßige Vorkommen weniger Ex.)	v = verbreitet
Teilbereich 1 umfasst das gesamte Plangebiet		
* ⁴ Angaben zu den Lebensraumansprüchen: eigene Erfahrungen aus Niedersachsen, ergänzt nach SCHOBER u. GRIMMBERGER (1998): ● = Schwerpunktorkommen ○ = Hauptorkommen • = Nebenvorkommen		
LandschaftsArchitekturbüro G. von Luckwald • Gut Helpensen 5 • 31787 Hameln		

Stadt Alfeld (Leine)

- Der Bürgermeister -

Alfeld (Leine), 13.10.2020

Amt: Planungsamt
AZ: 61.1

Vorlage Nr. 425/XVIII

Beschlussvorlage	Gleichstellungsbeauftragte
öffentlich	<input checked="" type="checkbox"/> beteiligt <input type="checkbox"/> nicht beteiligt

Beratungsfolge	Termin
Stadtentwicklungs- und Umweltschutzausschusses	26.10.2020
Verwaltungsausschuss	27.10.2020
Rat der Stadt Alfeld (Leine)	29.10.2020

Mobilitätskonzept der Region Leinebergland; Zustimmung

Die aus den Städten, Samtgemeinden und Gemeinden Alfeld (Leine), Delligsen, Elze, Freden (Leine), Lamspringe, Leinebergland und Sibbesse gebildete Region Leinebergland bearbeitet heute als Verein Pro Leinebergland e. V. schwerpunktmäßig die Themen Hausarztversorgung, Tourismus und Mobilität. Im Bereich Mobilität wird das Projekt „Aufbau und Betrieb einer regionalen Mobilitätszentrale“, das stellvertretend für alle Regionskommunen von der Stadt Alfeld beantragt wurde, von der N-Bank aus dem Programm „Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur CO₂-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“ mit 223.000, -- € gefördert. Die Maßnahme umfasst auch die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für die Region.

Im April 2019 erhielt das Büro SHP aus Hannover den Auftrag, gemeinsam mit einem kommunal besetzten Arbeitskreis das Mobilitätskonzept zu entwickeln. Der Landkreis Hildesheim hat einen Teil des Auftrags in Kooperation übernommen und im Arbeitskreis mitgewirkt. In den Bearbeitungsprozess wurden Kommunen, Bürger und Politik einbezogen. Es wurden vier Handlungsfelder untersucht:

1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
2. Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr)
3. Verträglicher Kfz-Verkehr
4. Mobilitätsmanagement

Aus der Analyse der vorhandenen Situation heraus konnten Handlungsmöglichkeiten im kommunalen Bereich abgeleitet werden. Außerdem sind Hinweise und Anregungen für die Mobilitätsbereiche aufgeführt, die in der Verantwortung anderer Aufgaben- oder Baulastträgerschaften liegen, wie z.B. dem Landkreis Hildesheim. Konkrete Maßnahmen und Projekte, die im Handlungsrahmen der Städte und Gemeinden der Region Leinebergland liegen, werden erläutert und in Maßnahmenlisten übersichtlich dargestellt. Sie können sowohl von den Kommunen alleine als auch von mehreren Kommunen gemeinsam, möglicherweise regionsweit, umgesetzt werden. Das Mobilitätskonzept bietet hierfür die fachliche Grundlage,

formuliert die Kernziele in den Handlungsfeldern, und kann für ein schlagkräftiges vereinheitlichtes Vorgehen sorgen. Es ist zu erwarten, dass Maßnahmen mithilfe von Fördermitteln umgesetzt werden können. In vielen Fällen ist erfahrungsgemäß ein vorliegendes Konzept Voraussetzung für projektbezogene Förderanträge.

Übergeordnetes Ziel des Konzepts ist es, die Mobilität in der Region Leinebergland deutlich zu verbessern, die Daseinsvorsorge und damit die Attraktivität des Lebens für alle Bevölkerungsgruppen in diesem ländlichen Raum zu gewährleisten, und nicht zuletzt im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes zu handeln. Unter dieser Maßgabe können nun die als geeignet identifizierten Maßnahmen Schritt für Schritt umgesetzt werden.

Das Konzept wurde per E-Mail (am 15.09.2020) zugestellt.

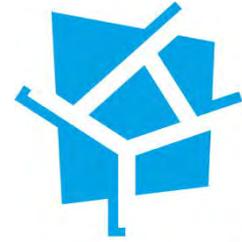
Beschlussvorschlag:

„Der Rat der Stadt Alfeld (Leine) stimmt dem regionalen Mobilitätskonzept als Grundlage für die mögliche Umsetzung von kommunalen Maßnahmen in den Handlungsfeldern ÖPNV, Nahmobilität, verträglichem Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement zu.“

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung



SHP Ingenieure

**leine
berg
land** | Mobilität &
Vernetzung



Region Leinebergland

Regionales Mobilitätskonzept

Region Leinebergland – Regionales Mobilitätskonzept

– Bericht zum Projekt Nr. 19059 –

Auftraggeber:
Landkreis Hildesheim und
Pro Leinebergland e.V. (Region Leinebergland)

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Prof.-Dr. Ing. Daniel Seebo

Bearbeitung:
Gabriela Fröhlich M.Sc.

unter Mitarbeit von:
Fabienne Korte B.Sc.
Tim Hirt B.Sc.
Katharina Bolten

Hannover, November 2019

Inhalt

Seite

1	Zielsetzung	1
2	Projekttablauf und Beteiligungsprozess	2
2.1	Projekttablauf	2
2.2	Beteiligungsprozess	2
3	Ausgangslage	4
3.1	Planungsraum Region Leinebergland	4
3.2	Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung bis heute	7
3.3	Konzepte und Planungen	10
3.4	Unfallgeschehen	13
3.4.1	Allgemeines	13
3.4.2	Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern	14
3.4.3	Unfallhäufungsstellen	15
4	Mobilitätsverhalten	18
4.1	Verkehrszweck und Verkehrsmittelwahl	18
4.1.1	Verkehrszweck	18
4.1.2	Verkehrsmittelwahl	19
4.1.3	Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck	22
4.1.4	Verkehrsmittelwahl nach Alter	23
4.2	Radverkehr	25
4.2.1	Nutzungshäufigkeit im Radverkehr	25
4.2.2	Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads	25
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	27
4.3.1	Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr	27
4.3.2	Gründe für die Nicht-Nutzung des Linienbusses	27
4.3.3	Nutzung und Nutzungshäufigkeit der Bahnhöfe	29
4.3.4	Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof	32
4.4	Quell- und Zielbeziehungen	33
4.4.1	Quell- und Zielbeziehungen innerhalb der Kommunen	33
4.4.2	Quell- und Zielbeziehungen der Kommunen untereinander	34
4.4.3	Quell- und Zielbeziehungen der Kommunen über die Regionsgrenzen hinaus	42
4.4.4	Zusammenfassung aller Quellen und Ziele	44
5	Allgemeine Trends und zukünftige Entwicklungen	46
5.1	Allgemeine Trends	46
5.2	Verkehrliche Entwicklungen	47
5.3	Bevölkerungsentwicklung bis 2027	49
6	Wie soll die Mobilität in der Region Leinebergland in Zukunft aussehen?	51
7	Radverkehr	57
7.1	Bestandsanalyse	57
7.1.1	Vorhandenes Radwegenetz	57
7.1.2	Vorhandene Radverkehrsanlagen	60
7.1.3	Radwegebenutzungspflicht	63
7.2	Strategien und Maßnahmen	67
7.2.1	Zukunftsfähige Radinfrastruktur	67

7.2.2	Aufbau eines Radwegenetzes	68
7.2.3	Führung des Radverkehrs im Straßenraum	68
7.2.4	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten	70
7.2.5	Radverkehrsanlagen am Übergang zwischen innerorts und außerorts	73
7.2.6	Dauerhafte Weiterentwicklung des Radwegenetzes	73
7.2.7	Weitere bauliche und betriebliche Maßnahmen	75
7.2.8	Öffentlichkeitsarbeit	80
7.3	Fahrradparken	84
8	Fußverkehr	89
8.1	Bestandsanalyse	89
8.2	Strategien und Maßnahmen	94
8.2.1	Nahmobilitätskonzept	94
8.2.2	Straßenraumgestaltung	94
8.2.3	Wegweisungskonzept	96
8.2.4	Berücksichtigung der Belange von Kindern und Senioren	97
8.2.5	Mobile Versorgung	101
9	Kraftfahrzeugverkehr	103
9.1	Bestandsanalyse	103
9.1.1	Neu- und Ausbaumaßnahmen	103
9.1.2	Verkehrsstärken	103
9.1.3	Parken	107
9.1.4	Geschwindigkeiten	108
9.1.5	Oberflächenqualitäten	111
9.2	Strategien und Maßnahmen	112
9.2.1	Erweiterung des Straßenverkehrsnetzes	112
9.2.2	Freihalten der Geh- und Radwege von parkenden Fahrzeugen	112
9.2.3	Beseitigung von Oberflächenmängeln	113
9.2.4	Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen	113
10	ÖPNV und SPNV	115
10.1	Bestandsanalyse	115
10.1.1	Aktuelles ÖPNV-Angebot und Handlungsbedarfe	115
10.1.2	Aktuelles SPNV-Angebot und Handlungsbedarfe	122
10.1.3	Verknüpfungspunkte	123
10.2	Strategien und Maßnahmen	125
11	Mobilitätsmanagement	127
11.1	Zielansatz und Bestandsanalyse	127
11.2	Strategien und Maßnahmen	128
12	Alternative Mobilitätsangebote	133
12.1	Mobilitätsstationen	133
12.1.1	Allgemeines	133
12.1.2	Standortwahl	134
12.1.3	Ausstattungsöglichkeiten	135
12.1.4	In der Region Leinebergland	136
12.2	Bike-Sharing	139
12.3	Car-Sharing	139
12.4	Bus on demand	142
12.4.1	Allgemeines	142

12.4.2	Anwendbarkeit in der Region Leinebergland	145
13	Querschnittsthemen	149
13.1	Entwicklung einer Planungskultur	149
13.2	Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung	150
13.2.1	Kindergerechte Verkehrsplanung	150
13.2.2	Altengerechte Planung	152
13.3	Barrierefreiheit	153
13.4	Elektromobilität	155
14	Maßnahmenlisten	157
14.1	Radverkehr	157
14.2	Fußverkehr	159
14.3	Kraftfahrzeugverkehr	160
14.4	ÖPNV	160
14.5	Mobilitätsmanagement	161
14.6	Mobilitätsalternativen	162
15	Ausblick	163

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

1 Zielsetzung

Für die Region Leinebergland wird ein regionales Mobilitätskonzept entwickelt, das als integriertes Konzept den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Radverkehr und den Fußverkehr umfasst. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf alternativen Mobilitätsangeboten und dem Mobilitätsmanagement. Es soll damit eine Grundlage für strategische Planungen und Entscheidungen zur verkehrlichen Entwicklung bilden.

Im Mobilitätskonzept werden die sieben Mitgliedskommunen der Region Leinebergland kommunenübergreifend betrachtet. Bereits vorhandene kommunale Mobilitätskonzepte – hierüber verfügt derzeit bereits die Samtgemeinde Leinebergland – werden einbezogen.

Grundlage ist eine Mobilitätsbefragung, die von SHP Ingenieure im Auftrag des Landkreises Hildesheim für alle Kommunen des Landkreises sowie für Delligsen durchgeführt wurde, sodass alle Regionskommunen erfasst sind. Neben soziodemografischen Aspekten wurden auch die Wegeketten einschließlich Wegezweck und Verkehrsart für einen Stichtag erfasst. Hieraus ließen sich umfassende Erkenntnisse über die Mobilität der verschiedenen Altersgruppen ableiten.

Das Konzept wurde anteilig von der Region Leinebergland und vom Landkreis Hildesheim beauftragt. Die Ausarbeitungen zu den Themenfeldern Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Kraftfahrzeugverkehr, Mobilitätsalternativen sowie zu weiteren verkehrsträgerübergreifenden Themen lagen bei der Region während der Landkreis das Thema Mobilitätsmanagement beigesteuert hat.

2 Projektablauf und Beteiligungsprozess

2.1 Projektablauf

Im ersten Bearbeitungsschritt wird zunächst eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation in der Region Leinebergland durchgeführt. Dazu werden zum einen alle vorliegenden und relevanten Planungen und Konzepte (vgl. Kapitel 3.3) gesichtet und wichtige Zielformulierungen übernommen. Zum anderen werden in allen Ortsteilen der Kommunen Ortsbegehungen durchgeführt. Die Ausnahme bildet die Samtgemeinde Leinebergland, da hier schon ein kommunales Mobilitätskonzept vorliegt. Durch einen intensiven Beteiligungsprozess von Personen mit Ortskenntnis werden die Analysen sinnvoll ergänzt (vgl. Kapitel 2.2).

Aus den Analysen können grundsätzliche Defizite bzw. Handlungsfelder abgeleitet werden. Daraufhin werden Maßnahmen entwickelt und Empfehlungen für die zeitliche Umsetzung gegeben. Die Handlungsfelder befassen sich mit den Themenbereichen Kraftfahrzeugverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Fuß- und Radverkehr, Mobilitätsalternativen und Mobilitätsmanagement. Da die Region Leinebergland bzw. deren Kommunen nicht in allen Handlungsfeldern direkt tätig werden kann bzw. Maßnahmen teilweise nicht selbst umsetzen kann, werden Empfehlungen gegeben, wie eine Umsetzung gemeinsam mit den Zuständigen angeschoben werden kann.

Im Ergebnis entsteht ein konsensfähiges, integriertes Handlungskonzept, das Schlüsselmaßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität in der Region Leinebergland benennt.

2.2 Beteiligungsprozess

Um die Ortskenntnis und das lokale Fachwissen einzubeziehen, wurde ein Arbeitskreis initiiert, der die Erarbeitung des Konzepts begleitet hat. Dieser war zusammengesetzt aus Vertretern aus Verwaltung und Politik aller Regionskommunen. Themenbezogen wurden weitere Interessenvertreter und Aufgabenträger eingeladen. Insgesamt fanden sechs Arbeitskreissitzungen mit einer Dauer von jeweils 1,5 Stunden statt. In der ersten Sitzung wurde die Vorgehensweise der Bearbeitung und die Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes vorgestellt. Danach fanden Sitzungen zu den Themen Kraftfahrzeugverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) statt sowie zum Fuß- und Radverkehr, zum Mobilitätsmanagement und zu Mobilitätsalternativen. Abschließend wurde der Entwurf des Mobilitätskonzeptes mit dem Schwerpunkt auf den Maßnahmen vorgestellt.

Bürgerinnen und Bürger der Region Leinebergland wurden in einer öffentlichen Bürgerwerkstatt beteiligt (vgl. Abb. 1). Sie fand in der neuen Mobilitätszentrale am Bahnhof in Alfeld statt. Anwesend waren knapp 20 Bürgerinnen und Bürger, wobei fast alle Regionskommunen vertreten waren. Darüber hinaus hat neben dem Auftraggeber die örtliche Presse an der Veranstaltung teilgenommen.



Abb. 1 Eindrücke aus der Bürgerwerkstatt in Alfeld

Zu Beginn wurde der Ablauf sowie die Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes vorgestellt. Daraufhin folgte die Vorstellung der wesentlichen Handlungsfelder. Als Kernpunkt der Veranstaltung fanden dann Werkstattgespräche in drei Kleingruppen statt. Die Gruppengespräche wurden jeweils von einem Fachgutachter moderiert, wesentliche Inhalte wurden an Stellwänden dokumentiert. Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich zu den Themenschwerpunkten „Kraftfahrzeugverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr“, „Fuß- und Radverkehr“ sowie „Mobilitätsalternativen und Mobilitätsmanagement“ einbringen. Abschließend wurden die Kernaspekte der drei Arbeitsgruppen zusammengefasst und ein Ausblick auf die weitere Bearbeitung gegeben.

3 Ausgangslage

3.1 Planungsraum Region Leinebergland

Die Region Leinebergland besteht seit dem Jahr 2007 und gründete sich im Jahr 2015 als Verein. Zur Region Leinebergland gehören die sieben Kommunen Alfeld, Delligsen, Elze, Freden, Lamspringe, Sibbesse sowie die Samtgemeinde Leinebergland mit den Kommunen Gronau, Eime und Duingen (vgl. Abb. 2). Alle Kommunen bis auf Delligsen gehören dem Landkreis Hildesheim an, Delligsen liegt im Landkreis Holzminden. Die Region Leinebergland verfolgt das Ziel, die Lebensbedingungen durch die Stärkung der regionalen Zusammenarbeit nachhaltig zu verbessern.



Abb. 2 Regionsgebiet Leinebergland als Planungsraum des Mobilitätskonzeptes

Die sieben Kommunen wurden von 2007 bis 2013 als sog. LEADER-Region gefördert – LEADER steht für „Liaison entre actions de développement de l'économie rurale“ (Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft). Die Bewerbung für die anschließende Förderperiode 2014 bis 2020 war nicht erfolgreich. Um die begonnene Zusammenarbeit fort-

zusetzen, gründeten die Bürgermeister der sieben Kommunen den Regionalverein als freiwilligen Zusammenschluss.

Die Ziele der Region sind geprägt durch die Herausforderungen im ländlichen Raum, insbesondere den demografischen Wandel und die Abwanderung in die Ballungsgebiete. Schwerpunkte sind Tourismus, Wirtschaft und Mobilität. Um die Region voranzubringen, wurde ein Akteursnetzwerk aus Kommunen, Wirtschafts- und Sozialpartnern sowie Bürgerinnen und Bürgern gebildet. Dieses Netzwerk soll auch die Grundlage für die Bewerbung für die nächste LEADER-Periode bilden.

Die Region Leinebergland liegt südwestlich des Oberzentrums Hildesheim. Die Entfernungen nach Hildesheim betragen z.B. aus Elze ca. 18 Kilometer und aus Alfeld ca. 26 Kilometer. Weiter nördlich liegt das Oberzentrum Hannover in einer Entfernung von ca. 34 Kilometern aus Elze sowie ca. 53 Kilometern aus Alfeld. Im Westen sind keine nahgelegenen Oberzentren vorhanden. Allerdings übernimmt die Stadt Hameln zum Teil oberzentrale Funktionen. Südlich liegt das Oberzentrum Göttingen in einer Entfernung von ca. 86 Kilometern aus Elze und ca. 71 Kilometern aus Alfeld.

Die Topografie ist in der Region Leinebergland unterschiedlich ausgeprägt. Im Bereich der Stadt Elze ist der Geländeverlauf relativ flach. Der höchste Punkt befindet sich auf dem Limberg (182 m) im Naturschutzgebiet St. Avold nördlich des Ortsteils Mehle. Auch im Bereich der Samtgemeinde Leinebergland ist das Gelände im westlichen Teil um die Stadt Gronau herum zum großen Teil flach. Südlich von Eime und Duingen hingegen sind Mittelgebirgszüge zu finden, die sich von Norden bzw. Nordwesten nach Süden in Richtung Alfeld ausprägen. Als höchster Punkt ist hier Babenstein (330,8 m) zu nennen. Nördlich und östlich der Stadt Alfeld liegen Mittelgebirgszüge, die sich räumlich auf eine recht große Fläche ausdehnen. Als höchster Punkt ist die Hohe Tafel (395 m) zu erwähnen. Die Gemeinde Sibbesse und ihre Ortsteile werden durch einen Höhenzug topografisch von Alfeld abgetrennt. Auch südlich von Alfeld im Bereich der Gemeinde Freden und des Fleckens Delligsen ist das Gelände eher hügelig.

Der Fluss Leine verläuft zwischen den beschriebenen Mittelgebirgszügen im westlichen Teil der Region von Süden nach Norden. Parallel verläuft eine Schienentrasse. Eine weitere Schienentrasse verläuft im nördlichen Randbereich der Region Leinebergland (vgl. Kapitel 10).

Zwischen den Mittelgebirgszügen verläuft entlang der Leine die Bundesstraße B 3, eine der Haupterschließungen der Region Leinebergland in Nord-Süd-Ausrichtung (vgl. Kapitel 9.1). In Richtung Norden kann Hannover und in Richtung Süden Einbeck sowie im weiteren Verlauf die Bundesautobahn A 7 sowie Göttingen und Kassel erreicht werden. Im nördlichen Randbereich der Region verläuft die Bundesstraße B 1. Sie bindet die Region Leinebergland im Westen an Hameln und im Nordosten an Hildesheim und die A 7 an. Südlich der Region Leinebergland verläuft die B 64. Über diese sind Eschershausen im Westen und Bad Gandersheim im Südosten erreichbar. Die übrige Region ist über Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

erschlossen. Die Fernstraßen, die eine hohe Verbindungsqualität bieten, liegen damit vor allem im Westen und im Norden der Region Leinebergland.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

3.2 Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung bis heute

Bevölkerungsstruktur

Die Region Leinebergland umfasste Ende des Jahres 2017 insgesamt 70.076 Einwohnerinnen und Einwohner¹. Die bevölkerungsreichste Kommune ist mit 18.814 Einwohnerinnen und Einwohnern die Stadt Alfeld, gefolgt von der Samtgemeinde Leinebergland mit 18.384 und der Stadt Elze mit 8.858 Einwohnerinnen und Einwohnern. Mit insgesamt 51 Prozent ist der Anteil der weiblichen Bevölkerung leicht höher als der der männlichen.

	Einwohnerinnen und Einwohner				
	weiblich	%	männlich	%	Summe
Alfeld	9.584	51%	9.230	49%	18.814
Delligsen	3.958	50%	3.886	50%	7.844
Elze	4.500	51%	4.358	49%	8.858
Freden	2.349	50%	2.360	50%	4.709
Lamspringe	2.855	51%	2.783	49%	5.638
Sibbesse	2.919	50%	2.910	50%	5.829
SG Leinebergland	9.296	51%	9.088	49%	18.384
Summe	35.461	51%	34.615	49%	70.076

Stand 31.12.2017

Abb. 3 Bevölkerungsstruktur in der Region Leinebergland

Die Bevölkerungspyramide der Region Leinebergland hat die Form einer Urne. Sie ist im Bereich der jungen Jahrgänge schmal, wird zu den älteren Altersgruppen hin breiter und erreicht bei den 50- bis 55-Jährigen das Maximum. Danach nimmt die Ausprägung der Altersgruppen kontinuierlich ab.

Mit einem Anteil von 46 Prozent machen die 30- bis 64-Jährigen (erwerbsfähige Personen) fast die Hälfte der Gesamtbevölkerung in der Region Leinebergland aus. Dabei sind die Altersgruppen zwischen 45 und 60 Jahre am stärksten vertreten. Die junge Bevölkerung umfasst insgesamt 25 Prozent. Die Bevölkerung der nicht mehr erwerbstätigen Personen liegt mit einem Anteil von 29 Prozent etwas darüber.

Insgesamt steigt der Altersdurchschnitt der Bevölkerung an. Der Grund hierfür liegt – wie in vielen anderen Kommunen von Industriestaaten – in der Differenz zwischen Geburten- und Sterberate und einem wachsenden Lebensalter.

¹ Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 31.12.2017

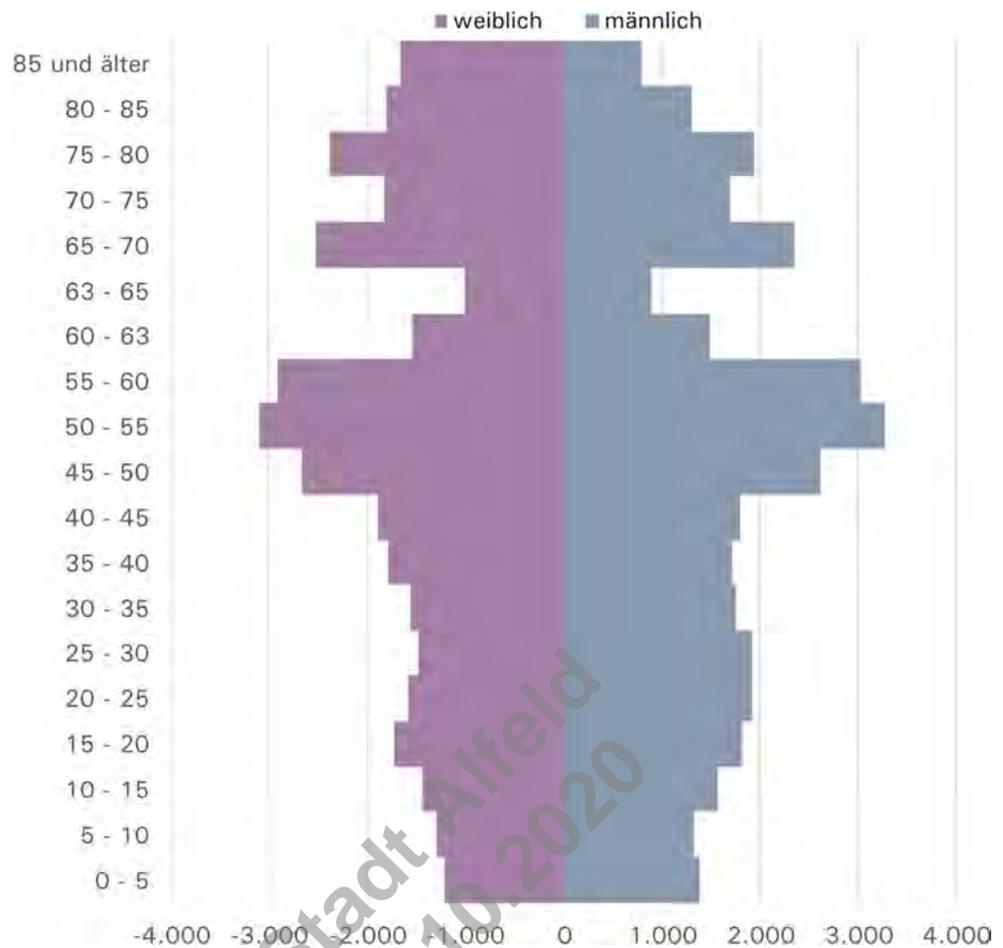


Abb. 4 Bevölkerungspyramide der Region Leinebergland

Vergangene Bevölkerungsentwicklung

Abb. 5 zeigt die Entwicklung der Bevölkerung in der Region Leinebergland² im Zeitraum von 2011 bis 2017. Zwischen den Jahren 2011 und 2014 hat die Bevölkerung insgesamt kontinuierlich abgenommen und erreichte ein Minimum von 70.451 Einwohnerinnen und Einwohnern. 2015 hat die Bevölkerung insgesamt leicht zugenommen (70.735 Einwohnerinnen und Einwohner), erreichte aber das Maximum von 2011 (72.065 Einwohnerinnen und Einwohner) nicht. Die Bevölkerungszahlen sanken dann bis 2017 weiter. Insgesamt hat die Bevölkerung in der Region Leinebergland zwischen den Jahren 2011 und 2017 um 3 Prozent abgenommen.

Am wenigsten stark war der Rückgang mit -1 Prozent in der Stadt Elze. Den stärksten Bevölkerungsrückgang erlitt mit -5 Prozent die Gemeinde Sibbesse. Die übrigen Kommunen liegen bezüglich des Bevölkerungsrückgangs mit -3 Prozent im Durchschnitt der gesamten Region Leinebergland.

² Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 30.12.2017

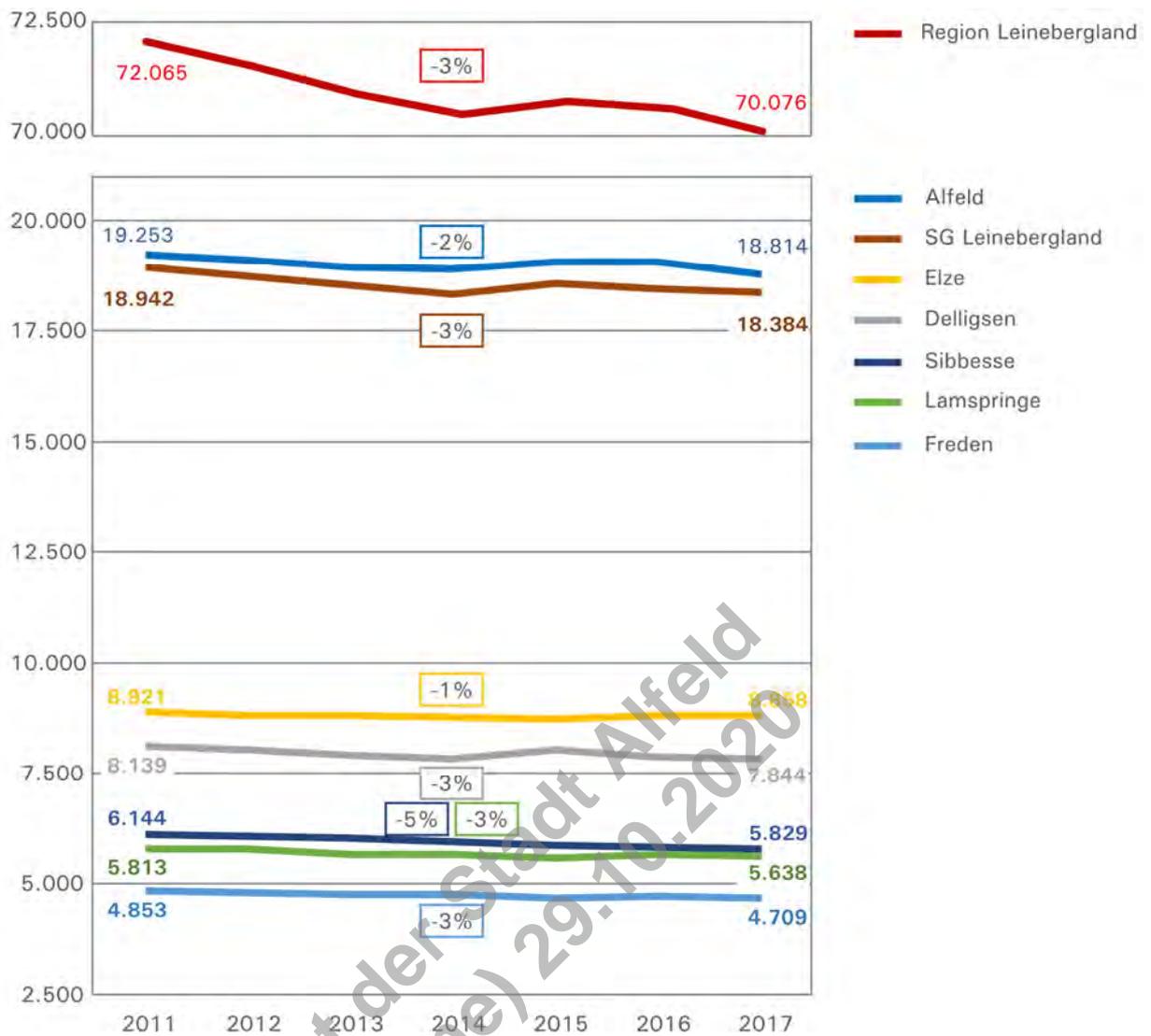


Abb. 5 Bevölkerungsentwicklung in der Region Leinebergland und den einzelnen Kommunen in den Jahren 2011 bis 2017 (Prozentzahlen: Veränderung zwischen 2011 und 2017)

3.3 Konzepte und Planungen

Die Verkehrsplanung und die Regionsentwicklungsplanung einer Kommune, eines Landkreises oder einer Region sind aufeinander abzustimmen. Das Mobilitätskonzept der Region Leinebergland berücksichtigt deshalb die den Planungsraum betreffenden Fachplanungen, wie z.B.:

Klimaschutzprogramm³

Das Klimaschutzprogramm für die Stadt und den Landkreis Hildesheim befasst sich mit Frage, wie durch Effizienzmaßnahmen und das Ausschöpfen der lokalen Potenziale regenerativer Energie zur Senkung der CO₂-Emissionen beigetragen werden kann. Es wurden zwei Szenarien „Klimaschutz moderat“ und „Klimaschutz engagiert“ entwickelt, mit denen die Ziele bis 2050 erreicht werden können. Den Städten und Gemeinden sowie dem Landkreis kommt dabei die Aufgabe zu, im eigenen Wirkungsbereich – z.B. in der Gebäudesanierung – entsprechende Konzepte weiter zu verfolgen, die planerischen Voraussetzungen für die Nutzung regenerativer Energie zu schaffen, den Dialog mit der Bevölkerung weiter zu intensivieren und durch Netzwerkbildung und Öffentlichkeitsarbeit die Privatpersonen und die Wirtschaft anzuregen, Effizienzstrategien umzusetzen.

Mit der Entwicklung eines Maßnahmenkataloges wird aufgezeigt, welche Aktivitäten hierzu notwendig erscheinen. Die Vorschläge sind in der Zukunft weiter fachlich zu konkretisieren, abzuwägen und mit verschiedenen Partnern umzusetzen. Es wurden folgende Handlungsfelder erarbeitet:

- erneuerbare Energie
- Verbraucherverhalten
- Siedlungsentwicklung und Gebäude
- Mobilität
- Gewerbe und Handwerk
- Kommunen

Nahverkehrsplan⁴

Der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV stellt jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren einen Nahverkehrsplan als Grundlage für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Stadt und Landkreis auf. Der NVP ist ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument, mit dem der Landkreis sowohl für die Kernstadt als auch für die ländlicheren Kommunen und deren Ortsteile Standards und Vorgaben definiert, mit deren Umfang und Qualität die Leistungen im Linienbusverkehr festgelegt werden. Darüber hinaus enthält der NVP Zielvorgaben, Prüfaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge die dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr im gesamten Landkreis attraktiver zu gestalten. Aus diesen Fachplänen werden die für das Mobilitätskonzept relevanten

³ Klimaschutzprogramm für den Landkreis Hildesheim, seine Städte und Gemeinden, Landkreis Hildesheim, 2012

⁴ Fortschreibung des Nahverkehrsplans, Landkreis Hildesheim/Stadt Hildesheim, Entwurfsstand 2019

Ansätze übernommen. Sie sind Grundlage für den planerischen Beitrag zum ÖPNV im Rahmen des Mobilitätskonzeptes.

Regionales Entwicklungskonzept der Region Leinebergland⁵

Das regionale Entwicklungskonzept (REK) der Region Leinebergland ist ein Instrument der Regionalplanung und der regionalen Wirtschaftsförderung. Gesetzlich verankert ist das Instrument des REKs in § 13 des Raumordnungsgesetzes. Es ist dennoch kein verbindliches Planungsinstrument, sondern kann freiwillig erstellt werden und ist nur durch die Selbstbindung der an der Erarbeitung beteiligten Akteure wirksam. Wegen ihrer überwiegenden Handlungsperspektive ist der zeitliche Planungshorizont eines REKs im Regelfall kurz- bis mittelfristig. Für die Region Leinebergland wurde das REK für den Zeitraum 2014 bis 2020 fortgeschrieben.

Das Kernmotto des Regionalen Entwicklungskonzeptes lautet „Region Leinebergland – gemeinsam stärker“. Als übergreifende Querschnittsaufgaben sind definiert:

- die Stärkung der regionalen Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung von Diversifizierungsmöglichkeiten (Ökonomie),
- die Anpassung an die demografische Entwicklung (Soziales) und
- der Ausbau des Klima- und Umweltschutzes (Ökologie).

Mit einem übergeordneten Leitsatz sowie strategisch wirksamen Leitzielen zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes sollen die fünf wesentlichen Eckpfeiler Bürgerengagement, Wir-Gefühl, Potenziale, Marketing und Lagegunst eingesetzt und das gewachsene regionale Bewusstsein weiter gestärkt werden.

Datengrundlagen Hausarztversorgung, Basisinfrastruktur und Mobilität⁶

Mit diesem Dokument wurde für die Ausarbeitung einer Regionalstrategie zur Sicherstellung der regionalen Hausärzteversorgung eine umfassende Grundlage geschaffen. Für die Region Leinebergland wurde dabei unter anderem der Bestand an ärztlich-medizinischer Grundversorgung, die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden und Ortsteilen bis zum Jahr 2035, die künftig zu erwartende Nachfrage nach hausärztlichen Leistungen sowie die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten aus den Themenbereichen Gesundheitsversorgung, Bildung, Nahversorgung und sonstige Dienstleistungen durch die Bevölkerung mit dem Pkw, Fahrrad, zu Fuß und ÖPNV analysiert. Darüber hinaus wurden in Form von Erreichbarkeitsszenarien die Auswirkungen von möglichen Standort-schließungen auf die Erreichbarkeit von Hausärzten durch die Bevölkerung simuliert.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse dieser Studie Versorgungs- und Erreichbarkeitsunterschiede auf kleinräumiger Ebene auf. In den peripheren, dünn

⁵ Regionales Entwicklungskonzept 2014–2020, Region Leinebergland, 2014

⁶ Erarbeitung von Datengrundlagen, -analysen, und -szenarien zu Hausarztversorgung, Basisinfrastruktur und Mobilität in der Region Leinebergland, Spiekermann und Wegener, Stadt- und Regionalforschung, 2019

besiedelten Ortsteilen ist die Gefahr von Erreichbarkeitseinschränkungen am größten. In den Ortskernen liegt zumeist ein dichtes und breit gefächertes Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten vor.

Die Nachfrage nach medizinischen Leistungen wird trotz sinkender Bevölkerungszahlen vor allem aufgrund der anhaltenden Alterung der Bevölkerung auch künftig auf etwa gleichem Niveau wie heute bleiben. Um die medizinische Grundversorgung im Leinebergland zu sichern, böten sich den Gemeinden regionale Kooperationsformen an, die eine gezielte und effiziente Planung und Abstimmung von Maßnahmen ermöglichen, zum Beispiel zur Schaffung von Hausarztstellen im Angestelltenverhältnis oder zur Nachbesetzung von Praxen.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

3.4 Unfallgeschehen

3.4.1 Allgemeines

Die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Handlungsfeld der Verkehrsplanung. Auch im Mobilitätskonzept spielt die Verkehrssicherheit als gesellschaftlich relevantes Werteziel eine wichtige Rolle. Daher wird im Folgenden die Unfallsituation in der Region Leinebergland (ohne Samtgemeinde Leinebergland und Flecken Delligsen) beleuchtet und bewertet. Hierfür stehen Unfallstatistiken der Jahre 2016 bis 2018 zur Verfügung.

Die Gesamtunfallzahl beläuft sich im Jahr 2018 auf 1.009 Unfälle und ist damit 6 Prozent niedriger als im Vorjahr. Die meisten Unfälle ereignen sich in der Stadt Alfeld, diese ist allerdings auch die einwohnerreichste Kommune. In den meisten Kommunen ist ein geringfügiger Rückgang, zumindest eine Stagnation der Gesamtunfallzahl zu verzeichnen. Die Stadt Alfeld kann sogar einen Rückgang von ca. 9 Prozent verzeichnen. Eine Ausnahme bildet die Gemeinde Sibbesse mit einer Zunahme der Unfallzahl vom Jahr 2016 auf das Jahr 2017 um etwa 22 Prozent. Seither stagniert die Unfallzahl in Sibbesse.



Abb. 6 Entwicklung der Gesamtunfallanzahl in der Region Leinebergland (ohne SG Leinebergland und Flecken Delligsen) in den Jahren 2016 bis 2018 [Quelle: PI Hildesheim]

Die Auswertung der für das Jahr 2018 vorliegenden registrierten Unfälle zeigt, dass der Anteil der Unfälle, die mit einem Personenschaden einhergehen, zwischen 10 und 16 Prozent liegen. In Summe sind dies 119 Unfälle mit Personenschaden in der Region Leinebergland (ohne SG Leinebergland und Flecken Delligsen) im Jahr 2018. Unfälle mit Sachschaden (Kategorie 4 bis 6) machen folglich den größten Anteil aus. Die Anteile liegen je nach Kommune zwischen 84 und 90 Prozent.

In Abb. 7 ist die Differenzierung der Unfälle mit Personenschaden in drei Kategorien für das Jahr 2018 und die einzelnen Kommunen dargestellt. Die Kategorie 1 beschreibt Unfälle mit getöteten, die Kategorie 2 Unfälle mit schwerverletzten und die Kategorie 3 Unfälle mit leichtverletzten Personen. Erfreulicher Weise ist die Anzahl der Unfälle mit getöteten Personen sehr niedrig. In allen Kommunen ist der Anteil der Unfälle mit leichtverletzten Personen am Unfallgeschehen mit Personenschaden am größten.



Abb. 7 Anteil der Unfälle mit Personenschaden am Gesamtunfallgeschehen in der Region Leinebergland (ohne SG Leinebergland und Flecken Delligsen) im Jahr 2018 [Quelle: PI Hildesheim]

3.4.2 Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern

In den Kommunen der Region Leinebergland (ohne SG Leinebergland und Flecken Delligsen) ist die Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern am Unfallgeschehen recht niedrig. Im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018 sind Radfahrer an 1 bis 5 Prozent und Fußgänger an etwa 2 Prozent der Unfälle beteiligt gewesen. Ein Grund für die geringe Beteiligung kann sein, dass in den einzelnen Kommunen wenig zu Fuß gegangen bzw. mit dem Fahrrad gefahren wird.

Die am häufigsten vorkommenden Unfalltypen von Fuß- und Radverkehrsunfällen sind Unfälle des Typs 3 (Einbiegen/Kreuzen) mit 32 Prozent, des Typs 7 (sonstige Unfälle) mit 27 Prozent, des Typs 6 (Unfälle im Längsverkehr) und des Typs 4 (Fahrbahnüberschreitung).

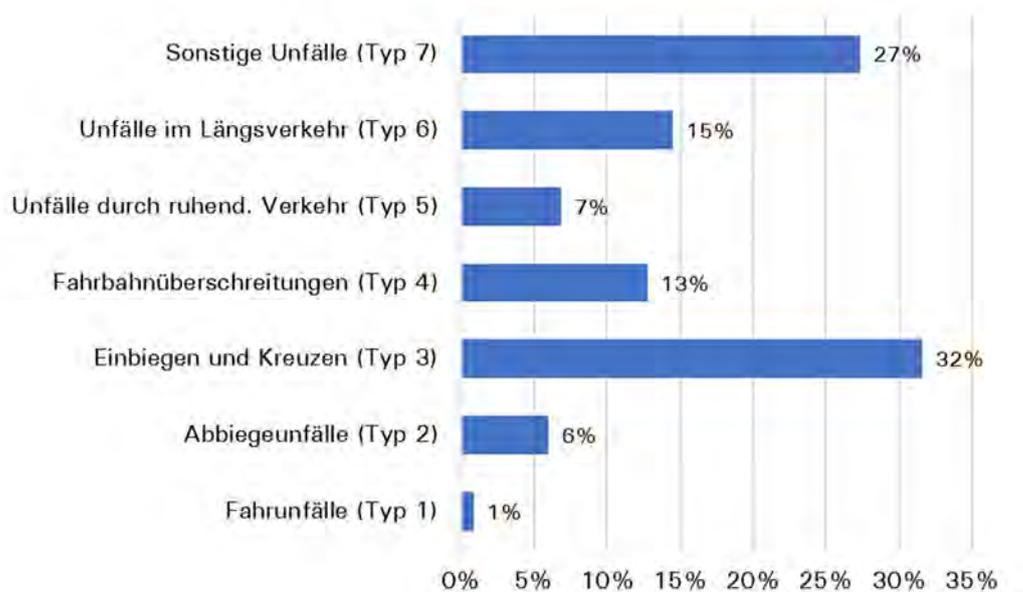


Abb. 8 Unfalltypen der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und/oder Radfahrern in der Region Leinebergland (ohne SG Leinebergland und Flecken Delligsen) [Quelle: PI Hildesheim]

Die am häufigsten durch die Unfallbeteiligten hervorgerufenen Ursachen sind:

- Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile durch den Fahrzeugführer,
- Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen,
- Falsches Verhalten bezüglich Ladung bzw. Besetzung des Fahrzeugs,
- Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren),
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen,
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderer Stelle,
- Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn bei dichtem Verkehr an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten und
- andere Fehler der Fußgänger.

3.4.3 Unfallhäufungsstellen

Damit unfallauffällige Bereiche erkannt werden können, werden Unfallhäufungsstellen (UHS) ermittelt. Sie liegen vor, wenn an einer Stelle mit nur geringer Längenausdehnung im Straßennetz gehäuft Unfälle auftreten.

Nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)⁷ werden Unfallstellen als Unfallhäufungsstellen bezeichnet, an

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),

denen in einem Jahr fünf oder mehr Unfälle gleichen Typs geschehen oder in drei Jahren fünf oder mehr Unfälle mit Personenschaden. (vgl. Abb. 9)

UHS innerorts			
	Karte	Grenzwert	Ausdehnung
Knoten ^{*)}	1-JK	5 U _{gTyp} ^{**)}	Fahrbahnrand = 25 m
	3-JK _{(U(P))}	5 U	Fahrbahnachse = 50 m
freie Strecke	1-JK	5 U _{gTyp} ^{**)}	max. 50 m
	3-JK _{(U(P))}	5 U	(ab Knoteneinfluss)

^{*)} systemabhängig ^{**)} U_{gTyp}: Unfälle gleichen Unfalltyps

Abb. 9 Kriterien für Unfallhäufungsstellen auf Innerortsstraßen (Quelle: M Uko)

Für die Auswertung liegen Einjahresunfalltypensteckkarten für die Jahre 2016, 2017 und 2018 vor. Im Folgenden werden Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche in der Region Leinebergland (ohne SG Leinebergland und Flecken Delligsen) aufgeführt.

Elze:

Es liegen keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten vor. Im Zuge der Hauptstraße zwischen Schmiedetorstraße und Sehlder Straße kommt es allerdings häufiger zu Unfällen mit ruhendem Verkehr (Typ 5) und zu sonstigen Unfällen (Typ 7). Darüber hinaus kommt es häufiger zu Wildunfällen im Zuge der Außerortsstraßen wie z.B. B 1, B 3 und Mehler Straße (K 501/K 208).

Alfeld:

In der Stadt Alfeld war der Knotenpunkt Schlehbergring/Föhrster Straße 2017 und 2018 eine Unfallhäufungsstelle mit dem Unfalltyp 6 (Unfall im Längsverkehr) vor. In der Winzenburger Straße passieren zudem häufig Unfälle des Unfalltyps 5 (Ruhender Verkehr). Darüber hinaus kommt es im Zuge der Straßen Perkwall, Walter-Gropius-Ring und Hildesheimer Straße sehr häufig zu Unfällen des Typs 7 (sonstiger Unfall).

Freden:

In der Gemeinde Freden gibt es keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten. Im Ortsteil Westerberg allerdings liegt an der L 488 in der Kurve östlich des Ortsteils eine Unfallhäufungsstelle (Fahrunfall, Typ 1) vor. Darüber hinaus kommt es häufiger zu Wildunfällen im Zuge der Außerortsstraßen wie z.B. Alfelder Straße (L 486), Winzenburger Straße (L 486) und Herrenkamp (K 402).

Lamspringe:

Es liegen keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten vor. Im Zuge der Hauptstraße zwischen Kirchweg und Bismarckstraße kommt es allerdings

Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Köln, 2012

häufiger zu Unfällen mit ruhendem Verkehr (Typ 5) und zu sonstigen Unfällen (Typ 7).

Sibbesse:

In der Gemeinde Sibbesse gibt es keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten. Es kommt aber häufiger zu Wildunfällen im Zuge der Außerortsstraßen wie z.B. Roter Berg (L 485), Gronauer Straße und Petzer Straße (L 482) und Kurze Halbe (K 415).

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

4 Mobilitätsverhalten

Im Folgenden werden Kenngrößen aufgeführt, die das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner der Region Leinebergland beschreiben. Die Kenngrößen wurden im Rahmen der Mobilitätsbefragung des Landkreises Hildesheim⁸ in den Jahren 2017 und 2018 erhoben. In der Region Leinebergland wurden etwa 30.200 Personen zur Befragung eingeladen, wobei etwa 32 Prozent teilgenommen haben. Die im Kapitel 4 dargestellten Inhalte und Grafiken haben ihre Quelle im genannten Dokument. Auf den Nachweis der Quelle bei jeder einzelnen Grafik wird deshalb verzichtet.

4.1 Verkehrszweck und Verkehrsmittelwahl

4.1.1 Verkehrszweck

Freizeitorientierte Aktivitäten (Einkaufen/Besorgungen, Erledigungen, Freizeit) machen in der Region Leinebergland im Durchschnitt 50 Prozent aller Wege aus. Der bundesweite Durchschnitt für freizeitorientierte Aktivitäten liegt bei insgesamt 65 Prozent. Ein wesentlicher Unterschied zwischen der Region Leinebergland und dem Bundesdurchschnitt ist dabei vor allem beim Verkehrszweck Freizeit festzustellen. Dieser liegt nach MiD 2008⁹ bei 32 Prozent, in der Region Leinebergland jedoch nur bei 15 Prozent.

Wege zur Arbeit, dienstliche Wege und Wege zur Ausbildung (Kindergarten, Schule, Hochschule etc.) machen im Durchschnitt insgesamt 41 Prozent aus. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt mit 27 Prozent (MiD 2008) werden in der Region Leinebergland zu diesen Zwecken 14 Prozent mehr Wege zurückgelegt. Den wesentlichen Unterschied machen dabei die Anteile der Wege zur Arbeit aus.

6 Prozent der Wege entfallen im Durchschnitt auf das Begleiten von Personen. Dieser Wert ist etwas niedriger als der Bundesdurchschnitt (MiD 2008) (vgl. Abb. 10).

Zwischen den einzelnen Kommunen der Region Leinebergland bestehen lediglich kleine Unterschiede hinsichtlich der Verkehrszwecke. Die Anteile für die freizeitorientierten Aktivitäten schwanken zwischen 47 und 53 Prozent. Anteile für die Wege zur Arbeit, dienstliche Wege und Wege zur Ausbildung (Kindergarten, Schule, Hochschule etc.) liegen zwischen 37 und 43 Prozent. Die Anteile der Begleitwege liegen je nach Kommune zwischen 4 und 8 Prozent.

⁸ Mobilitätsbefragung im Landkreis Hildesheim, Landkreis Hildesheim, 2017/2018

⁹ Mobilität in Deutschland (MiD) 2008, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; durchgeführt von infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung; Bonn und Berlin 2010

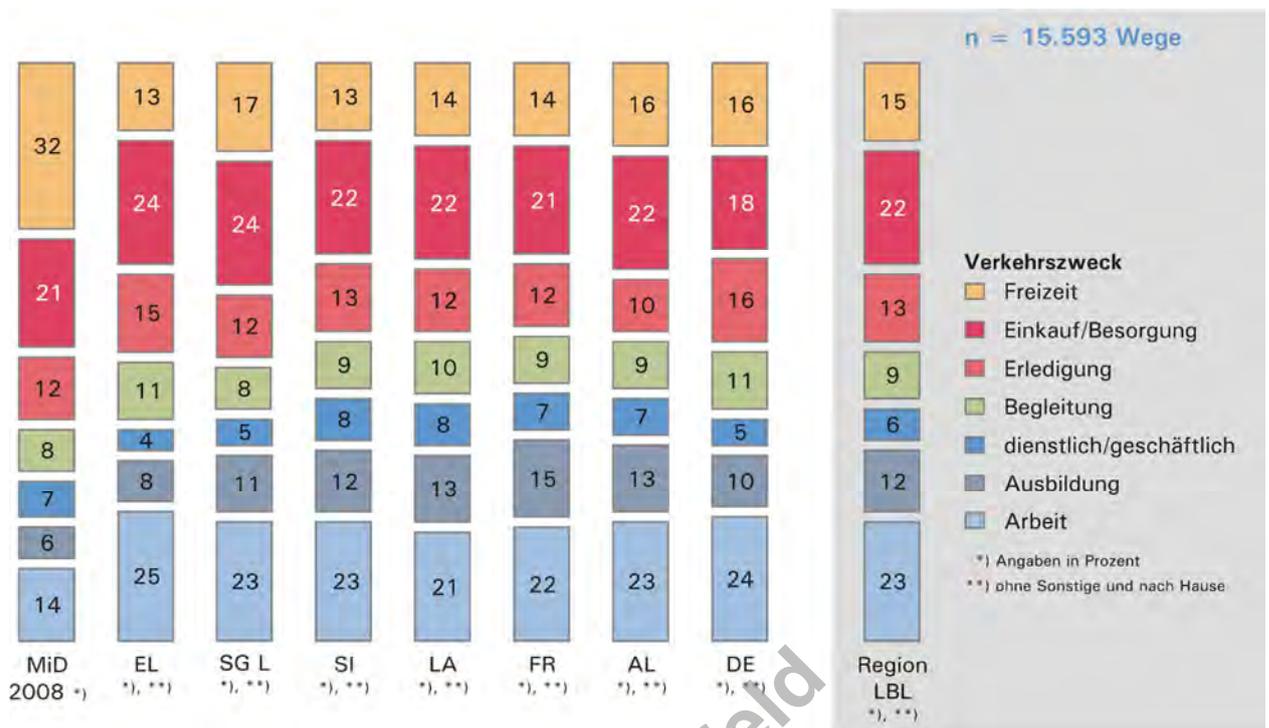


Abb. 10 Region Leinebergland – Verkehrszwecke im Vergleich zum Bundesdurchschnitt

4.1.2 Verkehrsmittelwahl

Das Verkehrsmittelwahlverhalten (sog. „Modal Split“) zeigt auf, für welche Wege welche Verkehrsmittel genutzt werden und basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung aller zurückgelegten Wege. Zunächst wird der allgemeine Modal Split für die Region Leinebergland nach den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Kraftfahrzeugverkehr differenziert dargestellt. Die Ergebnisse des Verkehrsmittelwahlverhaltens werden mit bundesweiten Referenzwerten verglichen. Danach erfolgt eine differenziertere Betrachtung des Modal Splits. Es werden Unterschiede bzw. Abhängigkeiten im Verkehrsmittelwahlverhalten von Verkehrszwecken und Alterskohorten dargestellt.

Die Wegeanzahlen in den im Folgenden dargestellten Grafiken weichen von der Wegeanzahl in den Grafiken zum Verkehrszweck ab, da hier auch Wege nach Hause und sonstige Wege berücksichtigt wurden.

Lediglich 26 Prozent aller Wege, die am Stichtag von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Region Leinebergland zurückgelegt wurden, entfallen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr) – entsprechend liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei 74 Prozent. Damit liegt der Kraftfahrzeuganteil in der Region Leinebergland deutlich über dem Durchschnitt verdichteter Kreise (vgl. Abb. 11).

Der Anteil des Fußverkehrs ist in der Region Leinebergland mit 12 Prozent deutlich geringer als der Durchschnitt der verdichteten Kreise in Deutschland (MiD 2008: 22 Prozent). Auch der Anteil des Radverkehrs ist mit 5 Prozent deutlich geringer (MiD 2008: 10 Prozent). Der Anteil des ÖPNV liegt in der Region Leinebergland mit insgesamt 9 Prozent etwas höher als der Bundesdurchschnitt verdichteter Kreise (MiD 2008: 7 Prozent). Dabei fahren insgesamt rund 4 Prozent der Bevölkerung der Region Leinebergland mit der Bahn und rund 5 Prozent mit dem Linienbus.

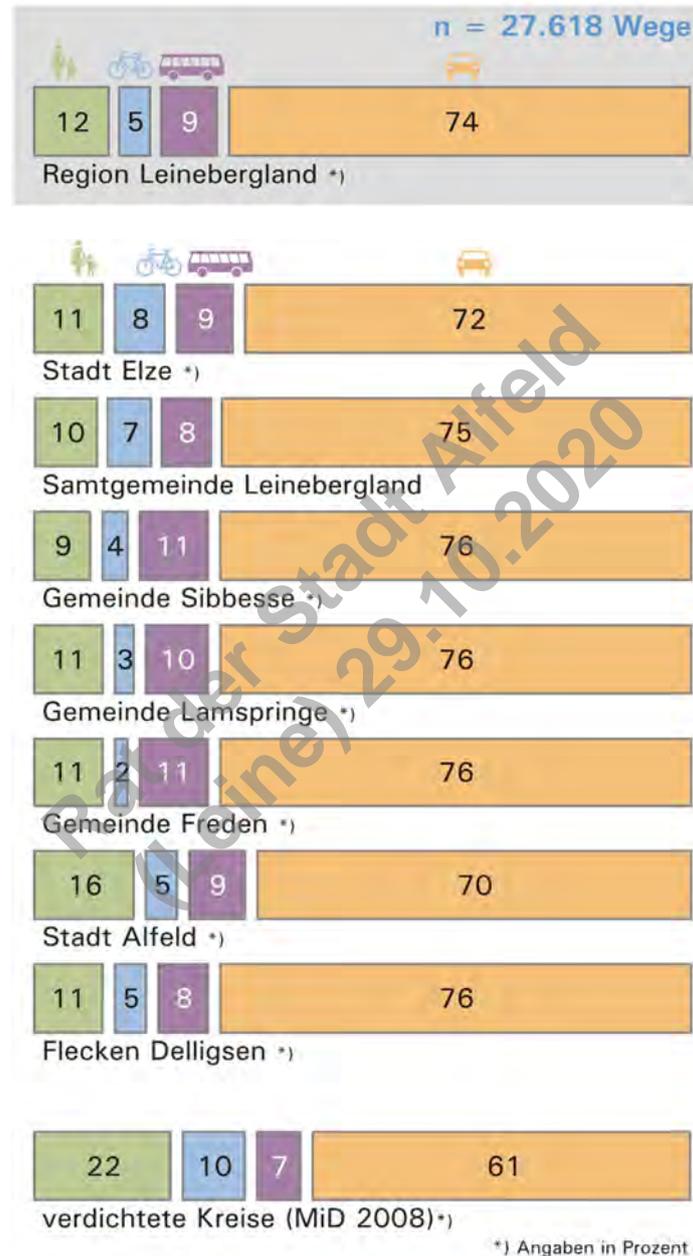


Abb. 11 Region Leinebergland – Verkehrsmittelwahl aller Wege im Vergleich zum Durchschnitt verdichteter Kreise in Deutschland (MiD 2008)

Ein Vergleich der einzelnen Kommunen untereinander zeigt, dass in den dörflich geprägten Kommunen Sibbesse, Lamspringe, Freden, Delligsen und der Samtgemeinde Leinebergland die Kraftfahrzeuganteile mit 75 bis 76 Prozent hoch und vergleichbar sind. In den Städten Elze und Alfeld fallen sie mit 70 bzw. 72 Prozent etwas niedriger aus.

Die Anteile im ÖPNV liegen für die einzelnen Kommunen der Region Leinebergland zwischen 8 und 11 Prozent. Im Vergleich zum Durchschnitt der Region Leinebergland gibt es deutliche Unterschiede bei den einzelnen Kommunen. Die niedrigsten Anteile erzielen dabei die Samtgemeinde Leinebergland sowie Delligsen und die höchsten Anteile Sibbesse sowie Freden.

Wird der ÖPNV-Anteil in Bahn- und Linienbusverkehr differenziert, so lässt sich feststellen, dass in vielen Kommunen beide Angebote etwa gleichermaßen genutzt werden (vgl. Abb. 12), insbesondere in den Kommunen, die über einen Bahnhof verfügen. Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Sibbesse hingegen nutzen deutlich häufiger den Linienbus als die Bahn. Auch in Delligsen und Lamspringe wird mehr Bus als Bahn gefahren.

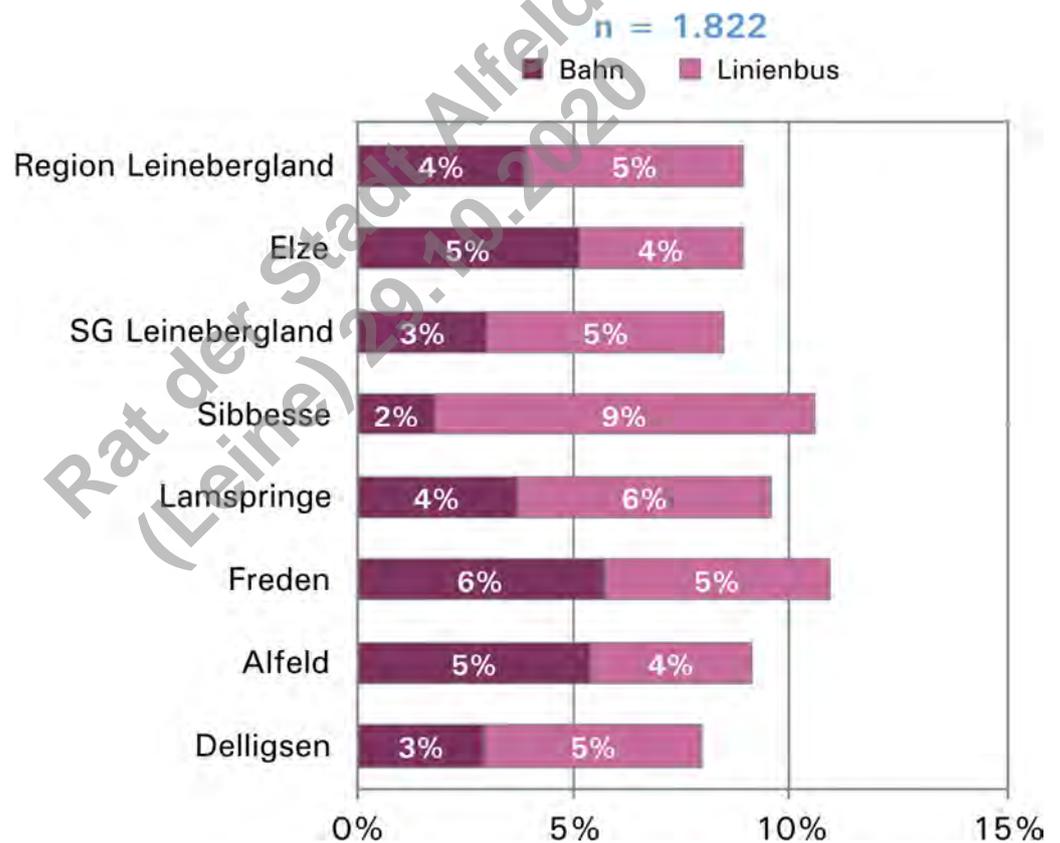


Abb. 12 Region Leinebergland – Differenzierung der Verkehrsmittelwahl ÖPNV in Bahn und Linienbus

Die Radverkehrsanteile liegen zwischen 2 und 8 Prozent, wobei die Gemeinde Freden mit 2 Prozent über den niedrigsten und die Stadt Elze mit 8 Prozent über den höchsten Anteil verfügt (vgl. Abb. 11). Im Fußverkehr schwanken die Anteile zwischen 9 und 16 Prozent. Der niedrigste Anteil liegt in der Gemeinde Sibbesse und der höchste in der Stadt Alfeld vor.

4.1.3 Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck

Das Verkehrsmittelwahlverhalten hängt grundsätzlich vom jeweiligen Verkehrszweck ab. Bei vielen der Verkehrszwecke unterscheidet sich das Verkehrsmittelwahlverhalten jedoch nicht sehr deutlich. In der Region Leinebergland ist über fast alle Zwecke das Kraftfahrzeug dominierendes Verkehrsmittel, eine Ausnahme bildet der Zweck Schule/Ausbildung mit nur 36 Prozent. Diese entsprechen überwiegend Hol- und Bringfahrten, bei denen die Kinder und Jugendlichen als Mitfahrer auftreten (vgl. Abb. 13).

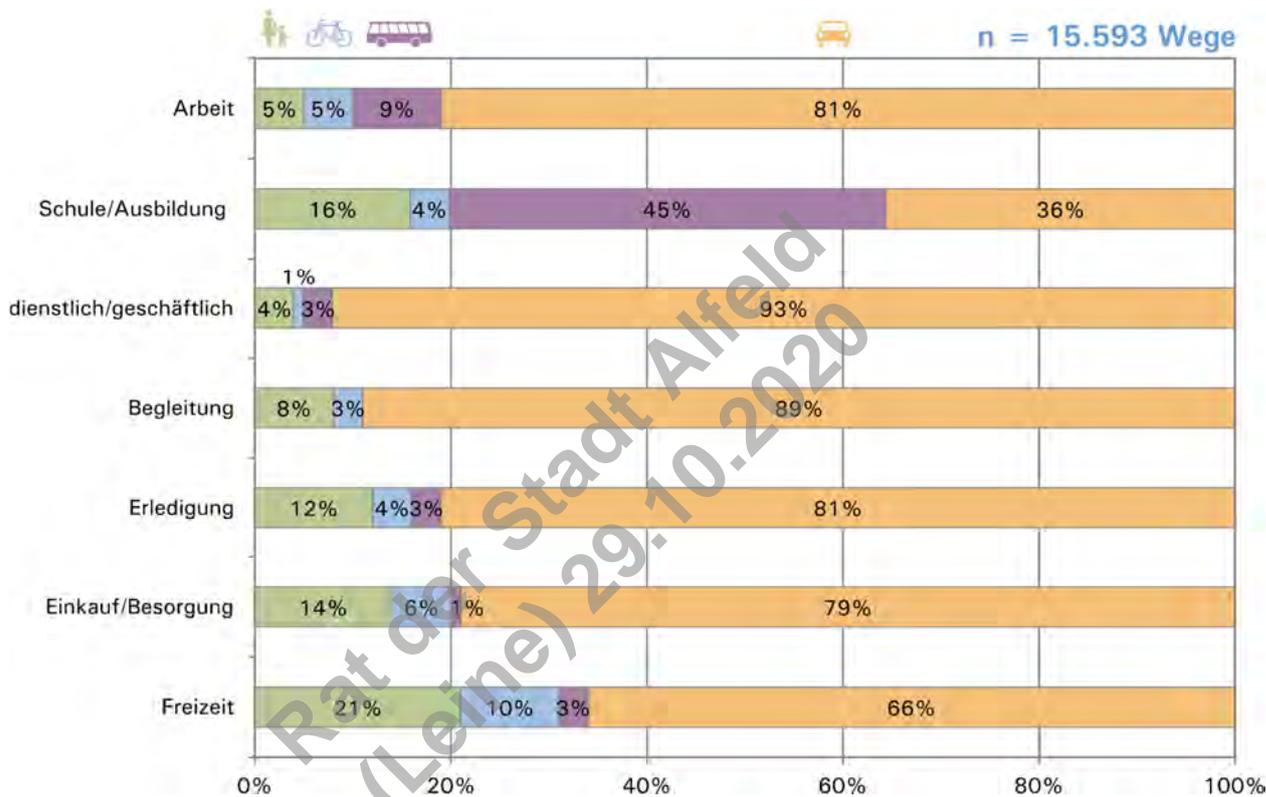


Abb. 13 Region Leinebergland – Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck

Der ÖPNV-Anteil ist bei Wegen zur Schule/Ausbildung mit 45 Prozent am größten. Darüber hinaus fahren 9 Prozent mit dem ÖPNV zur Arbeit. Auf alle anderen Verkehrszwecke entfallen deutlich geringere Anteile.

Wird der ÖPNV-Anteil für die am häufigsten gewählten Zwecke in Bus und Bahn differenziert, dann wird deutlich, dass im Verhältnis der Linienbus-Anteil beim Zweck Schule/Ausbildung höher ist als der Bahn-Anteil (vgl. Abb. 14). Beim Verkehrszweck Arbeit sieht es so aus, dass der größte Anteil auf den Bahnverkehr entfällt und nur wenige den Linienbus nutzen, um Ihre Arbeitsstätte zu erreichen.

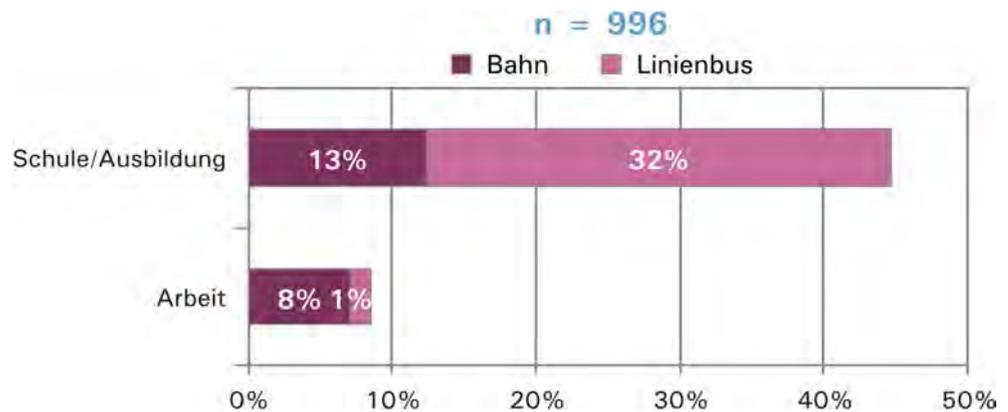


Abb. 14 Region Leinebergland – Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck, Differenzierung des ÖPNV-Anteils in Bahn und Linienbus

Die größten Anteile im Fußverkehr entfallen auf die Verkehrszwecke Freizeit mit 21 Prozent, Schule/Ausbildung mit 16 Prozent, Einkauf/Besorgung mit 14 Prozent sowie Erledigungen mit 12 Prozent. Bei allen übrigen Verkehrszwecken sind die Fußverkehrsanteile geringer. Der Radverkehr ist mit einem Anteil von 10 Prozent vor allem für den Zweck Freizeit von Interesse. Bei allen übrigen Verkehrszwecken sind die Radverkehrsanteile geringer.

4.1.4 Verkehrsmittelwahl nach Alter

Wie vom Wegezweck ist das Verkehrsmittelwahlverhalten auch vom Alter abhängig. Ein geringer Anteil im Kraftfahrzeugverkehr tritt bei den Kindern und Jugendlichen bis 17 Jahren auf, insbesondere da die Wege zur Schule/Ausbildung in der Regel allein und damit nicht mit dem Auto zurückgelegt werden. Bemerkenswert ist jedoch, dass in der Region Leinebergland dennoch 46 Prozent der Wege mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden. Diese entsprechen überwiegend Hol- und Bringfahrten, bei denen die Kinder und Jugendlichen als Mitfahrer auftreten. Vergleichsweise hohe Anteile im Kraftfahrzeugverkehr treten hingegen in allen Alterskohorten ab 18 Jahren auf. Sie liegen zwischen 66 und 84 Prozent (vgl. Abb. 15).

Im Öffentlichen Personennahverkehr werden Wege in der Region Leinebergland mit Anteilen von 26 bzw. 18 Prozent am häufigsten von den Alterskohorten 0 bis 17 Jahre und 18 bis 29 Jahre zurückgelegt. Darüber hinaus ist der Anteil des ÖPNV in allen anderen Alterskohorte deutlich niedriger.

In fast allen Alterskohorten, ausgenommen der 30- bis 64-Jährigen, wird relativ häufig zu Fuß gegangen. Am häufigsten gehen mit Anteilen von 20 bzw. 19 Prozent die Alterskohorten 0 bis 17 Jahre sowie 75 Jahre und älter zu Fuß. In diesen Altersgruppen werden mit 8 bzw. 7 Prozent die höchsten Radverkehrsanteile erzielt.

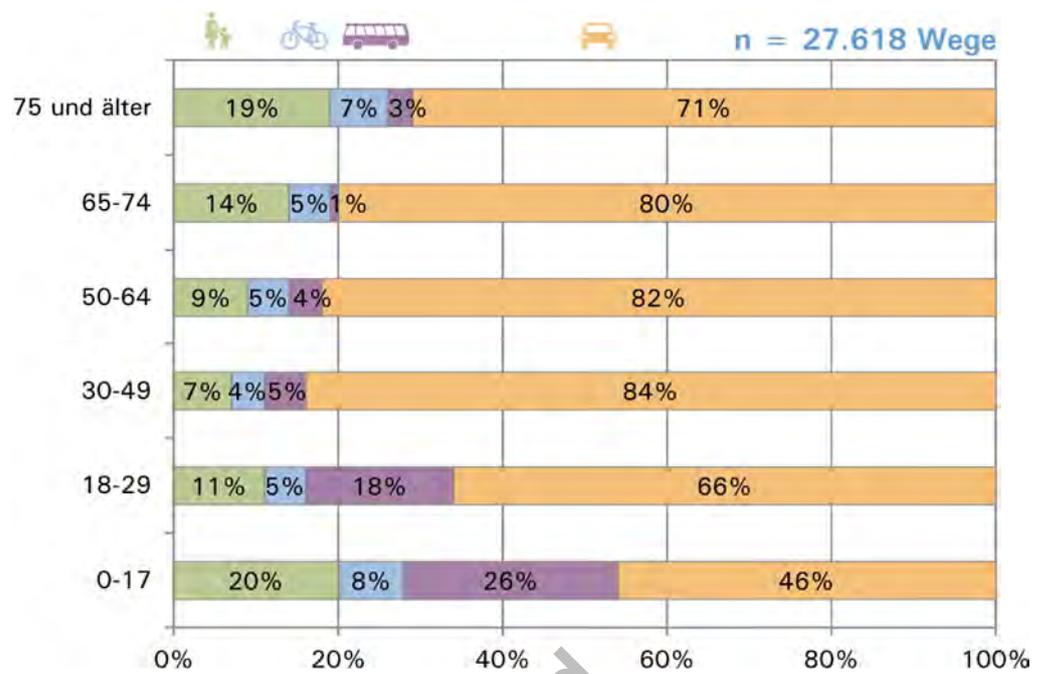


Abb. 15 Region Leinebergland – Verkehrsmittelwahl nach Alterskohorten

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

4.2 Radverkehr

4.2.1 Nutzungshäufigkeit im Radverkehr

47 Prozent der Bevölkerung der Region Leinebergland geben an das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Eine relativ regelmäßige Nutzung (mindestens einmal pro Woche) kommt bei 28 Prozent der Personen vor. Jeweils 14 Prozent nutzen das Fahrrad 3 bis 7 Mal pro Woche sowie 1 bis 2 Mal pro Woche. In der Bevölkerung der Region Leinebergland geben 26 Prozent an gar nicht mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. 27 Prozent nutzen es ausschließlich für die Freizeitgestaltung (vgl. Abb. 16).

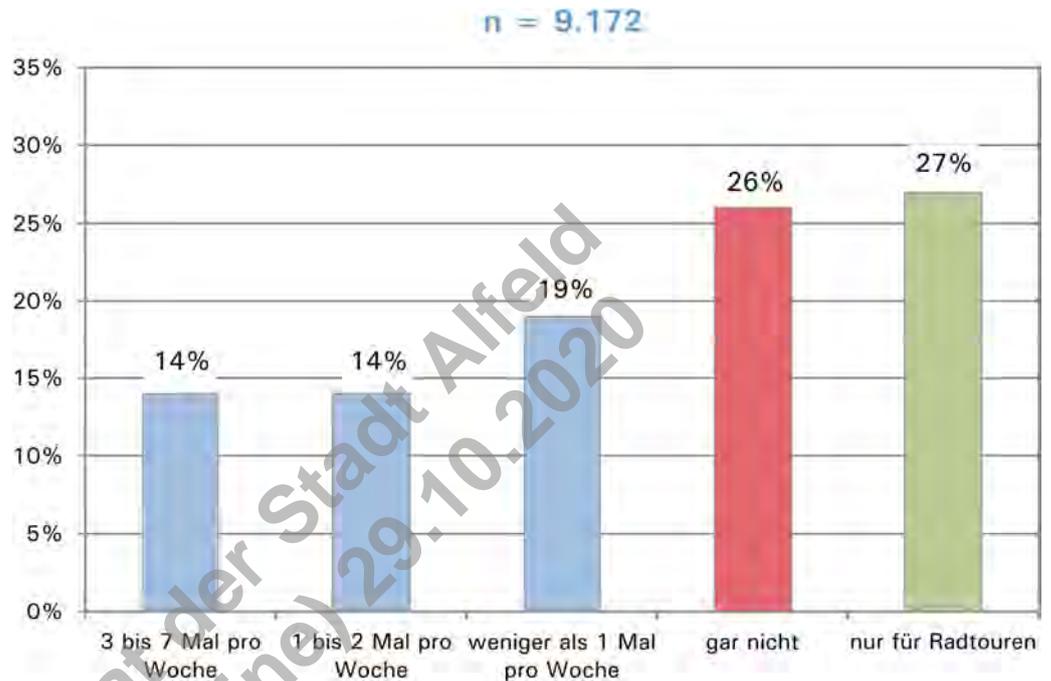


Abb. 16 Region Leinebergland – Nutzungshäufigkeit des Fahrrads

4.2.2 Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads

In der Mobilitätsbefragung wurde nach Gründen gefragt, warum Wege nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Acht wesentliche Antwortmöglichkeiten wurden vorgegeben. Mehrfachnennungen waren möglich. Mit Anteilen von 40 Prozent bzw. 33 Prozent waren „Der Weg ist zu weit/zu anstrengend (Steigung)“ sowie „Das Wetter ist unpassend“ die am häufigsten genannten Gründe. Dies sind Gründe, die nicht durch verkehrsplanerische Maßnahmen beseitigt werden können.

Zu erwähnen ist aber, dass jeweils 15 Prozent bemängeln „Es sind keine akzeptablen Wege vorhanden“. 15 Prozent sagen „Ich fühle mich unsicher/gefährdet“ und „Radfahren ist umständlich/unkomfortabel“ (vgl. Abb. 17). Darüber hinaus sagen jeweils 12 Prozent: „Ich fühle mich unsicher/gefährdet“ und „Ich habe kein funktionierendes Fahrrad“.



Abb. 17 Region Leinebergland – Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads (Mehrfachnennungen möglich)

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2019

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

4.3.1 Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr

20 Prozent der Bevölkerung der Region Leinebergland geben an das Angebot im Linienbusverkehr zu nutzen. 80 Prozent seien hingegen gar nicht mit dem Linienbus unterwegs. Eine relativ regelmäßige Nutzung (mindestens einmal pro Woche) kommt nur bei 10 Prozent der Personen vor. 8 Prozent nutzen den Linienbus 3 bis 7 Mal pro Woche und 2 Prozent nutzen ihn 1 bis 2 Mal pro Woche (vgl. Abb. 18).

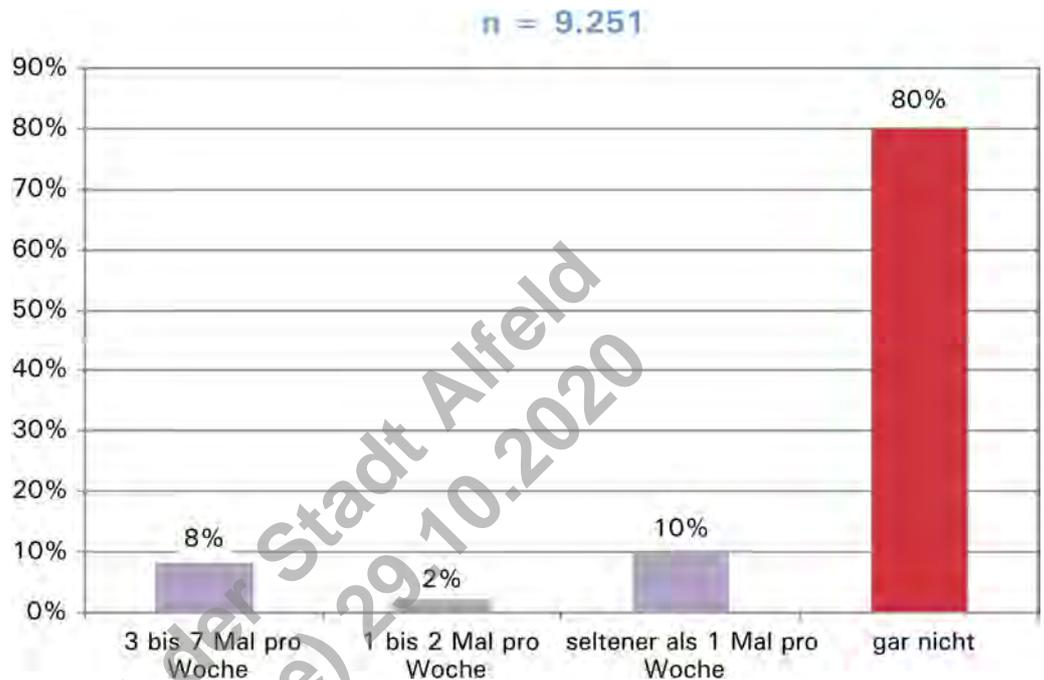


Abb. 18 Region Leinebergland – Nutzungshäufigkeit im Linienbusverkehr

4.3.2 Gründe für die Nicht-Nutzung des Linienbusses

Die Antwortmöglichkeiten zur Nicht-Nutzung des Linienbusses der Teilnehmer der ersten Befragungsrunde unterscheiden sich teilweise von den Antwortmöglichkeiten der anderen drei Befragungsrunden. Aus diesem Grund werden im Folgenden drei verschiedene Abbildungen aufgeführt (vgl. Abb. 19).

Jeweils 40 Prozent der Antworten der Einwohnerinnen und Einwohner der Region Leinebergland (Befragungsrunde 1 und 2) entfallen auf „Der Bus fährt zu selten bzw. zu ungünstigen Zeiten“ und „Ich fahre lieber mit dem Auto, da ich verschiedene Wege zu erledigen habe“. Dabei wurde die zweitgenannte Antwortmöglichkeit in der ersten Befragungsrunde noch nicht angeboten, weshalb für die Samtgemeinde Leinebergland hierzu keine vergleichbaren Aussagen vorliegen.

Darauffolgend werden für die Region Leinebergland mit 27 Prozent „Mein Ziel ist mit dem Bus nicht erreichbar“, mit 21 Prozent „Busfahren ist zu teuer“ und mit 20 Prozent „Die Fahrt dauert zu lange“ am häufigsten genannt.

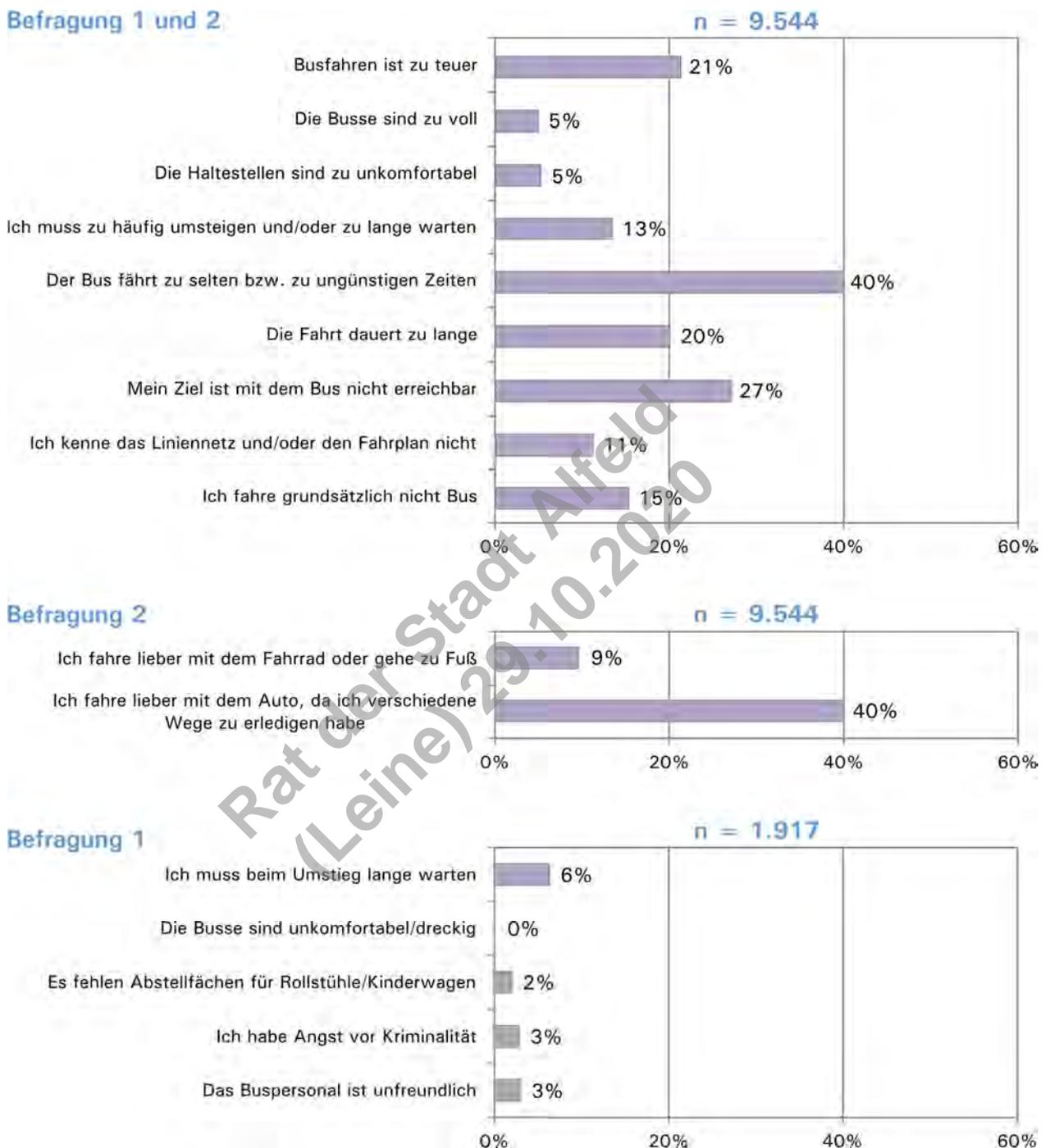


Abb. 19 Region Leinebergland – Gründe für die Nichtnutzung des Linienbusangebotes (Mehrfachnennungen möglich)

Grundsätzlich sind dies zumeist Gründe, die verkehrsplanerisch minimierbar sind. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Umkehrschluss nicht direkt möglich ist: Wenn der Grund für die Nicht-Nutzung beseitigt würde, folgt

daraus nicht unmittelbar, dass das Angebot stärker wahrgenommen würde. Ggf. tritt dann ein anderer Grund an dessen Stelle.

Darüber hinaus standen in der Befragungsrunde 1 Antwortmöglichkeiten zur Verfügung, die es in den anderen Befragungsrunden nicht gab. Die Aussagen „Ich muss beim Umstieg zu lange warten“, „Die Busse sind unkomfortabel/dreckig“, „Es fehlen Abstellflächen für Rollstühle/Kinderwagen“, „Ich habe Angst vor Kriminalität“ und „Das Buspersonal ist unfreundlich“ wurden aber selten als Gründe für die Nicht-Nutzung des Linienbusses genannt.

4.3.3 Nutzung und Nutzungshäufigkeit der Bahnhöfe

Unter der Bevölkerung der Region Leinebergland geben 63 Prozent der Personen (45.085 Personen der Bevölkerung hochgerechnet aus 5.557 Personen des Rücklaufs) an, das Verkehrsmittel Bahn zu nutzen. Die Nutzung ist an dieser Stelle von der Häufigkeit unabhängig ausgewertet worden. Etwa 34 Prozent (23.929 Personen der Bevölkerung hochgerechnet aus 3.668 Personen des Rücklaufs) nutzen die Bahnangebote gar nicht (vgl. Abb. 20).

Ein Vergleich der einzelnen Kommunen untereinander zeigt, dass die Nutzung des Bahnangebotes zwischen 44 Prozent (Gemeinde Sibbesse) und 70 Prozent (Stadt Alfeld) recht stark schwankt. Es fällt auf, dass Kommunen, die einen eigenen oder in unmittelbarer Nähe liegenden Bahnhof haben, in der Regel deutlich häufiger das Bahnangebot nutzen, als diejenigen ohne direkten Zugang zum Bahnangebot.

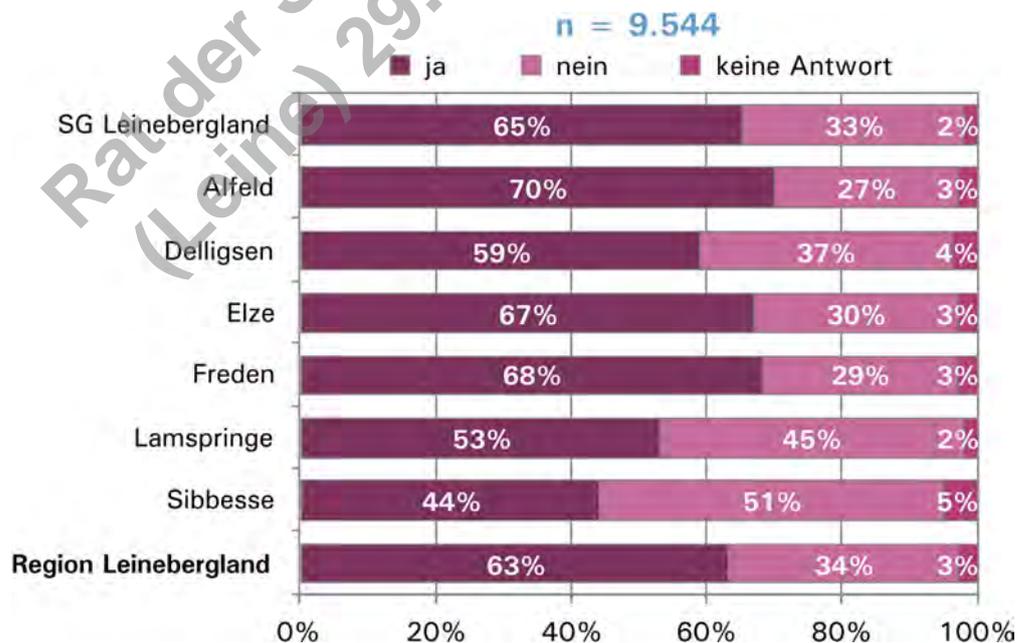


Abb. 20 Region Leinebergland – Nutzung des Bahnangebotes allgemein, nach Kommunen differenziert

Insgesamt wurden von der bahnfahrenden Bevölkerung der gesamten Region Leinebergland 7.377 Nennungen abgegeben, welche Bahnhöfe sie grundsätzlich nutzen. Es wird damit nur ausgesagt, welche Bahnhöfe relevant sind, nicht aber wie oft sie genutzt werden. Mit 39 Prozent entfallen die meisten Nennungen auf den Bahnhof in Alfeld, mit großem Abstand gefolgt von den Bahnhöfen Elze mit 18 Prozent und Banteln mit 17 Prozent sowie 5 weiteren noch relevanten Bahnhöfen (vgl. Abb. 21).



Abb. 21 Region Leinebergland – für die Bevölkerung relevante Bahnhöfe (Mehrfachauswahl möglich)

Eine relativ regelmäßige Nutzung (mindestens einmal pro Woche) kommt lediglich bei den Bahnhöfen Hannover mit einem Anteil von 36 Prozent und Nordstemmen mit einem Anteil von 30 Prozent vor. Alle übrigen für die Region Leinebergland relevanten Bahnhöfe werden seltener häufig genutzt. Die Anteile liegen dabei zwischen 12 Prozent (Bahnhof Banteln) und 21 Prozent (Bahnhof Bodenburg). Folglich nutzen zwischen 64 und 88 Prozent die genannten Bahnhöfe seltener als 1 Mal pro Monat. Dies sind entsprechend Gelegenheitsnutzer und keine Berufspendler.

Selbst der mengenmäßig am häufigsten genutzte Bahnhof Alfeld wird lediglich nur von 14 Prozent der bahnfahrenden Bevölkerung regelmäßig genutzt (mindestens einmal pro Woche). Folglich nutzen 86 Prozent diesen seltener als 1 Mal pro Monat. Der mengenmäßig am wenigsten aufgesuchte Bahnhof in Nordstemmen wird allerdings deutlich regelmäßiger (mindestens einmal pro Woche) genutzt.

Die Auswertungen der Nutzungshäufigkeiten der für die Bevölkerung der Region Leinebergland relevanten Bahnhöfe sind in Abb. 22 dargestellt.

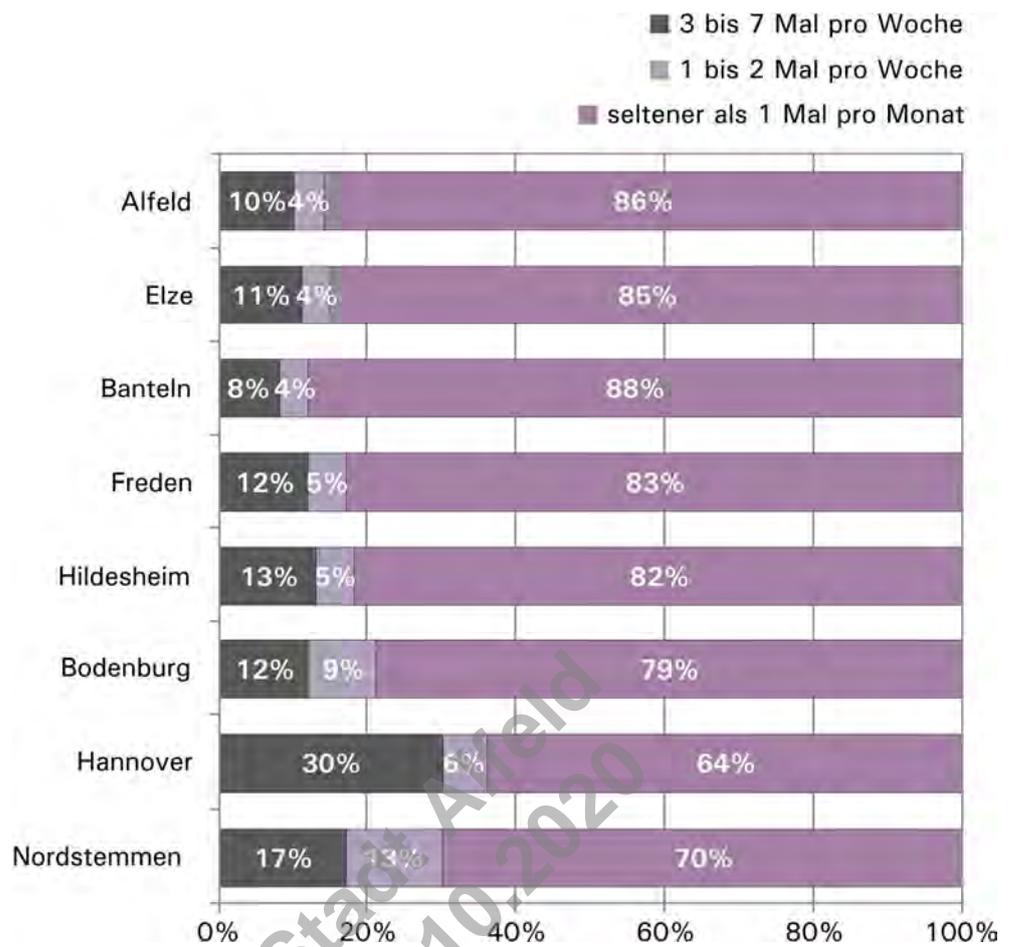


Abb. 22 Region Leinebergland – Nutzungshäufigkeit der für die Bevölkerung relevanten Bahnhöfe

4.3.4 Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Region Leinebergland nutzen mit einem Anteil von 74 Prozent am häufigsten das Kraftfahrzeug, um einen Bahnhof zu erreichen. Etwa 17 Prozent gehen zu Fuß zu einem Bahnhof. Auf den Radverkehr entfallen lediglich 4 Prozent der Nennungen. Nur 5 Prozent nutzen das Linienbusangebot, um einen Bahnhof zu erreichen (vgl. Abb. 23).

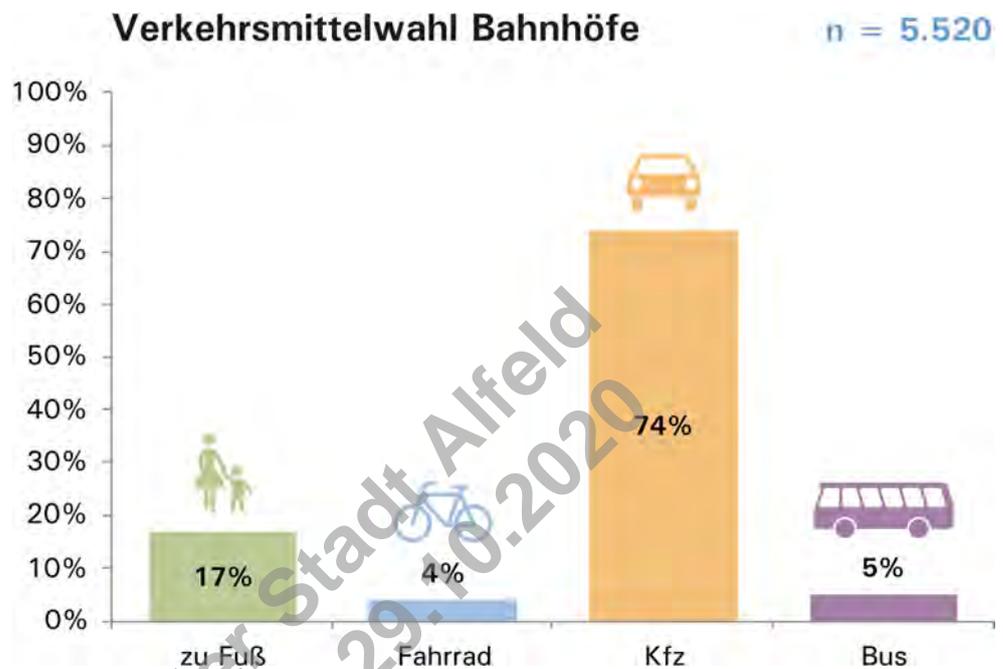


Abb. 23 Region Leinebergland – Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zum Erreichen der Bahnhöfe

4.4 Quell- und Zielbeziehungen

Grundlage für die Darstellung der Quell- und Zielbeziehungen stellen die zurückgelegten Wege der Bevölkerung dar. Diese Kenngröße wurden im Rahmen der Mobilitätsbefragung des Landkreises Hildesheim in den Jahren 2017 und 2018 erhoben. In der Region Leinebergland wurden etwa 30.200 Personen zur Befragung eingeladen, wobei etwa 32 Prozent teilgenommen haben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben zu einem bestimmten Stichtag Auskunft über die zurückgelegten Wege gegeben. Diese Daten wurden auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet.

Im Folgenden werden die von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Region Leinebergland zurückgelegten Wege (Quell- und Zielbeziehungen) aufgezeigt. Die Wege werden für die einzelnen Kommunen Elze, SG Leinebergland, Alfeld, Delligsen, Freden, Lamspringe und Sibbesse dargestellt. Darüber hinaus werden die Wege zwischen den einzelnen Kommunen sowie der einzelnen Kommunen zu Zielen jenseits der Regionsgrenzen dargestellt. Bei der Darstellung handelt es sich um alle zurückgelegten Wege ohne Differenzierung der Verkehrsträger.

4.4.1 Quell- und Zielbeziehungen innerhalb der Kommunen

Im Folgenden werden die Quell- und Zielbeziehungen innerhalb der einzelnen Kommunen dargestellt (vgl. Abb. 24). Es lassen sich die folgenden Schlüsse ziehen:

- Die einzelnen Ortsteilgruppen haben insgesamt einen starken Bezug zur ihrer Stadt bzw. Gemeinde.
- Besonders stark ausgeprägt sind die Beziehungen zwischen der Stadt Alfeld (AL1) und den Ortsteilen Langenholzen, Sack (AL3) mit ca. 2.810 Wegen/Tag, Gerzen und Warzen (AL6) mit ca. 2.400 Wegen/Tag, Limmer (AL9) mit ca. 1.990 Wegen/Tag, Föhrste, Imsen, Wispenstein (AL5) mit 1.980 Wegen/Tag und Brunkensen, Lütkenholzen (AL7) mit ca. 1.400 Wegen/Tag.
- Darüber hinaus besteht in der Samtgemeinde Leinebergland zwischen der Stadt Gronau (G1) und den Ortsteilen Banteln (G2) mit 1.640 Wegen/Tag, Barfelde, Eitzum, Nienstedt (G3) mit ca. 1.120 Wegen/Tag, Brüggeln (G5) mit ca. 950 Wegen/Tag und Betheln, Eddinghausen, Haus Escherde (G4) mit ca. 960 Wegen/Tag eine zu erwähnende Beziehung.
- Zu erwähnen ist auch die stark ausgeprägte Beziehung zwischen der Stadt Elze (EL1) und Mehle (EL4) mit ca. 1.390 Wegen/Tag ...
- ...sowie die Beziehung zwischen Delligsen (DE1) und Grünenplan (DE3) mit ca. 1.330 Wegen/Tag sowie Delligsen (DE1) und Kaiderde (DE4) mit ca. 1.000 Wegen/Tag.
- Zwischen der Gemeinde Lamspringe (LA1) und den Ortsteilen Harbarnsen, Graste, Netze, Irmenseul, Woltershausen und Hornsen (LA5) besteht mit ca. 1.330 Wegen/Tag ebenfalls eine zu erwähnende Beziehung.

- Beziehungen zwischen einzelnen Ortsteilgruppen untereinander sind in der Regel nicht so stark ausgeprägt.

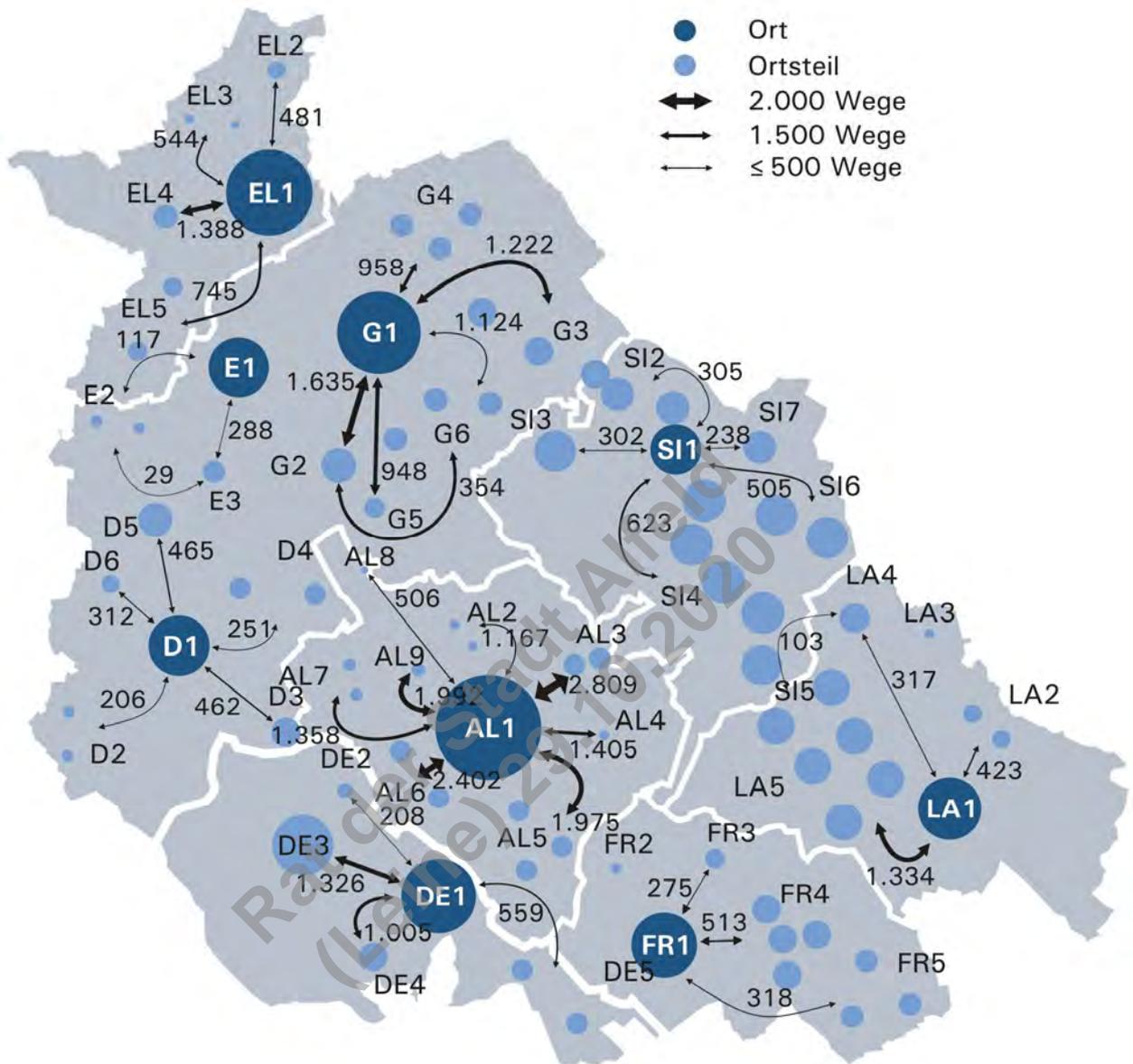


Abb. 24 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsträger) innerhalb der einzelnen Kommunen in der Region Leinebergland

4.4.2 Quell- und Zielbeziehungen der Kommunen untereinander

Im Folgenden werden die Quell- und Zielbeziehungen zwischen den einzelnen Kommunen dargestellt (vgl. Abb. 25 bis Abb. 30). Es lassen sich die folgenden Schlüsse ziehen:

Stadt Elze

- sehr starke Beziehung zwischen Elze (E1) und Gronau (G1) mit ca. 2.400 Wegen/Tag

- starke Beziehungen zwischen Elze (E1) und Alfeld (A1) mit ca. 1.000 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Elze (E1) und Eime (E1) mit ca. 600 Wegen/Tag sowie Ortsteilgruppen von Elze (EL4 und EL5) und Gronau (G1) mit ca. 260 bzw. 350 Wegen/Tag
- keine ausgeprägten Beziehungen zwischen Elze und Freden, Lamspringe sowie Sibbesse sowie deren Ortsteilen

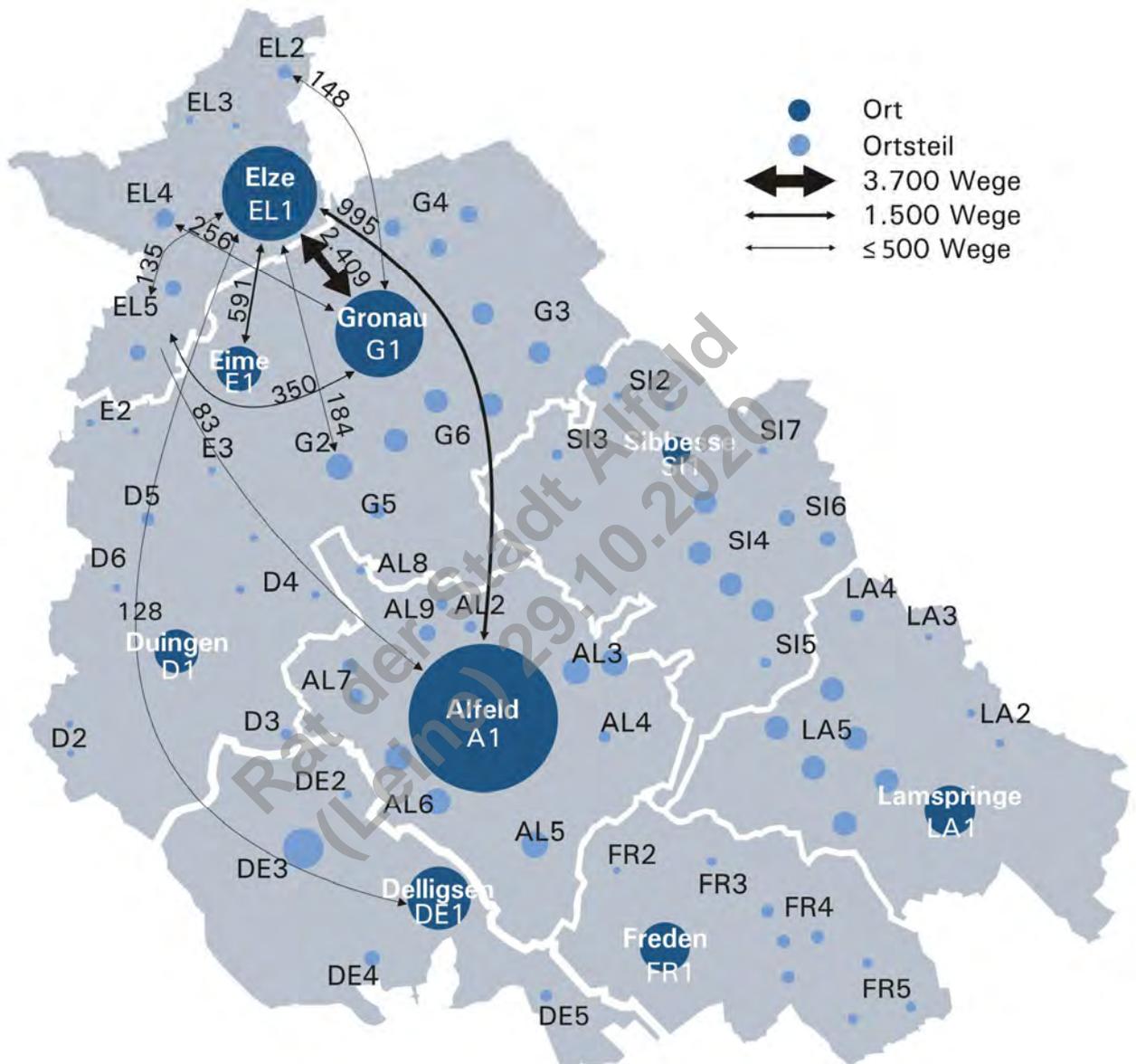


Abb. 25 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsträger) zwischen der Stadt Elze und den übrigen Kommunen in der Region Leinebergland

Stadt Alfeld

- sehr starke Beziehung zwischen Alfeld (AL1) und Delligsen (DE1) mit ca. 3.700 Wegen/Tag
- starke Beziehung zwischen Alfeld (AL1) und Grünenplan (DE3) mit ca. 1.700 Wegen/Tag

- starke Beziehung zwischen Alfeld (AL1) und Freden (FR1) mit ca. 2.500 Wegen/Tag
- starke Beziehungen zwischen Alfeld (AL1) und Gronau (G1) mit ca. 1.300 Wegen/Tag, Alfeld (AL) und Duingen (D1) mit ca. 1.250 Wegen/Tag sowie Alfeld (AL1) und Elze (E1) mit ca. 1.000 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Alfeld (AL1) und Lamspringe (LA1) mit ca. 780 Wegen/Tag, Alfeld (AL1) und Sibbesse (SI1) mit ca. 570 Wegen/Tag sowie Alfeld (AL1) und Eime (E1) mit ca. 540 Wegen/Tag

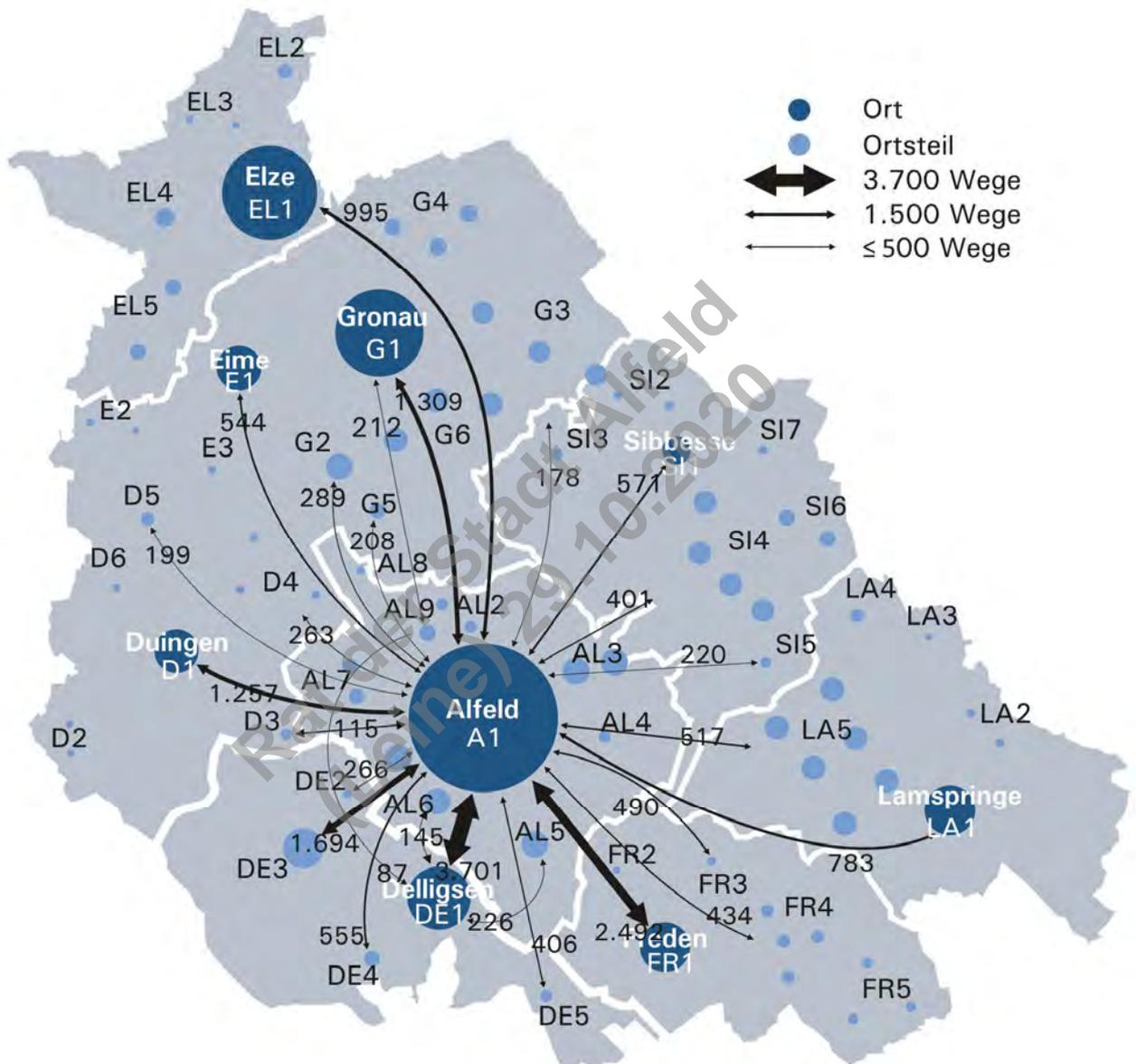


Abb. 26 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsträger) zwischen der Stadt Alfeld und den übrigen Kommunen in der Region Leinebergland

Flecken Delligsen

- sehr starke Beziehung zwischen Delligsen (DE1) und Alfeld (AL1) mit ca. 3.700 Wegen/Tag
- starke Beziehung zwischen Grünenplan (DE3) und Alfeld (AL1) mit ca. 1.700 Wegen/Tag

- relevante Beziehungen zwischen Freden (FR1) und Lamspringe (LA1) mit ca. 240 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Freden (FR1) und der Region Hannover mit ca. 320 Wegen/Tag sowie dem Außenbezirk (U997) mit ca. 220 bis 770 Wegen/Tag
- keine ausgeprägten Beziehungen zwischen Freden und Elze, SG Leinebergland, Sibbesse sowie deren Ortsteilen

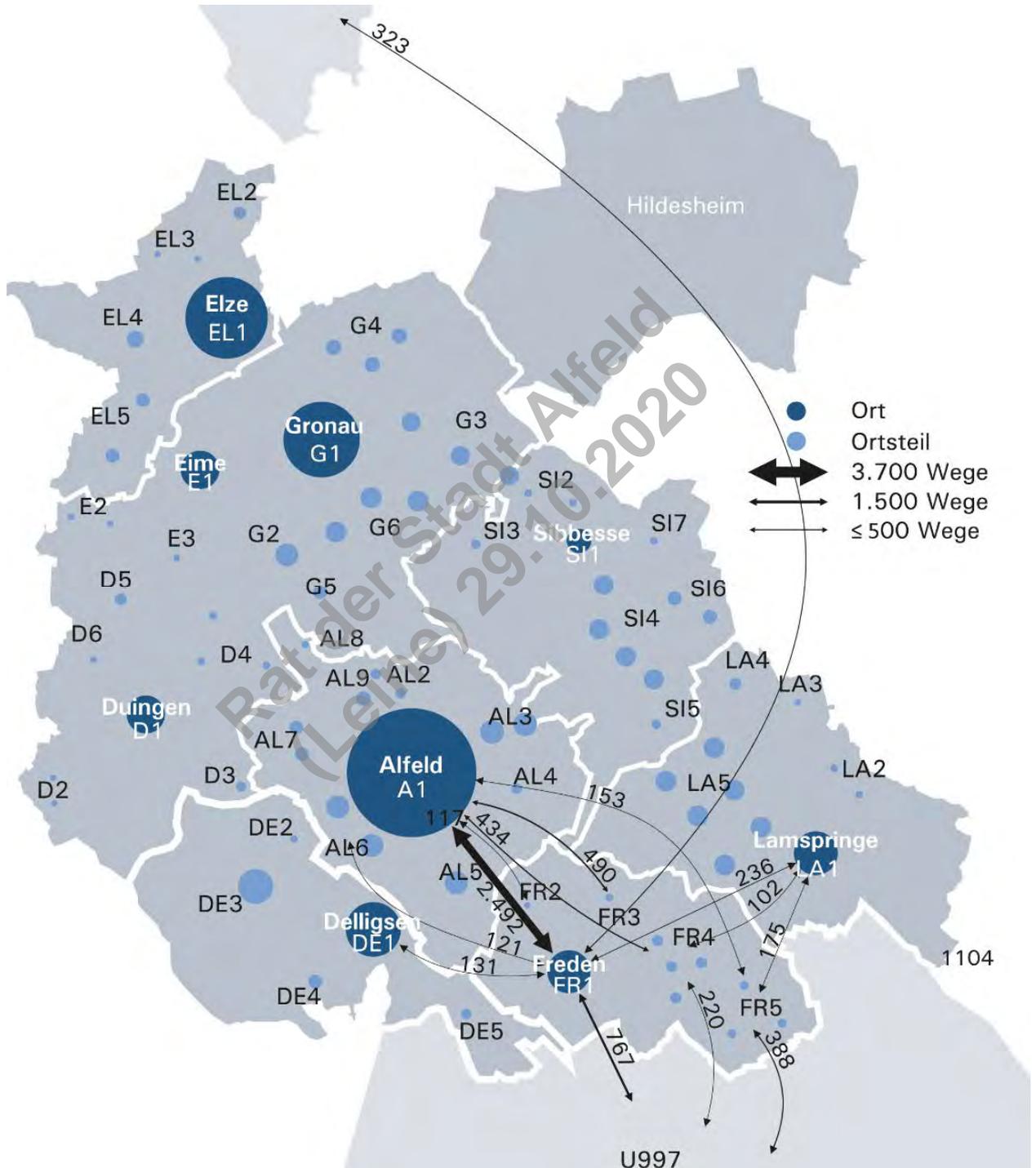


Abb. 28 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsträger) zwischen der Gemeinde Freden und den Kommunen in der Region Leinebergland

Gemeinde Lamspringe

- starke Beziehung zwischen Lamspringe (LA1) und dem Außenbezirk U997 mit ca. 1.100 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Lamspringe (LA1) und Alfeld (AL1) mit ca. 780 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Lamspringe (LA1) sowie deren Ortsteilen und Bad Salzdetfurth mit ca. 350 bis 580 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Lamspringe (LA1) und Freden (FR1) mit ca. 240 Wegen/Tag sowie Hildesheim mit ca. 400 Wegen/Tag

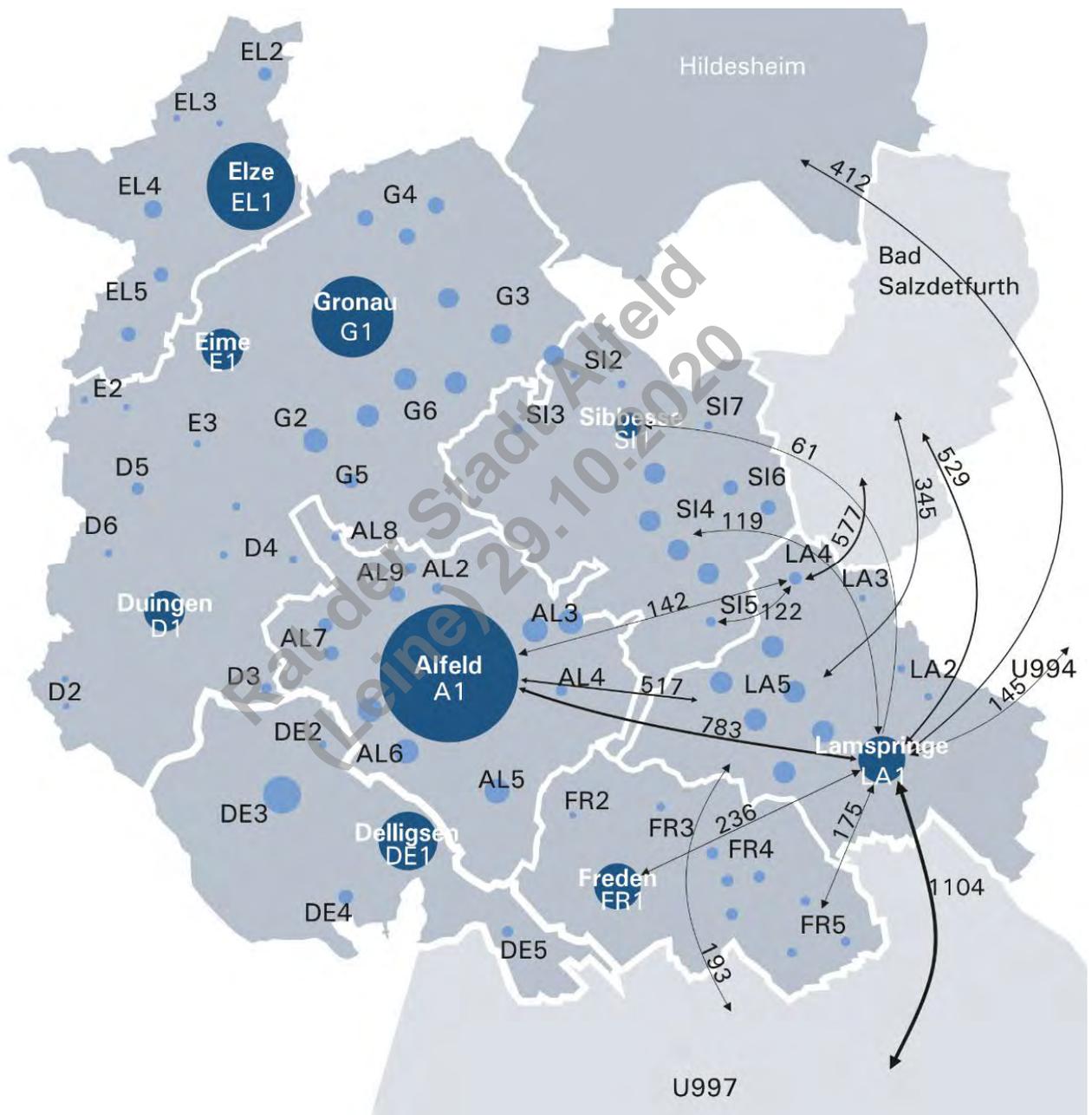


Abb. 29 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsträger) zwischen der Gemeinde Lamspringe und den Kommunen in der Region Leinebergland

- keine ausgeprägten Beziehungen zwischen Lamspringe und Elze, SG Leinebergland und Delligsen

Gemeinde Sibbesse

- starke Beziehung zwischen Sibbesse (SI1) und Hildesheim mit ca. 840 Wegen/Tag sowie der Ortsteilgruppen (SI4 und SI6) und Hildesheim mit 270 bzw. 210 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Sibbesse (SI1) sowie deren Ortsteilen und Gronau (G1) mit ca. 160 bis 340 Wege/Tag sowie

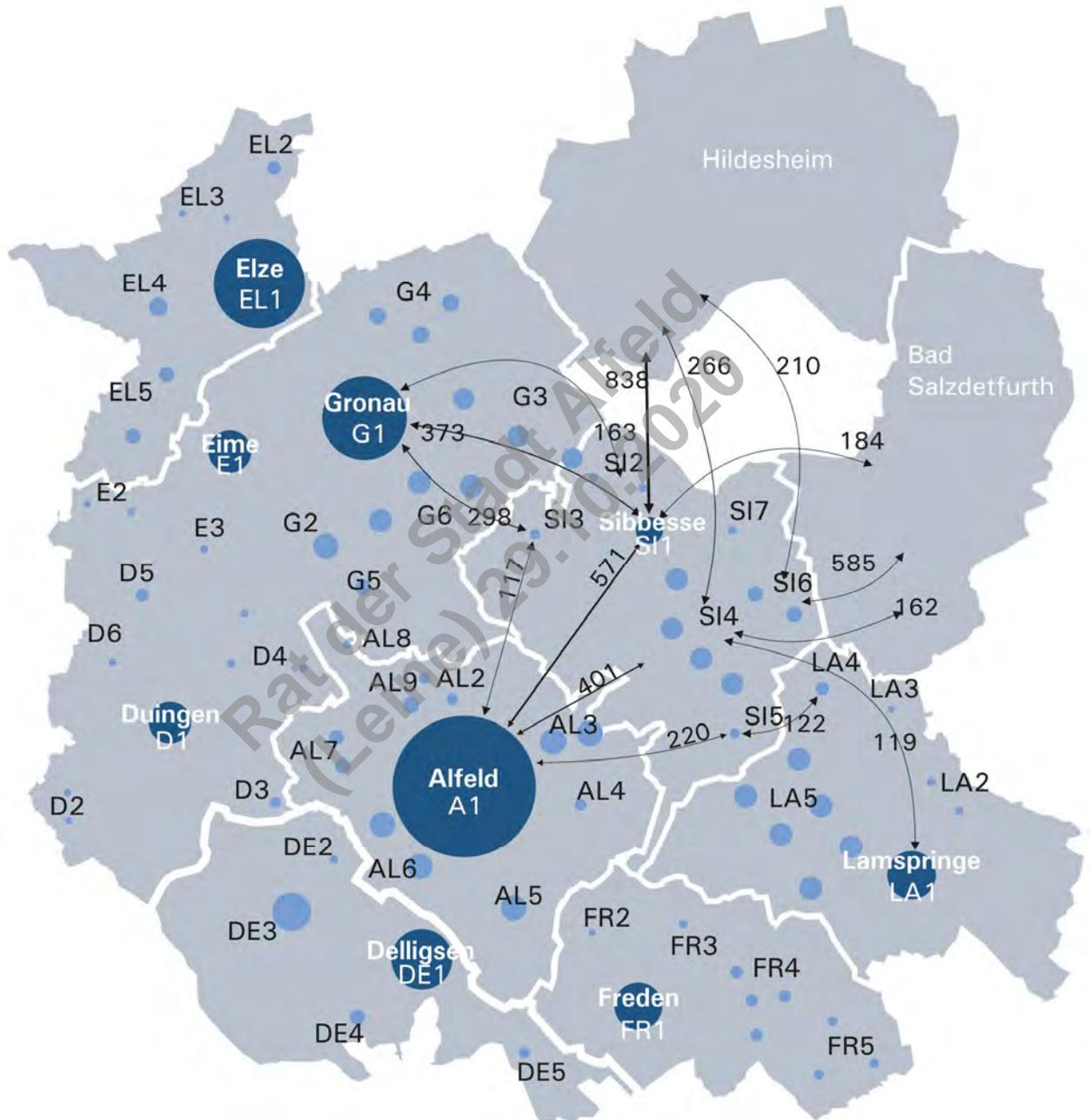


Abb. 30 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsträger) zwischen der Gemeinde Sibbesse und den Kommunen in der Region Leinebergland

- Sibbesse (SI1) und Alfeld (AL1) mit ca. 570 Wegen/Tag und den Ortsteilgruppen von Sibbesse (SI4 und SI5) und Alfeld (AL1) mit ca. 400 und 220 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen der Ortsteilgruppe (SI4) von Sibbesse und Lamspringe (LA1) mit ca. 120 Wegen/Tag
- relevante Beziehungen zwischen Sibbesse (SI1) sowie deren Ortsteilgruppen (SI4 und SI6) und Bad Salzdetfurth mit ca. 160 bis 590 Wegen/Tag
- keine ausgeprägten Beziehungen zwischen Sibbesse und Elze, Eime, Duingen, Freden und Delligsen

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

4.4.3 Quell- und Zielbeziehungen der Kommunen über die Regionsgrenzen hinaus

Über den aufgezeigten Binnenverkehr hinaus bestehen zu erwähnenden Beziehungen zwischen den Kommunen der Region Leinebergland und der Stadt Hildesheim (vgl. Abb. 31). Die Beziehungen sind besonders stark zwischen Sibbesse (SI1) und Hildesheim mit ca. 2.380 Wege/Tag, Gronau (G1) und Hildesheim mit ca. 2.080, Elze (EL1) und Hildesheim mit ca. 1.450 Wegen/Tag sowie Alfeld (AL1) und Hildesheim mit ca. 1.740 Wegen/Tag ausgeprägt.

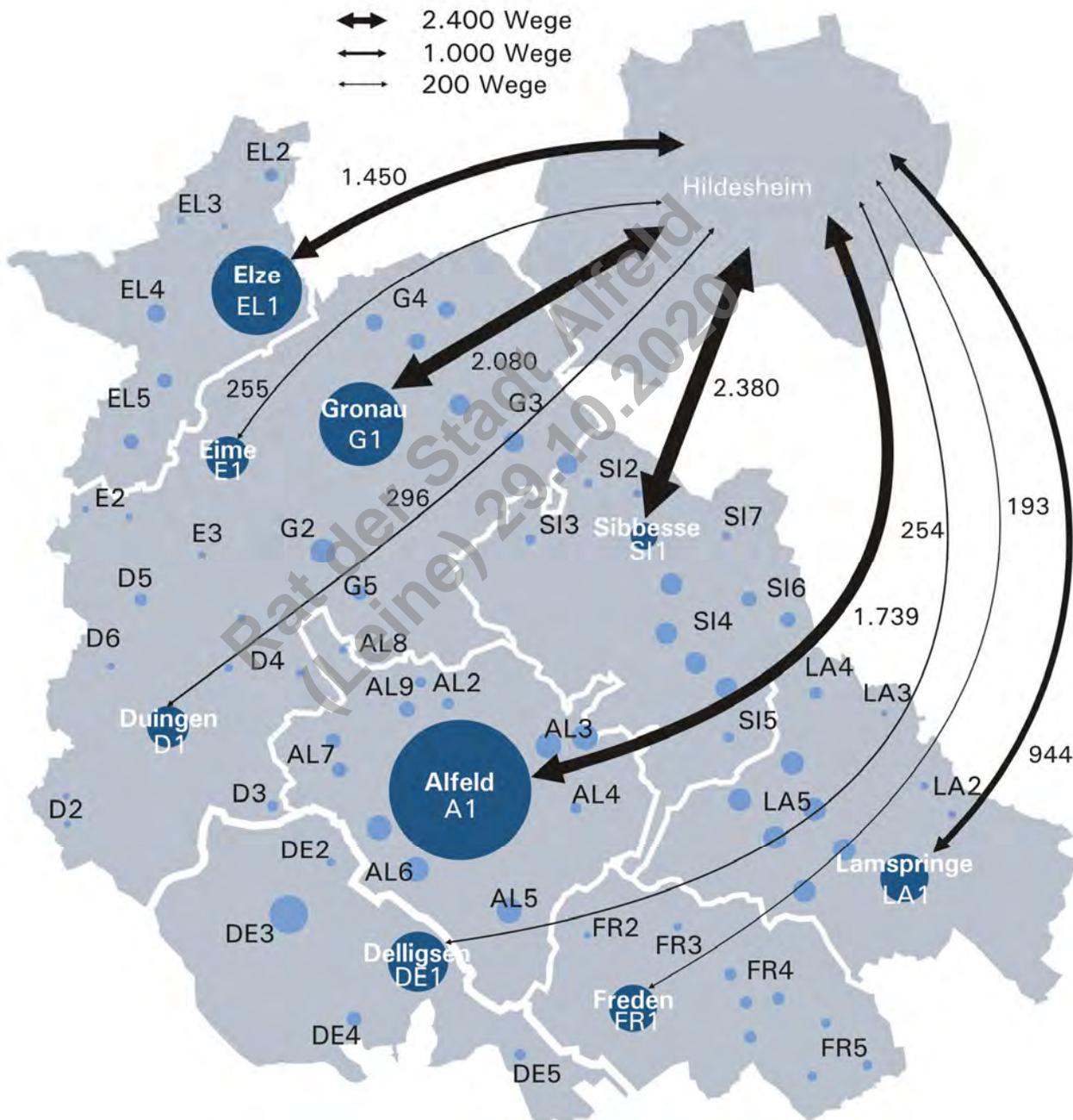


Abb. 31 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsarten) zwischen den Kommunen in der Region Leinebergland und der Region Hannover

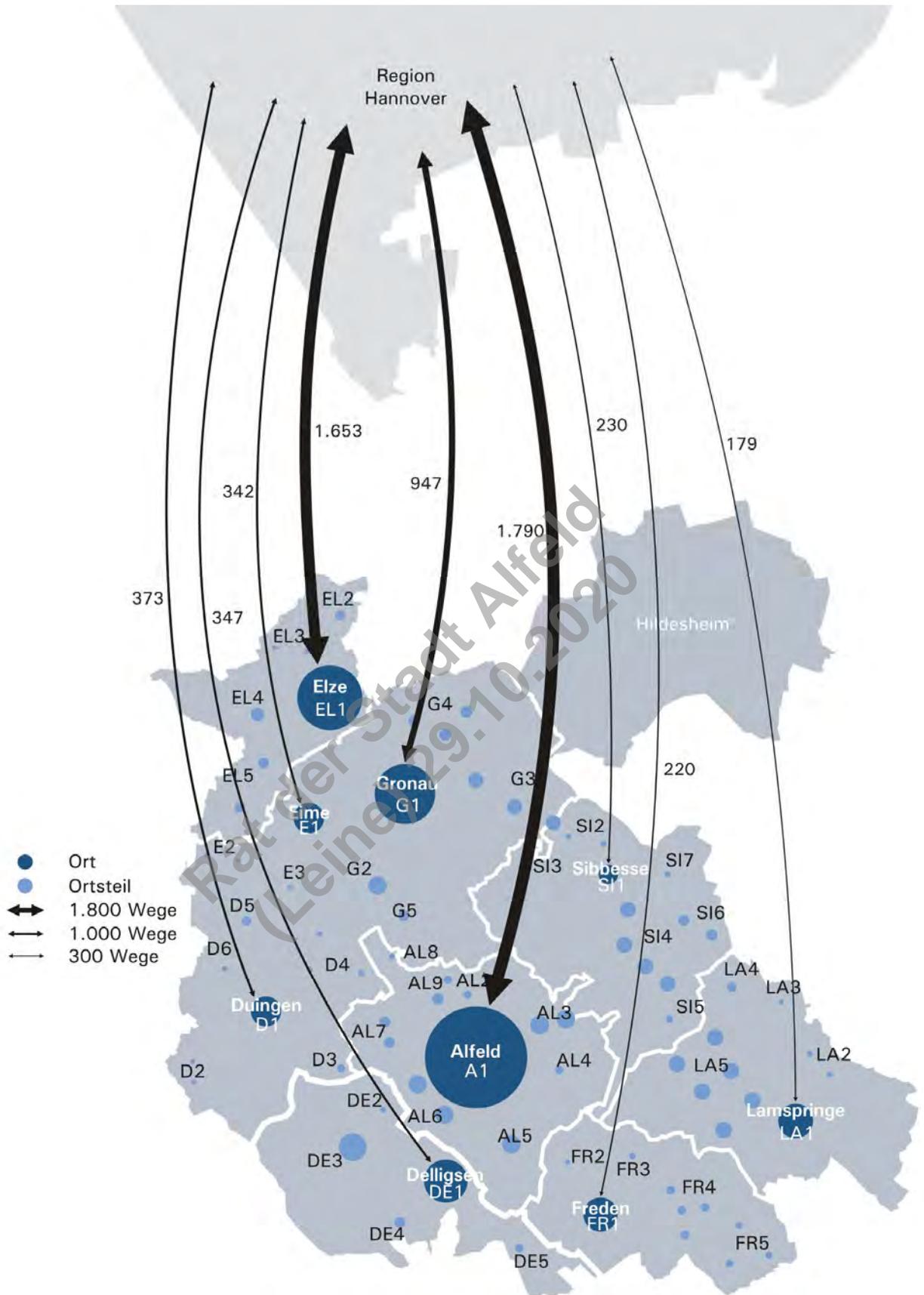


Abb. 32 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsarten) zwischen den Kommunen in der Region Leinebergland und der Region Hannover

Auch zur Region Hannover bestehen zu erwähnenden Beziehungen der einzelnen Kommunen der Region Leinebergland (vgl. Abb. 32). Besonders stark ist die Beziehung zwischen Alfeld (AL1) und der Region Hannover mit ca. 1.800 Wegen/Tag, Elze (EL1) und der Region Hannover mit ca. 1.650 Wegen/Tag sowie Gronau (G1) und der Region Hannover mit ca. 950 Wegen/Tag. Von den anderen Kommunen der Region Leinebergland geht eine weniger starke Beziehungen zur Region Hannover aus.

Neben den bereits beschriebenen Beziehungen über die Grenzen der Region Leinebergland hinaus sind keine weiteren besonders ausgeprägt.

4.4.4 Zusammenfassung aller Quellen und Ziele

In der Abb. 33 und Anhang 3 (vergrößert) sind alle relevanten Beziehungen innerhalb der Region Leinebergland dargestellt. Es wird deutlich zwischen welchen Orten die Verkehrsbeziehungen besonders stark ausgeprägt sind:

- in Summe zum Teil sehr stark ausgeprägte Beziehungssachse in Nord-Süd-Richtung zwischen Elze, Gronau, Alfeld, Delligsen und Freden,
- stark ausgeprägte Beziehungssachse in Ost-West-Richtung zwischen Delligsen, Alfeld und Lamspringe sowie
- wichtiger Bezug zwischen Sibbesse und Alfeld und
- relevanter Bezug zwischen Sibbesse und Gronau.

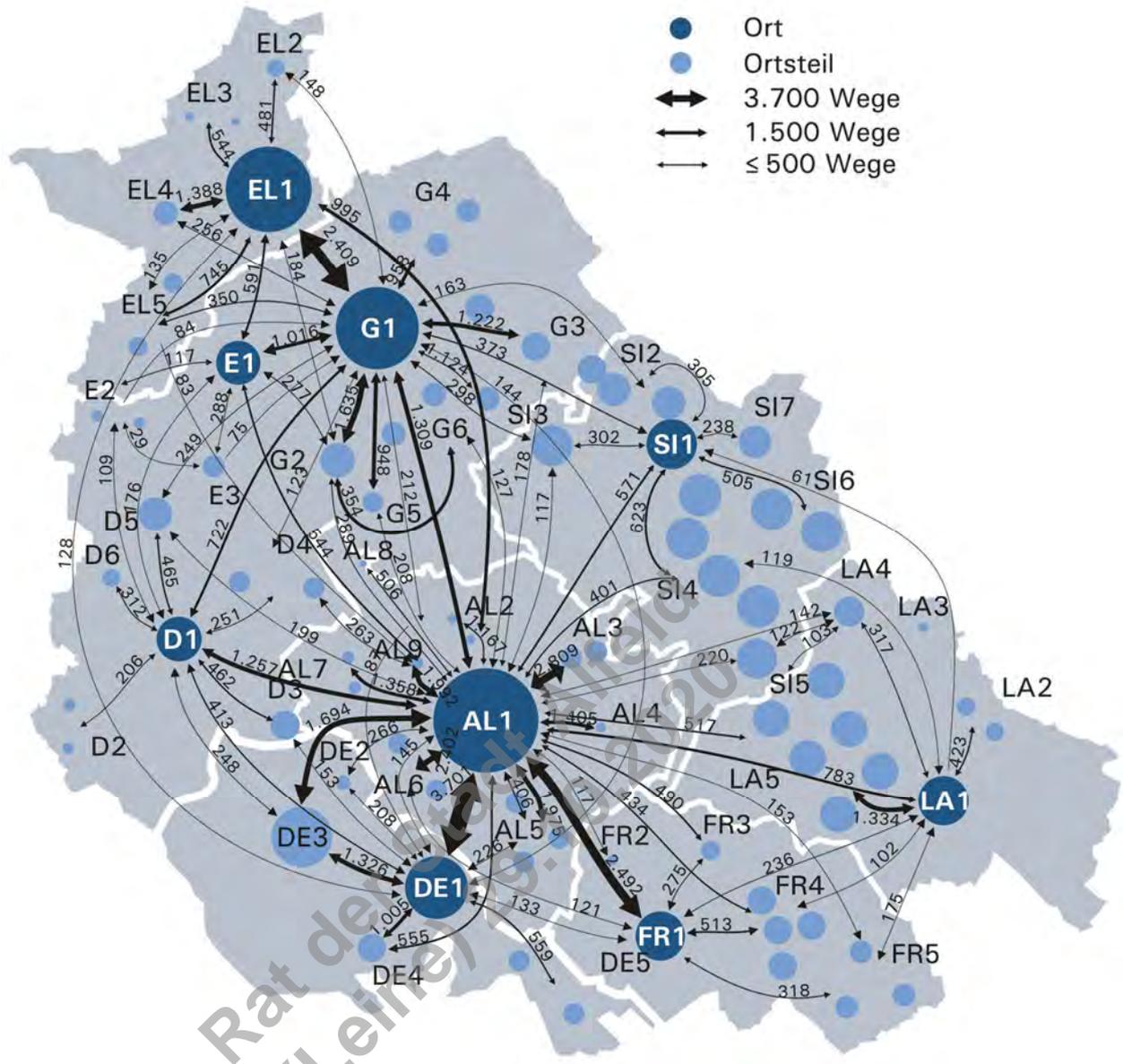


Abb. 33 Quell-Ziel-Beziehungen (alle Verkehrsarten) zwischen den Kommunen in der Region Leinebergland

5 Allgemeine Trends und zukünftige Entwicklungen

5.1 Allgemeine Trends

Umfragen zum Verkehrsverhalten sowie soziologisch oder ökonomisch ausgerichtete Untersuchungen können Hinweise zu den heutigen Trends der Mobilitätsentwicklung geben. Aktuelle statistische Ergebnisse weisen dabei Tendenzen auf, die auf grundlegende Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung schließen lassen und auch die Mobilität der Zukunft beeinflussen werden (vgl. Abb. 34). Wie stark und in welche Richtung sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändern wird, ist von vielschichtigen Faktoren beeinflusst. Wesentliche Faktoren mit Einfluss auf die zukünftige Mobilität sind demnach

- die Bevölkerungsentwicklung und die demografische Veränderung in der Bevölkerungsstruktur (Geburtenrate, Lebenserwartung und Wanderungssaldo),
- wirtschaftliche Notwendigkeiten und Zwänge sowie
- gesellschaftliche Veränderungen im Lebensstil.

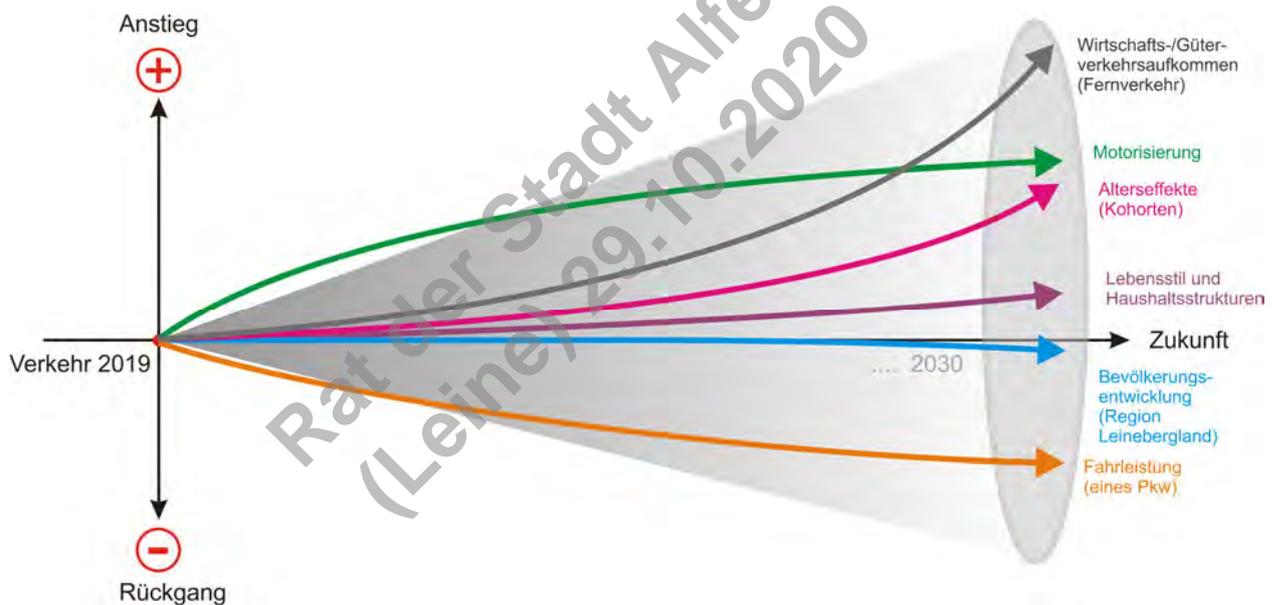


Abb. 34 Generelle Trendlinien der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung zeigt einen leicht negativen Trend. Auch die Fahrleistungen von Pkw gehen zunehmend zurück. Hierin spiegelt sich aber nicht unbedingt eine insgesamt geringere Fahrleistung oder ein Trend „weg vom Auto“ wider: die Motorisierung nimmt zu, so dass die Fahrleistung auf mehr Fahrzeuge verteilt wird – vor allem Zweit- und Drittautos. Auch der Lebensstil (mehr Freizeit, Akzeptanz längerer Wege für Einkauf und Freizeit) und die Haushaltsstrukturen (mehr Single-Haushalte, räumlich getrennte Familien aufgrund der Arbeitsplatzsituation) führen zu mehr Verkehr. Insbesondere auch das Güterverkehrsaufkommen wird künftig sehr deutlich zunehmen. Aus diesen teilweise gegenläufigen Tendenzen lässt sich kein allgemeiner Trend ableiten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein

„Laissez-faire“-Szenario im Leinebergland – also der Verzicht auf eigene Handlungen – nicht zu einer nennenswerten Veränderung der verkehrlichen Situation führen wird.

Evtl. könnten gesellschaftliche Trends zu Veränderungen führen, auch wenn keine umfassenden Handlungen in der Region Leinebergland vorgenommen werden. Die Klimawende wird zunehmend als Problem wahrgenommen, auch wenn hieraus bislang noch keine persönlichen Konsequenzen gezogen werden – nur ein kleiner Teil der Bevölkerung ist derzeit bereit, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern. Es sind jedoch Tendenzen erkennbar, die das Mobilitätsverhalten des einzelnen verändern könnten. So sind kurze Flugreisen über das Wochenende („zum Shoppen nach Mailand“, „Junggesellenabschied auf Mallorca“) nicht mehr mit einem positiven Image belegt, es entwickelt sich ein Trend zur „Flugscham“. In wieweit dies zu einer gesellschaftsweiten Verhaltensänderung führt, ist ungewiss. Der Trend könnte jedoch genutzt werden, um Mobilitätsalternativen voranzubringen und Gewohnheiten zu ändern.

5.2 Verkehrliche Entwicklungen

Die Verflechtungsprognose 2030¹⁰ geht davon aus, dass im Landkreis Hildesheim und auch im Landkreis Holzminden keine Zunahmen im Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten ist. Im Landkreis Hildesheim wird vielmehr eine leichte Abnahme in einer Größenordnung zwischen 0 und -10 % erwartet, im Landkreis Holzminden von -10 bis -20 %. Diese Veränderungen sind für den Zeitraum zwischen 2010 und 2030 prognostiziert, so dass mit Stand 2019 bereits ein nennenswerter Teil der Veränderungen stattgefunden haben dürfte.

Im Güterverkehr wird hingegen eine Zunahme in einer Größenordnung von 10 bis 20 % im Landkreis Hildesheim und von 0 bis 10 % im Landkreis Holzminden erwartet. Auch hier liegt der Prognosezeitraum zwischen 2010 und 2030.

Entsprechend ist in der Region Leinebergland insgesamt von einem gleichbleibendem, in der Tendenz leicht rückgängigen Trend im motorisierten Verkehr auszugehen – allerdings mit zunehmenden Lkw-Anteilen.

¹⁰ Verflechtungsprognose 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand 2014

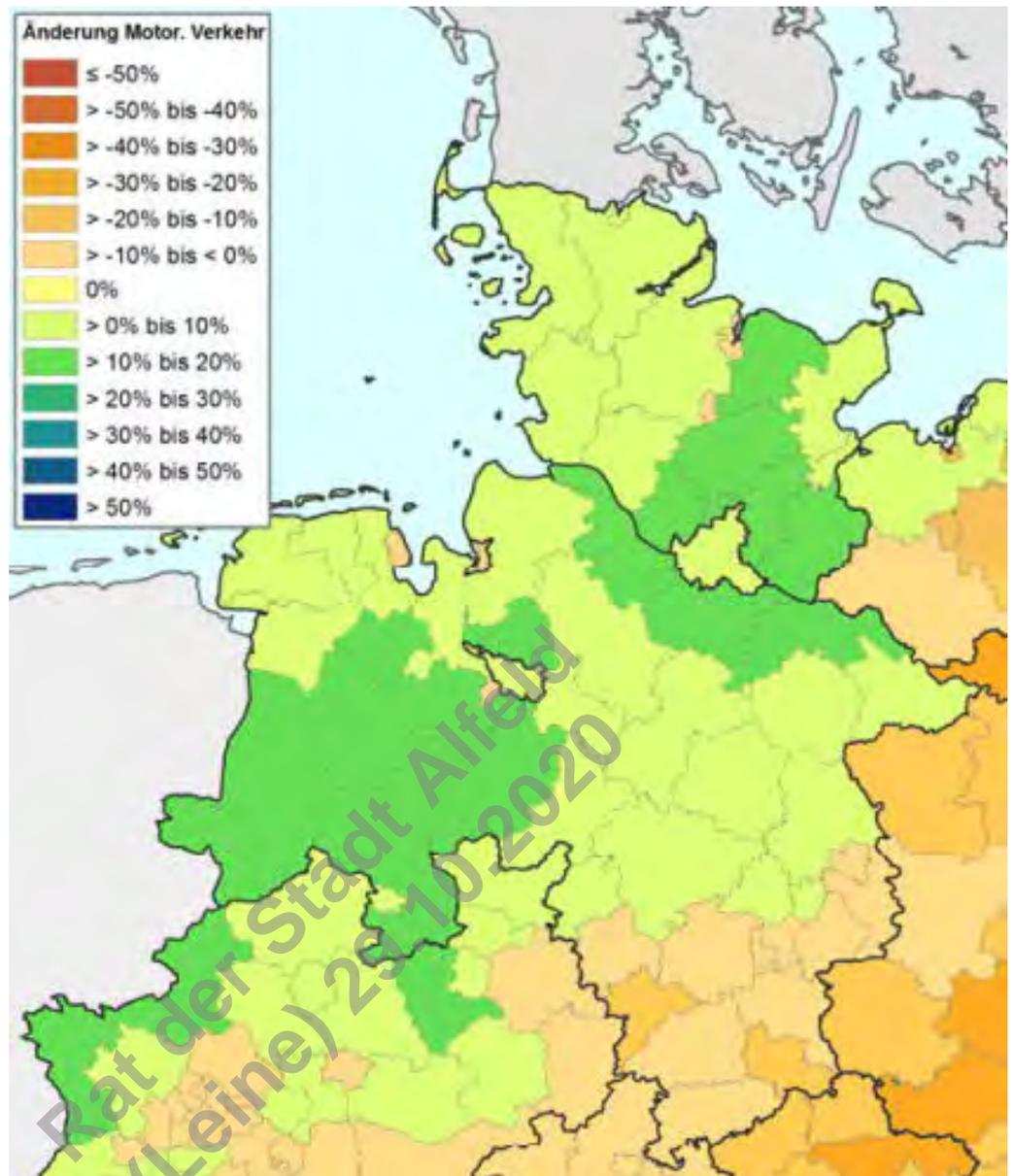


Abb. 35 Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2030 gegenüber 2010 im motorisierten Verkehr (Quelle: (Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030)

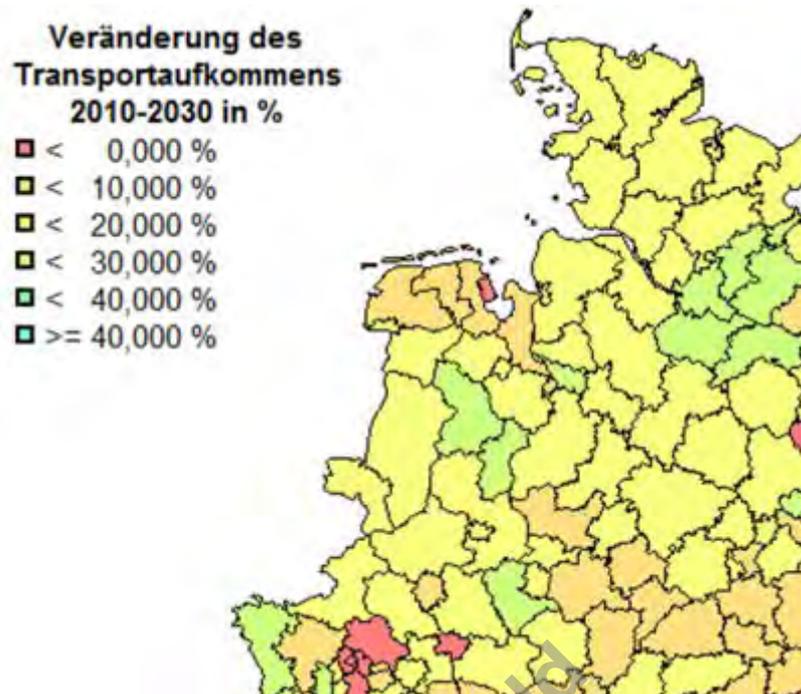


Abb. 36 Regionale Entwicklung der Transportaufkommensveränderung in % zwischen 2010 und 2030 (Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030)

5.3 Bevölkerungsentwicklung bis 2027

Mithilfe des Landesamtes für Statistik Niedersachsen¹¹ sind kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnungen möglich. Auf Basis der Einwohnerzahlen der Region Leinebergland bzw. ihren einzelnen Kommunen im Jahre 2017 und der bis dahin erfolgten Bevölkerungsentwicklung wurde die zu erwartende Bevölkerung für das Jahr 2027 berechnet. Insgesamt wird die Bevölkerung in der Region Leinebergland von 70.076 Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 2017 auf 67.196 Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 2027 zurückgehen. Dies macht eine Veränderung von -4 Prozent aus (vgl. Abb. 37).

Die Gemeinde Sibbesse wird mit etwa -9 Prozent voraussichtlich die größte Bevölkerungsabnahme erleiden. Die Gemeinde Lamspringe wird mit etwa -6 Prozent voraussichtlich den zweitgrößten Bevölkerungsrückgang erleiden, gefolgt von den Kommunen Delligsen und Elze mit einem Anteil von jeweils etwa -5 Prozent. Die Stadt Alfeld und die Samtgemeinde Leinebergland liegen im Durchschnitt von etwa -4 Prozent. Lediglich in der Stadt Elze wird von einer stabilen Bevölkerungszahl ausgegangen.

¹¹ Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 31.12.2017

	Einwohnerinnen und Einwohner 2027					Entwicklung 2017 auf 2027
	weiblich	%	männlich	%	Summe	
Alfeld	9.090	50%	9.058	50%	18.148	-4%
Delligsen	3.666	49%	3.764	51%	7.430	-5%
Elze	4.398	50%	4.458	50%	8.856	0%
Freden	2.173	49%	2.306	51%	4.479	-5%
Lamspringe	2.633	50%	2.685	50%	5.318	-6%
Sibbesse	2.629	49%	2.702	51%	5.331	-9%
SG Leinebergland	8.680	49%	8.954	51%	17.634	-4%
Summe	33.269	49%	33.927	51%	67.196	-4%

Berechnung mit Einwohnerzahlen vom 31.12.2017

Abb. 37 Bevölkerungsentwicklung der Region Leinebergland und ihrer Kommunen insgesamt

Bezogen auf die einzelnen Altersgruppen zeigen sich in allen Kommunen vergleichbare Bevölkerungsentwicklungstrends (vgl. Abb. 38). Die Anzahl der Personen in den Altersgruppen zwischen 15 und 65 Jahre (erwerbsfähige Personen) nimmt insgesamt ab – in der Altersgruppe 15 bis 25 Jahre sogar besonders stark. Die Ausnahme bildet die Altersgruppe 25 bis 45 Jahre (ebenfalls erwerbsfähige Personen). Hier ist bei fast allen Kommunen mit einer Zunahme zu rechnen, die maximal bei 10 Prozent liegt.

Auch in den Altersgruppen 0 bis 5 Jahre und 5 bis 15 Jahre ist in den meisten Kommunen mit einer Bevölkerungszunahme zu rechnen. Gleiches gilt für die Altersgruppe 65 Jahre und älter. Hier ist die Bevölkerungszunahme unter allen Altersgruppen am stärksten ausgeprägt und liegt bei bis zu 20 Prozent.

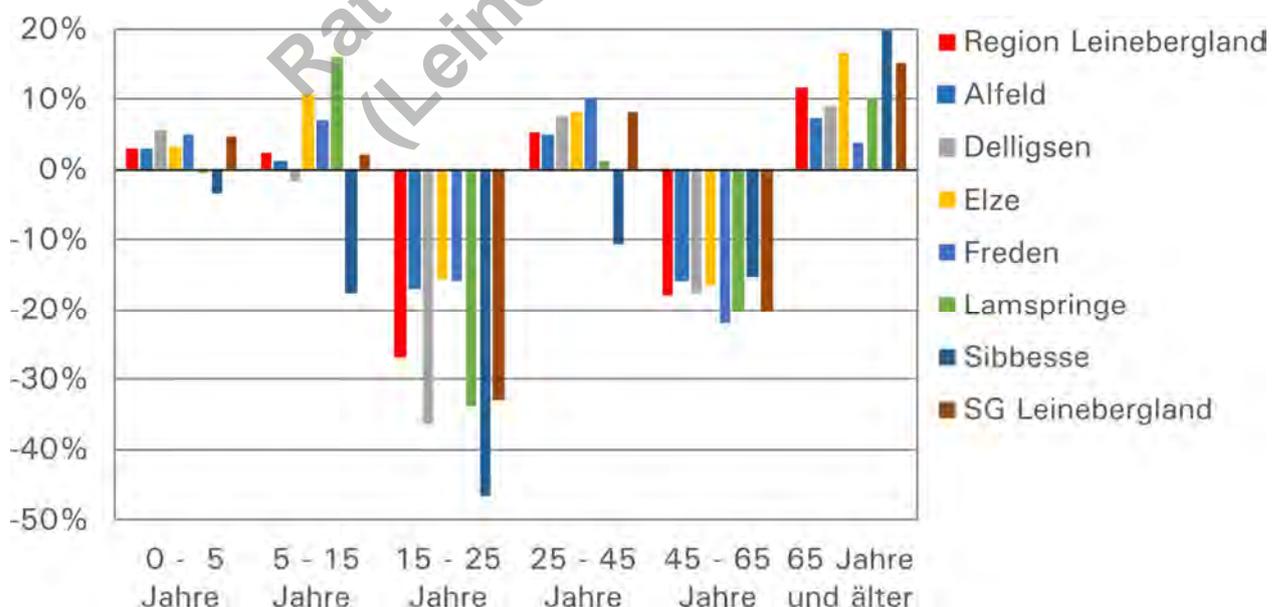


Abb. 38 Bevölkerungsentwicklung der Region Leinebergland und ihrer Kommunen 2017 auf 2027 bezogen auf Altersgruppen

6 Wie soll die Mobilität in der Region Leinebergland in Zukunft aussehen?

Die Region Leinebergland ist ländlich geprägt mit einem sehr hohen MIV-Anteil und geringen Anteilen im ÖPNV sowie im Rad- und Fußverkehr. Verkehrliche Verflechtungen bestehen vor allem mit Hildesheim und der Region Hannover. Die Bevölkerungszahlen werden leicht abnehmen. Hiervon sind vor allem die mittleren Altersgruppen betroffen. Zunahmen sind bei den Senioren zu erwarten, allerdings auch bei den Kindern unter 15 Jahren und den jungen Erwachsenen. Prognosen des Bundes gehen von einem leichten Rückgang des Verkehrs im Landkreis Hildesheim und den umliegenden Landkreisen aus – ausgenommen ist der Güterverkehr. Diese Randbedingungen und Voraussetzungen zeigen, dass nicht von einer dynamischen verkehrlichen Entwicklung auszugehen ist, sondern die heutige verkehrliche Basis weitgehend bestehen bleiben wird.

Für die Mobilitätsgestaltung lassen sich zwei Kernaufgaben ableiten: die Sicherstellung einer Basisversorgung der Bevölkerung und die Schaffung von Qualitäten für den Standortwettbewerb.

Basisversorgung

Ein nennenswerter Teil der Orte in der Region Leinebergland verfügt aufgrund der geringen Größe nicht oder nur sehr eingeschränkt über Versorgungsmöglichkeiten wie Supermärkte und Drogerien sowie über Bildungs- und medizinische Einrichtungen. Die Bevölkerung in diesen Orten ist entsprechend auf Mobilitätsangebote angewiesen, um die Orte mit den entsprechenden Angeboten zu erreichen. Die Abwanderung von Supermärkten, aber auch von Ärzten aus den Dörfern in die städtischen Bereiche hat die Situation in der Vergangenheit verschärft. Vor dem Hintergrund der abnehmenden Bevölkerungszahlen und der Tendenz nach weiterer Konzentration entsprechender Angebote ist nicht von einer Umkehr auszugehen, eher noch von einer weiteren Verschärfung. Ein Kernziel für die Gestaltung der Mobilitätsangebote muss daher eine Basisversorgung der Bevölkerung sein. Es muss sichergestellt werden, dass von allen Wohnstandorten aus Versorgungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen, medizinische Einrichtungen und Kultur- und Freizeitangebote erreicht werden können. Aufgrund der geringen Nachfrage und der großen räumlichen Ausdehnung sind dabei in der Regel keine hohen Angebotsqualitäten erreichbar. Die Zuverlässigkeit und die Nutzbarkeit für jeden, insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen steht im Vordergrund.

Standortwettbewerb

Einige Orte und insbesondere die Kleinstädte in der Region Leinebergland bieten eine attraktive Alternative zum Wohnen in den Großstädten Hildesheim und Hannover bzw. in deren Vororten. Vor allem für Familien, die in einem Haus mit Garten wohnen möchten, ihren beruflichen Schwerpunkt aber in den beiden Großstädten haben, sind diese Orte in der Region Leinebergland interessant. Sie bieten entsprechende Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitmöglichkeiten und ermöglichen das Pendeln in die beiden Großstädte. Sie stehen damit in direktem Wettbewerb mit den Vororten von

Hannover und Hildesheim und anderen umliegenden Kleinstädten. In diesem Wettbewerb sind auch attraktive Mobilitätsangebote von Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Hildesheim und Hannover. Ein zweites Kernziel ist daher die Erhaltung und der Ausbau der Angebotsqualitäten der Mobilitätsangebote in diesen Orten.

Im Kfz-Verkehr ist ein flächendeckendes und entlang der Leine Richtung Hildesheim und Hannover ein sehr gutes Netz vorhanden. Ein Bedarf an Angebotsverbesserungen im Straßennetz ist über die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Maßnahmen nicht zu sehen, allenfalls im Hinblick auf die Qualität der Oberflächen. Auch wenn der Kfz-Verkehr den Schwerpunkt der Mobilität in der Region Leinebergland bildet, kann er keine Basisversorgung entsprechend der oben beschriebenen Anforderungen bieten. Kindern und Jugendlichen steht er grundsätzlich nicht zur Verfügung und auch mobilitätseingeschränkte Personen und Personen ohne Führerschein können ihn nicht (allein) nutzen. Der Kfz-Verkehr verursacht in vielen Orten zudem Probleme. Der Ausstoß von klimaschädlichem CO₂, Feinstaub, Stickoxiden und weiteren Schadstoffen ist viel diskutiert und hat im Hinblick auf Feinstaub und Stickoxide besonders in den Großstädten eine hohe Bedeutung. Aber selbst, wenn eine schnelle Umstellung der Fahrzeugflotten von Verbrennungsmotoren auf andere, umweltfreundlichere Antriebe gelänge, bleiben die Lärmemissionen, die Zerschneidungswirkung und der Flächenbedarf, sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr. Die Lärmemissionen und die Zerschneidungswirkung sind vor allem in den Ortsdurchfahrten der höher belasteten Straßen spürbar. Der Flächenbedarf führt zu einer Straßenraumaufteilung zugunsten des Kfz-Verkehrs, was die nichtmotorisierten Verkehrsarten, die Querbarkeit und die Aufenthaltsqualität einschränkt.

Eine gerechtere, an den Nutzungsansprüchen aller Verkehrsarten ausgerichteten Straßenraumaufteilung und -gestaltung kann einen Teil der negativen Auswirkungen reduzieren. Wenn für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, werden diese Nutzungen gestärkt und der Kfz-Verkehr dominiert nicht mehr. Fahrbahnen können dann auch schmaler sein als heute, das Parken kann in anderen Bereichen realisiert werden. Oder es werden innovative Ansätze wie „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ verwendet, um zu einer gleichrangigen und städtebaulich ansprechenden Lösung zu kommen. Hierfür ist es notwendig, die Ansprüche und Anforderungen aller Verkehrsarten zu kennen und hieraus eine entsprechende Planungskultur zu entwickeln.

Im ÖPNV werden die beiden oben beschriebenen Kernaufgaben besonders deutlich. Insgesamt muss eine flächendeckende Bedienung sichergestellt werden, die auf die Orte mit den entsprechenden Angeboten wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Ärzten und Freizeiteinrichtungen ausgerichtet ist. Entlang der Leine und in den Kleinstädten bestehen weitere Angebote, die vergleichsweise attraktiv sind, insbesondere im Hinblick auf die Verbindungen nach Hildesheim und Hannover.

Klassische ÖPNV-Angebote erfordern es, Nutzerströme zeitlich und räumlich zu bündeln. Der Schienenverkehr liefert hierfür bereits heute gute Voraussetzungen. In der Fläche ist dies jedoch kaum mit hoher Qualität

umsetzbar. Die Entwicklung eines „Rückgrats“ aus klassischer Linienbedienung entlang stark nachgefragter Achsen in Verbindung mit innovativen, flexiblen Ansätzen für die Fläche kann eine Lösung bieten, sowohl eine Grundversorgung zu gewährleisten, als auch Qualitäten herauszuarbeiten. Ein Pilotprojekt für ein „Bus-on-demand“-System könnte zeigen, ob dieser Ansatz erfolgreich ist.

Aber nicht nur der ÖPNV muss auf die Anforderungen der Nutzer reagieren. Auch die Randbedingungen für einen erfolgreichen ÖPNV können angepasst werden. So kann eine Abstimmung der Anfangs- und Endzeiten bei Schulen, Freizeitangeboten und Arbeitszeiten helfen, die verkehrliche Nachfrage mit dem ÖPNV-Angebot abzustimmen.

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren besonders an Bedeutung gewonnen, insbesondere im städtischen Umfeld. Er ist besonders zur Flächenerschließung geeignet. Im ländlichen Raum könnte er weitere Potenziale ausschöpfen, da die Entfernungen innerorts meist gering sind. Auch zur Verbindung zwischen den Kommunen und als Zubringer zu Haltestellen und Bahnhöfen ist er grundsätzlich gut geeignet. In den letzten Jahren haben sich zudem Pedelecs etabliert, die die Reichweite im Radverkehr deutlich erhöhen können. Entfernungen auch über 10 km sind damit kein Problem mehr. Durch sie wird der Radverkehr auch in topografischem bewegtem Gelände wie in Teilen des Leineberglands konkurrenzfähig. Der Radverkehr bietet damit auch und besonders in der Region Leinebergland noch große Potenziale. Das Fahrradfahren bietet deutlich geringere Zugangshürden als der Kfz-Verkehr. Kinder und Jugendliche können ihn nutzen und auch ältere Personen, die nicht mehr Auto fahren können oder es sich nicht mehr zutrauen, können häufig noch Fahrrad fahren. Fahrrad-Verleihsysteme können Personen, die mit dem ÖPNV in die Region Leinebergland kommen, eine Fahrradmobilität ohne eigenes Fahrrad bieten. Mobilitätsstationen helfen bei der Verknüpfung des Fahrrads als idealem Verkehrsmittel zur kleinräumigen Flächenerschließung mit dem ÖPNV und SPNV als Verkehrsmittel für weitere Entfernungen. Damit ist der Radverkehr ein wesentlicher Baustein zur Sicherstellung einer verkehrlichen Basisversorgung.

Es ist hierfür jedoch ein deutlicher Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. Im Vordergrund steht dabei außerorts die Schaffung entsprechender Verbindungen zwischen den Orten auf straßenbegleitenden oder separat geführten Radwegen. Innerorts steht die Schaffung einer geeigneten Radverkehrsführung und die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen im Vordergrund.

Der Fußverkehr ist die am häufigsten übersehene und vernachlässigte Verkehrsart – obwohl sie meistens den zweitgrößten Anteil am Modal Split hat – so auch in der Region Leinebergland. Das Zu-Fuß-Gehen hat die geringsten Zugangshürden und den geringsten Flächenbedarf. Gerade in kleinen Kommunen sind die Entfernungen innerorts so gering, dass praktisch alle Wege zu Fuß zurückgelegt werden können. Der Fußverkehr ist jedoch auch stark abhängig von entsprechenden Zielen. Sind Versorgungseinrichtungen, Schulen, medizinische und kulturelle Angebote nicht (mehr) im Ort vorhanden, so stößt er an entsprechende Grenzen. Temporäre Angebote wie der

hinaus abdecken. Der ÖPNV ist ideal zur Verbindung von Ortsteilen und Orten sowie als Zubringer in die Großstädte und zum Fernverkehr. Er ist stark bei der Erschließung intensiv nachgefragter Achsen, zeigt aber Defizite bei der Flächenerschließung. In der Kombination des Radverkehrs und des ÖPNVs können beide Systeme ihre Stärken ergänzen. Mobilitätsstationen, die auch andere Mobilitätsalternativen einbeziehen, sind hierzu ideal.

Gewohnheiten durchbrechen

Damit sich ein umweltfreundlicheres Verkehrsmittelwahlverhalten einstellt ist neben dem Vorsehen einer gut funktionierenden Infrastruktur und entsprechender Mobilitätsalternativen das Durchbrechen von Gewohnheiten notwendig. Wer das Auto vor der Tür stehen hat und es täglich nutzt, beschäftigt sich nicht mit den Alternativen. Wer das Fahrrad im Keller oder im Schuppen stehen hat, aber das Auto direkt vor der Tür, nutzt das Auto auch für kurze Wege. Wer sich nie mit dem ÖPNV beschäftigt hat, wird auch trotz guter ÖPNV-Angebote nicht auf das Auto verzichten.

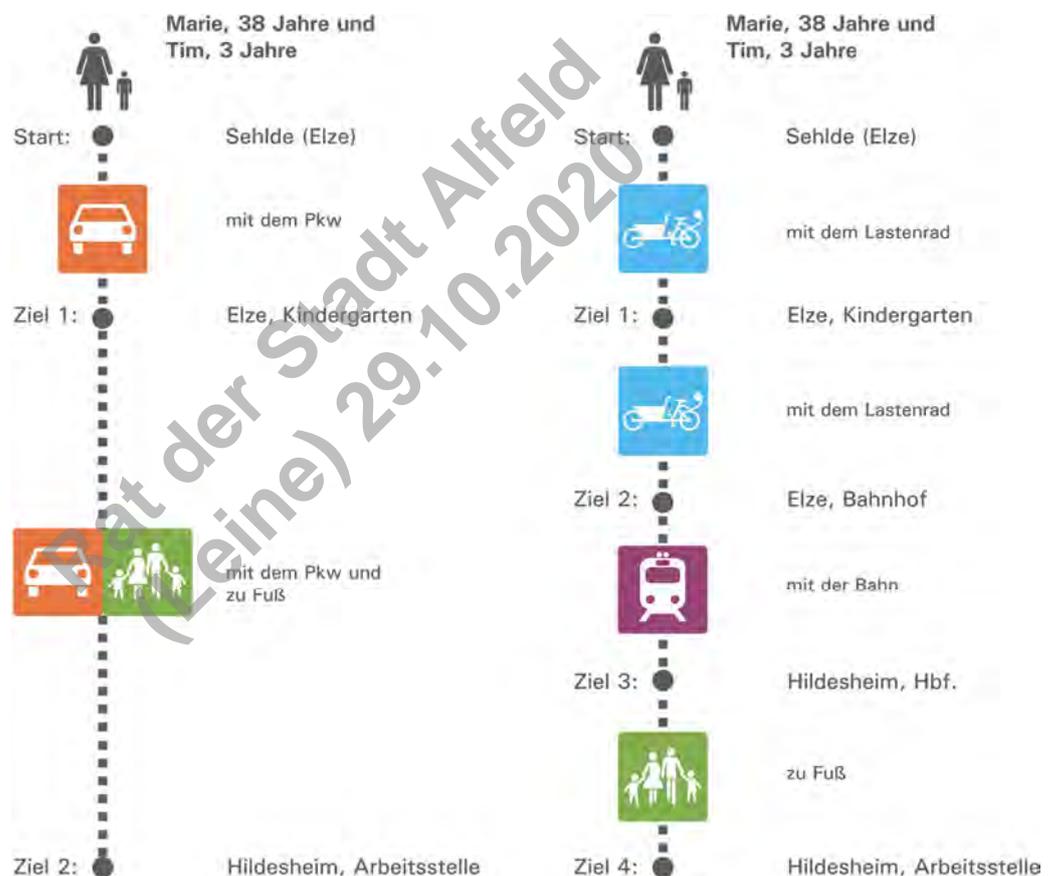


Abb. 40 Klassische Verkehrsmittelwahl (links) und Beispiel einer alternativen, intermodalen Verkehrsmittelwahl (rechts)

Daher ist es von besonderer Bedeutung, vorhandene oder neue Mobilitätsalternativen bekannt zu machen und die Menschen zu bewegen, sich damit zu beschäftigen. Aktionen wie der „autofreie Sonntag“, „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“ können dabei helfen. Auch (kurzzeitige) finanzielle Anreize können unterstützen, wie der kostenlose Lastenradverleih für einen oder wenige Tage, ein kostenloser ÖPNV für einen Tag (z.B. einen

Adventssamstag) oder eine kostenlose ÖPNV-Dauerkarte für einen Monat für Neubürgerinnen und Neubürger. Beim Um- und Neubau von Gebäuden sollte nicht (nur) der Pkw mitgedacht werden (Garagen, Carports), sondern vor allem (auch) das Fahrrad. Eine überdachte, abschließbare und nahe der Haustür gelegene Abstellmöglichkeit für Fahrräder sollte zum Standard werden und kann dabei helfen, Antrittswiderstände zur Nutzung des Fahrrads zu vermeiden.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

7 Radverkehr

7.1 Bestandsanalyse

Im Folgenden wird der Bestand im Radverkehrsnetz in der Region Leinebergland beschrieben. Als erstes wird das in der Region Leinebergland vorhandene Radwegenetz thematisiert. Danach wird das straßenbegleitende Wegeangebot für den Radverkehr aufgenommen (benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen) und die vorliegenden Arten der Radverkehrsanlagen vorgestellt. Wo welche Radverkehrsanlagen vorliegen, ist in den Bestandskarten im Anhang 1 dargestellt. In diesem Zusammenhang wird die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen thematisiert. Das vorhandene Angebot an den B+R-Anlagen und weiteren Radabstellanlagen im öffentlichen Raum wird aufgezeigt und deren Auslastungen grob bewertet. Darüber hinaus wird herausgearbeitet, wo im Bereich Radverkehr noch Handlungsbedarf besteht.

7.1.1 Vorhandenes Radwegenetz

Für den Bereich der Region Leinebergland existiert eine Radwanderkarte¹², in der Radwanderrouten wie z.B. der Leine-Heide-Radweg aufgezeigt werden. Es handelt sich um beschilderte sowie unbeschilderte Routen, die häufig abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Neben den touristischen Routen sind Hinweise zur Beschaffenheit der Route (z.B. Qualität der Oberfläche, straßenbegleitender Radweg), zu Ausflugszielen (z.B. Touristeninfo, Fahrradreparatur, Gaststätte, Aussichtspunkte etc.) sowie topografische Hinweise (Höhenmeter) zu finden.

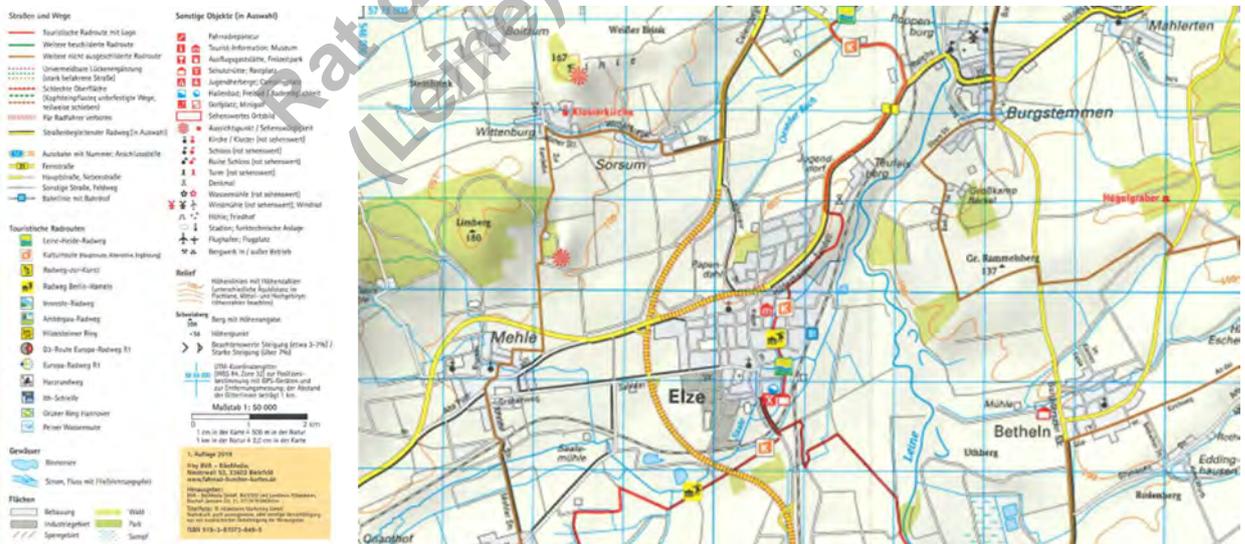


Abb. 41 Ausschnitt Radwandern in der Region Leinebergland

¹² Radwanderkarte in der Region Hildesheim, Landkreis Hildesheim, 2018

Das vorhandene Radwegenetz ist auf den Freizeitverkehr ausgelegt und weist für den Alltagsverkehr Lücken auf. Die Region Leinebergland bzw. die einzelnen Kommunen verfügen über kein ausgewiesenes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr.

Derzeit wird vom Landkreis Hildesheim ein Radverkehrskonzept¹³ für den gesamten Landkreis Hildesheim erarbeitet. Dafür wurde zunächst ein Prüfnetz definiert, das nun hinsichtlich der Routeneignung weiter untersucht wird. Das Prüfnetz wurde mit Hilfe der RIN¹⁴ entwickelt. Mit den dargestellten Routen sollen wichtige zentrale Orte, weiterführende Schulen, große Arbeitgeber und Bahnhöfe angebunden werden. Ziel ist es, direkte Wegeverbindungen zu schaffen. Für den Bereich der Region Leinebergland sind einige Alltagsrouten vorgesehen (vgl. Abb. 42). Die Routen verbinden Zentrale Orte (Mittelzentrum Alfeld und Grundzentren), Bahnhöfe sowie weitere Ziele miteinander.

Auf der kommunalen Ebene ist das dargestellte Routennetz ein guter erster Schritt zur besseren Anbindung im Radverkehr, da es schon einige wichtige Quell- und Zielbereiche abdeckt bzw. die Routen so gelegt sind, dass viele Ortsteile erschlossen werden. Es ist aber noch nicht ausreichend.

Für die einzelnen Ortsteile der Kommunen in der Region Leinebergland muss die Anbindung an ihre zugehörige Gemeinde bzw. Stadt und die dort zur Verfügung stehende Infrastruktur (Einkaufen, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.) gegeben sein. So sollten z.B. auch Einwohnerinnen und Einwohner aus Deilmissen an Eime oder Gronau angebunden sein. Den Ergebnissen der Verkehrsbefragung (vgl. Kapitel 4.4) kann entnommen werden zwischen welchen Orten bzw. Ortsteilen besonders wichtige Verkehrsbeziehungen bestehen. Im Idealfall sind aber alle Orte mit einer Radverkehrsanlage verbunden.

Im Radverkehrskonzept des Landkreises Hildesheim wird die Anbindung von Delligsen nicht betrachtet. Delligsen gehört zwar nicht zum Landkreis Hildesheim, aber zur Region Leinebergland und sollte deshalb eine Berücksichtigung finden. Zudem geht aus der Verkehrsbefragung hervor, dass eine besonders starke Beziehung zwischen Delligsen und Alfeld besteht. Ein kommunales Radverkehrskonzept widmet sich darüber hinaus auch der innerörtlichen Radverkehrsführung.

Aus diesem Grund sollten kommunale Radverkehrsnetze entwickelt werden, die das landkreisweite Radverkehrsnetz ergänzen (vg. Abb. 43). Die Radverkehrsnetze sind in ein Nahmobilitätskonzept zu integrieren. Maßnahmen hierzu werden in Kapitel 7.2 erläutert. Neben der Erschließung des Regionsgebietes im Radverkehr, ist auch eine Anbindung nach außen in die benachbarten Kommunen wichtig.

¹³ Radverkehrskonzept Landkreis Hildesheim, SHP Ingenieure, Entwurf 2019

¹⁴ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008

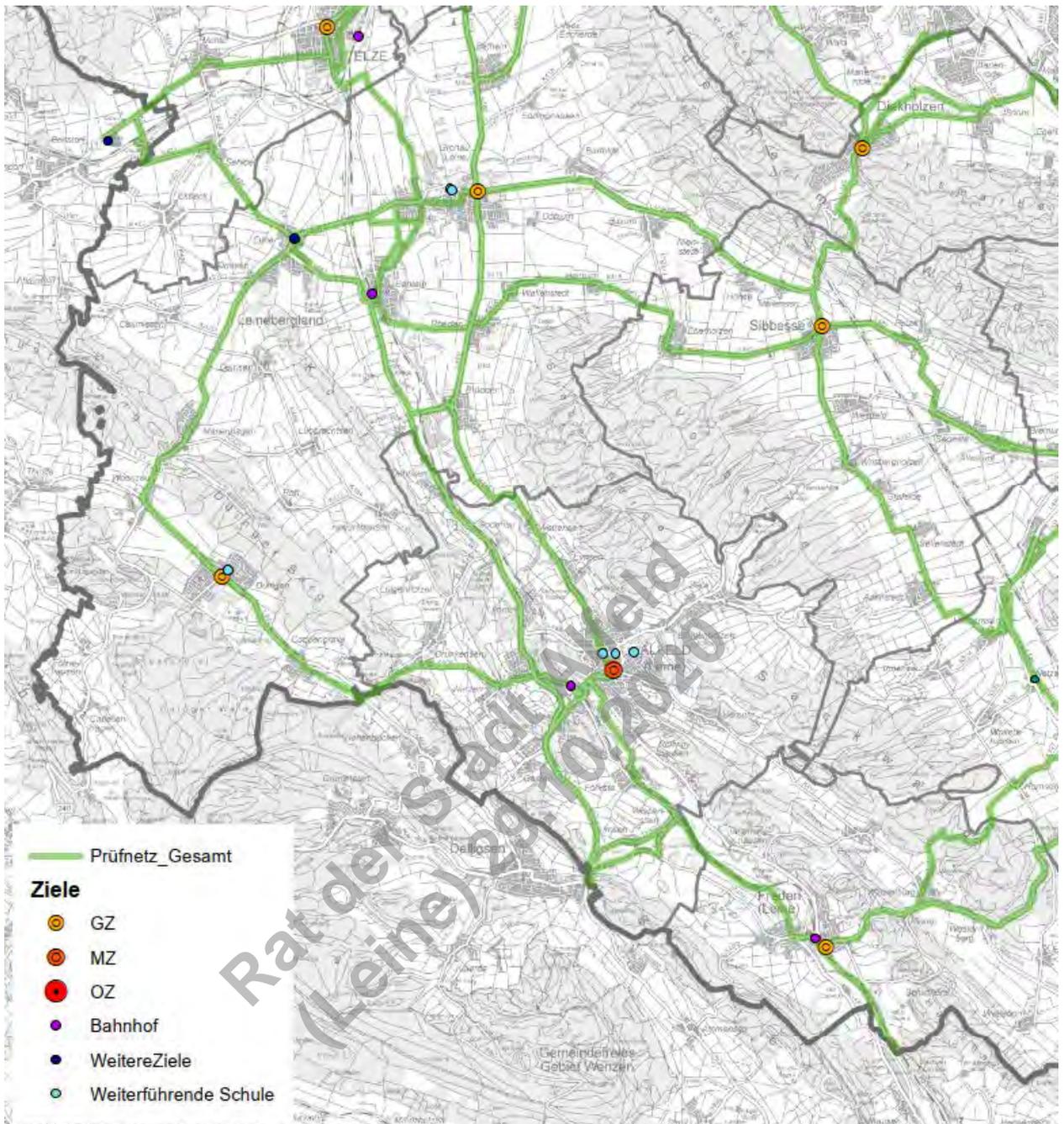


Abb. 42 Radverkehrsnetz Landkreis Hildesheim – Ausschnitt Prüfnetz im Bereich der Region Leinebergland (Entwurfstand 2019)

Ein Radverkehrsnetz stellt die Summe aller Straßen und Wege dar, die vom Radverkehr bei Fahrten, die über das eigene Wohnquartier hinausgehen, vorzugsweise genutzt werden können. Für die das Netz bildenden Routen ergibt sich in der Regel eine Gliederung in Haupt- und Alternativrouten:

- Hauptrouten orientieren sich am Hauptverkehrsstraßennetz, bieten somit Verbindungen auf direktem Wege und sind ständig nutzbar.
- Alternativrouten sind häufig besser zu befahren, aber zumeist mit Umwegen verbunden und zeitweise (nachts, Schlechtwetter) nicht uneingeschränkt nutzbar.

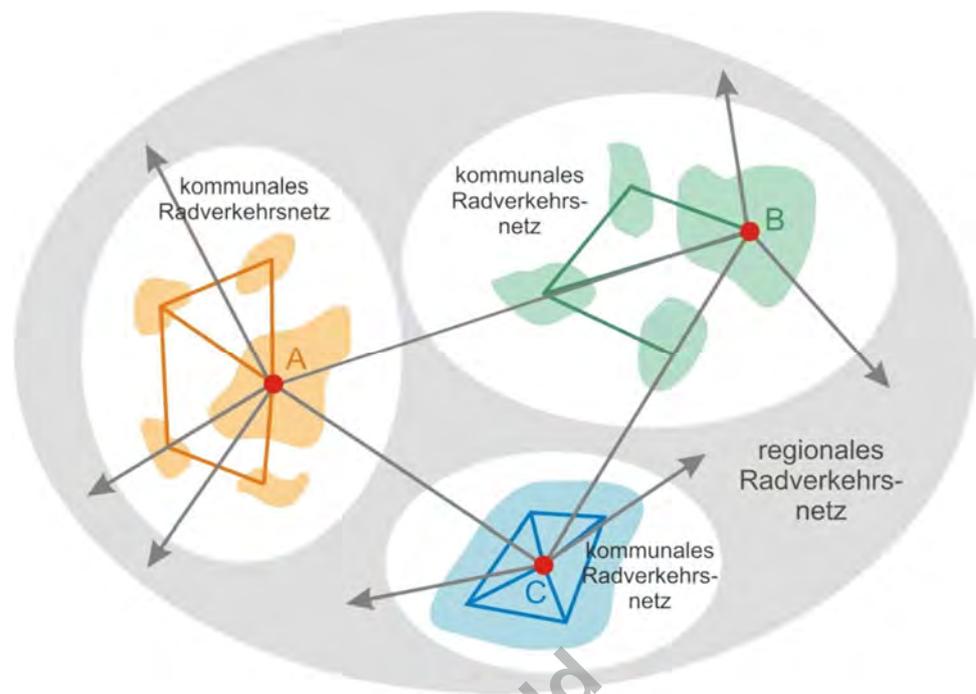


Abb. 43 Prinzip eines stufenweise aufgebauten Radverkehrsnetzes Prinzip

Das Haupttroutennetz orientiert sich in der Regel am Hauptverkehrsstraßennetz, da diese Strecken oft die kürzeste Verbindung darstellen und im Hinblick auf die soziale Sicherheit am günstigsten empfunden werden. Die Alternativrouten ergeben sich hauptsächlich aus der Führung des Radverkehrs abseits der starken Verkehrsströme im Kraftfahrzeugverkehr. Diese werden verkehrlich als angenehmer und konfliktfreier empfunden.

Grundsätzlich sollte für den Alltagsradverkehr eine direkte Führung angestrebt werden, da Alltagsradverkehrsnutzer umweegeempfindlich sind. Häufig handelt es sich dabei um das klassifizierte Straßennetz. Auf den Teilstücken zwischen den einzelnen Ortschaften haben die Kommunen der Region Leinebergland in der Regel keine Planungshoheit, diese liegt dann beim Landkreis bzw. der Landesbehörde. Die Region Leinebergland sollte aber die Erforderlichkeit von Radverkehrsanlagen dem Landkreis bzw. der Landesbehörde gegenüber betonen. Ein Radverkehrskonzept kann dabei helfen, die geforderten Maßnahmen zu begründen, insbesondere wenn sich hieraus nachvollziehbare Rangfolgen und damit Dringlichkeiten ergeben.

7.1.2 Vorhandene Radverkehrsanlagen

Im Rahmen der Zustandsanalyse für die Kommunen der Region Leinebergland und Ihrer Ortsteile wurde das straßenbegleitende Wegeangebot entlang der verkehrswichtigen Straßen für den Radverkehr aufgenommen. Unterschieden wird das Wegeangebot grundsätzlich nach den folgenden Kategorien:

- Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

- Radweg (Zeichen 237 StVO),
- getrennter Geh- und Radweg (Zeichen 241 StVO),
- gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO),
- Gehweg mit Freigabe für Radfahrer (Zeichen 239 StVO),
- Schutzstreifen (Zeichen 340 StVO),
- baulich angelegte Radwege ohne Beschilderung (anderer Radweg) und
- Fahrradstraße.

Eine Zusammenstellung des diesen Kriterien entsprechenden Wegeangebotes in der Region Leinebergland zeigen Bestandskarten zu den einzelnen Kommunen und ihren Ortsteilen in Anhang 1. Darüber hinaus sind dort die in den einzelnen Ortsteilen vorkommenden Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie wichtige Quell- und Zielbereiche dargestellt.

Radverkehrsführung innerorts

Fast alle der oben genannten Führungsformen kommen in der Region Leinebergland zum Einsatz. In der Regel wird der Radverkehr, vor allem in den kleineren Ortsteilen, auf der Fahrbahn geführt. Zum Teil sind gleichzeitig auch die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Die Führungsform gemeinsamer Geh- und Radweg kommt innerorts selten vor.



EL: Mehle – Alfelder Straße
gemeinsamer Geh-/Radweg



EL: Elze – Schmiedetorstraße
Radschutzstreifen



DE: Delligsen – Dr.-Jasper-Straße
Gehweg, Radfahrer frei



AL: Alfeld – Walter-Gropius-Ring
getrennter Geh-/Radweg

Abb. 44 Beispiele innerörtlicher Radverkehrsanlagen in der Region Leinebergland

Radverkehrsführung außerorts

Außerorts kommt ausschließlich die Führungsform „gemeinsamer Geh- und Radweg“ vor. Wenn eine Radverkehrsanlage vorhanden ist, dann liegt diese einseitig von wichtigen Hauptverkehrsstraßen als Zweirichtungsradweg vor. Sonst wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform hat sich nicht als unsicher herausgestellt, wenn entsprechende Einsatzgrenzen eingehalten sind. Sie wird aber im Hinblick auf die großen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr als gefährlich und unkomfortabel angesehen. In der Region Leinebergland fehlen Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts sowohl an einigen Hauptverkehrsstraßen zwischen den einzelnen Kommunen der Region Leinebergland als auch entlang der Verbindungsstraßen in Nachbarkommunen.

Neben der Schaffung weiterer straßenbegleitender Zweirichtungsradwege außerorts besteht in der Region Leinebergland dringender Handlungsbedarf bei den vorhandenen Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Oberflächenqualität bzw. der Nutzbarkeit der Anlagen. Zahlreiche vorhandene Radverkehrsanlagen weisen Schäden auf und sind mit der Beschilderung „Geh- und Radwegschäden, Benutzung auf eigene Gefahr“ gekennzeichnet, zum Teil sogar gesperrt (vgl. Abb. 45). Auch Breiten der Anlagen sind teilweise nicht ausreichend.

Insgesamt hat die Analyse des heutigen Zustandes im Radverkehrsnetz der Region Leinebergland Mängel im baulichen Zustand, in den Breiten von Radverkehrsanlagen und im Netzzusammenhang ergeben. Als wichtigste Maßnahme ist daher ein Aus- und teilweise Neubau der Radverkehrsanlagen vorrangig an den Haupttrouten des Radverkehrsnetzes erforderlich:

- Prüfung und Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen
- Abbau von Barrieren und Netzlücken und
- Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen unter Ausschöpfung der Spielräume der Entwurfsvorschriften.

Für alle entstehenden Radverkehrsanlagen ist ein hoher Fahrkomfort durch hohe Belagsqualität, radfahrerfreundliche Bordsteinabsenkungen und eine auch an höhere Geschwindigkeiten angepasste Linienführung vorzusehen. Die zunehmende Verbreitung von sogenannten Pedelecs/E-Bikes ist dabei zu berücksichtigen. Für die Oberflächengestaltung neuer Radwege ist Asphalt als das den höchsten Komfort bietendes Material vorrangig einzusetzen.

Die Analyse zeigt, dass die Region Leinebergland im Radverkehr hinsichtlich der Freizeitnutzung ganz gut aufgestellt ist. Ein Ziel muss aber vor allem die Förderung des Alltagsradverkehrs sein. Hier ist die Verbesserung der Infrastruktur sicher die Grundlage, die aber durch erweiterte Regelungen und eine Imagekampagne zu Gunsten der Alltagsnutzung des Fahrrades unterstützt werden muss (vgl. Kapitel 0).



LA: Lamspringe – Fredener Straße
Radverkehr auf der Fahrbahn



AL: Föhrste – Hann. Südbahn
gemeinsamer Geh-/Radweg



AL: Dehnsen – An der Bundesstr.
gemeinsamer Geh-/Radweg



SI: Segeste – Bahnhofstraße
Geh-/Radweg mit Schäden



AL: Alfeld – Ziegelmarsch
nicht nutzbarer Geh-/Radweg



SI: Sibbesse – Hauptstraße
nicht nutzbarer Geh-/Radweg

Abb. 45 Außerörtliche Radverkehrsanlagen in der Region Leinebergland und Hinweise auf Schäden

7.1.3 Radwegebenutzungspflicht

Grundlagen

Die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweg sowie auf einem separaten Radweg ist benutzungspflichtig, wenn die Radverkehrsanlage mit StVO-Verkehrszeichen als benutzungspflichtig ausgewiesen wird. Im Straßenbild ist dies an den blauen

Verkehrszeichen mit weißem Symbol auf blauem Grund (vgl. Abb. 46) zu erkennen. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind sowohl innerorts als auch außerorts vorzufinden.



Zeichen 237



Zeichen 240



Zeichen 241

Abb. 46 StVO-Zeichen für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Neue Regelwerke (insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 der FGSV¹⁵) bewerten die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Rahmen der Einsatzgrenzen als geeignete Führungsform (vgl. Abb. 47). Das Fahren auf der Fahrbahn im Blickfeld der Kraftfahrzeuge wird in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit als sichere und geeignete Führungsform angesehen.

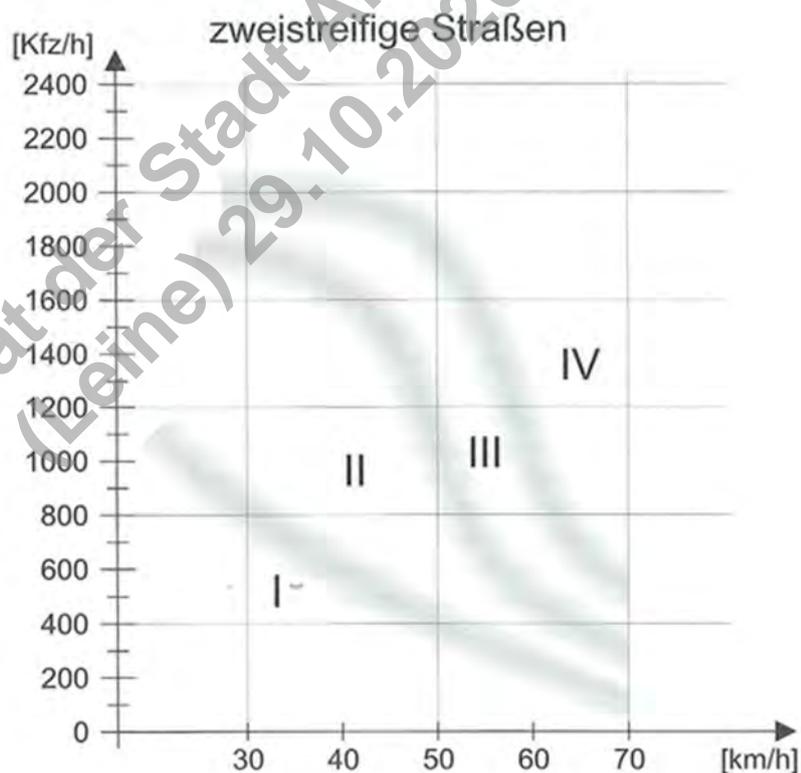


Abb. 47 Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen in Abhängigkeit von Verkehrsstärke [Kfz/h] und Geschwindigkeit [km/h] auf zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010)

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Köln, 2010

Innerorts ist im Belastungsbereich I eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in der Regel problemlos möglich. Im Belastungsbereich II kann ein zusätzliches Angebot – zum Beispiel in Form von Schutzstreifen oder einer ergänzenden Freigabe des Seitenraumes – erforderlich werden. Im Belastungsbereich III ist die Erforderlichkeit einer separaten Radverkehrsführung zu prüfen, während in Belastungsbereich IV eine Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr geboten ist. Zu beachten ist die Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: wird die Geschwindigkeit beispielsweise auf 30 km/h beschränkt, sind größere Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr möglich, weil eine bessere Verträglichkeit hergestellt werden kann.

Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden entweder nicht beschildert (sog. „anderer Radweg“) oder durch das Zeichen 239 in Verbindung mit 1022-10 (Gehweg – Radverkehr frei) ausgeschildert (vgl. Abb. 48). Zudem sind Schutzstreifen – im Gegensatz zu Radfahrstreifen (Zeichen 237) – nicht benutzungspflichtig. Radfahrer dürfen damit den Schutzstreifen auch verlassen. Die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ist laut StVO in Tempo 30-Zonen unzulässig.



Zeichen 239

Abb. 48 StVO-Zeichen für nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Für die Anlage von Radverkehrsanlagen außerorts bezieht sich die ERA (S. 66) auf die RAL und die Entwurfsklassen an Landstraßen. Daraus abgeleitet, ohne die vorherige Bestimmung der Netzkategorien, werden folgende Einschätzungen der Radverkehrsführungsform und der damit verbundenen Benutzungspflicht bei

- ≥ 2.500 Kfz/24h und einer Geschwindigkeit von 100 km/h
- ≥ 4.000 Kfz/24h und einer Geschwindigkeit von 70 km/h

empfohlen. Bei Aufhebung der Benutzungspflicht ist dafür Sorge zu tragen, dass Radfahrende weiterhin die nicht benutzungspflichtigen Flächen zum Radfahren benutzen können. Deshalb müssen bei Markierung von Furten auch die nichtbenutzungspflichtigen Wege berücksichtigt werden.

Die Benutzungspflicht von vorhandenen Radverkehrsanlagen innerorts und außerorts sollte in der Region Leinebergland systematisch geprüft werden. Es ist jedoch auf eine gewissen Netzkontinuität zu achten. Das heißt ein

ständiger Wechsel zwischen Benutzungspflicht und Nicht-Benutzungspflicht auf einem zusammenhängenden Abschnitt sollte vermieden werden.

Exkurs zur Radwegebenutzungspflicht:

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im November 2010 entschieden, dass eine Radwegebenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO).

Der Kläger beanstandete, dass die Stadt Regensburg für einen straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweg durch Aufstellen entsprechender Verkehrszeichen eine Benutzungspflicht für Radfahrer angeordnet hatte. Aus seiner Sicht bestünde für Radfahrer keine (besondere) Gefährdung, wenn sie die Fahrbahn benutzten. Das Gericht war ebenfalls der Auffassung, dass die angeordnete Radwegebenutzungspflicht rechtswidrig sei, da die örtlichen Verhältnisse keinen Hinweis auf eine potenzielle Gefährdung von Radfahrern bei der Benutzung der Fahrbahn gäben. Die Sichtverhältnisse seien auch nachts überdurchschnittlich gut. Zudem stünden die Verkehrsstärke (weit unter 3.000 Kfz/Tag), die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Fahrbahnbreite einer Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer nicht entgegen. Somit bestätigte das Gericht, dass Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren dürfen und dass es Städten und Gemeinden nur im Ausnahmefall gestattet ist, Radwege als benutzungspflichtig zu kennzeichnen.

Auch in Hinsicht auf die Förderfähigkeit ist durch das Grundsatzurteil keine Änderung zu erwarten, da insbesondere im Außerortsbereich gemäß Entflechtungsgesetz (EntflechtG als Nachfolgeregelung der GVFG-Förderung) für Gehwege mit dem Zusatz "Radverkehr frei" weiterhin Finanzhilfen geleistet werden können.

7.2 Strategien und Maßnahmen

7.2.1 Zukunftsfähige Radinfrastruktur

Das Mobilitätskonzept Region Leinebergland stellt die Verkehrsplanung auf einer eher abstrakten Ebene dar und kann daher weder in der Analyse noch in der Festlegung der geeigneten Maßnahmen die Maßstabsebene einer einzelnen Straße oder eines Knotenpunktes darstellen. Die Aufgabe in dieser Planungsebene ist die Definition und Formulierung von Standards für die zukünftige Gestaltung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen bei Um- oder Neubau sowie die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes.

Qualitätsstandards für den Entwurf, den Ausbau und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen sowie die empfohlene Führungsform des Radverkehrs sind in den Entwurfsregelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010¹⁶) und den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06¹⁷) der FGSV sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Als allgemeine Grundsätze gelten:

- Radverkehr ist Fahrverkehr. Die Mischung mit dem Fußverkehr ist deshalb nur im Ausnahmefall möglich.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel. In Tempo 30-Zonen dürfen keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen eingerichtet werden
- Es ist besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage einzurichten.
- Mindestmaße dürfen nicht kombiniert werden, damit ausreichend breite Radverkehrsanlagen inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume entstehen.

Im Folgenden werden verschiedene Maßnahmen für den Radverkehr aufgezeigt, die zur Verbesserung beitragen sollen.

Eine weitere wichtige Zielgröße ist die Verringerung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insbesondere sollten trotz steigenden Radverkehrsanteilen rückläufige Unfallzahlen erzielt werden. Dies setzt erhebliche Anstrengungen in der Verbesserung der Radverkehrsanlagen und der Verträglichkeit der unterschiedlichen Verkehrsarten voraus.

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006

Es sollte darüber hinaus eine kontinuierliche und konstruktive Zusammenarbeit mit allen Baulastträgern und Beteiligten vor Ort angestrebt werden, z.B. im Rahmen einer Arbeitsgruppe zum Rad- und Fußverkehr.

7.2.2 Aufbau eines Radwegenetzes

Die Analyse des heutigen Zustandes im Radverkehr in der Region Leinebergland zeigt neben dem Fehlen eines Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr Mängel im baulichen Zustand, in den Abmessungen und im Netzzusammenhang. Als wichtigste Maßnahme im Radverkehr wird daher die systematische Entwicklung eines Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr empfohlen. Die in Kapitel 7.1.1 bereits erwähnten Freizeitradrouten sind in das Radwegenetz zu integrieren. Das Alltagsradwegenetz sollte im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten für die einzelnen Kommunen der Region Leinebergland, besser für die gesamte Region gemeinsam, entwickelt werden. Ein Nahmobilitätskonzept berücksichtigt die Belange des Fußverkehrs als auch des Radverkehrs gleichermaßen. Es hat zudem den Vorteil, dass eine feine Abstimmung der Planungen für beide Verkehrsarten nebeneinander möglich ist und beide Verkehrsarten nicht in Konkurrenz geraten (z.B. durch Verbreiterung eines Radwegs zu Lasten des Gehwegs). In der Region Leinebergland bedeutet dies konkret einen Aus- und teilweise Neubau der Radverkehrsanlagen vorrangig im Zuge des noch zu erstellenden Radverkehrsnetzes:

- Prüfung und ggf. Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen,
- Abbau von Barrieren und Netzlücken und
- Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen unter Ausschöpfung der Spielräume der Entwurfsvorschriften.

Für alle entstehenden Radverkehrsanlagen ist ein hoher Fahrkomfort durch hohe Belagsqualität, radfahrerfreundliche Bordsteinabsenkungen und eine auch an höhere Geschwindigkeiten angepasste Linienführung vorzusehen. Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs ist dabei zu berücksichtigen. Wo es das städtebauliche Umfeld zulässt ist für die Oberflächengestaltung neuer oder zu sanierender Radwege Asphalt als das den höchsten Komfort bietendes Material vorrangig einzusetzen. In angebauten Straßenräumen sollte eine hochwertige Pflasterung mit z.B. rötlichem Betonstein erfolgen. Eine einheitliche, rötliche Gestaltung der Radwege trägt zur Erkennbarkeit und Orientierung im Straßenraum bei.

7.2.3 Führung des Radverkehrs im Straßenraum

Allgemein

Die Formulierung von Standards zum Entwurf von Radverkehrsanlagen auf der Strecke beschränkt sich auf die Führung des Radverkehrs im Straßenraum, das heißt in Konkurrenz um Flächen und Bedeutung mit anderen Nutzern, zumeist Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr. Hier sind die Auswahl und die

Bemessung der geeigneten Führungsform und der entsprechenden Radverkehrsanlage die wesentlichen Aufgaben.

In den ERA 2010 werden in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr drei Grundtypen der Führungsformen des Radverkehrs hinsichtlich der Zuordnung zum Kraftfahrzeugverkehr unterschieden und ihnen folgende Führungsformen zugewiesen:

- Mischen: Radverkehr auf der Fahrbahn
- Teilseparation: Schutzstreifen und/oder Gehweg – Radfahrer frei, Radweg ohne Benutzungspflicht (in der Regel Altanlagen)
- Trennen: gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfahrstreifen oder Radweg (alle Anlagen mit Benutzungspflicht)

Die geeignete Anlage wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächen im Seitenraum und auf der Fahrbahn, des Schwerverkehrsanteils und weiterer, anlagenspezifischer Randbedingungen bestimmt. In Abb. 49 sind die häufigsten innerörtlichen Radverkehrsführungen und ihre Einsatzgrenzen tabellarisch zusammengefasst. Sie können bei Neu-, Aus und Umbau von innerörtlichen Radverkehrsanlagen als Richtschnur verwendet werden.

Führung im Seitenraum	Verkehrszeichen (StVO)	Regelbreite	Breite Sicherheitstrennstreifen		
			Längsparkstände	Schräg-/ Senkrecht-parkstände	zur Fahrbahn
Radweg (mit/ohne Benutzungspflicht)	Z 237 oder Z 241 	2,00 (1,60*) m	0,25 - 0,50 m	0,75 m	0,50 m - 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)
Gem. Geh- u. Radweg	Z 240 	2,50 - > 4,00 m**	0,75 m	1,10 m	bzw. hoher Verkehrsstärke
Gehweg Radfahrer frei	Z 239 / Z 1022-10 	2,50 - > 4,00 m**	0,75 m	1,10 m	
Zweirichtungsradweg	Z 237, 240, 241 mit 1000-31 	2,50 (2,00*) m	0,75 m	1,10 m	
Radfahrstreifen	Z 237 	1,85 (1,60*) m (inkl. Breitstrich)	0,50 - 0,75 m	0,75 m	-
Schutzstreifen	-	1,50 m (1,25***) m (inkl. Markierung)	0,25 - 0,50 m	0,75 m	-

* bei geringer Radverkehrsbelastung
 ** in Abhängigkeit von der Gesamtbelastung Fußgänger und Radfahrer/Stunde
 *** Mindestmaß

Abb. 49 Regelbreiten für Radverkehrsanlagen nach RAS 06 bzw. ERA 2010

In der VwV-StVO wird dazu in Abänderung der bisherigen Auffassung darauf hingewiesen, dass straßenbegleitende Radwege und Radfahrstreifen bei der vom Kraftfahrzeugverkehr getrennten Führung des Radverkehrs als prinzipiell gleichwertig anzusehen sind.

Führung an Haltestellen

Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum in Haltestellenbereichen ist aus Platzgründen oft problematisch. Wenn der Radweg nicht hinter den Fahrgastunterstand und den Wartebereich verlegt werden kann, ist eine Fahrbahnführung des Radverkehrs unsicheren Seitenraumlösungen vorzuziehen.



Abb. 50 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Haltestellenbereich (Beispiel aus Osnabrück)

7.2.4 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Furten

An Kreuzungen oder Überquerungen einer Hauptverkehrsstraße für Fußgänger und Radfahrer im Zuge einmündender Straßen sollten Furten für beide Fahrtrichtungen angeboten werden. Eine Zusammenfassung der Überquerungsstelle auf einer Seite ist für die Nutzer nachteilig, weniger sicher und bringt in der Regel keine Vorteile für den Hauptstrom des Kraftfahrzeugverkehrs.

Signalisierung

Bei der Führung an Knotenpunkten steht die Berücksichtigung des Radverkehrs an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Vordergrund. Dabei sind folgende Hinweise zur optimierten und radfahrerfreundlichen Gestaltung der Knotenpunkte zu beachten:

Der Radverkehr ist getrennt zu signalisieren. Eine gemeinsame Signalisierung mit Fußgängern ist nachteilig, vor allem bei breiten Furten, da dann die ungleich längeren Räumzeiten der Fußgänger zu unnötigen Verkürzungen der Freigabezeiten für Radfahrer führen.

Die Anforderung durch Drucktaster ist für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv und deshalb auf wenige Ausnahmen zu beschränken, die keine andere Lösung zulassen. Dies ist auch an Anlagen mit verkehrabhängiger Steuerung oder Anforderung durch den ÖPNV problemlos möglich. Eine Ausnahme können diagonale Führungen der Radfahrer als Linksabbieger vom Fahrbahnrand aus darstellen. Die Freigabezeit für den Radverkehr ist am Kraftfahrzeugverkehr zu orientieren, da dies zu Minimierung der Wartezeiten für den Radverkehr führt.



Abb. 51 Getrennte Signalisierung des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs (Beispiel aus Hannover)

Linksabbiegen

Linksabbiegenden Radfahrern soll regelmäßig sowohl das direkte Abbiegen wie auch das indirekte Abbiegen über zwei Furten angeboten werden (vgl. Abb. 52). Dort, wo der Radverkehr aus der Nebenrichtung auf den signalisierten Knotenpunkt trifft, ist der aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) die geeignete Führung des Radverkehrs. Im Zuge der Nebenrichtung sind längere Rotzeiten vorhanden, sodass Radfahrer Zeit haben, am wartenden Kraftfahrzeug vorbeizuziehen und sich auf dem ARAS aufzustellen. Insbesondere abbiegende Radfahrer sind damit im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs und können vor diesem abfließen. Die Sicherheit für Radfahrer wird damit deutlich erhöht.

Der ARAS ist mit allen Führungsformen des Radverkehrs einschließlich des Mischverkehrs kombinierbar. Ein typischer Anwendungsfall ist die Führung des Radverkehrs im Zuge von Radverkehrsrouten auf Straßen mit geringerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr. Der Standardanwendungsfall sind Knotenpunktzufahrten mit einem Fahrstreifen je Richtung. An Zufahrten mit zwei Richtungsfahrstreifen können ARAS auch eingesetzt werden. Derzeit kommen ARAS in der Region Leinebergland noch nicht zum Einsatz. Es wird

empfohlen, die Knotenpunkte in den zentralen Stadtteilen von Alfeld und Elze hierzu systematisch zu überprüfen.



Abb. 52 Beispiel für direktes Linksabbiegen (links) und einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (rechts – Burgdorf, Region Hannover)

Die Aufstellflächen müssen durch geeignete Fahrbahnmarkierungen „erreichbar“ sein; auf die Markierung verschiedener Fahrtrichtungen für die Kraftfahrzeuge ist zu verzichten, wenn im Fahrbahnbereich keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen. Die markierten Flächen sowie deren Zufahrten sollen in der Regel durch entsprechende rote Markierung besonders hervorgehoben werden, um den Kfz-Verkehr deutlich auf den Vorrang des Radfahrers auf diesen Flächen hinzuweisen.

Fußrasten und Ampelgriffe

Um den Komfort beim Radfahren zu steigern, können an Knotenpunkten von stark frequentierten Fahrradrouten sogenannte Fußrasten oder Ampelgriffe vorgesehen werden, wodurch ihnen das Absteigen vom Fahrrad erspart bleibt.



Abb. 53 Fußraste an Knotenpunkten in Kopenhagen (links, Quelle: Stefan M. Rasmussen, Kopenhagen) und Ampelgriff in Arnsberg (rechts)

7.2.5 Radverkehrsanlagen am Übergang zwischen innerorts und außerorts

Als bewährtes geschwindigkeitsdämpfendes Mittel an Ortseinfahrten eignen sich besonders Mittelinseln mit einseitigem oder aber auch beidseitigem Versatz. Durch die bauliche Verschwenkung müssen die Kfz-Fahrer ihre Geschwindigkeiten anpassen. Bei einem einseitigen Versatz sollte die Anordnung so gewählt werden, dass der Versatz in Richtung Ortseingang erfolgt. So kann in Gegenrichtung, wenn die erlaubte Geschwindigkeit außerorts erhöht wird, ohne Einschränkung beschleunigt werden. Zu berücksichtigen sind bei der Gestaltung die Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs im Hinblick auf die Fahrzeugdimensionen.

Die Mittelinsel stellt dann den Übergang zwischen dem außerorts in der Regel verwendeten Zweirichtungs-Geh-/Radweg und der innerorts in der Regel verwendeten getrennten Führung des Radverkehrs jeweils in Fahrtrichtung (z.B. Führung auf der Fahrbahn oder auf Einrichtungs-Radwegen im Seitenraum) dar.

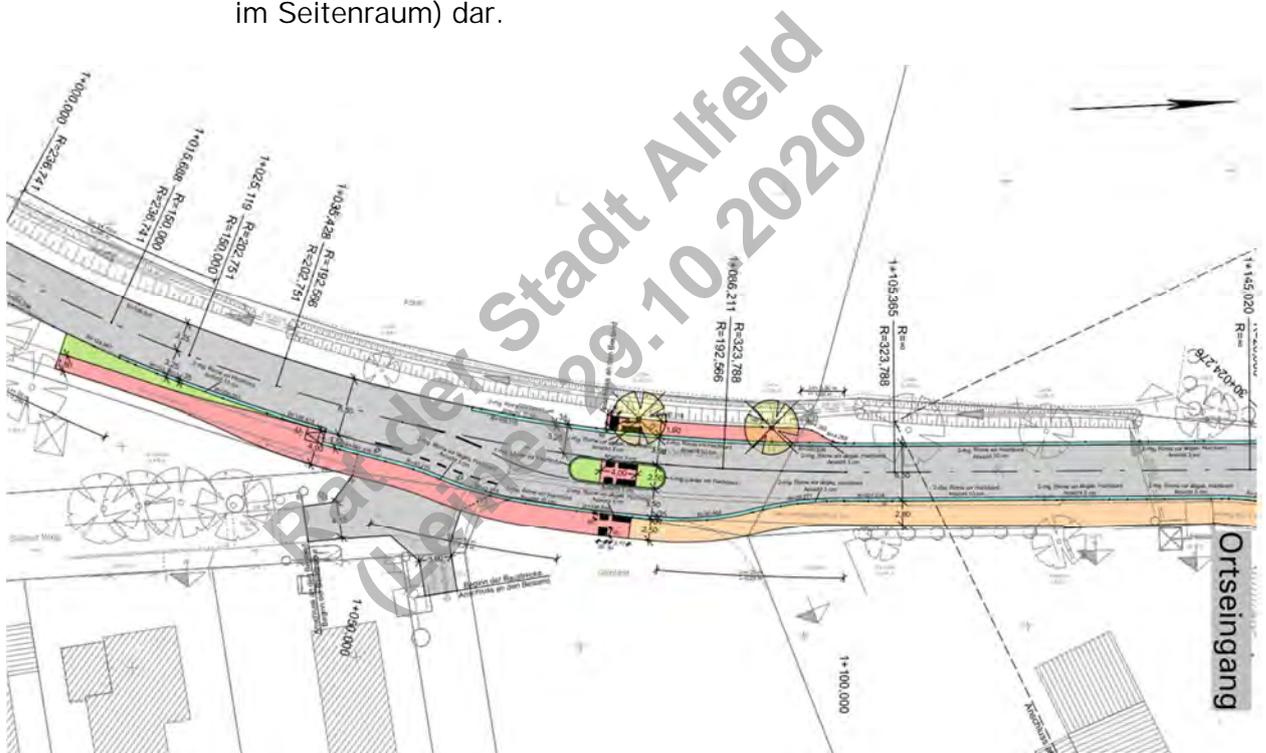


Abb. 54 Entwurfsbeispiel für eine Mittelinsel am Ortseingang¹⁸

7.2.6 Dauerhafte Weiterentwicklung des Radwegenetzes

Die mittel- bis langfristige Entwicklung eines durchgängigen, regelkonformen, sicheren und komfortablen Radwegenetzes kann am besten im Rahmen eines Nahmobilitätskonzepts, Radverkehrskonzepts oder zumindest Radwegekonzepts gelingen. Vorlaufend zu einem entsprechenden Konzept

¹⁸ SHP Ingenieure, Entwurfsplanung in Diepenau, 2019

kann und sollte das Radwegenetz jedoch im Sinne einer Daueraufgabe überprüft und entwickelt werden. Dabei stehen kurzfristige Maßnahmen im Vordergrund, um die durchgängige Nutzbarkeit herzustellen und regelkonforme Lösungen für den Radverkehr zu erreichen. Die folgenden Hinweise können als „Leitfaden“ gesehen werden, um auch ohne den bzw. vor dem Einstieg in die Entwicklung eines o.g. Konzepts zu Maßnahmen zu kommen.

Schritt 1: Prüfung auf Nutzbarkeit und Durchgängigkeit

Vorhandene Radverkehrsanlagen sollten auf Nutzbarkeit und Durchgängigkeit geprüft werden. Vorrangig sollten die Radverkehrsanlagen betrachtet werden, die am stärksten genutzt werden, also in der Regel im Zuge von Ortsdurchfahrten und entlang von Hauptverkehrsstraßen. In weiteren Schritten sollten dann alle weiteren Radverkehrsanlagen einbezogen werden.

Bei der Nutzbarkeit steht im Fokus, ob eine Radverkehrsanlage baulich unterbrochen ist (z.B. durch ÖPNV-Wartehäuschen, Einbauten, starke Wurzelaufrühe von Bäumen, nicht abgesenkte Borde an Einmündungen, Umlaufsperrern, Poller mit geringer Durchfahrtsbreite) und ein Radfahrer die Radverkehrsanlage verlassen muss oder sogar absteigen muss. Bei der Durchgängigkeit ist zu prüfen, ob Radverkehrsanlagen aneinander anknüpfen (z.B. an Kreuzungen und Einmündungen) und ob erkennbar ist, wie der Radfahrer weiterfahren soll. Dabei ist es nicht notwendig, dass es sich um gleichartige Radverkehrsanlagen handelt, ein Wechsel ist nicht schädlich und teilweise auch sinnvoll. Der Radfahrer muss jedoch auf allen Fahrbeziehungen (auch beim Abbiegen an den Knotenpunkten) erkennen können, wie es weitergeht. Entsprechende Defizite bei Nutzbarkeit und Durchgängigkeit sollten möglichst umgehend beseitigt werden.

Schritt 2: Prüfung der Eignung der Radverkehrsanlage und der Benutzungspflicht

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zeigen auf, welche Radverkehrsführungen bei welcher Kfz-Verkehrsstärke und welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit geeignet sind (vgl. Abb. 47). Die Überprüfung, ob die vorhandenen Führungsformen geeignet sind, kann mit vergleichsweise geringem Aufwand durchgeführt werden. Häufig liegen keine Kfz-Verkehrsstärken vor. Behelfsweise kann in den Spitzenzeiten morgens und/oder nachmittags (z.B. 8 Uhr und 16 Uhr) eine Querschnittszählung über 15 Minuten durchgeführt und das Ergebnis mit 4 multipliziert werden. Die ERA-Abbildung stellt die Übergänge zwischen den einzelnen Belastungsbereichen bewusst nicht als klare Grenze dar, so dass ein ungefährender Wert bereits ausreichend ist. Parallel sollte die Breite der Radverkehrsanlage und die Benutzungspflicht (blaues Schild) ermittelt werden. Bei Defiziten kann folgendermaßen kurzfristig gehandelt werden:

- Die Mindestbreite ist unterschritten: Aufheben der Benutzungspflicht, Fahrbahnführung vorsehen, Gehweg ggf. mit Zusatzschild „Radverkehr frei“; diese Lösung ist nach ERA bei Tempo 50 bei bis zu 1.200 Kfz/h (über 12.000 Kfz/d) und damit (abgesehen von Abschnitten der Bundesstraßen und ggf. einiger Landesstraßen) fast immer möglich

- Die Führungsform entspricht nicht den ERA und weicht nach oben ab (z.B. vorhandener Radweg im Seitenraum bei Belastungsklassen I oder II), Mindestbreiten sind eingehalten: kein Handlungsbedarf
- Die Führungsform entspricht nicht den ERA und weicht nach unten ab (z.B. Fahrbahnführung mit Schutzstreifen bei Belastungsklasse III), Mindestbreiten sind eingehalten: es besteht Handlungsbedarf zur Schaffung einer regelkonformen Lösung. Diese sollte im Zusammenhang mit dem übrigen Netz betrachtet werden. Ggf. lässt sich Tempo 30 anordnen, so dass eine andere Belastungsklasse erreicht wird, bis eine entsprechend regelkonforme Radverkehrsanlage geschaffen wird.

Schritt 3: Qualität und ganzjährige Nutzbarkeit

Eine vorhandene Radverkehrsanlage sollte eine entsprechende Qualität (insbesondere Oberflächenqualität und Ebenheit) und eine ganzjährige Nutzbarkeit (insbesondere Beleuchtung und Winterdienst) bieten. Die Oberflächenqualität sollte regelmäßig (z.B. alle zwei Jahre) geprüft werden. Dabei sollte auch darauf geachtet werden, ob sich der Querschnitt durch das Hereinwachsen des Grünstreifens oder von angrenzenden Sträuchern o.ä. verringert hat. Auch eine Beleuchtung sollte sichergestellt werden, da nicht nur im Winter, sondern auch im Frühling und Herbst am frühen Morgen eine Beleuchtung benötigt wird, um die Radverkehrsanlage für den Alltagsverkehr nutzbar zu machen.

Die Empfehlungen in diesen Kapiteln basieren auf den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010. Zurzeit ist die nächste Ausgabe der ERA in der Entwicklung. Es ist davon auszugehen, dass diese Ausgabe nicht vor 2022 veröffentlicht wird. Belastbare Aussagen zu künftigen Änderungen gibt es bislang nicht. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Radverkehrsführung außerorts nicht und die innerorts nicht wesentlich ändern wird. In der Tendenz wird vermutlich die subjektive Sicherheit stärker einbezogen werden, d.h. die von einigen Nutzergruppen bevorzugte Führung im Seitenraum könnte an Bedeutung gewinnen. Eine wesentliche Veränderung der vorhandenen Führungsformen, der Wegfall vorhandener Führungsformen oder die Einführung völlig neuer Führungsformen ist jedoch nicht zu erwarten. Entsprechend sollten Maßnahmen und Konzepte nicht in der Erwartung einer neuen Fassung der ERA zurückgestellt werden.

7.2.7 Weitere bauliche und betriebliche Maßnahmen

Im Folgenden werden weitere bauliche und betriebliche Maßnahmen beschrieben, die zur Schließung von Netzlücken im Radverkehr beitragen sollen.

Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

In Einbahnstraßen innerhalb von Tempo 30-Zonen sollte eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung immer geprüft werden, da sich auf diese Weise oft kürzere Wege für den Radverkehr ergeben, die eine Nutzung des Fahrrades gegenüber dem Pkw attraktiveren. Gemäß den ERA 2010 ist bereits ab einer Fahrbahnbreite von 3,00 m (bei Linienbusverkehr 3,50 m) eine

Freigabe möglich, wenn ausreichende Ausweichmöglichkeiten – zum Beispiel Lücken in Parkstreifen oder Grundstückszufahrten – vorhanden sind¹⁹. Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr von mehr als 30 km/h ist die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung nur durch abgetrennte Sonderwege zulässig.

Im Untersuchungsgebiet der Region Leinebergland sind in der Stadt Alfeld bereits heute zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Wo die vorhandene Fahrbahnbreite die o.g. Maße unterschreitet, sollte geprüft werden, ob eine Freigabe durch die Einrichtung von Ausweichstellen ermöglicht werden kann.

Insbesondere im Zuge von Wohnbauentwicklungen sollten intelligente Erschließungssysteme entwickelt werden, die durch Einbahnstraßen und Sackgassen Durchgangsverkehr im Kraftfahrzeugverkehr vermeiden und gleichzeitig durch direkte Fuß- und Radwegeverbindungen die Attraktivität des Radfahrens sowie des zu Fuß Gehens gegenüber der Nutzung des Pkws steigern.

Sackgassen

Bieten Sackgassen – ob im Rahmen eines Neubauvorhabens oder im Bestand – eine Durchbindung für den Rad- und Fußverkehr, sollte durch eine entsprechende Beschilderung als „Durchlässige Sackgasse“ im Einfahrtbereich der Straße darauf hingewiesen werden.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind dem Radverkehr gewidmete Erschließungsstraßen, die für andere Nutzer wie den Kraftfahrzeugverkehr prinzipiell gesperrt sind. Oft wird der Kraftfahrzeugverkehr aber durch Ausnahmebeschilderung zugelassen. Der Radverkehr muss – zumindest perspektivisch – die vorherrschende Verkehrsart sein. Fahrradstraßen eignen sich deshalb vorwiegend zur Bündelung des Radverkehrs, beispielsweise in Tempo 30-Zonen. Fahrradstraßen kommen im Zuge von Haupttrouten des Radverkehrs zum Einsatz, um die Bedeutung des Radverkehrs für diese Streckenabschnitte besonders herauszustellen. Eine auffällige einheitliche Markierung mit blauen Fahrradsymbolen macht neben der Beschilderung auf die Fahrradstraße aufmerksam.

Bei starker Nutzung durch den Radverkehr kommt auch die Regelung zum Tragen, dass Radfahrer in Fahrradstraßen nebeneinander fahren dürfen und dem Kraftfahrzeugverkehr nicht zum Überholen Platz machen müssen. Fahrradstraßen sind üblicherweise Teil einer Tempo 30-Zone. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt dann auch für Radfahrer.

Fahrradstraßen werden von den Nutzern zudem oft als sehr komfortabel wahrgenommen, da weniger Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr auftreten und die zur Verfügung stehende Fläche breiter ist als bei Radfahrstreifen oder Radwegen.

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), S. 62 f.



Abb. 55 Beispiele Beschilderung und Fahrbahnmarkierung in einer Fahrradstraße (Hannover)

In der Region Leinbergland gibt es derzeit keine Fahrradstraßen. Sie können eine gute Alternative zur Radverkehrsführung im Zuge der Ortsdurchfahrt sein, wenn die Ortsdurchfahrt keine oder nur eingeschränkte Möglichkeiten für eine regelkonforme Radverkehrsführung bietet. Selbst wenn im Zuge der Ortsdurchfahrt regelkonforme Radverkehrsanlagen vorhanden sind, kann eine parallele Fahrradstraße ein zusätzliches, komfortables Angebot darstellen. Es sollte daher in der Region Leinebergland flächendeckend der Einsatz von Fahrradstraßen geprüft werden, insbesondere parallel zu den Ortsdurchfahrten bzw. Hauptverkehrsstraßen.

Premiumradrouten/Velorouten

Radschnellwege sind ein neues Element für attraktive Radverkehrsnetze. Sie dienen vorrangig dem Alltagsradverkehr und bündeln die Radverkehrsströme auf attraktiven Routen. Die Radschnellwege bieten dem Radfahrer einen sehr hohen Komfort (z.B. großzügige Breiten, Asphalt als Belag, Bevorrechtigung an Knotenpunkten) und ermöglichen damit eine gleichbleibend hohe Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf. Ein zügiges Vorankommen ist damit möglich.

Für die Einrichtung eines klassischen Radschnellweges gibt es hohe Anforderungen wie z.B. mindestens 2.000 Nutzer/Tag und große Breiten der Radverkehrsanlagen. Im Zusammenhang mit der Diskussion um einen Radschnellweg von Hannover über Laatzen und Sarstedt nach Hildesheim sowie im Rahmen der Erarbeitung des kreisweiten Radverkehrskonzepts²⁰ hat sich gezeigt, dass sich die Anforderungen voraussichtlich auf keiner Relation erfüllen lassen. Daher sind keine Radschnellwege im klassischen Sinne im gesamten Landkreis Hildesheim und somit auch nicht in der Region Leinebergland geplant.

Allerdings sollte für die Region Leinebergland geprüft werden, auf welchen Relationen (z.B. alte Bahntrasse zwischen Elze und Gronau) ein über den normalen Radwegestandard hinausgehender Standard geschaffen werden

²⁰ Radverkehrskonzept Landkreis Hildesheim, SHP Ingenieure, Entwurf 2019

kann, um den Radverkehr noch stärker zu fördern. Für solche Radwege gibt es bislang keinen feststehenden Begriff, sie werden beispielsweise als Radpremiumrouten oder Velorouten bezeichnet. Einen festgelegten Standard gibt es ebenfalls nicht. Mögliche zusätzliche Aspekte können eine größere Breite der Radverkehrsanlage, eine Beleuchtung oder ein intensiver Winterdienst sein.

Wegweisung

Die allgemeine Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr ist für den Radverkehr nur bedingt geeignet: sie nimmt auf die speziellen Belange des Fahrradverkehrs keine Rücksicht, da die ausgeschilderten Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr oft unattraktiv sind. Daher ist zur Nutzung des Radverkehrsnetzes eine spezielle Radverkehrswegweisung erforderlich. Obwohl viele Radfahrer nach eigener Einschätzung innerorts keine Wegweisung benötigen, hat sie sich doch seit vielen Jahren als sinnvoll erwiesen. Im Freizeitradverkehr wird das bekannte Wohnumfeld oft verlassen, aber auch im Alltagsradverkehr ist das Aufsuchen unbekannter Gebiete durchaus üblich, z.B. im Geschäftsverkehr oder bei selten besuchten Zielen.



Abb. 56 Radverkehrswegweisung an einem Kreuzungspunkt mehrerer Radrouten (links, Elze) und Zwischenwegweiser (rechts, Elze)

Die Region Leinebergland verfügt bereits über ein Wegweisungssystem für den Radverkehr, das sich allerdings hauptsächlich auf die touristischen Routen bezieht. Wird ein Radwegenetz für den Alltagsradverkehr entwickelt, so muss das vorhandene Wegweisungssystem angepasst bzw. ausgeweitet werden.

Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes

Für die möglichst uneingeschränkte Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes sind folgende Aspekte von Bedeutung:

- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit sollten zumindest alle Hauptrouten im Radverkehrsnetz beleuchtet sein; dies gilt insbesondere für Unterführungen, Rampen und ähnlich schlecht einsehbare Bereiche.

- Eine grundlegende Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zur Radnutzung ist nur mit einem generellen Umstieg möglichst vieler Verkehrsteilnehmer auf das Fahrrad zu erreichen. Dies muss durch eine möglichst ganzjährige Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen unterstützt werden. Dazu sind eine ausreichende Unterhaltung, regelmäßige Reinigung von Laub, Scherben usw. und vor allem ein funktionierender Winterdienst erforderlich. Der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen sollte für die durchführenden Betriebe dieselbe Bedeutung haben wie auf den Fahrbahnen des Kraftfahrzeugverkehrs.

Entwicklung eines Bike-Sharing-Systems

Ein Bike-Sharing-System besteht in der Region Leinebergland derzeit nicht. Vor dem Hintergrund der Radverkehrsförderung im ländlichen Raum sollte ein Bike-Sharing-System aufgebaut werden (vgl. Kapitel 12.2). Die Möglichkeit ein Fahrrad leihen zu können, ist sowohl für Pendler, Touristen als auch Gelegenheitsradfahrer interessant.

Angeboten werden sollten vor allem Pedelecs/E-Bikes und Lastenfahrräder mit elektrischem Antrieb. Dies gilt besonders für die Gebiete mit größeren Höhenunterschieden und zu überbrückbaren Distanzen.

Fahrradservice

Elektromobilität nimmt einen immer höheren Stellenwert im Alltag ein. Zunehmend steigen Pendler vom Auto aufs Pedelec/E-Bike um, da es so möglich wird, längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen. Vor dem Hintergrund der Radverkehrsförderung in der Region Leinebergland ist es sinnvoll, Pedelec-/E-Bike-Fahren eine gute Infrastruktur an Ladestationen anzubieten (vgl. Kapitel 13.4). Vor allem für die Pedelec-/E-Bike-Fahrer spielt zudem Diebstahlsicherheit eine sehr wichtige Rolle, weshalb die Integration von Ladestationen in Radstationen ein hochwertiger Service im Radverkehr ist.

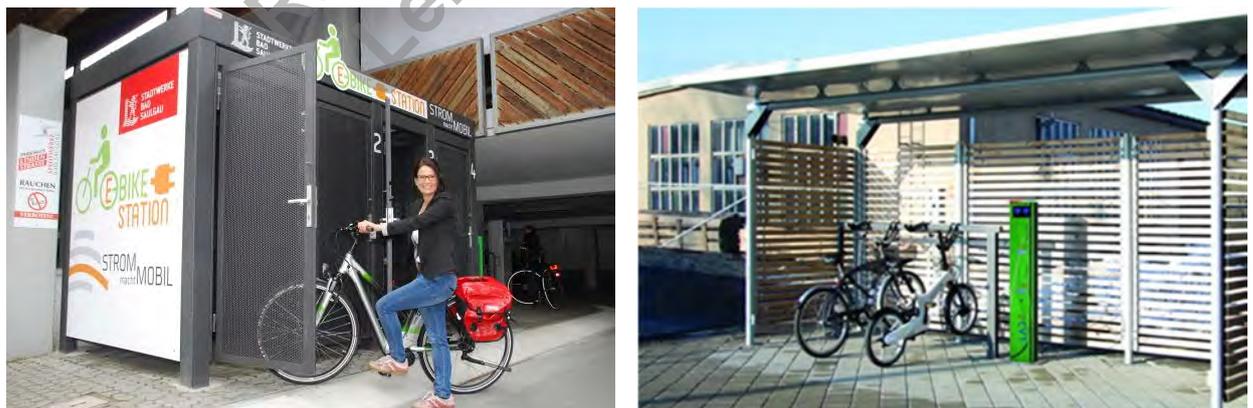


Abb. 57 Beispiel für eine geschlossene (links) und offene (rechts) E-Bike-Ladestation

In der Region Leinebergland sollten Ladestationen dort vorgesehen werden, wo mit vielen Radfahrern zu rechnen ist und der Aufenthalt für einen Ladevorgang ausreichend lang ist. Besonders geeignet sind hier die

weiterführenden Schulen, größere Arbeitgeber (Behörden, Krankenhäuser usw.), Bereiche der Rathäuser und insbesondere die B+R-Anlagen an den Bahnhöfen. Auch an Freizeiteinrichtungen und touristischen Zielen, an denen ein längerer Aufenthalt die Regel ist, sind Ladestationen denkbar.

Entlang von touristischen und wichtigen Radverkehrsverbindungen sollten öffentliche Self-Service-Stationen und Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstätten etabliert werden, um den Radfahrern die Möglichkeit zu bieten, das Fahrrad zu reparieren. Self-Service-Punkte sollten über einen Fahrradschlauch-Automaten, eine Pumpanlage und Reparaturwerkzeug für einfache Reparaturen (z.B. Nachstellen der Bremsen, Schlauchwechsel, Sattelhöhenverstellung usw.) verfügen. Eine zusätzliche Fahrradwaschanlage kann sinnvoll sein. Alle Service-Angebote rund ums Fahrrad sollten im Fahrradstadtplan dargestellt werden (vgl. Kapitel 0).



Abb. 58 Beispiel für eine Self-Service-Station in München (links) und eine mobile Fahrradwaschanlage (rechts)

7.2.8 Öffentlichkeitsarbeit

Ein wesentlicher Aspekt der Radverkehrsförderung ist die Öffentlichkeitsarbeit. Damit kann das Fahrradfahren in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden und das sogenannte Fahrradklima gefördert werden. Wichtig ist dabei auch die Vorbildfunktion von in der Öffentlichkeit stehenden Personen wie Politikern. Hilfreich sind dann z.B. folgende Aspekte:

- Politik und Verwaltung gehen in der Fahrradnutzung voran. Das betrifft Dienstwege und Fahrten zu Sitzungen sowie auch die verstärkte private Nutzung des Fahrrads insbesondere im Alltagsverkehr.
- Der Radverkehrs-Aufbruch in der Region Leinebergland braucht – mindestens – ein Gesicht, d.h. ein lokal Prominenter sollte sich für Aktionen rund ums Fahrrad zur Verfügung stellen und so eine Vorbildfunktion ausüben.

Alle Maßnahmen im Radverkehr werden öffentlichkeitswirksam präsentiert und inszeniert. Damit kann das Thema Radverkehr kontinuierlich in der Presse und der Stadtöffentlichkeit präsentiert werden und so das Fahrradklima fördern.

- Besonders erfolgversprechend sind zielgruppenorientierte Aktionen, z.B. für Schüler, ältere Mitbürger oder Pendler – auch unter Verkehrssicherheitsaspekten. Als Beispiel kann hier die Entwicklung von Radschulwegeplänen für weiterführende Schulen genannt werden.
- Bei Aktionstagen oder Ähnlichem wird es nicht schwer sein, den lokalen Fahrradhandel zur Mitwirkung zu bewegen, da er von einer stärkeren Radnutzung unmittelbar profitiert.
- In Veröffentlichungen der Region Leinebergland bzw. der zugehörigen Kommunen und im Internetauftritt sollte das Alltagsradfahren gleichwertig zum Freizeitradeln behandelt werden. Eine Standardmaßnahme ist die Herausgabe eines Fahrradstadtplans (analog und digital), der das Radverkehrsnetz und weitere Informationen zum Abstellen, zu Bike & Ride und Ähnlichem enthält.

Bei bisherigen Herausgaben des Landkreises Hildesheim handelt es sich um Radwanderkarten. Diese enthalten touristische Routen und Informationen zu kulturell interessanten Zielen. Darüber hinaus wird Auskunft über Fahrradreparatur, Tourist-Information, Gaststätten usw. gegeben. Die Abb. 60 gibt weitere Anregungen welche Informationen für Radfahrer in einem Fahrradstadtplan noch von Interesse wären.

- Für die betroffenen Relationen sollte das E-Bike/Pedelec zur leichteren Überwindung von größeren Distanzen als geeignete Alternative beworben werden.
- In der Region Leinebergland sollte die Stelle einer oder eines Fahrradbeauftragten eingerichtet werden, die/der sich um die Belange des Radverkehrs kümmert und bei sämtlichen Planungen gehört werden muss.
- Akteure im Zusammenhang mit Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sind neben den Kommunalverwaltungen und der Politik auch der örtliche ADFC und im Zusammenhang mit der Verknüpfung mit dem ÖPNV die Träger des ÖPNV.



Abb. 59 Beispielhafte Materialien zur Radverkehrsförderung (Brühl, Hannover)

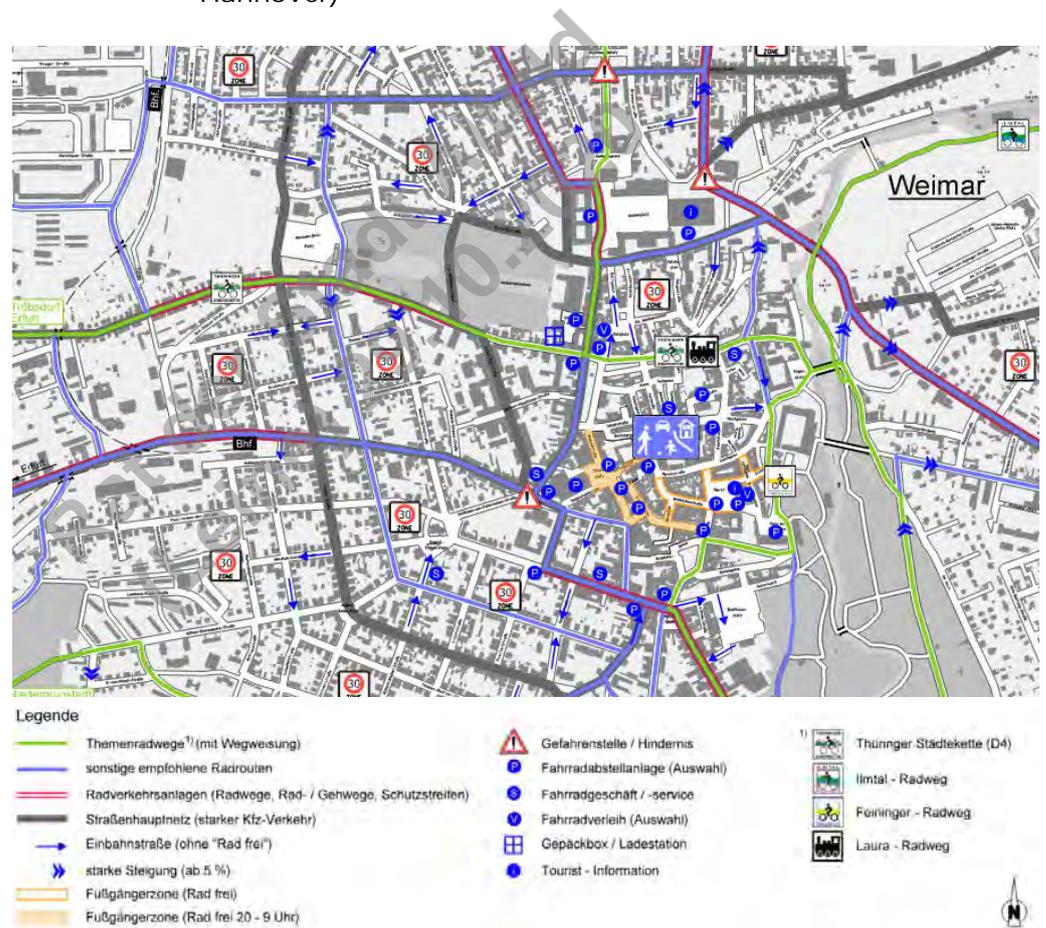


Abb. 60 Beispiel Ausschnitt Fahrradstadtplan (Weimar)

Kernziele im Radverkehr

- Das wesentliche Ziel zur Förderung des Radverkehrs ist die Schaffung eines durchgängigen Netzes. Nur wenn die komfortable und sichere Führung zwischen zwei Punkten im Stadt-/Gemeindegebiet sichergestellt ist, kann der Antrittswiderstand zur Nutzung des Fahrrades anstelle des Autos minimiert werden.
- Die zukunftsfähige Radinfrastruktur der Region Leinebergland muss mindestens die Standards nach RASt 06 und ERA erfüllen – wo die Flächenverfügbarkeit es zulässt sind großzügigere Radverkehrsanlagen zu schaffen. Die Flächenansprüche der einzelnen Verkehrsträger sind dabei abzuwägen.
- Komfortable und sichere Radabstellmöglichkeiten am Wohnort sowie am Ziel (Innenstadt/Gemeindezentrum, Bahnhof, Nahversorger, Schule, Arbeitsplatz usw.) sind neben einer guten Infrastruktur das zweite wesentliche Standbein der Radverkehrsförderung.
- Zur Förderung der Inter- und Multimodalität sind der Ausbau des Bike-sharing-Netzes sowie die Etablierung von Mobilitätsstationen essenziell.
- In der Region Leinebergland sind Entfernungen zwischen Zielen oft groß und in einigen Teilen bestehen auch größere Höhenunterschiede. Aus diesem Grund sollten Fahrräder und Lastenräder mit elektrischem Antrieb beworben werden.
- Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen erhöhen die Aufmerksamkeit und sensibilisieren für das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Radverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste in Kapitel 14.

7.3 Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen allgemein

Um den Antrittswiderstand für die Nutzung des Fahrrads gering zu halten, sind die Zugänglichkeit und die Qualität der Abstellanlagen entscheidend. Abstellanlagen sollten einem gewissen Standard entsprechen, damit diese auch von den Radfahrern angenommen werden. Dazu gehören die in Abb. 13 dargestellten Anforderungen. Je nach Standort können diese Anforderungen unterschiedlich gewichtet sein, wenn unterschiedliche Fahrtzwecke bzw. Aufenthaltsdauern vorliegen. Zum Einkaufen muss das Fahrrad nicht zwingend witterungsgeschützt stehen. Die Fahrradabstellanlage sollte gut erreichbar sein, nah am Einkaufszentrum stehen und das Rad muss stand-sicher und behinderungsfrei abgestellt werden können (Bedienungskomfort, Beladen muss möglich sein).

Abstellanlagen am Arbeitsplatz oder Wohnstandort müssen einen höheren Standard aufweisen, da die Räder dort mehrere Stunden und teilweise auch über Nacht stehen könnten und die Anlagen von verschiedenen Nutzergruppen genutzt werden. Sie sollten daher vielseitig sein und Abstellmöglichkeiten für Fahrradanhänger und normale Räder aufweisen sowie ausreichend vor Vandalismus, Diebstahl und Witterungseinflüssen geschützt sowie beleuchtet sein. Der Diebstahlschutz spielt vor allem vor dem Hintergrund der hohen Preise von Pedelecs und E-Bikes eine zunehmende Rolle.

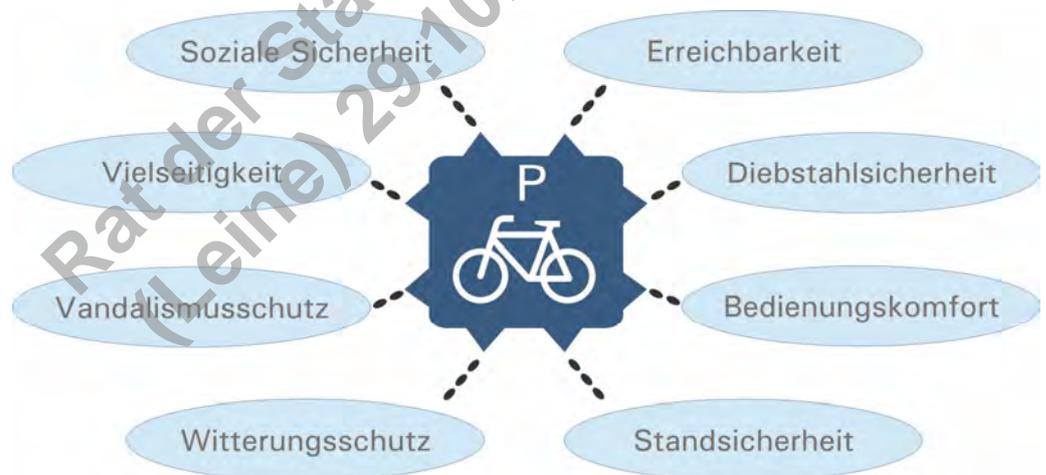


Abb. 61 Anforderung an Fahrradabstellanlagen

Um Standsicherheit zu gewährleisten, muss auf Vorderradklemmen verzichtet und flächendeckend Anlehnbügel verwendet werden. Eine Bündelung des ruhenden Radverkehrs und die Vermeidung von frei abgestellten Fahrrädern kann durch attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, erreicht werden. Sie verhindern damit freies Abstellen und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.

Radabstellanlagen im öffentlichen Raum

Radabstellanlagen lassen sich vergleichsweise einfach und günstig herstellen, da bereits Anlehnbügel einen Großteil der o.g. Anforderungen an Radabstellanlagen erfüllen. Ein Anlehnbügel bietet in der Regel zwei Fahrradstellplätze, benötigt nur eine geringe Fläche und verursacht nur geringe Kosten. Entsprechend sollten Fahrradbügel an allen öffentlichen Einrichtungen, aber auch an Haltestellen und in Straßenräumen mit nennenswertem Publikumsverkehr (z.B. in Abschnitten mit Geschäftsbesatz) grundsätzlich vorgesehen werden. Fahrradbügel sind auch geeignet, um an Kreuzungen und Einmündungen die Sichtfelder freizuhalten.



Abb. 62 Anlehnbügel in Aurich (links oben), Fahrradparkhaus in Groningen (rechts oben), Anlehnbügel an einer Bushaltestelle in Marklohe (links unten) und Fahrradboxen in Düsseldorf (rechts unten)

Der Einbau von Fahrradbügel sollte als Standardmaßnahme bei Straßenumbauten und -sanierungen vorgesehen werden. Die Verbreitung von Fahrradbügel kann noch weiter gefördert werden, wenn ein entsprechender Aufgabenträger dies durch die Bereitstellung von Fahrradbügel und entsprechende Aufstellhinweise fördert. So stellt beispielsweise die Region Hannover allen ihren Kommunen bis zu 1.000 Fahrradbügel pro Jahr kostenlos zur eigenständigen Aufstellung zur Verfügung. Denkbar wäre die Bereitstellung von z.B. 300 Fahrradbügel pro Jahr in der Region Leinebergland.

Wohnungsnahe Abstellanlagen

Das erhöhte Radverkehrsaufkommen und der Anstieg des Fahrradwertes durch die Nutzung von E-Bikes, Pedelecs oder auch hochwertigen konventionellen Fahrrädern, führt zu immer höheren Ansprüchen an sichere Abstellanlagen innerhalb von Wohngebieten. Im Umkehrschluss können attraktive Fahrradabstellanlagen dazu führen, dass mehr Personen das Fahrrad für ihren täglichen Weg zu Arbeit, Einkaufen oder Freizeit nutzen. Bequemes und sicheres Fahrradparken am Wohnort ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads. Vor allem junge Menschen, für die das Auto als Statussymbol immer mehr an Bedeutung verliert, können durch gute Abstellmöglichkeiten für die Fahrradnutzung gewonnen werden. In der Regel sollte für jedes Haushaltsmitglied ein Abstellplatz zur Verfügung stehen, zusätzlich werden 10 % für Besucher empfohlen²¹. Entsprechende Anforderungen im Hinblick auf die Zahl und die Qualität der Radabstellanlagen könnten ggf. auch mit Hilfe von Bebauungsplänen geregelt werden.

Die Entfernung zwischen Abstellanlage und dem Wohnungseingang sollten möglichst gering sein (weniger als 20 m). Dies lässt sich häufig nur bei Neubauten umsetzen. In bestehenden dicht bebauten Wohngebieten, bei denen keine gebäudenahen Abstellplätze vorgesehen werden können, stellen Quartiersparkhäuser mit einer maximalen Entfernung von 200 m eine attraktive Möglichkeit dar, Fahrräder sicher (auch über Nacht) abzustellen.



Abb. 63 Wohnungsnahe Radabstellanlagen bei Quartiersentwicklungen (Freiburg Vauban)

Um den Bedürfnissen der Anwohner nach Langzeitstellplätzen und der Besucher nach Kurzzeitstellplätzen gerecht zu werden, sollten sowohl offene als auch geschlossene Abstellanlagen eingerichtet werden. Bei beiden Abstellanlagen sollten Anlehnbügel vorgesehen werden, um das Fahrrad optimal gegen Diebstahl und Umfallen zu sichern. Um die Attraktivität der Anlagen zu erhöhen, können zusätzlich Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder und eine fest installierte Luftpumpe eingerichtet werden.

²¹ Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden: Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, Landeshauptstadt Potsdam, 2014

Es ist zu berücksichtigen, dass die Abstellanlagen einer regelmäßigen Reinigung bedürfen. Zudem erfordern Lastenräder, Kinderwagen und Anhänger einen höheren Flächenbedarf. Bei bestehenden Wohngebäuden sollten verfügbare Freiflächen identifiziert werden, auf denen Fahrradgaragen aufgestellt werden können. Bei Neubauten sollten die Bauherren – über die baurechtlichen Anforderungen hinaus - möglichst frühzeitig über den Nutzen und die Möglichkeiten zur Schaffung von Abstellanlagen informiert werden. Dies sollte auch bei Einfamilienhäusern geschehen, wo häufig durch die Bauherren selbst Garagen oder Carports vorgesehen werden, geeignete Radabstellanlagen jedoch nicht vorgesehen werden.

Darüber hinaus sollten Fahrradabstellanlagen an Supermärkten, Discountern, Drogerien und anderen größeren Verkaufseinrichtungen etc. vorgesehen werden. Hier sollten sich die Kommunen bzw. die Region Leinebergland dafür einsetzen, dass Fahrradbügel (werden von Radfahrern bevorzugt, keine Vorderradhalter) möglichst nah zum Eingang, in ausreichender Anzahl und wettergeschützt installiert werden. Auch hier ist an Abstellanlagen für Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhänger zu denken. Bei mangelnder Platzverfügbarkeit sollte die Aufgabe von einigen Pkw-Stellplätzen geprüft werden.

Bike-Ride-Anlagen

In der Region Leinebergland bestehen in den Orten Elze, Banteln, Freden und Alfeld an den Bahnhöfen Verknüpfungspunkte, an denen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann. Es ist der Umstieg zwischen Bus und Bahn möglich, zudem gibt es Abstellanlagen für den Kraftfahrzeugverkehr (P+R) und den Radverkehr (B+R). Weiterhin steht ein Angebot an Taxistellplätzen zur Verfügung.

Es stehen sowohl freizugängliche überdachte Abstellplätze sowie abschließbare Fahrradkäfige (außer in Freden) zur Verfügung. Die Anlagen sind derzeit sehr gut ausgelastet, teilweise auch überlastet. Das Angebot an Abstellplätzen sollte deshalb erweitert werden. Sinnvoll ist hier auch das Einrichten von Abstellmöglichkeiten für Lastenräder/Fahrräder mit Anhänger sowie Lademöglichkeiten für elektrisch angetriebene Fahrräder. In Kapitel 12.1.4 (Mobilitätsstationen) wird die Erweiterung sowie Ausstattung von B+R-Anlagen tiefergehend thematisiert.



Abb. 64 B+R-Anlage am Bahnhof in Elze (oben links), in Alfeld (oben rechts), in Freden (unten links) und geschlossene Radabstellanlage in Alfeld (unten rechts)

8 Fußverkehr

8.1 Bestandsanalyse

Der Fußverkehr ist bis vor wenigen Jahren in der Verkehrsplanung vernachlässigt worden. Er wurde stets als „Mittel zum Zweck“ betrachtet, um beispielsweise zum Auto oder zum Bus zu gelangen. Mit der Förderung der Nahmobilität, der Stadt/Gemeinde der kurzen Wege, wird ein neuer Trend gesetzt, der dazu anregen soll, aktiv Wege zu Fuß zurück zu legen.

Das zu Fuß gehen ist die kommunikativste Form der Fortbewegung und kann auch zur Stärkung der Standortökonomie beitragen, denn wer auf der Straße Menschen trifft, identifiziert sich in besonderer Weise mit seinem Quartier. Ein wesentliches Merkmal der Nahmobilität ist entsprechend die (fußläufige) Erreichbarkeit von Einrichtungen: Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einrichtungen zur Naherholung. Dies ist in der Regel im Stadt-/Gemeindezentrum gegeben – in den kleineren Orten der einzelnen Kommunen jedoch oft nicht (mehr).

Hemmnisse für eine ausgeprägte Nahmobilität sind disperse Siedlungsstrukturen mit siedlungsfernen Konzentrationen der Infrastruktureinrichtungen (Schul-, Freizeit- und Einkaufszentren in Randlage). Hemmnisse sind aber auch unattraktive öffentliche Räume, stark befahrene Straßen mit hoher Trennwirkung oder Knotenpunkte mit langen Wartezeiten im Fuß- und Radverkehr.

In der Region Leinebergland bestehen in einigen Ortsteilen Defizite bezüglich der teils nicht vorhandenen Infrastruktur, d.h. dass Gehwege zum Teil nicht vorhanden sind oder sehr schmal dimensioniert sind. Hinweise hierzu können den Steckbriefen im Anhang entnommen werden.

Um auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit zu bieten, sich zu Fuß, mit dem Rollator, dem Rollstuhl oder dem Kinderwagen im Straßenraum fortzubewegen, spielt die Barrierefreiheit eine übergeordnete Rolle. In der Region Leinebergland sind in einigen Bereichen Handlungsbedarfe bezüglich der Barrierefreiheit festzustellen:

- mangelhafte Gehwegoberflächen (Schäden)
- unebene Gehwegoberflächen (Kopfsteinpflaster)
- bauliche Barrieren (Umlaufgitter, abgepollerte Haltestelle)
- auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge

Doch nicht nur in den zentralen Bereichen ist eine angemessene Berücksichtigung des Fußverkehrs von Bedeutung. Wenn auch die Ansprüche aufgrund der geringeren Nutzungsintensität geringer sind, ist es beispielsweise wichtig, straßenbegleitende Gehwege (die gegebenenfalls auch durch den Radverkehrs nutzbar sind) außerhalb der Siedlungsbereiche – eine wichtige Maßnahme zur Schaffung eines durchgängigen Netzes dar.



LA: Graste – Lamspringer Straße
mangelhafte Belagsqualität



LA: Sehlem – Sehlemer Hauptstraße
unebene Pflasteroberflächen



DE: Ammensen – Hauptstraße
mangelhafte Belagsqualität



EL: Mehle – Franz-Steinbecher-Weg
Umlaufgitter als Barriere



DE: Delligsen – Dr.-Jasper-Straße
abgepollerte Haltestelle als Barriere



DE: Delligsen – Obere Winkelstraße
Parken auf Gehweg als Barriere

Abb. 65 Handlungsbedarfe barrierefreie Gehwege

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Überquerbarkeit von Straßen. Hierzu stehen grundsätzlich die Querungsanlagen Mitteltrennung (Insel oder Streifen), bauliche Anlage ohne Vorrang (Plateau, Teilaufpflasterung), Fußgängerüberweg, Fußgängerüberweg mit baulicher Maßnahme, Lichtsignalanlage und Unter- und Überführung zur Verfügung. Die Art der Anlage ist grundsätzlich nicht frei wählbar. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)²² werden Hinweise gegeben, welche Querungsanlage bei welcher Anzahl an Kfz/h zwischen den Borden, zulässiger Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs sowie vorliegender Anzahl an Fußgängern in Frage kommt (vgl. Abb. 66). Die Einsatzbereiche der einzelnen Querungsanlagen überschneiden sich teilweise. So kommen bei mittleren Verkehrsstärken (z.B. 750 Kfz/h), Tempo 50 km/h und einer geringen bis mäßigen Anzahl an Fußgängern (bis zu 100 Fußgänger/h) verschiedene Anlagen in Frage.

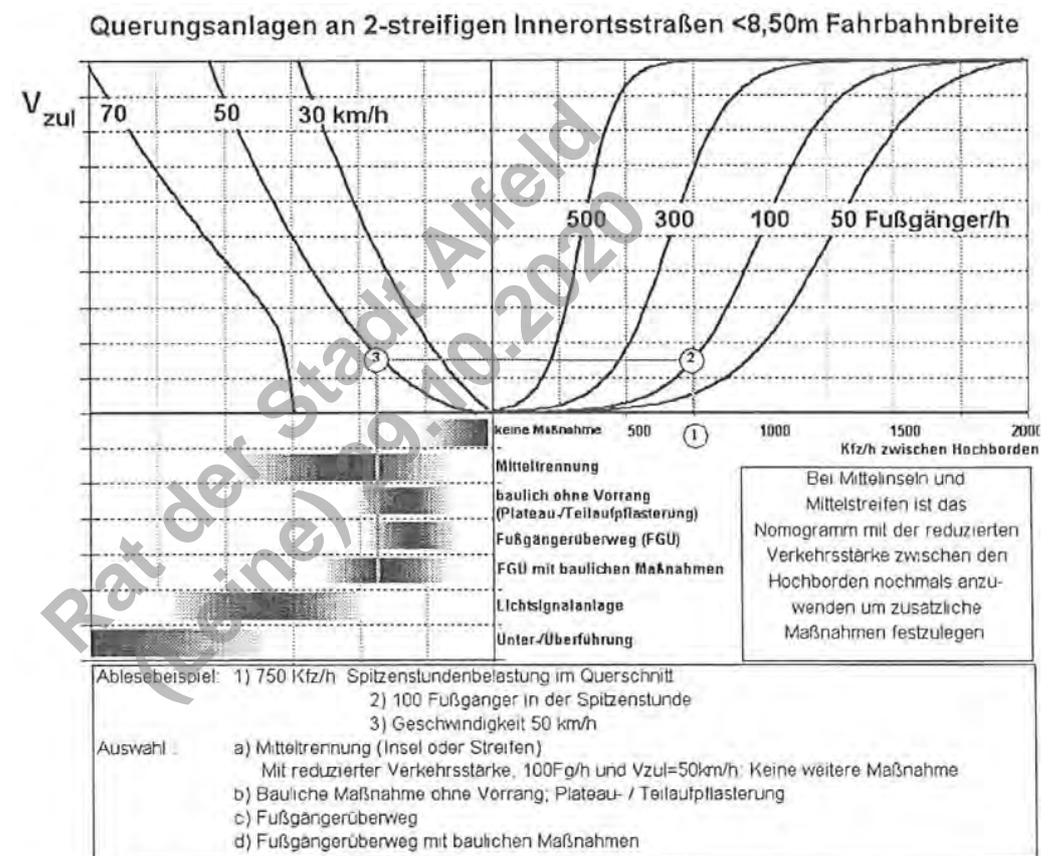


Abb. 66 Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke nach EFA 2002

In der Region Leinebergland kommen die Querungsanlagen Mitteltrennung (Mittelinsel), Fußgängerüberwege, Fußgängerüberwege mit baulichen Maßnahmen sowie Lichtsignalanlagen zum Einsatz. Grundsätzlich sollte in der Region Leinebergland systematisch geprüft werden, ob die Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstraßen verbessert werden kann.

²² Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2002



AL: Alfeld – Winzenburger Straße
Furt an LSA



EL: Elze – Schmiedetorstraße
Fußgängerüberweg (Zebra) am Kreisverkehr



AL: Alfeld – Wiegandstraße
Materialwechsel



EL: Elze – Wulfinger Straße
Querungsstelle an Kreisverkehr



DE: Grünenplan – Untere Hilsstraße
schlafende Fußgänger-LSA



AL: Alfeld – Ziegelmarsch
schlafende Fußgänger-LSA

Abb. 67 Querungsmöglichkeiten in der Region Leinebergland



AL: Alfeld – Ravenstraße
Fußgängerüberweg



AL: Alfeld – Hildesheimer Str.
Fußgängerüberweg



EL: Elze – Schmiedetorstraße
Querung mit Mittelinsel



DE: Delligen – Dr.-Jasper-Str.
Querung mit Mittelinsel

Abb. 68 Querungsmöglichkeiten in der Region Leinebergland

Ein weiteres Themenfeld des Fußverkehrs sind die gefahrenen Geschwindigkeiten an Ortseingängen und auf den Ortsdurchfahrten. In der Region Leinebergland sind viele Ortseingänge ohne geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme gestaltet. Das führt teilweise zu überhöhten Geschwindigkeit und entsprechend zur Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern. In den Ortsdurchfahrten wird auch selten Tempo 30 angeordnet. In den Kapiteln 7.2.5 (Radverkehr, Strategien und Maßnahmen, Radverkehrsanlagen am Übergang zwischen innerorts auf außerorts) sowie 8.2.4 (Fußverkehr, Strategien und Maßnahmen, Berücksichtigung der Belange von Kindern und Senioren) sowie 9.1.4 (Kraftfahrzeugverkehr, Bestandsanalyse, Geschwindigkeiten) wird dieses Thema intensiv behandelt.

8.2 Strategien und Maßnahmen

Insgesamt gilt es, für die Region Leinebergland Wegebeziehungen zu erkennen, attraktiver und sicherer zu gestalten, um den Fußverkehr nachhaltig zu stärken. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität einerseits durch eine ansprechende, barrierefreie Gestaltung und andererseits durch die Schaffung von Plätzen zum Verweilen und Kommunizieren trägt wesentlich zur Förderung der Nahmobilität und zu einer Erhöhung der Aufenthaltsdauer im Straßenraum bei. Im Folgenden werden Maßnahmenbausteine beschrieben, die zur Förderung des Fußverkehrs in der Region Leinebergland wesentlich beitragen können.

8.2.1 Nahmobilitätskonzept

Wie beschrieben, trägt die Förderung der Nahmobilität wesentlich zur Stärkung und Attraktivierung des Fußverkehrs bei. Für die Kommunen der Region Leinebergland sollten deshalb Nahmobilitätskonzepte, besser ein gemeinsames Nahmobilitätskonzept für die gesamte Region Leinebergland, ausgearbeitet werden. Ein Nahmobilitätskonzept berücksichtigt die Belange des Fußverkehrs als auch des Radverkehrs gleichermaßen. Es hat zudem den Vorteil, dass eine feine Abstimmung der Planungen für beide Verkehrsarten nebeneinander möglich ist und beide Verkehrsarten nicht in Konkurrenz geraten (z.B. durch Verbreiterung eines Radwegs zu Lasten des Gehwegs). Darüber hinaus ist es empfehlenswert, in allen Kommunen der Region Leinebergland die gleichen Gestaltungsstandards zu schaffen.

Zunächst sollte besonderer Fokus auf die Städte Elze und Alfeld gelegt werden, da dies die siedlungsreichsten Orte mit den höchsten infrastrukturellen Angeboten sind. Nahmobilitätskonzepte sind aber auch für die übrigen Kommunen der Region Leinebergland durchaus sinnvoll. Dabei sollten die festgestellten Mängel behoben werden.

8.2.2 Straßenraumgestaltung

Die Gestaltung des öffentlichen Raums trägt wesentlich zur Aufenthaltsqualität und somit zur Bereitschaft zu Fuß oder mit dem Fahrrad Wege zu erledigen bei. Asphaltierte und in die Jahre gekommene Gehwege, eingeklemmt zwischen Häuserfassaden und parkenden Autos sind wenig einladend und lassen die Fahrt im eigenen Pkw attraktiver erscheinen. Für die Region Leinebergland muss es das Ziel sein, sukzessive unattraktive Straßenräume in ansprechende, ausreichend breite, barrierefreie Aufenthaltsräume mit Begrünung und Sitzgelegenheiten umzuwandeln, in denen sich Zufußgehende und Radfahrende wohl und sicher fühlen. Insbesondere in innerstädtischen Bereichen möchten die Fußgängerinnen und Fußgänger linienhaft queren und nicht auf wenige Quadratmeter reduziert werden.

Sitzgelegenheiten

Gerade für ältere Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ist neben der Einschätzbarkeit der Länge eines Weges auch die Möglichkeit,

eine Pause einzulegen von hoher Bedeutung. Die Anordnung von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen ermöglicht eine etappenweise Bewältigung eines Weges und trägt gleichzeitig zur Kommunikation mit anderen – zu Fuß gehenden – Verkehrsteilnehmern bei.

Schaffung von Begegnungszonen

Begegnungszonen oder Shared Spaces sind Bereiche, die auf gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer aufeinander abzielen. Durch eine niveaugleiche, einheitliche Gestaltung von Knotenpunkten oder Straßenabschnitten, die einen besonders hohen Querungsbedarf im Fußverkehr aufweisen, wird die Aufmerksamkeit erhöht und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern gefördert. Ziel ist ein langsamerer, dafür gleichmäßiger Verkehrsfluss, von dem alle profitieren. Die geeignete Beschilderung solcher Begegnungszonen ist in Deutschland die Tempo-20-Zone mit dem Zusatz „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“. Ergänzend ist eine ortstypisch gestaltete Beschilderung als Begegnungszone möglich (vgl. Abb. 69).



Abb. 69 Begegnungszone Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde (etwa 7.000 Kfz/24 h)

In der Region Leinebergland sollte z.B. in Bereichen von Schulen sowie in Abschnitten mit Geschäftsbesatz (z.B. in Gronau) die Einrichtung von Shared Space geprüft werden.

Temporäre Umnutzung von Pkw-Stellplätzen

Durch die temporäre Umnutzung von Pkw-Stellplätzen (z.B. in den Sommermonaten) bietet sich die Möglichkeit, Aufenthaltsbereiche zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. In innerstädtischen Bereichen in der Region Leinebergland kann die nutzbare Breite der Seitenräume durch sog. Parklets erweitert und beispielsweise als Sitz- oder Spielbereiche genutzt werden (vgl. Abb. 70). Auf diese Weise wird offensichtlich, welche Qualitäten sich durch weniger parkende Fahrzeuge im Straßenraum eröffnen. Ein wesentliches Merkmal der Parklets ist, dass sie Sitzgelegenheiten im Straßenraum ohne Verzwehzwang bieten und somit zugänglich für alle sind.



Abb. 70 Parklets mit Sitz- und Spielbereichen (Beispiel Flensburg)

8.2.3 Wegweisungskonzept

Voraussetzung, um sich sicher und auf kürzestem Weg zu Fuß zu bewegen, ist eine gute Orientierbarkeit. Insbesondere für die Touristen in der Region Leinebergland (besonders in der Stadt Alfeld) aber auch für Einwohnerinnen und Einwohner, die bislang wenig zu Fuß unterwegs sind, ist daher eine leicht verständliche Wegweisung hilfreich. Die klassische Angabe von Entfernungen in Kilometern hilft ungeübten Fußgängerinnen und Fußgängern wenig bei der Einschätzung, wie viel Zeit sie für eine bestimmte Entfernung einplanen müssen. Abb. 71 zeigt ein Beispiel für eine wegweisende Beschilderung aus London, welche einen hohen Komfort bietet und leicht verständlich ist.

Die Stelen enthalten neben einem Lageplan, der nicht genordet, sondern in Blickrichtung angeordnet ist, einen Hinweis, welche Ziele innerhalb eines fünfminütigen Spazierganges erreichbar sind. Diese Zeitangabe nimmt insbesondere älteren Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die Unsicherheit, ob ein bestimmtes Ziel im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zu Fuß erreichbar ist. Ob das Beispiel auf die Region Leinebergland übertragbar ist oder ob ggf. ein anderer Radius zu wählen ist, ist zu prüfen.



Abb. 71 Leicht verständliche Wegweisung (Beispiel London)

Die Anordnung von Lageplänen, die darstellen, welche Ziele innerhalb von fünf Minuten erreichbar sind, bietet sich auch in Parkhäusern oder auf Parkplätzen an. Auf diese Weise können Autofahrerinnen und Autofahrer dafür sensibilisiert werden, dass das Parken in innenstadtnahen Parkhäusern nur unwesentlich weitere Wege erfordert als das Parken im öffentlichen Straßenraum. Auf den kurzen Wegeverbindungen zwischen Parkhaus und Fußgängerzone profitieren dann alle von weniger zugeparkten Straßenräumen mit höherer Aufenthaltsqualität.

8.2.4 Berücksichtigung der Belange von Kindern und Senioren

Tempo 30

Grundsätzlich besteht seit der StVO-Novelle im Jahre 2016 die Möglichkeit, der Anordnung von Tempo 30 km/h vor sensiblen Bereichen mit besonders schützenswertem Personenkreis, ohne dass der Nachweis einer besonderen Gefahrenlage (Unfallschwerpunkt) erbracht werden muss. In der VwV-StVO heißt es, dass „innerhalb geschlossener Ortschaften ... die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken [ist], soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist“. Explizit genannt wird auch die Möglichkeit der streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf klassifizierten Straßen und Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306). Zu beachten ist, dass die Anordnung von Tempo 30 km/h auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung begrenzt ist und eine Gesamtlänge von 300 m nicht überschreitet. Weiterhin sind die Öffnungszeiten der Einrichtung zu berücksichtigen und die Beschränkung ist an diese anzupassen.

Die Anordnung von Tempo 30 stellt damit den Regelfall dar. Ein Verzicht auf die Absenkung der Geschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich: Zum einen, wenn negative Auswirkungen auf den ÖPNV erwartet werden, zum anderen, wenn durch die Beschränkung eine Verkehrsverlagerung auf Wohnnebenstraßen droht. In der Regel sind diese Einschränkungen nicht zu erwarten, da der „Zeitverlust“ bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 bei einem 300 m langen Abschnitt nur maximal 14 s beträgt.

In Bereichen mit schutzbedürftigen Personen, in der Regel Grundschulen und Kindergärten, wird in der Region Leinebergland das Verkehrszeichen Nr. 136 (Achtung Kinder) angeordnet. Dieses ist gehäuft auch an (Schulbus-) Haltestellen zu finden. Die Ausnahme bildet die Grundschule in Mehle. Dort ist das Verkehrszeichen (Verkehrszeichen 274: zul. Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 km/h) angeordnet.

Für die einzelnen Bereiche mit besonders schützenswertem Personenkreis sind die Kriterien der VwV-StVO zur Anordnung von Tempo 30 km/h zu prüfen und die Geschwindigkeit entsprechend anzuordnen. Eine Kombination der Verkehrszeichen 136 (Achtung Kinder) und 274 (zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) wäre grundsätzlich möglich.



EL: Sorsum – Wittenburger Straße
„Achtung Kinder“ vor Kindergarten



AL: Föhrste – Wispensteiner Str.
„Achtung Kinder“ vor Kindergarten



EL: Esbeck – Geseniusstraße
„Achtung Kinder“ vor Kindergarten



SI: Sellenstedt – Landstraße
„Achtung Kinder“ an Haltestelle

Abb. 72 Anordnung von „Achtung Kinder (Zeichen Nr. 136) im Bereich von Kindergärten und Haltestellen

In der Region Leinebergland sind die oben dargestellten Kriterien in Bereichen der Einrichtungen schutzbedürftiger Personen zu prüfen und dann die Umsetzung von Tempo 30 anzuordnen bzw. die Anordnung mit der Straßenverkehrsbehörde durchzusetzen.

Schulwegsicherung

Ein Schulwegplan ist ein spezieller Stadtplan, der die sichersten Wege zur Schule darstellt. Die Pläne sind eine Hilfestellung für Eltern, da sie Wege aufzeigen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlen werden. Gleichzeitig sorgen Schulwegpläne für mehr Transparenz durch die

Verdeutlichung von sicheren Querungsstellen und durch die Schaffung eines gemeinsamen Bildes von der örtlichen Schulwegsituation. Die Erstellung eines Schulwegplanes ist als Gemeinschaftsaufgabe anzusehen, in der die Erfahrungen von Eltern, Schulen und Verkehrssicherheitsorganisationen mit einfließen. In der Literatur sind eine Vielzahl von Handreichungen zur Ermittlung und zur Gestaltung von Schulwegplänen vorhanden. Eine erfolgreiche Schulwegsicherung setzt sich aus drei Bausteinen zusammen:

- Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen
- Verkehrsüberwachung
- Verkehrserziehung

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen werden in den praxisgerechten Leitfäden als wichtigstes Maßnahmenfeld beschrieben.

Die Zielfelder der Schulwegplanung umfassen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit die Förderung der selbstständigen Mobilität sowie die Stärkung der sozialen Kompetenz der Schüler (Abb. 73). Die Steigerung der Verkehrssicherheit wird durch Unfallprävention, aber auch durch die gewählten Routen, die sich durch eine hohe soziale Sicherheit auszeichnen, erlangt. Bei der Wahl der Wege wird darauf geachtet, dass die Routen entlang gesicherter Wege geführt werden.

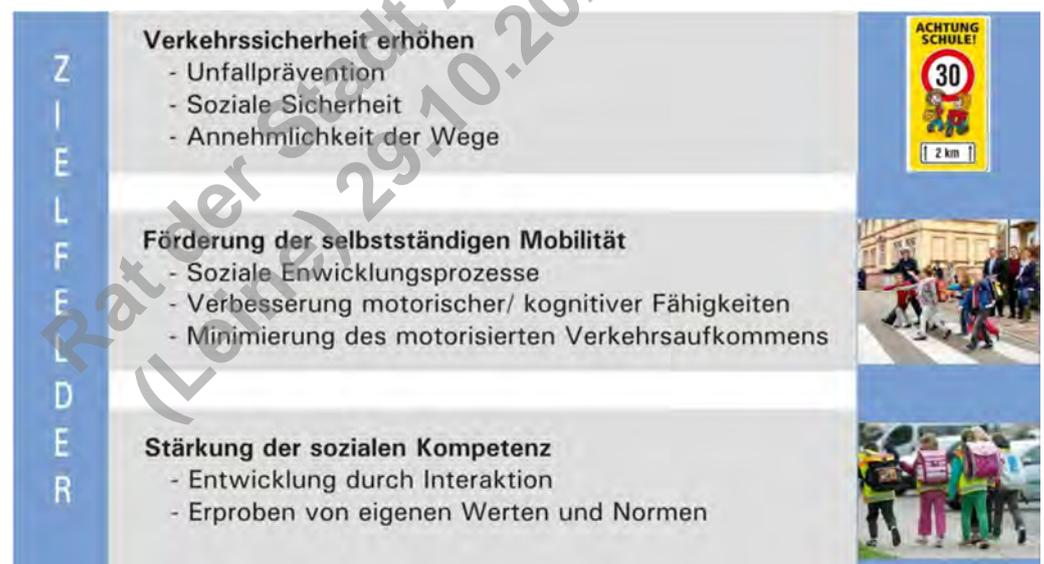


Abb. 73 Zielfelder des Schulwegplanes

Die Förderung der selbstständigen Mobilität beschreibt die Unterstützung des sozialen Entwicklungsprozesses der Kinder. Außerdem sollen durch das eigenständige Bewältigen des Schulweges die motorischen und kognitiven Fähigkeiten verbessert werden. Ebenso soll es zu einer Minimierung des motorisierten Verkehrsaufkommens kommen, d.h. das „Elterntaxi“ soll weitgehend vermieden werden. Das Ziel der Stärkung der sozialen Kompetenz wird durch die Interaktion mit anderen Kindern während des Schulweges erreicht.

Flankierende Maßnahmen können für eine zusätzliche Steigerung der Verkehrssicherheit sorgen. So können zur Verdeutlichung der empfohlenen Schulwegrouten gelbe Füße und an Stellen, an denen die Achtsamkeit der Schüler besonders gefordert ist, rote Füße markiert werden. Hinweisschilder an unübersichtlichen Zufahrten oder Dialog-Displays sind weitere Ausstattungsmöglichkeiten.

Das Phänomen Elterntaxi führt vor Schulen zunehmend zu einer Gefährdung der Schülerinnen und Schüler. Es kommt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch die Hol- und Bringverkehre der Eltern. Die Gefährdung der Schülerinnen und Schüler wird unter anderem durch Überholmanöver und plötzliches Abbremsen der Kfz der Eltern ausgelöst, aber auch durch aufschlagende Türen und Sichtverdeckung beim Queren. Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für das Elterntaxi sorgt für eine Steigerung der Verkehrssicherheit vor Schulen.



Abb. 74 Beispiel Hol- und Bringzone (links) und Schild²³

Hol- und Bringzonen sollten einen durchschnittlichen Abstand von 250 m zur Schule haben. Der übrige Weg wird dann von den Schülerinnen und Schülern zu Fuß zurückgelegt. Eine Lokalisierung auf dem Schulgelände ist zu vermeiden. Die sich anschließenden Wege von der Hol- und Bringzone zur Schule sollten sicher sein und nach Möglichkeit an die empfohlenen Schulwegrouten anschließen. Wichtig ist, dass für die Eltern keine zusätzlichen Autowege entstehen und sie zum Erreichen der Hol- und Bringzonen nicht direkt an der Schule vorbeigeführt werden. Hol- und Bringzonen sind ausschließlich auf Parkflächen im Bestand zu planen, auf denen ein geringer Parkdruck herrscht.

In der Region Leinebergland existieren Schulwegepläne bisher nicht. Es wird empfohlen für die Ortsteile mit Grundschulen Schulwegepläne zu entwickeln. Dabei sollten neben Verwaltung und Polizei die Schulen selbst

²³ Quelle: www.grundschule-hopsten.de

inklusive Kinder und Eltern an dem Prozess beteiligt werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob Elterntaxis im Bereich der Schulen ein Problem darstellen und entsprechende Maßnahmen entwickelt werden. Der Radverkehr ist in den Schulwegeplänen ebenfalls zu berücksichtigen.

8.2.5 Mobile Versorgung

In den kleineren Ortsteilen der Kommunen sind Infrastrukturen wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzte häufig nicht (mehr) vorhanden und damit auch nicht zu Fuß erreichbar. Die entsprechenden Versorgungseinrichtungen können entsprechend nicht zu Fuß, sondern nur mit anderen Verkehrsarten erreicht werden. Um die durch die fehlenden Versorgungseinrichtungen verlorenen Wege für die Nahmobilität zurück zu gewinnen, ist ein Themenfeld der Nahmobilität auch die mobile bzw. temporäre Versorgung der Bevölkerung.

Eine ärztliche Versorgung könnte beispielsweise eine „Praxis auf Rädern“ erreicht werden. Dabei bieten Fachärzte in entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen Sprechstunden in kleinen Orten ohne Arztpraxen an. Solche Beispiele gibt es bereits in der Schweiz. Auch in Deutschland ist im Landkreis Dithmarschen ein entsprechendes Beispiel in Entwicklung („DocMobil“).

Ein ähnliches Angebot kann ein „Dorfladen auf Rädern“ sein, bei dem ein entsprechend ausgerüsteter Lastwagen als mobiler Supermarkt fungiert.



Abb. 75 Mobiler Dorfladen²⁴ in der Steinwald-Allianz (Zweckverband aus 16 Kommunen in Bayern), hält in 25 Dörfern zwei Mal in der Woche für ca. 30 Minuten

²⁴ Quelle Bild: www.lifeverde.de/nachhaltigkeitsmagazin/gesellschaft/der-mobile-dorfladen-supermarkt-auf-raedern

Bereits deutlich etablierter sind Bringdienste, bei denen Landwirte Obst- und Gemüseboxen-Abonnements anbieten. Diese könnten ggf. um weitere Lebensmittel ergänzt werden. Zudem bieten bereits einige Supermärkte Lebensmittel-Lieferdienste an. Diese Bringdienste fördern zwar nicht die Nahmobilität, da zum „Einkaufen“ kein Weg mehr zurückgelegt werden muss. Es können hierdurch jedoch Wege zum Einkaufen in Nachbarorte ersetzt werden, die ggf. mit dem Auto durchgeführt worden wären.

Kernziele im Fußverkehr

- Das wesentliche Ziel zur Förderung des Fußverkehrs ist die Schaffung eines durchgängigen Netzes. Nur wenn die komfortable und sichere Führung zwischen zwei Punkten im Stadt-/Gemeindegebiet sichergestellt ist, kann der Antrittswiderstand minimiert werden.
- Barrierefreie, sichere, ausreichend breite Gehwege sind Grundvoraussetzung für ein angenehmes Zufußgehen.
- Ziel sollte es zudem sein die Überquerbarkeit der Straßen noch weiter zu verbessern.
- Qualitätsvolle Verweilflächen mit Sitzmobiliar, die zum Aufenthalt und Kommunizieren einladen, tragen zur Identifikation mit der Stadt/dem Quartier/der Gemeinde bei und fördern die Bereitschaft, sich zu Fuß durch die Stadt/Gemeinde zu bewegen.
- Durch parkende Fahrzeuge dominierte Straßenräume weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. In den Innenstädten sowie in den Gemeindezentren sind die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum daher zu Gunsten einer hohen Aufenthaltsqualität zu reduzieren.
- Durch das Einrichten von Begegnungszonen werden Barrieren abgebaut und die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr gefördert.
- Durch die Einrichtung von Tempo 30 vor Einrichtungen besonders schutzbedürftiger Personen (z.B. Schulen, Kindergärten und Altenheimen) wird für mehr Verkehrssicherheit gesorgt.
- Schulwegepläne sind eine Hilfestellung für Eltern, da sie Wege aufzeigen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlen werden. Zudem unterstützen sie die selbstständige Mobilität der Kleinsten in einem hohen Maße.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Fußverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste in Kapitel 14.

9 Kraftfahrzeugverkehr

9.1 Bestandsanalyse

Das Straßennetz in der Region Leinebergland orientiert sich am Verlauf der Mittelgebirgszüge. Das Rückgrat bildet die B 3 in Nord-Süd-Richtung sowie die B 1, die im Norden der Region in West-Ost-Richtung verläuft sowie die B 240 nach Südwesten. Es wird ergänzt durch einige parallel zur B 3 im Leinetal verlaufende Landes- und Kreisstraßen. West-Ost-Beziehungen werden – abgesehen von der B 1 ganz im Norden, ausschließlich durch Landes- und Kreisstraßen dargestellt. Insgesamt ist die Region Leinebergland flächenhaft gut erschlossen und bietet durch die B 3 und die B 1 gute Qualitäten, um Hildesheim und Hannover (bzw. Göttingen) zu erreichen.

9.1.1 Neu- und Ausbaumaßnahmen

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht in der Region Leinebergland folgende Maßnahmen vor:

- im vordringlichen Bedarf die Ortsumgehung von Marienhagen im Zuge der B 240
- im vordringlichen Bedarf die Verlegung der B 240 zwischen Fölziehausen und Eschershausen
- im vordringlichen Bedarf die Ortsumgehung Ammensen im Zuge der B 3
- im weiteren Bedarf die Ortsumgehung Eime im Zuge der B 240.

Zwischen Elze und Hildesheim – außerhalb der Region – sind verschiedene Ortsumgehungen bzw. Verlegungen der B 1 im weiteren Bedarf vorgesehen.

Darüber hinaus wird seitens einiger Kommunen an der B 3 u.a. auch der Region Leinebergland, ein durchgängiger Ausbau der B 3 in einem 2+1-Querschnitt gefordert wie z.B. im Bereich von Elze bis nördlich von Banteln als Umbaumaßnahme oder bei Pattensen als Neubaumaßnahme realisiert. Hiermit kann die Verkehrsqualität einerseits und die Verkehrssicherheit andererseits verbessert werden.

9.1.2 Verkehrsstärken

Die höchsten Verkehrsstärken treten in der Region Leinebergland auf der B_3 auf. Sie liegen zwischen 8.000 und fast 13.000 Kfz/d. Auch die B 1 ist mit 6.000 bis über 8.000 Kfz/d relativ hoch belastet. Hervorzuheben ist zudem die L 482 zwischen der B 3 und Gronau, die gut 10.000 Kfz/d aufweist, die L 480 zwischen der B 3 und Gronau sowie die L 485 zwischen der B 3 und Alfeld mit gut 7.000 Kfz/d. Diese Landesstraßenabschnitte bilden die Anbindung der jeweiligen Städte an die B 3 und weisen daher die vergleichsweise hohen Belastungen auf. Das übrigen Landes- und Kreisstraßennetz ist überwiegend deutlich geringer belastet, die

Verkehrsstärken liegen in einer Spanne von unter 2.000 Kfz/d bis knapp 5.000 Kfz/d.

Im Hinblick auf die Verkehrsqualität auf den Strecken genügen überall die vorhandenen, zweistreifigen Fahrbahnquerschnitte. Erst ab über 15.000 Kfz/d werden vierstreifige Querschnitte notwendig. Die zusätzlichen Fahrstreifen auf der B 3 dienen entsprechend weniger der Verkehrsqualität, sondern vielmehr den gesicherten Überholmöglichkeiten. Handlungsbedarf leitet sich aus den Verkehrsstärken entsprechend nicht ab.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

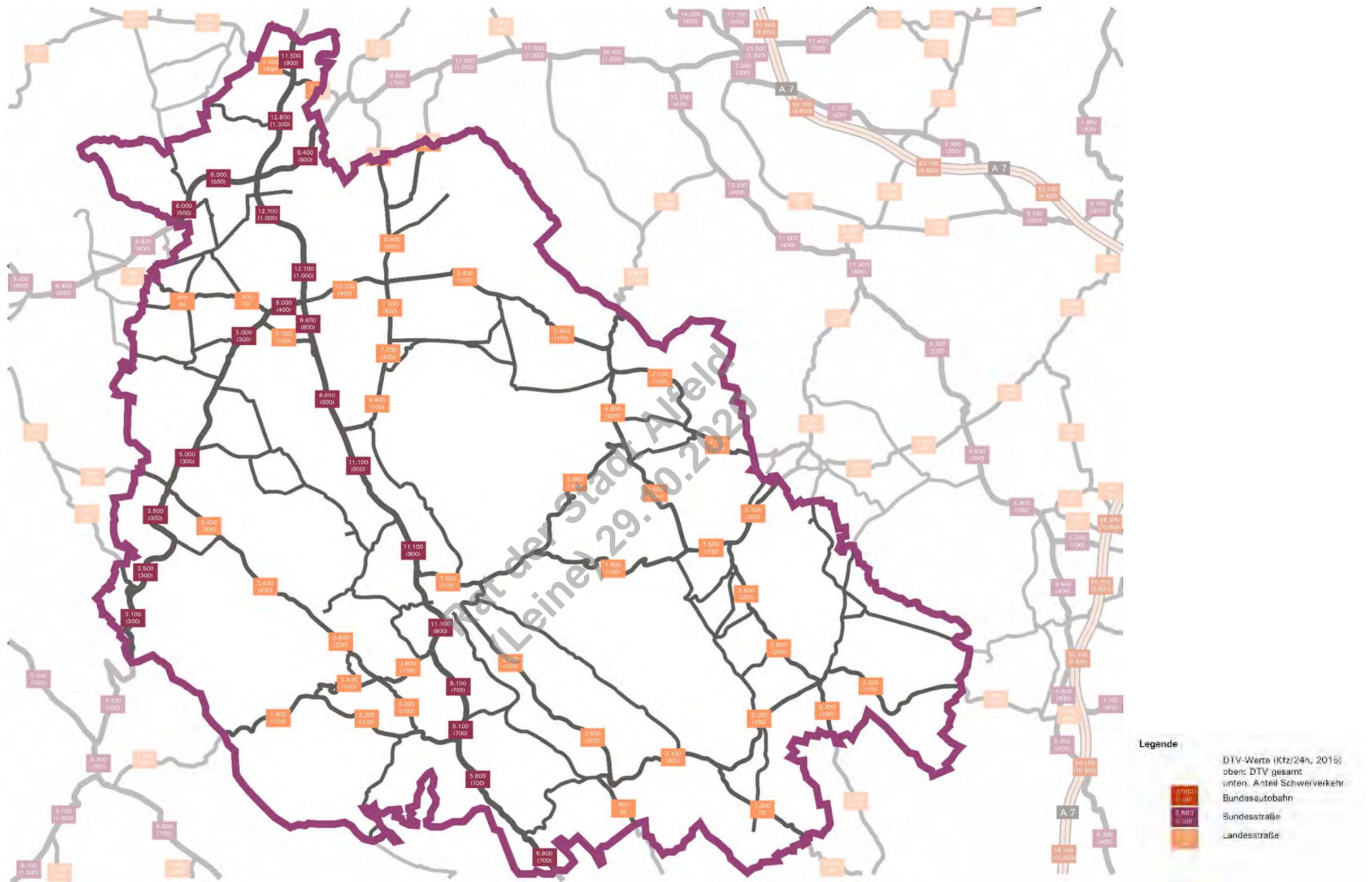


Abb. 77 Derzeitige Verkehrsstärken in der Region Leinebergland

9.1.3 Parken

In größeren Orten wie Elze oder Alfeld wird in den innerstädtischen Bereichen zum Teil Parkraumbewirtschaftung betrieben. Häufig wird hier das Parken mit Parkscheibe angewendet, in der Regel ist das Parken am Fahrbahnrand zu sehen. Die vorhandenen öffentlichen Parkflächen scheinen ausreichend zu sein. Bei den Ortsbegehungen der einzelnen Ortsteile wurden keine Handlungsbedarfe bezüglich der Kapazitäten festgestellt. In den kleineren Ortschaften (Dörfern) wird keine Parkraumbewirtschaftung betrieben. Der Regelfall ist hier das Parken auf dem eigenen Grundstück. Teilweise stehen Parkbuchten oder markierte Flächen am Fahrbahnrand der Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung.



LA: Lamspringe – Gandersheimer Str.
Parken am Fahrbahnrand



EL: Elze – Bahnhofstraße
Parken mit Parkscheibe



EL: Sorsum – Wittenburger Str.
Gehweg/Multifunktionsstreifen



FR: Eyershausen – Hauptstraße
Parken auf dem Gehweg

Abb. 78 Beispiele aus der Region Leinebergland für Parken (oben links und rechts) und Konflikte, die sich durch Parken ergeben (unten links und rechts)

Ein häufig verkommenes Phänomen vor allem in den kleineren Ortschaften (Dörfern) ist es, dass Pkw auf dem Geh- und/oder Radweg abgestellt werden (vgl. Abb. 78 unten). Das ist ein großes Problem, da z.B. mobilitätsein-

geschränkte Fußgänger nicht genug Platz haben, um auf dem Gehweg an dem Fahrzeug vorbei zu kommen. Fußgänger und Radfahrer müssen sogar auf die Fahrbahn ausweichen, wenn das Fahrzeug vollständig auf dem Geh- und/oder Radweg steht.

9.1.4 Geschwindigkeiten

In der Region Leinebergland sind viele Ortseingänge ohne geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme gestaltet (vgl. Abb. 80). Das führt teilweise zu überhöhten Geschwindigkeit und entsprechend zur Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern durch den Kraftfahrzeugverkehr. An Ortseingängen sollten deshalb geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zur Anwendung kommen (vgl. 9.2.4).

Auf den Ortsdurchfahrten gilt grundsätzlich Tempo 50. Es wird selten Tempo 30 angeordnet (vgl. Abb. 81). Die Anwendungsbereiche auf den Hauptverkehrsstraßen in der Region Leinebergland sind:

- bauliche Einengungen,
- zum Schutz von Pferden und
- wegen vorhandener Straßenschäden.

Letzteres kommt in den Kommunen in der Region Leinebergland recht häufig vor. Tempo 30 wird nur an wenigen Stellen (z.B. Grundschule Mehle) zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Kinder und Senioren eingesetzt. Vor Kindergärten und Grundschulen ist in der Regel das Zeichen „Achtung Kinder“ angeordnet (vgl. Abb. 79). Diese Beschilderung ist auch in Bereichen einiger Haltestellen, wo mit Kindern zu rechnen ist, zu finden. Grundsätzlich darf vor Einrichtungen schutzbedürftiger Personen Tempo 30 angeordnet werden. Die Einsatzkriterien hierfür sind in Kapitel 9.2.4 ausführlich erörtert.



EL: Esbeck – Geseniusstraße
„Achtung Kinder“ vor Spielplatz/Turnhalle



SI: Sellenstedt – Landstraße
„Achtung Kinder“ an Haltestelle

Abb. 79 Beispiele für Beschilderung „Achtung Kinder“ in der Region Leinebergland



EL: Mehle – Alte Poststraße (West)



EL: Esbeck – Auf der Böhne



FR: Ohlenrode – Fredener Str. (West)



FR: Eyershausen – Hauptstr. (Nord)



SI: Adenstedt – Hildesheimer Str.



SI: Sellenstedt – Landstraße (Süd)

Abb. 80 Beispiele für fehlende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an Ortseingängen in der Region Leinebergland



EL: Mehle – Alte Poststraße
Tempo 30 wegen Einengung



SI: Westfeld - Hauptstraße
Tempo 30 wegen Straßenschäden



EL: Sorsum – Wittenburger Str.
Tempo 30 wegen Pferden



Bsp. Hannover
Tempo 30 vor Kita

Abb. 81 Beispiele für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf Ortsdurchfahrten in der Region Leinebergland (oben rechts und links, unten links) sowie in Hannover vor Kindergärten (untern rechts)

9.1.5 Oberflächenqualitäten

Einige Ortsdurchfahrten in der Region Leinebergland weisen Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit auf. Unebene Oberflächen stellen vor allem für Radfahrer eine Gefahrenstelle dar. Radverkehr auf der Fahrbahn ist eine häufige Führungsform in der Region Leinebergland. Aber auch für (mobilitätseingeschränkte) Fußgänger können mangelhafte Oberflächen beim Queren der Straße Probleme bereiten, insbesondere wenn der Übergang zwischen Fahrbahn und Rinne uneben ist (vgl. z.B. Abb. 82, links oben).



FR: Eyershausen – Hauptstraße
mangelhafte Belagsqualität



SI: Segeste – Bahnhofsallee (OE)
Beschilderung Straßenschäden



EL: Wittenburg – Sorsumer Straße
Beschilderung Straßenschäden



EL: Esbeck – Auf der Böhne
mangelhafte Belagsqualität am Fahrbahnrand

Abb. 82 Beispiele für mangelhafte Oberflächenqualitäten der Ortsdurchfahrten in der Region Leinebergland

9.2 Strategien und Maßnahmen

Erweiterungs- und Optimierungsbedarfe sowohl im fließenden wie im ruhenden Kfz-Verkehr konnten nicht festgestellt werden. Es gibt keine nennenswerten Defizite bei der Erschließung und Anbindung der Orte in der Region Leinebergland. Insbesondere im Zuge der Bundesstraßenachsen besteht eine besonders hohe Qualität im Kfz-Verkehr, die die Erreichbarkeit von Hildesheim und Hannover gewährleistet. Der hohe Kfz-Anteil führt jedoch dazu, dass sich der Kfz-Verkehr negativ auf andere Verkehrsarten (z.B. eingeschränkte Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr) und auch auf die nichtverkehrlichen Nutzungen (Aufenthaltsqualität, Lärm, Schadstoffe) auswirkt.

Im Folgenden werden daher Maßnahmen vorgestellt, die den Kraftfahrzeugverkehr in der Region Leinebergland verträglicher gestalten sollen. Thematisiert werden neben der Beseitigung der Barrieren, die sich durch parkende Fahrzeuge ergeben, auch die Beseitigung von Oberflächenmängeln auf den Ortsdurchfahrten. Darüber hinaus spielen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf Ortsdurchfahrten und an Ortsteingängen eine große Rolle bei den Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr.

9.2.1 Erweiterung des Straßenverkehrsnetzes

Im Zuge der B 3 und insbesondere der B 240 sind in der Region Leinebergland einige Ortsumgehungen bzw. Verlegungen vorgesehen, davon einige im vordringlichen Bedarf, was auf eine Realisierung bis 2030 hoffen lässt. Diese Ortsumgehungen erhöhen aus Sicht des Durchgangsverkehrs die Verkehrsqualität, bieten für die betroffenen Orte jedoch auch eine deutliche Entlastung vom Kfz-Verkehr mit den einhergehenden negativen Auswirkungen.

9.2.2 Freihalten der Geh- und Radwege von parkenden Fahrzeugen

Grundsätzlich sollten Einwohnerinnen und Einwohner auf ihrem Grundstück parken, wenn sie über einen Stellplatz verfügen. Wenn sie keinen eigenen Stellplatz haben, spricht grundsätzlich nichts gegen das Parken am Fahrbahnrand – jedoch nicht auf dem Geh- oder Radweg. Müssen jedoch bestimmte Bereiche der Ortsdurchfahrt von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden (z.B. wegen Kurven, Begegnungsfälle mit Lkw oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen), so sind entsprechend Park- und Halteverbote einzurichten und an geeigneter Stelle Parkstände auf der Fahrbahn zu markieren bzw. vorzusehen. Das Parken auf dem Geh-/Radweg sollte zudem regelmäßig kontrolliert und geahndet werden.

9.2.3 Beseitigung von Oberflächenmängeln

Alle Ortsdurchfahrten sollten sowohl für den Kraftfahrzeugverkehr, als auch für den Radverkehr gut und sicher befahrbar sein. Darüber hinaus sollten Oberflächenmängel kein Risikofaktor für querende Fußgänger darstellen. Alle Oberflächenmängel sollten deshalb kurzfristig beseitigt werden.

9.2.4 Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

In Ortsdurchfahrten

In der Regel gehören die Ortsdurchfahrten zu Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, so dass die Regionskommunen keinen direkten Einfluss nehmen können. Um negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs wie Lärm und Schadstoffe zu reduzieren und die Potenziale für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, sollte in Ortsdurchfahrten bei entsprechenden Problemlagen Tempo 30 angestrebt werden. Dies sollte in Abstimmung mit den entsprechenden Baulastträgern vorangetrieben werden. Mit Hinweis auf die Leichtigkeit des Verkehrs bzw. fehlende „harte“ Defizite wie Unfallhäufungsstellen oder Grenzwertüberschreitungen bei Lärm oder Schadstoffen wird dies oft jedoch verweigert.

Sofern kein Einvernehmen hergestellt werden kann, bleibt die Einrichtung von Tempo 30 an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen. Hier sieht unter bestimmten Randbedingungen die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) Tempo 30 als Regellösung vor (vgl. Kapitel 8.2.4). Diese Vorgabe, an die die Verkehrsbehörden gebunden sind, sollte als Argument für die Umsetzung von Tempo 30 zumindest in diesen Bereichen genutzt werden.

An Ortseinfahrten

Für die Region Leinebergland wird die systematische Überprüfung des Einsatzes von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen an Ortseinfahrten empfohlen. Eine geeignete Maßnahme bilden Mittelinseln mit Versatz (vgl. Abb. 83), denn im Gegensatz zu Fahrbahnverengungen führen Mittelinseln nicht nur zu einer Geschwindigkeitsreduzierung, sondern können bei entsprechender Ausführung zudem auch das Queren der Fahrbahn für den Rad- und Fußverkehr ermöglichen. Voraussetzung hierfür ist, dass eine entsprechende Fuß- und Radverkehrsanlage vorhanden ist bzw. eingerichtet wird. Die Erforderlichkeit von Querungsanlagen ist im Rahmen eines Nahmobilitätskonzeptes zu prüfen (vgl. Kapitel 7.2.2 und 8.2.1). Die Querschnittsbreite der Mittelinsel beträgt in der Regel mindestens 2,50 m.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr erfolgt zudem in der Maßnahmenliste in Kapitel 14.

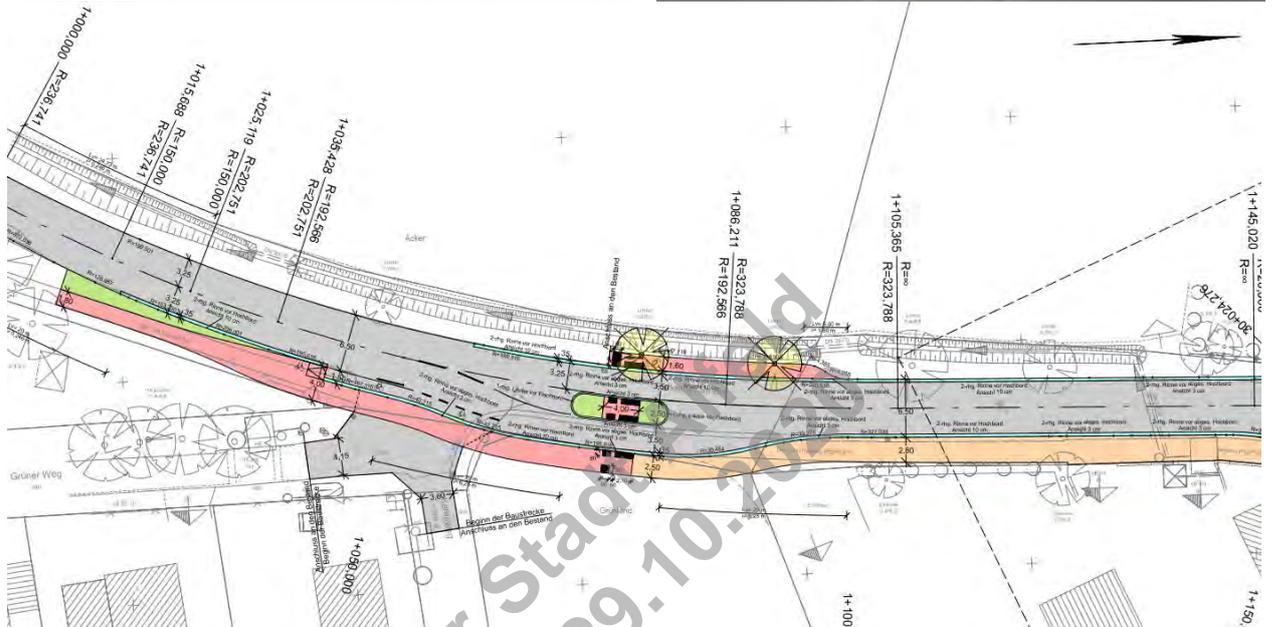


Abb. 83 Beispiele für Mittelinseln mit Versatz an Ortsteinfahrten in Essel²⁵ (oben links und rechts) und in Diepenau²⁶ (unten)

Kernziele im Kraftfahrzeugverkehr:

- Beseitigung von vorhandenen Oberflächenmängeln auf Ortsdurchfahrten für eine bessere Nutzbarkeit vor allem für Radfahrer.
- Beseitigung von Barrieren, die sich durch auf dem Geh- und/oder Radweg parkenden Fahrzeuge ergeben.
- Bessere Verträglichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen.
- Einrichtung von Mittelinseln mit Versatz an Ortsteingängen führt zur Geschwindigkeitsreduzierung, bevor der Ort erreicht wird und erleichtern das Queren für Fußgänger und Radfahrer.
- Durch die Einrichtung von Tempo 30 vor Einrichtungen besonders schutzbedürftiger Personen (z.B. Schulen, Kindergärten und Altenheimen) wird für mehr Verkehrssicherheit gesorgt (vgl. auch Kernziele Fußverkehr).

²⁵ SHP Ingenieure, Projekt in Essel, 2019

²⁶ SHP Ingenieure, Projekt in Diepenau, 2019

10 ÖPNV und SPNV

10.1 Bestandsanalyse

10.1.1 Aktuelles ÖPNV-Angebot und Handlungsbedarfe

Der Landkreis Hildesheim ist Aufgabenträger für den ÖPNV im gesamten Landkreis Hildesheim und damit auch für die Region Leinebergland (mit Ausnahme des Flecken Delligsen). Die ÖPNV-Planung in der Region Leinebergland unterliegt somit den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Landkreises Hildesheim und erfolgt nicht durch die Kommunen selbst. Die aktuelle Fassung 2019 des Nahverkehrsplans²⁷ wird derzeit ausgearbeitet.

Der Rahmen für eine als ausreichend betrachtete Verkehrsbedienung für das Verkehrssystem Linienbus in der Region Leinebergland liegt damit zunächst fest. Im Folgenden wird der klassische Linienbusverkehr, der schienengebundene Verkehr (Bahnverkehr) sowie weitere ergänzende Angebote untersucht. Die vorhandenen Angebote werden hinsichtlich des Linienverlaufs bzw. ihrer räumlichen Abdeckung sowie hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit näher betrachtet. Daraus und mit den Hinweisen aus dem Arbeitskreis und der Bürgerwerkstatt werden die Mängel und mögliche Verbesserungen im ÖPNV abgeleitet.

Netzabdeckung

Die Netzabdeckung des Busliniennetzes weist in einigen Kommunen Lücken auf (vgl. Anhang 2). Zu einem großen Teil handelt es sich dabei um kleine Bereiche, oft sind dies Randbereiche in Wohn- oder Gewerbegebieten, an denen der Einzugsradius von Haltestellen größer als 500 bzw. 700 Meter ist. Die Einzugsradien werden vom Nahverkehrsplan vorgegeben. Im Regelfall beträgt der Einzugsradius im Landkreis Hildesheim 500 m. Für Siedlungsbereiche außerhalb von Ortschaften sowie Orte mit weniger als 200 Einwohnern beträgt der Einzugsradius 700 m. Neben den genannten kleinen nicht erschlossenen Bereichen gibt es aber auch größere Bereiche in der Region Leinebergland, in denen keine ausreichende Netzabdeckung vorhanden ist. Dies sind:

- Alfeld: große Teile des Ortsteils Limmer,
- Alfeld: nördlicher Teil von Eimsen,
- Alfeld: südlicher Teil von Alfeld,
- Alfeld: größere Teile von Röllinghausen,
- Alfeld: Teile von Langenholzen,
- Elze: südlicher Teil,
- Freden: westlicher Teil von Freden,
- Delligsen: nur kleine Randbereiche
- Lamspringe: nördliche und südliche Teile von Lamspringe, Evensen und Neuhof sowie
- Sibbesse: nördlicher Teil von Petze.

²⁷ Nahverkehrsplan Hildesheim, Landkreis Hildesheim, Entwurfsfassung 2019

Bedienungshäufigkeiten

In der Regel wird in der Region Leinebergland an Mon- bis Freitagen ein 1- bis 2-Stunden-Takt mit entsprechenden Taktverdichtungen zu Schulbeginn- und Endzeiten auf einigen Linien angeboten (vgl. Abb. 84). An Wochenenden fällt das Bedienungsangebot deutlich geringer aus. Teilweise besteht nur ein Angebot an Anruf-Sammel-Taxen oder Rufbussen in einem 2-Stunden-Takt in einem sehr eingeschränkten Zeitraum, teilweise existiert an Wochenenden kein Angebot (z.B. in der Stadt Elze). Folglich spielt für den Freizeitverkehr der Linienbusverkehr am Wochenende gar keine Rolle.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

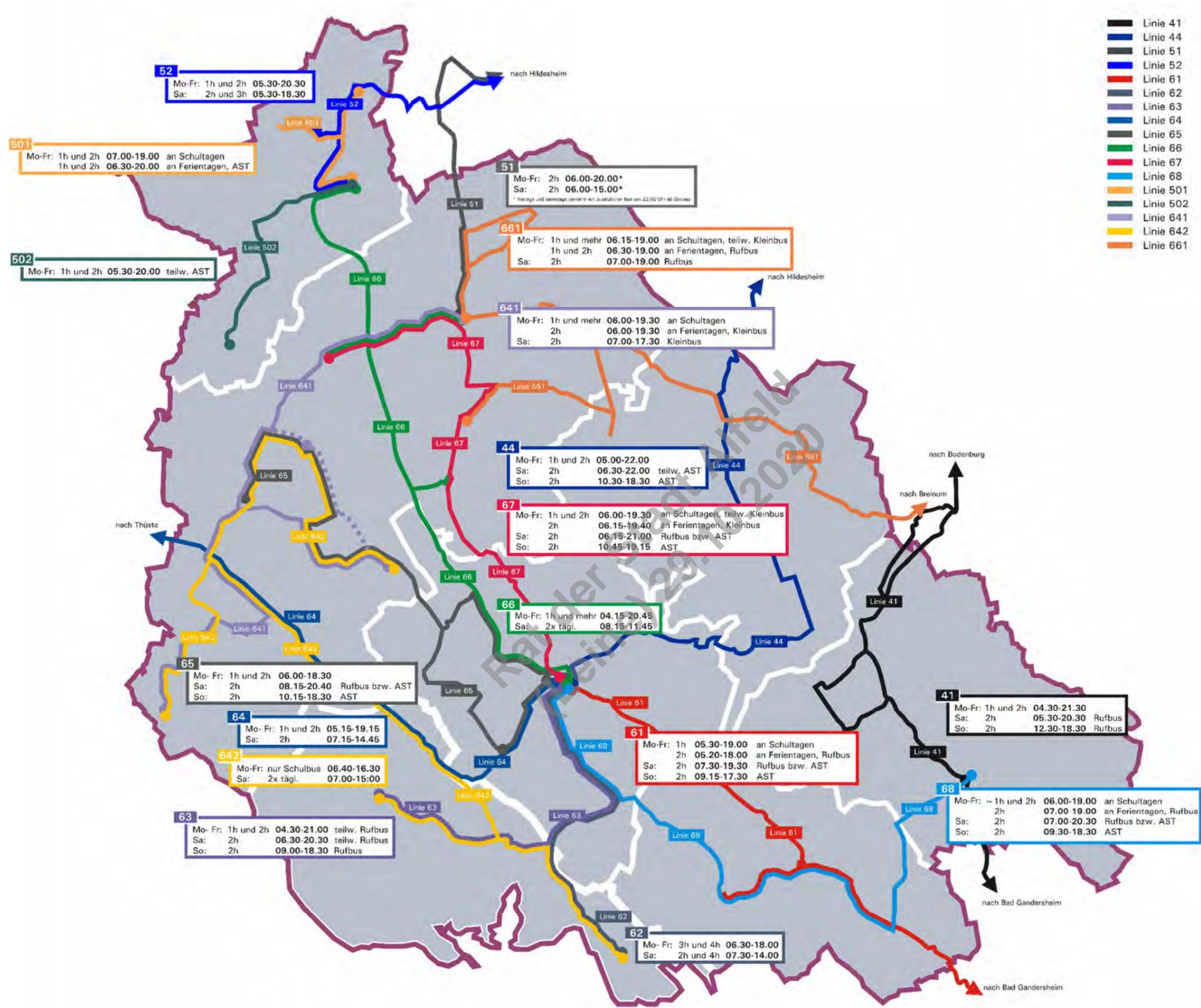


Abb. 84 Bestand – Busliniennetz und Bedienungshäufigkeiten in der Region Leinebergland

Haltestellen

Darüber hinaus besteht dringender Handlungsbedarf bei den Linienbushaltestelle in der Region Leinebergland. Viele der Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. Teilweise können Haltestellen zu Fuß nicht erreicht werden, da kein Gehweg vorhanden ist, die Gehwegoberflächen mangelhaft sind oder auf dem Gehweg Hindernisse angeordnet sind (vgl. Kapitel 8.1 und Abb. 85).

Darüber hinaus sind die Gestaltungsqualitäten der Haltestellen sehr unterschiedlich. Sehr häufig sind an den Haltestellen Wartehäuschen vorhanden, die erfahrungsgemäß als Angstraum empfunden werden, da sie nicht transparent gestaltet sind (vgl. Abb. 86). Die Anordnung der Fahrgastinformation an einem Haltestellenschild ist ungünstig zu bewerten, da der Fahrgast dann der Witterung ausgesetzt ist. Besser ist es die Fahrgastinformation im Wartehäuschen anzubringen. Es sollte dringend vermieden Glascontainer oder andere Sammelanlagen in direkter Nähe von Haltestellen anzuordnen.

Insgesamt lädt die Gestaltung vieler Haltestellen in der Region Leinebergland nicht dazu ein sich dort aufzuhalten und auf den Bus zu warten. Zukünftig muss auf ein einheitliches Erscheinungsbild, eine barrierefreie Gestaltung einschließlich taktilen Leiteinrichtungen, eine funktionsgerechte Ausstattung und moderne Fahrgastinformationen an den Haltestellen sowie einen barrierefreien Zugang zur Haltestelle geachtet werden. Eine ansprechende Außendarstellung kann sehr zu einem positiven Image des ÖPNV beitragen. Positive Beispiele sind exemplarisch in Abb. 87 dargestellt.



EL: Mehle – Alfelder Straße
Bewachsener Gehweg



LA: Graste – Lamspringer Straße
Keine Aufstellfläche/Rasen



EL: Sorsum – Wittenburger Straße
Haltestelle nicht barrierefrei



FR: Ohlenrode – Fredener Straße
Haltestelle nicht barrierefrei



LA: Sehlem – Hauptstraße
Haltestelle ohne Bord



FR: Westerberg – Am Westerberg
Keine Aufstellfläche/Rasen

Abb. 85 Beispiele nicht barrierefrei ausgebauter Haltestellen in der Region Leinebergland



LA: Graste – Lamspringer Straße
Angstrum Wartehäuschen



LA: Harbarnsen – Am Bahnhof
Angstrum Wartehäuschen



FR: Eyershausen – Hauptstraße
Angstrum Wartehäuschen



SI: Hönze – Gronauer Straße
Container an der Haltestelle



SI: Almstedt – Almstedter Straße
keine Ansprechende Gestaltung des Wartehäuschens



FR: Wetteborn – Am Dorfe
Haltestelle barrierefrei,
aber Angstrum Wartehäuschen

Abb. 86 Angstrum Wartehäuschen an Haltestellen in der Region Leinebergland



SI: Almstedt – Almstedter Straße
barrierefreie Haltestelle



LA: Woltershausen – An der Halbe
Wartehäuschen aus Glas



EL: Sorsum – Witteburger Straße
ansprechend gestaltete Haltestelle



SI: Wisbergholzen – Poststraße
barrierefreie Haltestelle



FR: Wetteborn – Am Dorfe
barrierefreie Haltestelle

Abb. 87 Positive Beispiele von Haltestellen in der Region Leinebergland

10.1.2 Aktuelles SPNV-Angebot und Handlungsbedarfe

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (NLVG) ist Aufgabenträgerin für den schienengebundenen Verkehr in Niedersachsen und gibt die Entwicklungen in diesem Bereich vor.

Netzabdeckung

Die Region Leinebergland wird im Bahnverkehr durch den RE 2 (Metronom) mit Halten in Freden, Alfeld, Banteln und Elze gut erschlossen. Der RE 2 verkehrt zwischen Hannover Hbf und Göttingen Hbf über die genannten Bahnhöfe in der Region Leinebergland, sodass ein Anschluss an diese Städte gut funktioniert. Für einen Anschluss an das Oberzentrum Hildesheim ist ein Umstieg in Elze in die RB 77 (Nordwestbahn) erforderlich.



Abb. 88 Analyse – Erschließungsnetz Metronom (oben) und Nordwestbahn (unten)

Ein Anschluss an den Fernverkehr (ICE/IC/EC) ist in Hannover Hbf oder Hildesheim Hbf sowie Göttingen Hbf möglich. Zudem hält auf der Strecke Hannover – Göttingen der ICE 2 Mal morgens und 3 Mal nachmittags auch in Alfeld und Elze.

Bedienungshäufigkeit

Der RE 2 verkehrt montags bis freitags zwischen etwa 5.00 und 0.15 Uhr sowie samstags und sonntags zwischen 6.00 und 0.00 Uhr jeweils im 1-Stunden-Takt. An Feiertagen gilt der gleiche Fahrplan wie sonntags, ausgenommen Heiligabend und Silvester (Sonderfahrplan). Die RB 77 in Elze verkehrt montags bis samstags zwischen etwa 6.00 und 23.00 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 8.00 und 23.00 Uhr. Die Umsteigezeiten zwischen RE 2 und RB 77 in Elze sind aufeinander abgestimmt, sodass keine langen Wartezeiten entstehen.

	Mo - Fr	Sa + So
Takt	1-Stunde	1-Stunde
Beginn ca.	5.00 Uhr	6.00 Uhr
Ende ca.	0.15 Uhr	0.00 Uhr

Feiertage wie Sonntag, außer Heiligabend und Silvester (Sonderfahrplan)

	Mo - Fr	Sa	So + Feier
Takt	1-Stunde	1-Stunde	1-Stunde
Beginn ca.	6.00 Uhr	6.00 Uhr	8.00 Uhr
Ende ca.	23.00 Uhr	23.00 Uhr	23.00 Uhr

Abb. 89 Analyse – Bedienungshäufigkeit Metronom RE 2 (oben) und Nordwestbahn RB 77 (unten)

Die Kommunen Lamspringe, Sibbesse und Delligsen verfügen über keinen eigenen Bahnhof und dementsprechend über keinen direkten Zugang zum Bahnverkehr. Sie verfügen jedoch über jeweils eine Buslinie, die im 1- bzw. 2-Stunden-Takt auf die Bahnabfahrtszeiten ausgerichtet ist.

10.1.3 Verknüpfungspunkte

In der Region Leinebergland bestehen in den Orten Elze, Banteln, Freden und Alfeld an den Bahnhöfen Verknüpfungspunkte, an denen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann. Es ist der Umstieg zwischen Bus und Bahn möglich, zudem gibt es Abstellanlagen für den Kraftfahrzeugverkehr (P+ R) und Radverkehr (B+ R). Weiterhin steht ein Angebot an Taxiständen zur Verfügung.

Die P+ R-Anlagen sind gut ausgelastet. Kapazitätsengpässe konnten bei den Begehungen allerdings nicht festgestellt werden. Die B+ R-Anlagen sind sehr gut ausgelastet. Vor dem Hintergrund einer intensiven Radverkehrsförderung sollten die Anlagen kurz- bis mittelfristig um weitere Stellplätze für Fahrräder erweitert werden. Sinnvoll sind hier auch sichere geschlossene Abstellanlagen und Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes (vg. Kapitel 12.1.4, Mobilitätsstationen in der Region Leinebergland).



Abb. 90 B+ R und Linienbushaltes am Bahnhof in Elze (links) und ZOB am Bahnhof in Alfeld (rechts)

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

10.2 Strategien und Maßnahmen

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zeigen, dass der ÖPNV vor allem im Schülerverkehr stark genutzt wird (45 % Anteil am Modal Split). Überdurchschnittliche Anteile haben jedoch auch die Wege zur Arbeit mit 9 % - gegenüber Anteilen bei allen anderen Wegezecken von 3 % oder darunter (vgl. Abb. 13). Allerdings zeigt die Auswertung der gewählten Verkehrsarten als Zubringer zu den Bahnhöfen, dass Fahrrad und Bus kaum eine Rolle spielen. Neben dem Fußverkehr wird mit 74 % vor allem das Auto genutzt (vgl. Abb. 23). Es ist daher zu vermuten, dass die Wege zur Arbeit vor allem mit dem Zug zurückgelegt werden und hierfür das Auto als Zubringer genutzt wird. Eine aufgrund dieser Vermutung durchgeführte Sonderauswertung bestätigt dieses: von den 45 % der Schülerwege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, werden 32 % der Wege mit dem Linienbus und 13 % mit der Bahn zurückgelegt, so dass hier der Linienbus überwiegt. Von den 9 % der Wege, die mit dem ÖPNV zur Arbeit zurückgelegt werden, entfallen 8 % auf die Bahn und lediglich 1 % auf den Linienbus. Vor diesem Hintergrund kann festgehalten werden, dass das Linienbusangebot vorwiegend dem Schülerverkehr dient und ansonsten kaum konkurrenzfähig gegenüber dem Pkw ist. Bei den Wegen zur Arbeit, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, spielt mit dem Bahnangebot das Angebot eine wesentliche Rolle, das eine gute Qualität bietet und damit konkurrenzfähig gegenüber dem Pkw ist.

Es ist davon auszugehen, dass noch Potenziale für den ÖPNV mit Hilfe von Beratung, Information und besserer Bekanntmachung der Angebote aktiviert werden können. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der ÖPNV-Anteil mit klassischen Maßnahmen wie Taktverdichtungen oder anderen Angebotsverbesserungen im Linienverkehr erheblich gesteigert werden kann. Die fehlende Konkurrenzfähigkeit in der Fläche mit einem 2-Stunden-Takt bzw. 1-Stunden-Takt ließe sich vermutlich auch dann nicht deutlich verbessern, wenn das Fahrtenangebot verdoppelt würde. Hinzu kommen die mit dem Bus erheblich längeren Fahrzeiten: so dauert eine Fahrt von Gronau nach Lamspringe mit dem Pkw ca. 27 Minuten, mit dem Bus 83 Minuten und damit fast eine Stunde länger. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Verbindung von Sibbesse nach Delligsen: mit dem Pkw werden 25 Minuten benötigt, mit dem Bus 104 Minuten. Auch wenn diese Relationen eher schwach nachgefragt und eher untypisch sind, verdeutlichen sie jedoch das Problem des klassischen ÖPNV mit Linienbedienung in der Fläche.

Vorgeschlagen werden daher die Beibehaltung und Stärkung derjenigen Achsen, die im ÖPNV bereits konkurrenzfähig sind. Diese Achsen könnten auch weiter mit Bahn und klassischem Linienbus betrieben werden. Für die übrige Fläche wird die Bedienung mit einem Bus-on-demand-System vorgeschlagen. Es kann als Zubringer aus der Fläche zu den starken ÖPNV-Achsen dienen. Damit können die Linienangebote zudem direktere Fahrwege nehmen und damit die Reisezeiten weiter verkürzen.

Die Kombination aus Linienbedienung entlang starker Achsen und Flächenbedienung als Zubringer mit einem Bus-on-demand-System bietet den Nutzern eine größere Flexibilität und ggf. auch kürzere Fahrzeiten. In einem ersten Schritt sollte das System als Pilotprojekt erprobt und damit

Erfahrungen gesammelt werden. Sollte sich das System bewähren, kann es in Abstimmung mit dem Landkreis und den Konzessionären in einen Regelbetrieb überführt werden. Langfristig ist auch eine Bedienung mit autonomen Bussen zu prüfen.

Ein weiterer Aspekt zur Förderung des ÖPNV besteht darin, Zugangshürden im Bereich der Tarifsysteme zu beseitigen. Angestrebt werden sollte ein Tarifverbund, der mindestens das Regionsgebiet und die Stadt Hildesheim umfasst. Die entsprechenden Ansätze zur Bildung eines Tarifverbunds im Landkreis Hildesheim sind vor diesem Hintergrund zu begrüßen.

Für die Nutzer sind in Regel unterschiedliche Tarifsysteme aufgrund unterschiedlicher Betreiber, kommunaler Grenzen etc. nicht nachvollziehbar und machen den ÖPNV „kompliziert“, gerade für ältere Menschen. Vor diesem Hintergrund sollte der Schienenverkehr in das Tarifsystem des Landkreises eingebunden werden. Zudem ist die „Anschlussmobilität“ des Niedersachsentarifs zwar grundsätzlich zu begrüßen. Die Fokussierung auf Kommunen mit Bahnhöfen führt jedoch zu einer großen Komplexität: Zum Einen werden damit Kommunen ohne Bahnhof grundsätzlich benachteiligt. Zum Anderen ignoriert die Regelung, dass ein Bahnhof häufig gemeindeübergreifend genutzt wird und damit ein Teil der Nutzer lediglich aufgrund von Gemeindegrenzen von diesem Tarif ausgeschlossen wird.

Da es auch deutliche Pendlerverflechtungen in die Region Hannover gibt, sollte angestrebt werden, das Tarifsystem auch mit dem GVH zu verknüpfen.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

11 Mobilitätsmanagement

11.1 Zielansatz und Bestandsanalyse

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung bezeichnet. Das Verkehrsmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs (z.T. auch des ÖPNV), während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für einen Weg und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt und somit den grundlegenden Ansatz beschreibt.

Das Mobilitätsmanagement verfolgt das Ziel, nachhaltige Verkehre zu fördern und die Nachfrage im Kfz-Verkehr zu reduzieren. Dies soll durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen erreicht werden. Der Fokus liegt dabei auf Information, Kommunikation, Organisation von Angeboten und Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner.

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist die Information über die Mobilitätsalternativen sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer. Hierzu kann die Auskunft und Beratung zur Fahrt- und Reiseplanung gehören, z.B. lokal in der Mobilitätszentrale, aber auch telefonisch oder online – und zwar vor und auch während der Fahrt.

Eine weitere Aufgabe ist das Marketing. Ziel ist es, die Menschen zur selbständigen Änderung der verkehrlichen Verhaltensweisen anzuregen und Gewohnheiten zu durchbrechen. Hierzu können individuelle Mobilitätsberatungen genutzt werden, Werbekampagnen (z.B. Autofreier Sonntag) und nutzergruppenspezifische Aktionen (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“).

Die Organisation und Koordination ist ein weiteres Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements. Dabei geht es um die Initiierung und Nutzbarmachung von Mobilitätsalternativen. So kann die Bildung von Fahrgemeinschaften unterstützt werden oder es können Serviceleistungen in den Bereichen Car-Sharing und Bike-Sharing angeboten werden.

Das Mobilitätsmanagement kann zudem die Flexibilisierung unterstützen. Es kann beispielsweise darauf hingewirkt werden, dass Veranstaltungen abgestimmt auf ÖPNV-Fahrpläne beginnen und enden, Schichtsysteme von Firmen oder Krankenhäusern nicht zu einer Überlagerung von Nachfragespitzen führen oder Öffnungszeiten von Unternehmen, Geschäften und Behörden so angelegt werden, dass eine ÖPNV-Nutzung möglich ist. Außerdem kann darauf hingewirkt werden, dass Leistungen mobil vor Ort angeboten werden („Dorfladen auf Rädern“, „MobilDoc“, Lieferdienste, usw.), gebündelt werden um mehrfache Fahrten zu vermeiden (z.B. Bündelung von Terminen in Arzthäusern) oder durch Telekommunikation ersetzt werden (z.B. online- oder postalische Abwicklung von Verwaltungsprozeduren).

Bei vielen der Maßnahmen kann das Mobilitätsmanagement bzw. der Mobilitätsmanager nicht allein handeln. Ein bedeutendes Element dabei ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommunen, Region, Landkreis, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern sowie Nutzerinnen und Nutzern.

11.2 Strategien und Maßnahmen

Wie bereits in den allgemeinen Anforderungen und Zielsetzungen des Mobilitätsmanagements erläutert, stellt dieses ein zentrales Instrumentarium der Verkehrsplanung dar. Es ist Aufgabe, die unterschiedlichen Maßnahmen zu ordnen, zu bündeln, umzusetzen bzw. zu delegieren und einen Zugang für die Öffentlichkeit zu schaffen. Zentraler Akteur bzw. Initiator muss die Region Leinebergland sein. Für die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsmanagements sind allerdings verschiedene Akteure aus unterschiedlichen Bereichen (Aufgabenträger wie der Landkreis, Verkehrsbetriebe, Tourismus, Wirtschaft, Wohnen, Interessengruppen, Vereine) zu gewinnen. Es sollte gemeinschaftlich, insbesondere über den Mobilitätsmanager, Einfluss genommen werden, um die jeweiligen Ziele zu erreichen bzw. die Maßnahmen umzusetzen.

Im Folgenden werden unterschiedliche Strategien, Maßnahmen und Organisationsansätze vorgestellt, die dem Mobilitätsmanagement zuzuordnen sind.

Allgemeine Mobilitätsberatung

Angebote zur Mobilitätsberatung sind in der Region Leinebergland bereits heute zu finden. So wurde vor kurzer Zeit eine Mobilitätszentrale eingerichtet, die kontinuierlich weiter aufgebaut werden soll. Es ist ein Projekt, dass mit europäischen Mitteln aus dem Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) gefördert wird. Kundenbetreuerinnen und ein Mobilitätsmanager kümmern sich regionsweit um die Mobilität im ländlichen Raum, einerseits um die Unterstützung der Kunden bei der Nutzung der vorhandenen Angebote im ÖPNV und deren Verbesserung, andererseits als weitergefasstes Querschnittsthema z.B. in den Bereichen Versorgung, Kultur und Tourismus.

Die Mobilitätszentrale der Region Leinebergland mit Sitz am Bahnhof in der Stadt Alfeld ist montags bis freitags zwischen 7.00 und 17.00 Uhr und jeden ersten Samstag von 9.00 bis 15.00 Uhr geöffnet und informiert über die verschiedenen Verkehrsangebote. Es können jegliche Fragen zum Thema Mobilität gestellt werden und Busfahrkarten erworben werden. Darüber hinaus können auf dem Betriebshof „Neue Wiese“ in Alfeld Busfahrkarten erworben werden.

Information im ÖPNV

Die Informationsmöglichkeiten im ÖPNV reichen von Aushängen wie Fahrplänen und Tarifinformationen über Hotlines bis zu Online-Fahrplänen. Die Informationen sind jedoch überwiegend nur statisch bzw. auf klassische Angebote beschränkt. In der Region Leinebergland (bzw. dem Landkreis Hildesheim) fehlt beispielsweise ein gut lesbarer Linienplan. Das Netz ist

aufgrund der räumlichen Ausdehnung schwierig in einem Lageplan darzustellen, entsprechend ist er als Liniennetzplan dargestellt. Dieser ermöglicht aber keine direkte Zuordnung der Linien und Haltestellen zur tatsächlichen räumlichen Gegebenheit. Es ist damit z.B. nicht möglich, für eine Adresse die zugehörige Haltestelle zu ermitteln.

Eine Lösung bestünde jedoch in einem interaktiven Liniennetzplan, der die räumliche Information mit den Linien, den Haltestellen und den Fahrplänen und Fahrtauskünften verknüpft (vgl. Abb. 91). Es sollte nicht Drittanbietern wie GoogleMaps überlassen werden, Daten zwischen Anbieter und Nutzer auszutauschen.

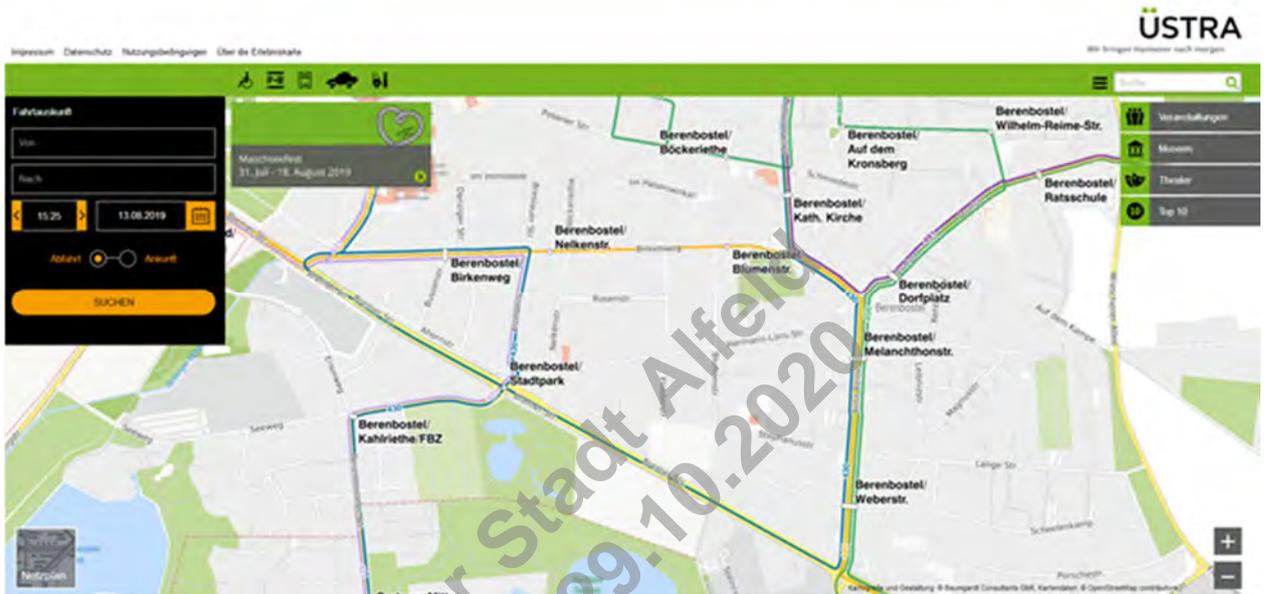


Abb. 91 Beispiel interaktives ÖPNV-Liniennetz²⁸ der Üstra

Gerade bei geringen Fahrtenhäufigkeiten kann es hilfreich sein, Online-Informationen über die Fahrplanlage bzw. den Standort von Fahrzeugen zu erhalten. So kann bei deutlichen Verspätungen vor und auch während der Reise eine Reisealternative bzw. eine alternative Umstiegsmöglichkeit gesucht werden. Dies kann erreicht werden durch die Weitergabe von Echtzeitdaten, entweder über ein bereits etabliertes System wie die App der Deutschen Bahn oder über ein eigenes System.

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

Neben den Beratungsangeboten, die eine Initiative der Nutzerinnen und Nutzer voraussetzen, sollte auch der umgekehrte Weg beschritten werden. Eine gute Nutzeransprache mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erreichen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen, z.B.:

- Berufspendlerinnen und Berufspendler
- Schülerinnen und Schüler

²⁸ Quelle Bild: <https://plaene.uestra.de/index.php/de/karte>

- ältere und mobilitätseingeschränkte Personen
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Firmen und Behörden sowie
- Neubürgerinnen und Neubürger.

In der Region Leinebergland sollte sich eine zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung neben den „Zwangsnutzern“ des ÖPNV wie Schülerinnen und Schüler auch auf die größeren Arbeitgeber im Regionsgebiet konzentrieren. So können beispielsweise günstigere ÖPNV-Tarife bei einer größeren Nutzerzahl angeboten werden (Thema Jobtickets) oder Fahrrad-Leasing-Angebote initiiert werden. Außer für die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades kann hier auch für Fahrgemeinschaften (in das oder aus dem Umland) gewonnen werden.

Aktionen und Kampagnen

Um eine Verhaltensänderung der Nutzer hervorzurufen und Gewohnheiten zu durchbrechen, sind oft Denkanstöße notwendig. Dies kann durch entsprechende Aktionen und Kampagnen erreicht werden, die das Thema Mobilität in den Fokus nehmen. Beispiel hierfür ist ein Autofreier Sonntag, bei dem Ausstellungen und Informationsmöglichkeiten mit „Volksfestcharakter“ kombiniert werden mit der kurzzeitigen Sperrung von wichtigen Kfz-Achsen. Ebenfalls hilfreich sind Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, wo in einem kompetitiven Umfeld andere Verhaltensweisen gemeinsam erprobt werden können.



Abb. 92 Werbebroschüren „Mit dem Rad zur Arbeit²⁹“ (links) und „Autofreier Sonntag³⁰“ (rechts)

²⁹ Quelle Bild: https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bundesweit/link_us.php

³⁰ Quelle Bild: <https://www.klimaschutz-hannover.de/infos-service/veranstaltungen/veranstaltungen-detailansicht/artikel/autofreier-sonntag.html>

Car-Sharing und Bike-Sharing

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements geht es nicht um die Schaffung entsprechender Angebote, sondern vorrangig um ergänzende Leistungen. So kann die Mobilitätszentrale Buchungen verwalten (z.B. für Nutzerinnen und Nutzer, die keine App bzw. Internetportale nutzen können oder wollen), für einheitliche oder kompatible Zugangssysteme sorgen oder ehrenamtliches Engagement mit dem Car-Sharing verknüpfen. Letztes ist in der Samtgemeinde Leinebergland mit dem Projekt „Dorfauto“ angeschoben worden, bei dem ein Bürger oder eine Bürgerin ehrenamtlich eine andere Person mit einem Car-Sharing-Fahrzeug fährt.

Fahrgemeinschaften

Pendlerportale und Mitfahrerportale sind bereits etabliert. Dabei handelt es sich aber oft um kommerzielle Angebote oder um bundesweite Angebote, die nicht unmittelbar auf die Bedürfnisse im Leinebergland zugeschnitten sind. Aufgabe des Mobilitätsmanagements könnte es daher sein, Fahrgemeinschaften gezielt in der Region Leinebergland zusammen zu bringen. Das könnte entweder über eine zu schaffende Plattform erreicht werden oder durch eine Qualifizierung einer bestehenden Plattform.

Schulwegpläne

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements können Schulwegpläne initiiert werden, indem Schulen, Eltern, Polizei und Verwaltungen zusammengebracht und mit entsprechendem Fachwissen versorgt und unterstützt werden. Letzteres gibt es bereits gut aufbereitet (z.B. Leitfaden der BAST, www.schulwegplaene.de).

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ziel eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, durch zusätzliche Mobilitätsangebote das Mobilitätsverhalten der Belegschaft hinsichtlich der vermehrten Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu motivieren. Es gilt, die Akteure größerer Betriebe zu gewinnen und durch entsprechende Anreize (z.B. finanzieller Art) zur Schaffung eines breiteren Angebots zu bewegen. Folgende Bausteine können im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements umgesetzt werden:

- Herstellung von quantitativ ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen (Ebenerdigkeit, Sicherheit und Komfort, Witterungsschutz),
- Angebot von vergünstigten ÖV-Zeitkartenangeboten bzw. „Job-Tickets“ (über Mengenrabatt)
- niedrigschwelliger Zugang zu E-Bike-Leasing-Angeboten
- Organisation von Mitarbeiter-Mitfahrzentralen und
- zusätzliche Serviceangebote wie Mitarbeiterduschen, E-Ladesäulen für E-Bikes und E-Autos.

Organisation und Förderung

Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist es auch, durch Maßnahmen im Bereich von „Organisation und Förderung“ öffentlichkeitswirksam auf die Ziele des Leitbildes und auf die angestrebten Veränderungen des Verkehrsmittelwahlverhaltens aufmerksam zu machen und aktiv dafür zu werben.

Mobilitätsbefragung

Eine mittel- bis langfristig sinnvolle Maßnahme ist die Organisation von Haushaltbefragungen zur Ermittlung von Mobilitätskenngrößen bzw. der Evaluierung umgesetzter Maßnahmen. Diese bewirken allein keine Verhaltensänderungen, sind aber ein wertvolles Instrument, um Grundlagen für die Maßnahmenentwicklung zu sammeln.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der Organisation erfolgt zudem in der Maßnahmenliste in Kapitel 14. Die Region Leinebergland verfügt mit der Mobilitätszentrale und einem Mobilitätsmanager bereits gute Voraussetzungen für die Umsetzung. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass die Aufgaben im Mobilitätsmanagement allein von Mobilitätszentrale und Mobilitätsmanagement geleistet werden können. Die Umsetzung muss arbeitsteilig durch alle Kommunen erfolgen.

Kernziele Mobilitätsmanagement und Organisation:

- Nutzerorientierte Mobilitätsberatung
- Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement
- Initiieren von Aktionen und Kampagnen
- Betreuung von Car-Sharing und Bike-Sharing
- Unterstützung von Fahrgemeinschaften
- Initiierung von Schulwegplänen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Aktualisierung der Datengrundlagen anhand von Mobilitätsbefragungen

12 Alternative Mobilitätsangebote

12.1 Mobilitätsstationen

12.1.1 Allgemeines

Mobilitätsstationen unterstützen den seit längerem zu beobachtendem Trend des „Nutzens statt Besitzen“ mit einer steigenden Bedeutung des gemeinschaftlichen Konsums. Sie unterstützen die flexible, dem individuellen Fahrtzweck angepasste Verkehrsmittelwahl und tragen so zur Multi- und Intermodalität von Wegeketten bei.

Mobilitätsstationen konzentrieren die verschiedenen Verkehrsmittel räumlich und unterstützen mit einer leichten Zugangsmöglichkeit die individuelle, flexible sowie spontane Verkehrsmittelwahl. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote einfach ermöglicht wird. In der Regel wird dies mit einer verkehrlichen Botschaft verknüpft und mit entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen verdeutlicht. Damit stellen Mobilitätsstationen das physische Angebot eines Mobilitätsverbundes dar. Der Mobilitätsverbund – als Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes – kann als „organisatorische Vernetzung von Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen zur Förderung von Inter- und Multimodalität“ definiert werden.

Durch das attraktive räumliche und tarifliche Angebot einer Mobilitätsstation – idealerweise unter dem Dach einer Marke – wird der Umweltverbund gestärkt und Pkw-Fahrten können eingespart werden.

Mobilitätsstationen sind die sichtbare Ausprägung der Förderung multimodaler Mobilität und wirken sich positiv auf die Formen des Umweltverbundes aus. Der älteste Ansatz aus Bremen mit „mobil.punkte“ ist vor dem Hintergrund der Etablierung von Carsharing im öffentlichen Raum entstanden und trägt zur Minimierung der Pkw-Besitzquote sowie zur Förderung der Inter- und Multimodalität bei. Dieselben Intentionen verfolgen auch anderen Städte mit der Errichtung von Mobilitätsstationen, der Fokus liegt aber stärker auf der Förderung von Inter- und Multimodalität, welches sich in einem deutlich breiteren Angebot an Verkehrsmitteln zeigt. Besonders hervorzuheben ist dabei Hamburg, an deren Mobilitätsstationen über das Carsharing-Angebot hinaus Taxistellplätze, das Angebot von Autovermietungen und komfortable Fahrradabstellplätze in Fahrradkäfigen sowie das öffentliche Fahrradverleihsystem für die Nutzer vorzufinden sind.

Zur Förderung der Nutzung und Vermarktung der verschiedenen und kombinierbaren Verkehrsmittel ist es besonders wichtig, die Bevölkerung auf das Angebot an Mobilitätsstationen aufmerksam zu machen. Eine eigens dafür entwickelte Marke mit einem hohen Wiedererkennungswert kann dabei helfen. Zudem wird es in der Regel versucht, Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum, wo sie für jedermann zu jederzeit zugänglich sind, zu platzieren.



Abb. 93 Beispiel Mobilitätsstele mit verkehrsmittelübergreifender Auskunft über Verbindungen

12.1.2 Standortwahl

Bei der Standortwahl von Mobilitätsstationen ist die doppelte Funktion als Ausgangs- und Verknüpfungspunkt für Multi- und Intermodalität zu berücksichtigen. Daher ist bei der Standortwahl die Einbindung in bestehende Verkehrsnetze (Radverkehrsnetz, Fußwegenetz, ÖPNV) gerade für die Wege zur und von der Mobilitätsstation hilfreich. In der Regel werden Mobilitätsstationen in direkter Nähe zum ÖPNV errichtet. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass der ÖPNV bei der Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg häufig das Rückgrat bildet³¹.

Für die konkrete Lagebestimmung sind Faktoren wie eine gute Nutzbarkeit, leichte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit sowie eine präzise Lage, möglichst im öffentlichen Raum relevant. Dies dient der Auffindbarkeit sowie der Wahrnehmung der Mobilitätsstation und des damit verbundenen Angebotes an Verkehrsmitteln.

³¹ Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen.

12.1.3 Ausstattungsmöglichkeiten

Basis einer Mobilitätsstation bildet in der Regel der ÖPNV. An einem Bahnhof oder einer zentralen Haltestelle können die Angebote anderer Verkehrsarten gebündelt werden.

Zur Förderung einer multimodalen Wegekette ist es für Radfahrende sinnvoll, sichere und qualitativ hochwertige Abstellanlagen für private Fahrräder in ausreichender Anzahl vorzufinden. Ein einfacher und komfortabler Umstieg in direkter Nachbarschaft der verschiedenen Verkehrsmittel wird damit möglich. Zusätzlich sollten zur Unterstützung der Verkehrsmittelwahlfreiheit öffentlich zugängliche Leihfahrräder bzw. Leih-Pedelecs angeboten werden. Die Leihräder bieten sich vor allem für Einwegfahrten als Teil einer Wegekette an.

Durch die Zentralität und den günstigen Zugang mit anderen Verkehrsarten lässt sich ein Car-Sharing-Angebot besonders gut in eine Mobilitätsstation integrieren. Hierdurch werden die Verkehrsarten, die zu einer Wegekette unter Einbeziehung des Car-Sharings kombiniert werden können, räumlich gebündelt werden.

Vergleichbares gilt für ein Bike-Sharing-Angebot. Dieses richtet sich im Wesentlichen an Personen, die von außen in die Region Leinebergland kommen und dann ein Fahrrad zur Verfügung haben, um ein nicht in Laufweite liegendes Ziel komfortabel zu erreichen.

Zu einem umfassenden Mobilitätsangebot gehört auch das Taxi, welches gerade für die „letzte Meile“ gern genutzt wird. Taxi-Halte sollten in die entstehenden Mobilitätsstationen integriert werden. Dies bedeutet nicht, dass weitere Taxihalte vorzusehen sind, sondern nur, dass diese ein Bestandteil der Mobilitätsstation sein sollten. Denn so wird dem Nutzer die vollständige Mobilitätspalette bewusst zur Verfügung gestellt.



Abb. 94 Beispiel reservierte Stellplätze für Pkw während des Ladevorgangs (Leipzig, Südplatz)

12.1.4 In der Region Leinebergland

In der Region Leinebergland bestehen in den Orten Elze, Banteln, Freden und Alfeld an den Bahnhöfen Verknüpfungspunkte, an denen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann. Es ist der Umstieg zwischen Bus und Bahn möglich, zudem gibt es Abstellanlagen für den Kraftfahrzeugverkehr (P+ R) und den Radverkehr (B+ R). Weiterhin steht ein Angebot an Taxisständen zur Verfügung.



Abb. 95 B+ R-Anlage am Bahnhof in Elze (links) und ZOB am Bahnhof in Alfeld (rechts)

Das Angebot an Mobilitätsstationen in der Region Leinebergland sollte weiter ausgebaut werden. Mindestens sollte eine Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und zwei anderen Verkehrsträgern hergestellt werden. Hier ist die Integration von Sharing-Modellen wichtig, da diese eine vielseitigere und flexible Mobilitätskultur fördern und ermöglichen. Auch die Integration von Radabstellanlagen ist wichtig und in Abhängigkeit der Lage zu berücksichtigen.

Die Stationen sollten an Orten errichtet werden, die ein Mindestmaß an Funktionen aufweisen (z.B. Quartierszentren, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhöfen, Arbeitsschwerpunkten, touristische Ziele, Aufenthaltsbereiche, Straßenräume mit hohen Frequenzen). Der heute bestehende Anbieter für Car-sharing sollte in das System integriert werden. Besonders wichtig ist außerdem eine einheitliche Außendarstellung und die Integration der Mobilitätsstationen in das „Corporate Design“ des allgemeinen Mobilitätsmanagements. Hier sollte ein regionsweiter Standard entwickelt werden, ggf. auch ein landkreisweiter Standard.

Es wird die Einrichtung von Mobilitätsstationen in der Region Leinebergland an folgenden Orten vorgeschlagen (vgl. Abb. 96):

- Bahnhof Elze,
- Bahnhof Banteln,
- Bahnhof/ZOB Alfeld,

- Bahnhof Freden,
- Zentrum Gronau,
- Zentrum Duingen,
- Zentrum Sibbesse,
- Zentrum Lamspringe und
- Zentrum Delligsen.

Die Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen erhalten die umfangreichste Ausstattung mit Car-Sharing und Bike-Sharing inkl. Abstellmöglichkeiten sowie Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus sollten hier Service-Angebote (z.B. Schlauchautomat) angeboten werden. Kunden sollte zudem an diesen Stationen ein vielfältiges Informationsangebot zur Verfügung gestellt werden.

An den übrigen Mobilitätspunkten in den Zentren von Gronau, Duingen, Sibbesse, Lamspringe und Delligsen sollte das Linienbusangebot und Car-Sharing verknüpft werden. Darüber hinaus sollten Abstellanlagen für Fahrräder (ggf. inklusive Fahrradboxen) und Serviceangebote rund ums Fahrrad angeboten werden.

Zusätzlich sollten alle Linienbushaltestellen in der Region Leinebergland mit Fahrradbügel ausgestattet werden (vgl. Kapitel 7.3).

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

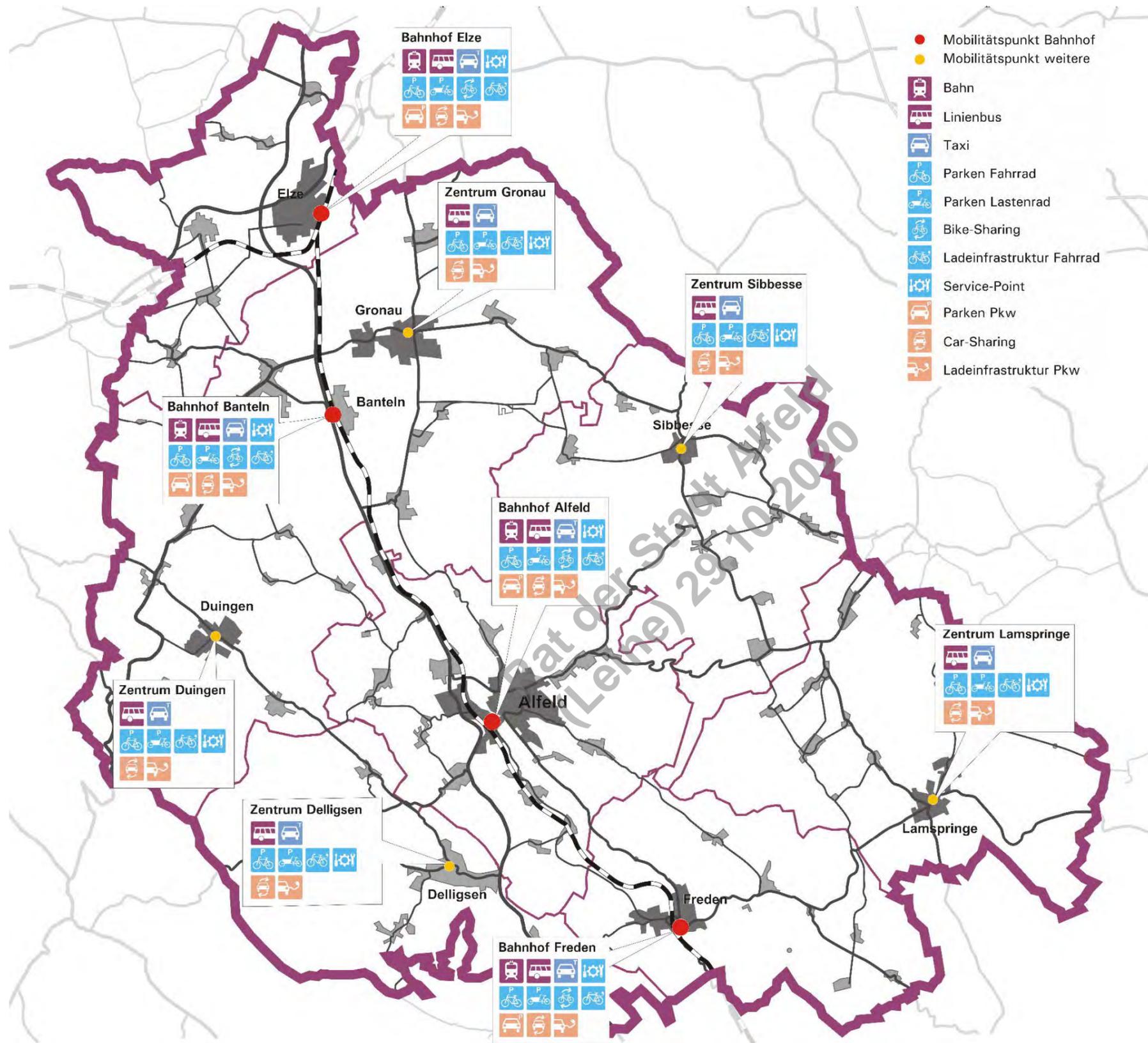


Abb. 96 Mögliche Mobilitätspunkte in der Region Leinebergland

12.2 Bike-Sharing

In der Region Leinebergland bestehen bisher keine Bike-Sharing-Angebote. Bike-Sharing-Angebote sind in erster Linie für Auswärtige (Besucher, Touristen) interessant. Daher ist ein Angebot von Leihfahrrädern in erster Linie an Bahnhöfen sinnvoll. Denn diese können dann dazu genutzt werden, um Orte zu erreichen, die keine Bahnanbindung haben. Beispielhaft können dann Besucher, die mit dem Zug nach Banteln anreisen, mit einem geliehenen Fahrrad ihre Reise nach Gronau fortführen. Autofahrten, die nur deswegen entstehen, weil die Strecke zwischen Bahnhof und Ziel nicht attraktiv zurückgelegt werden kann, könnten so vermieden werden. Neben den Bahnhöfen in Elze, Banteln, Alfeld und Freden sollten Bike-Sharing-Stationen auch in Gronau vorgesehen werden.

Für die Region Leinebergland sollte ein stationsgebundenes Bike-Sharing-Angebot gewählt werden, denn es wird nicht flächendeckend angeordnet, sondern in bestimmten ausgewählten Bereichen. Es sollte ein Überangebot an Abstellplätzen eingerichtet werden, damit die Fahrräder auch bei Einwegmieten abgegeben werden können. Es ist erforderlich, an jedem Standort eine Mindestzahl an Fahrrädern anzubieten und auch mindestens zwei Stationen gleich zu Beginn anzubieten, so dass das Bike-Sharing als System funktionieren kann.

Bike-Sharing-Systeme sind in der Regel nicht kostendeckend und müssen dauerhaft subventioniert werden. Es ist notwendig, die Fahrräder laufend zu warten und umzuverteilen, so dass sich die Fahrräder nach einiger Zeit nicht an einzelnen Standorten konzentrieren und an anderen Standorten keine Fahrräder mehr verfügbar sind. Das Angebot kann normale Fahrräder umfassen, aber auch Pedelecs und ggf. Lastenräder bzw. Pedelecs. Bei den elektrisch unterstützten Rädern ist zu beachten, dass der Anschaffungs- und Betriebsaufwand erheblich höher ist, da neben der Wartung und dem Umsetzen sichergestellt werden muss, dass die Räder immer ausreichend geladen sind. Aufgrund der topografischen Verhältnisse in der Region Leinebergland wird aber trotz des Zusatzaufwands empfohlen, (auch) elektrisch unterstützte Räder anzubieten und je Station mindestens ein Lastenpedelec.

12.3 Car-Sharing

Der Aspekt Car-Sharing hat in den letzten Jahren in der Nutzung und der Verkehrswissenschaft an Bedeutung gewonnen. Deutlich wird dies nicht zuletzt dadurch, dass es mittlerweile explizite Fragestellungen und Erhebungen in Mobilitätsstudien, wie beispielsweise in „Mobilität in Deutschland“ 2017 (MiD), zu diesem Mobilitätstrend gibt. Car-Sharing verzeichnete in den letzten Jahren ein deutliches Wachstum an Mitgliedschaften und Fahrzeugen. Mit Car-Sharing wird eine flexible Form der Nutzung von unterschiedlichen Fahrzeugen, welche nicht dem Nutzer, sondern einem Anbieter gehören, bezeichnet. Das Angebot unterscheidet sich in stationsgebundenes und stationsungebundenes (free-floating) Car-Sharing.

Bei ersterem muss das ausgeliehene Fahrzeug an einem bestimmten Standort abgeholt und anschließend wieder abgegeben werden. Da in diesem Fall ein Stellplatz vorgehalten wird, können beim stationsgebundenen System Elektrofahrzeuge eingesetzt werden. Free-floating hingegen bedeutet, dass Car-Sharing-Fahrzeuge flexibel innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes stehen und nach der Nutzung wieder abgestellt werden können. Als Mobilitätsalternative zum eigenen Pkw sind Free-floating-Systeme ungeeignet, da sie keine Planbarkeit ermöglichen. Untersuchungen zeigen, dass diese Fahrzeuge in der Regel als Ersatz für die Nutzung des ÖPNV eingesetzt werden. Als Mobilitätsalternative zum eigenen Pkw kommen damit nur stationsgebundene Systeme in Frage.

Ziel des Car-Sharing ist es, Menschen eine Alternative zum privaten Pkw zu bieten, so dass auch bei Verzicht auf einen eigenen Pkw nicht auf das gelegentliche Autofahren verzichtet werden muss. Alltagswege werden dann mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt, aber es steht für besondere Situationen dennoch ein Pkw zur Verfügung. Im ländlichen Raum steht dabei zwar auch der vollständige Verzicht auf einen Pkw im Vordergrund, vor allem aber der Verzicht auf Zweit- und Drittwagen.

Bei der Entscheidung, wo Car-Sharing angeboten werden kann, spielen folgende Faktoren eine Rolle:

- Nutzernähe
- Nähe zu zentralen Bereichen (verstärkte Wahrnehmung im Stadtraum als Werbung)
- Nähe zu Behörden, Institutionen oder Firmen (Fuhrpark durch Car-Sharing ersetzen)
- Attraktivität des Ortes (im Zusammenhang mit der Bereitschaft, die Station aufzusuchen)



Abb. 97 Beispiel einer Mobilitätsstation mit Carsharingangebot in Bremen

Gerade zur Einführung eines Car-Sharing-System macht es Sinn, dass Behörden oder Betriebe als garantierte Dauerkunden gewonnen werden, die z. B. einen Teil ihres Fuhrparks durch die Teilnahme am Car-Sharing ersetzen bzw. diesen für das Car-Sharing öffnen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich ein Car-Sharing-Angebot nach etwa zwei bis drei Jahren rentiert.

Es ist sehr sinnvoll Car-Sharing-Angebote an Mobilpunkten bzw. Mobilitätsstationen zu platzieren. Damit lässt sich der Einzugsbereich für potenzielle Nutzer erweitern und die Multimodalität wird gefördert.

Vorhandene Angebote

In der Region Leinebergland besteht bisher in der Stadt Elze ein Car-Sharing-Angebot. Betrieben wird das System von einer Privatperson, die insgesamt zwei Fahrzeuge zur Verfügung stellt. Die Stellplätze befinden sich am Bahnhof und vor dem Rathaus. Der Zugang zum Fahrzeug, die Bezahlung sowie die Auskunft über die Verfügbarkeit werden über eine App (Getaway) möglich.



Abb. 98 Stadt Elze – Car-Sharing-Fahrzeug vor dem Rathaus

Darüber hinaus wird derzeit ein „Dorfauto“ für die Samtgemeinde Leinebergland in einem Pilotprojekt ins Leben gerufen. Das Projekt geht aus dem Mobilitätskonzept der Samtgemeinde Leinebergland hervor.

12.4 Bus on demand

12.4.1 Allgemeines

Bus on demand (Bus auf Nachfrage) ist ein neues Betriebsmodell, das Software- und Smartphone-Technik nutzt. Fahrgäste können über eine App einen Kleinbus bestellen. Dabei werden Quelle und Ziel frei eingegeben sowie ein Wunsch-Zeitbereich für die Abfahrt bzw. Ankunft. Ähnliche Routenwünsche werden dann zu Fahrgemeinschaften gebündelt und eine optimale Fahrtroute berechnet. Das Angebot an Fahrten wird dann nach Bedarf unabhängig von Linienwegen und Takten zusammengestellt.

In Deutschland laufen zu diesem Thema in verschiedenen Städten Pilotprojekte. Im Folgenden werden einige Beispiele aufgeführt. Die Stadtwerke der Stadt Krefeld (SWK) z.B. führen zum Sommer 2019 fünf hybridbetriebene Wagen im London-Taxi-Look sowie eine App ein, über die der Shuttle-Service dann buchbar ist. Die Buchung und Bezahlung einer Fahrt erfolgen ausschließlich per App. Die Abwicklung erledigt ein Rechner. Sobald eine Fahrt gebucht ist, können Kunden live mitverfolgen, wo genau sich das bestellte Fahrzeug befindet.



Abb. 99 Bus on demand in Krefeld³² (links) und Duisburg³³ (rechts)

Durch die Fahrgemeinschaften bündelt der Rechner mehrere Anfragen, die Fahrzeuge können optimal ausgelastet werden. In Krefeld dienen die Laternenmasten als Abholorte und werden als virtuelle Haltestellen in der App angezeigt.

In Krefeld werden fünf verschiedene Preisstufen vorgesehen, die zwischen dem Taxitarif und den jetzigen ÖPNV-Preisen liegen. Allerdings gibt es einen separaten Tarif, der nicht in das VRR-Ticket-System eingebunden ist. Das ist ein Nachteil, da die Fahrten unter Umständen sehr teuer werden könnten und das System in Konkurrenz zum klassischen ÖPNV geraten könnte.

³² Quelle Foto: Deutsche Bahn AG, Wolfgang Köhler

³³ Quelle Foto: lokalkompass.de

Im Raum Bad Gandersheim und Kalefeld wurde vom 10. Juni bis 5. August 2018 (während der Gandersheimer Domfestspiele) in einem ersten Pilotprojekt der EcoBus getestet (vgl. Abb. 100). Der EcoBus ist ein Pilotprojekt des Max-Planck-Instituts für Dynamik und Selbstorganisation in Göttingen in Kooperation mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig und dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN). Mit dem EcoBus-Projekt wurde eine neue, attraktive, computergestützte Form der Mobilität im ländlichen Raum erforscht. Das Projekt EcoBus wird vom Südniedersachsenprogramm und dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziell gefördert.

Es handelt sich um ein flexibles und bedarfsgesteuertes System mit Kleinbussen. Fahrtwünsche können vor Fahrtbeginn über App, Internet oder Telefon gebucht werden. Der EcoBus kombiniert verschiedene Routen mit ähnlichem Start und Ziel. Die Preise für Fahrten entsprechen denen des klassischen ÖPNV in diesem Gebiet, d.h. Komfortzuschläge wie z.B. beim Anruf-Sammel-Taxi wurden nicht erhoben. Eine Bezahlung der Fahrkarten ist über die App bisher nicht möglich, sondern muss beim Fahrpersonal entrichtet werden. Der EcoBus wurde als Teil des Verkehrsverbundes Region Braunschweig (VRB) betrieben, sodass Fahrten mit dem EcoBus und dem klassischen Linienbus- und Zugverkehr kombiniert werden konnten.

Vom 11. August 2018 bis zum 28. Februar 2019 wurde der EcoBus in einem deutlich größeren Gebiet im Oberharz in den Landkreisen Goslar und Göttingen getestet (vgl. Abb. 101). Sowohl von der Einwohnerzahl, der Fläche, der Topografie und damit auch der Mobilfunkabdeckung und vom Klima bzw. der Jahreszeit her gab es hier ganz neue Herausforderungen.

Den EcoBus konnte für viele Zwecke der alltäglichen Mobilität oder auch für touristische Fahrten genutzt werden, zum Beispiel:

- Einkaufs- und Besorgungsfahrten
- Fahrten zu Ärzten oder medizinischen Behandlungen
- Fahrten zur Arbeit und zurück
- Freizeitfahrten zu Sport und Hobby, bei Wanderungen und für private Besuche
- als Zubringer für Wanderungen im Harz
- als Anschlussfahrten zu und von den Zügen in Goslar, Oker, Langelsheim oder Osterode sowie zu Regional- und Stadtbussen und
- abends zum Ausgehen und Feiern.

Darüber hinaus forscht das Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation seit Januar 2019 in Kooperation mit den Leipziger Verkehrsbetrieblen (LVB) an einem intermodalen Routing, das den EcoBus mit Linienverkehren verknüpft. So soll es dann möglich werden, dass die Nutzerinnen und die Nutzer einen Fahrtwunsch adressgenau angeben und automatisch die sinnvollste Kombination aus einer Teilstrecke mit dynamischem Ridepooling per EcoBus und einer Teilstrecke mit Bus und Bahn angezeigt bekommt. Idealerweise sind die Anschlüsse dann genau aufeinander abgestimmt. Ab Herbst 2019 soll am Stadtrand von Leipzig ein erster

Feldversuch starten, bei dem der EcoBus als Zubringer zur S-Bahn bzw. Straßenbahn fungiert.

Die Pilotprojekte sind beendet und es finden seit März 2019 die Auswertung statt. Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor, Die Auswertung wird sich auf die Funktion des EcoBusses, die Einbindung in das ÖPNV-Netz, die Erfahrungen der Fahrgäste und auf wirtschaftliche Fragen beziehen.

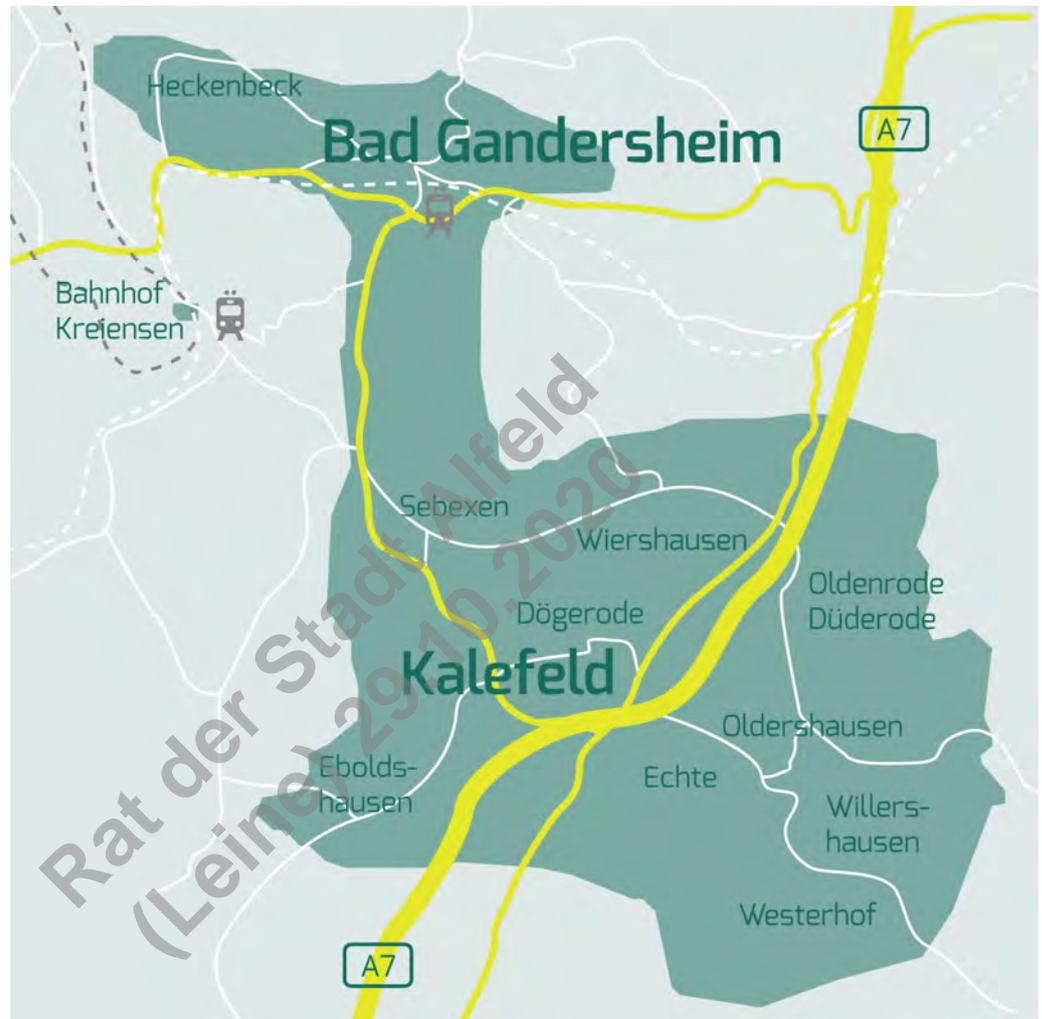


Abb. 100 Einsatzgebiet des EcoBus³⁴ im Raum Bad Gandersheim und Kalefeld im ersten Pilotprojekt

³⁴ Quelle Bild: <https://www.ecobus.jetzt/ueber-das-projekt.html>



Abb. 101 Einsatzgebiet des EcoBus³⁵ im Raum Goslar und Göttingen im zweiten Pilotprojekt

12.4.2 Anwendbarkeit in der Region Leinebergland

In der Region Leinebergland könnte der Bus on demand in einem Pilotprojekt getestet werden. Erste Überlegungen hierzu gibt es in der Samtgemeinde Leinebergland.

Grundsätzlich ist ein Bus-on-demand-System dann sinnvoll anwendbar, wenn es Achsen mit größerer Nachfrage gibt, auf denen ein klassisches Linienangebot attraktiv und es Räume mit geringer Dichte und entsprechend Nachfrage gibt, die durch das Bus-on-demand-System erschlossen werden können. Mit dem System können dann entweder die starken ÖPNV-Achsen erreicht werden oder auch direkt der Ort mit den entsprechenden Versorgungseinrichtungen. Diese Strukturen finden sich in der Region Leinebergland in dieser Form wieder.

³⁵ Quelle Bild: <https://www.ecobus.jetzt/ueber-das-projekt.html>

Organisation

Das Angebot einer Buchung über eine App allein wird in der Region Leinebergland wahrscheinlich nicht ausreichend sein, da die Bevölkerung eher älter ist. Viele ältere Personen sind mit der modernen Technik nicht vertraut oder trauen sich nicht zu sich mit dieser auseinander zu setzen. Um auch für diese Altersgruppen einen einfachen Zugang zum System zu ermöglichen bzw. Einstiegshürden zu vermeiden, sollte ebenfalls eine telefonische Bestellung eines Fahrzeugs möglich sein. Beides sollte in der Mobilitätszentrale verwaltet werden. Wird eine telefonische Bestellung eines Fahrzeuges angeboten, so muss auch eine Bezahlung einer Fahrt im bestellten Fahrzeug möglich sein.

Darüber hinaus sollte eine intensive zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Abb. 104) zum neu eingeführten Verkehrsmittel betrieben werden: wie funktioniert das System, wann kann ich es nutzen, wann nicht usw. Besonders sollten die älteren Personengruppen angesprochen werden. Die Anschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen (Elektroantrieb) sollte bevorzugt werden. Bei der Wahl von Fahrzeugen ist auf Barrierefreiheit zu achten: Rampe und Stellraum für z.B. Rollstühle, angenehme Einstiegshöhe, Kofferraumvolumen etc. (vgl. Abb. 102).

Für das flexible Bussystem (Bus on demand) sollte eine ansprechende, auf das Gebiet bezogene und am besten deutschsprachige Bezeichnung gefunden werden. Ggf. vorgeprägte Bezeichnungen wie z.B. Sammel-Taxi oder ähnliches sollten vermieden werden.



Abb. 102 Beispiel barrierefreies Fahrzeug – Hopper³⁶ im Kreis Offenbach

³⁶ Quelle Bild: <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/region-und-hessen/kreis-offenbach-hopper-fahrzeuge-ergaenzen-den-oePNV-16340074.html>



Abb. 103 Beispiel Printmedium (Flyer, Teil 1) – Hopper im Kreis Offenbach³⁷



Abb. 104 Beispiel Printmedium (Flyer, Teil 2) – Hopper im Kreis Offenbach³⁷

³⁷ <http://www.hainburg.de/index.php/wirtschaft/item/667-hopper>

Kernziele alternative Mobilitätsangebote:

- Aufbau von Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen Elze, Banteln, Alfeld und Freden sowie in den Zentren von Gronau, Sibbesse, Lamprunge und Delligsen.
- Ausbau von Car-Sharing-Angeboten und Integration in die Mobilitätspunkte.
- Ausbau von Bike-Sharing-Angeboten und Integration in die Mobilitätspunkte.
- Testen eines Bus-on-demand-Systems in der Region Leinebergland in einem Pilotprojekt als räumliche und zeitliche Ergänzung zum klassischen ÖPNV.

Rat der Stadt Alfeld
(Leine) 29.10.2020

13 Querschnittsthemen

13.1 Entwicklung einer Planungskultur

Das Thema Mobilität ist sehr vielfältig und weist viele Schnittstellen zu anderen Bereichen auf. Verbesserungen in der Mobilität lassen sich häufig mit einfachen Mitteln erreichen, wenn sie im Rahmen anderer Maßnahmen mit umgesetzt werden. Bei der Straßensanierung kann z.B. eine Radverkehrsanlage regelkonform ausgebaut werden, wenn nicht nur die Fahrbahndecke erneuert wird. Hochwertige Radabstellanlagen können in Neubaugebieten geschaffen werden, wenn Bauherren vorab entsprechend informiert werden.

Radabstellanlagen können geschaffen werden, wenn Haltestellen barrierefrei ausgebaut oder Vorflächen von öffentlichen Einrichtungen neu gestaltet werden. Notwendig hierfür ist eine Sensibilität aller in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung tätigen, aber auch der Akteure in den „benachbarten“ Disziplinen wie der Wirtschaftsförderung, dem Städtebau, dem Garten- und Anlagenbau und dem Ordnungswesen.

Eine entsprechende Planungskultur könnte entwickelt werden, wenn die entsprechenden Akteure für diese Belange sensibilisiert werden. Dies kann beispielsweise durch einen Runden Tisch geschehen, in dem regelmäßig aktuelle Projekte durchgesprochen werden. Oft braucht es hierfür einen „Kümmerer“, der die Beteiligten an einen Tisch holt und Inhalte aufbereitet. Dies könnte in der Region Leinebergland der Mobilitätsmanager sein, der ohnehin als Interessenvertreter der Mobilitätsnutzer fungiert.

13.2 Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung

Im Mobilitätskonzept Region Leinebergland sollten die Belange u.a. von Kindern und Senioren besondere Berücksichtigung finden. In der Umsetzung dieser Zielstellung werden der kinder- und altengerechten Planung grundsätzliche programmatische Aussagen gewidmet. Die Zusammenfassung der Belange dieser beiden Gruppen in einem Planungskonzept ergibt sich aus den vielfach übereinstimmenden Randbedingungen und Maßnahmen.

13.2.1 Kindergerechte Verkehrsplanung

Ansprüche von Kindern an die Verkehrsplanung

Kinder haben bei der Teilnahme am Verkehr sicherheitsrelevante Nachteile:

- ein eingeschränktes Leistungsvermögen, resultierend aus fehlender Erfahrung zur Einschätzung von Gefahrensituationen,
- ein geringeres Risikobewusstsein und nicht zuletzt
- körperlicher Nachteile (Größe, Geschwindigkeit).

Um ihnen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, sind die besonderen Ansprüche von Kindern an ihr verkehrliches Umfeld in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs(-ablaufs) sind dabei

- niedrige Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld.
- Nahgelegene und sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze.
- Sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Für die flächenhafte, sichere Erreichbarkeit von Schulen gibt es seit Jahren das Planungsinstrument der Schulwegpläne (vgl. Kapitel 8.2.4), die nach Bedarf aktualisiert werden. Zudem kann das Instrument in Form von Radschulwegplänen für die weiterführenden Schulen weiterentwickelt werden.

Verkehrsplanung von und für Kinder

Die Einbeziehung von Kindern in die Planung eines kindergerecht gestalteten Umfeldes hat sich in vielen Beispielen als gut geeignet erwiesen, um die

Ansprüche und Wünsche der betroffenen Kinder zu ermitteln und zu berücksichtigen und das Verständnis für verkehrliche Zusammenhänge bei den Kindern zu wecken. Als Beispiele genannt sei das Verkehrskonzept Haste, das als erstes Stadtteilkonzept in Osnabrück unter Beteiligung von Kindern durchgeführt wurde.

Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern

Ein wesentlicher Aspekt der kindergerechten Verkehrsplanung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder. Eine Vernetzung und gemeinsame Betrachtung dieser beiden Themen findet in einer zunehmenden Anzahl von Städten in der Kinderunfallkommission statt (vgl. Abb. 105).



Abb. 105 Broschüre der Kinderunfallkommission Kaiserslautern

Die Verkehrssicherheit ist auch der wesentliche Aspekt der Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch punktuelle Maßnahmen – zum Beispiel für Schulanfänger – der Verkehrswacht oder der Interessengruppen wie ADAC, ADFC oder VCD, oft mit Unterstützung lokaler Medien.

Ein anderer häufig vernachlässigter Aspekt ist die Mobilitätserziehung in der Schule und hier insbesondere die Vermittlung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug. Am ehesten werden hier noch die Träger des öffentlichen Nahverkehrs tätig, die Schülern die Nutzung von Bussen und Bahnen nahebringen, allerdings auch hier vor allem unter dem Aspekt des verkehrssicheren Verhaltens in diesen Verkehrsmitteln. Dieser Aufgabe sollte sich das Mobilitätsmanagement in der Region Leinebergland widmen.

Ergänzt werden müssen die genannten Maßnahmen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte (Abb. 106). Dabei geht es zunächst um den Elternbeitrag zur Verkehrssicherheit wie z.B. entsprechende Kleidung und Ausstattung der Kinder sowie sichere Fahrräder. Zudem sollte an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert werden, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl insgesamt (Stichwort: Schulweg ohne Auto).



Abb. 106 Ratgeber für Eltern zur Verkehrssicherheit der Deutschen Verkehrswacht (links) und zur Mobilitätserziehung des Umweltbundesamtes (rechts)

13.2.2 Altengerechte Planung

Situation älterer Menschen im Verkehr

Die speziellen Anforderungen älterer Menschen spielen in der Verkehrsplanung verglichen mit denen der Kinder eine noch geringe Rolle. Dabei sind die älteren Menschen die einzige zahlenmäßig langfristig wachsende Nutzergruppe: Durch die demographische Entwicklung nimmt der Anteil der Bürger über 65 Jahre auch in der Region Leinebergland in den nächsten Jahren zu.

Mobilität wird angesichts der zunehmenden räumlichen Trennung der Daseinsgrundfunktionen auch für ältere Menschen immer wichtiger. Die Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen sind wie folgt zu beschreiben:

- Ältere Menschen können nicht generell als mobilitätseingeschränkt bezeichnet werden. Neben einer zunehmenden Gruppe Hochmobiler wird aber mit dem Anwachsen der Altersgruppe der Hochbetagten (> 80 Jahre) der Anteil Mobilitätseingeschränkter steigen.
- Ältere Menschen sind vermehrt im eigenen Wohnort unterwegs, mit steigendem Alter zunehmend zu Fuß.
- Viele ältere Menschen kennen sich mit dem ÖPNV nicht gut aus. Sie haben Probleme bei der Information und Vorbehalte hinsichtlich der Nutzung.

- Die Mobilitätsprobleme älterer Menschen stehen im Kontrast zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens, das durch die steigende Motorisierung, die höhere Komplexität und die zunehmenden mittleren Wegelängen gekennzeichnet ist.

Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung

Die Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung lassen sich aus den o.g. Randbedingungen ableiten. In der Zusammenstellung wird deutlich, dass sie einerseits – begründet durch eine generell unterstellte Mobilitätseinschränkung – Aspekte der Barrierefreiheit enthalten, sich aber auch zahlreiche Parallelen zu den entsprechenden Ansprüchen der Kinder finden lassen:

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (z.B. Fußgänger und Radfahrer)

Als selbständige Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ergeben sich weitere Aspekte:

- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer) sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Im ÖPNV sind eine hohe Erschließungsdichte und die Realisierung direkter, umsteigefreier Fahrten in die Mittel- und Grundzentren in der Region Leinebergland für ältere Menschen besonders wichtig.
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit z.B. durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden die Belange älterer Menschen zunehmend entsprechend der Vorgehensweise bei Kindern in speziellen (Unter-)Kommissionen berücksichtigt.

13.3 Barrierefreiheit

Grundsätzlich sollten alle Bürgerinnen und Bürger die Chance haben, mobil zu sein. Alle Verkehrsanlagen sollten deshalb barrierefrei gestaltet sein, damit auch Menschen mit Behinderungen ohne Einschränkungen mobil sein können. Die folgenden Aussagen zur Barrierefreiheit gehen in der Zielgruppe über diesen Begriff hinaus und befassen sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aller Art und aller Altersgruppen. Denn Barrierefreiheit ist die Grundvoraussetzung für ein komfortables Zufußgehen.

Mobilitätseingeschränkte Personen sind:

- Bewegungseingeschränkte Personen (z.B. Rollstuhlfahrer)
- Wahrnehmungsbehinderte Personen (Seh-, Hörbehinderte)
- Menschen mit anderen Behinderungen (Sprache, Psyche etc.)
- Schwangere, Kleinwüchsige, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen
- Menschen mit temporärer krankheitsbedingter Mobilitätseinschränkung
- Ältere Menschen in unterschiedlichem Ausmaß.

Der Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen an der Gesamtbevölkerung wird mit etwa 30% geschätzt. Zusätzlich hinzuzurechnen sind kleinere Kinder.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine angemessene Teilhabe am Verkehrsgeschehen und eine bedarfsgerechte Mobilität. Die Barrierefreiheit wird in § 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz, 2002) wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Für den Bereich Verkehr führt §8.1 (2) 1 aus: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Im technischen Regelwerk finden sich bisher keine verbindlichen Standards für alle Bereiche der Barrierefreiheit, so dass die Art, die Anwendung und die Einsatzgrenzen verschiedener Maßnahmen auf lokaler Ebene festgelegt und abgestimmt werden müssen.

Beispiele von bewährten Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind:

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen (z.B. Bordsteinkante), Zielen (z. B. ÖPNV-Haltestellen), Gefahren (z. B. Querungsstellen)
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche: keine in den Gehbereich ragenden Hindernisse ohne ertastbare Absicherung (z.B. mittels Sockel, Bodenindikator oder Tasteleiste)
- taktile und/oder akustische Informationsübermittlung (z. B. Braille-Beschriftung von Bedienelementen, Haltestellenansage)
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse (z. B. Stufen) und Gefahrenstellen (z. B. Querungsstellen)
- die Vermeidung von Hindernissen niedriger als 90 cm (z. B. Poller, Fahrradständer in Gehbereichen)
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
- keine Treppen ohne stufenlose Alternative
- keine Schwellen, Spalten oder einzelne Stufen über 3 cm Höhe
- moderate Neigungsverhältnisse
- keine Längsneigung über 6 %

- Vermeidung von Querneigungen (max. 2 %)
- ausreichend bemessene Bewegungsräume
- keine Engstellen schmäler als 90 cm
- keine Rotations- und Aufstellflächen kleiner als 1,50 m x 1,50 m

Bisher sind nur wenige Linienbushaltestellen in der Region Leinebergland barrierefrei gestaltet. Jedoch wird sich dieser Aufgabe angenommen. Wichtig ist es, neben der Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle auch die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zur Haltestelle. Das heißt die Haltestelle muss über einen für mobilitätseingeschränkte Personen gestalteten Gehweg erreichbar sein.

13.4 Elektromobilität

Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Die Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren als eine ernsthafte Alternative zum Pkw mit Verbrennungsmotor entwickelt. Obgleich die Nachfrage aus Gründen zu hoher Anschaffungskosten noch gedämpft ist und das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen nur schwer zu erreichen scheint, ist ein Prozess des Umdenkens gestartet. Gerade in ländlichen Bereichen können die Vorteile von elektrisch betriebenen Autos vermehrt genutzt werden, da häufig ein Stellplatz auf dem eigenen Grundstück vorhanden ist und damit das Laden des Fahrzeugs kein Hindernis darstellt. Ergänzend ist zur Förderung der E-Mobilität jedoch eine öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur erforderlich, um allen Bewohnern und auch dem Zielverkehr in die Region Leinebergland Zugang zu Lademöglichkeiten zu geben.

Deutlich schneller verläuft der Einstieg in das elektrifizierte Radfahren. Das „E-Bike“ (bzw. Pedelec) hat sich längst vom Image des „Senioren-Fahrrads“ gelöst und ist in vielen Regionen ein wichtiger Bestandteil der Nahmobilität für alle Altersgruppen geworden. Gerade im Bereich kürzerer Wegelängen findet die Distanzüberwindung ohne größere körperliche Anstrengungen statt und potenzielle Pkw-Fahrten können auf den Radverkehr verlagert werden. Im Vergleich zum E-Auto ist der Einstieg in das E-Biking deutlich einfacher, da die Investitionskosten überschaubar bleiben und aufgrund der einfachen Lademöglichkeiten keine aufwendige Ladeinfrastruktur errichtet werden muss.

In der Region Leinebergland sind einige wenige Lademöglichkeiten für Pkw oder Fahrräder im öffentlichen Raum vorhanden. Langfristig gesehen wird empfohlen, Car-Sharing-Fahrzeuge elektrisch zu betreiben und entsprechend die Car-Sharing-Stationen mit einer Lademöglichkeit auszustatten. Für private Pkw braucht es im ländlichen Raum kein großflächig mit Lademöglichkeiten angelegtes Netz, da in der Regel zuhause eine Lademöglichkeit besteht. Ladestationen sollten aber an ausgewählten öffentlichen Standorten angeboten werden, die einen entsprechenden Zielverkehr erwarten lassen. In Frage kommen hier zum Beispiel Stadtzentren, touristische Ziele und öffentliche Einrichtungen. Zudem sollte darauf hingewirkt werden, dass auch private Institutionen entsprechende Angebote schaffen, z.B.

Einkaufszentren, Supermärkte, Freizeiteinrichtungen und Firmen. Für den Radverkehr sollten im öffentlichen Raum Lademöglichkeiten vor allem an den Mobilitätsstationen und wichtigen touristischen Zielen vorgesehen werden.



Abb. 107 Beispiele für E-Ladestation Pkw (links) und offene E-Ladestation Rad (rechts)

Ladeinfrastruktur im privaten Raum
Neben den öffentlich zugänglichen Ladesäulen sind Ladesäulen an privaten oder halböffentlichen Aufstellorte ebenso wichtig, da ein Großteil der Ladevorgänge in diesem Bereich stattfindet. Aus diesem Grund sollten neben einer guten Beratung von Privatpersonen zur Umsetzung der eigenen Lademöglichkeit (z.B. mittels einer Wall-Box in Carport oder Tiefgarage) auch Anreize für Unternehmen und Wohnungsbaugesellschaften zur Investition in eine Ladeinfrastruktur geschaffen werden.



Abb. 108 Beispiele für Ladepunkte für E-Bikes (links) und E-Roller (rechts)

Darüber hinaus ist es für Freizeitradler und Touristen interessant, an verschiedenen Zielpunkten (Ausflugsziele, Übernachtungsziele, gastronomische Ziele) ein Pedelec oder E-Bike laden zu können. Hier sollte entsprechend Beratung zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur stattfinden.

14 Maßnahmenlisten

Im Folgenden werden die Maßnahmen des Regionalen Mobilitätskonzeptes in Maßnahmenlisten aufgeführt. Die Maßnahmen sind auf die Themenfelder Radverkehr, Fußverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Kraftfahrzeugverkehr, Mobilitätsmanagement und Mobilitätsalternativen aufgliedert. Jede Maßnahme ist durch eine Maßnahmennummer, die Maßnahmenbezeichnung und -beschreibung beschrieben. Es wird aufgezeigt in welcher Kommune die jeweilige Maßnahme zur Anwendung kommen kann. Für jede Maßnahme ist ein Umsetzungshorizont dargestellt. Darüber hinaus werden die Akteure benannt, die an der Planung bzw. Umsetzung der Maßnahme beteiligt/gehört werden sollen. Bei den genannten Akteuren handelt es sich nicht zwingend um die durchführenden Organe.

14.1 Radverkehr

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure
R01	alle	Nahmobilitätskonzept	Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzeptes für die Kommunen und alle ihre Ortsteile als Basismaßnahme einer gezielten Rad- und Fußverkehrsförderung. Berücksichtigung der vorhandenen Freizeitrouten und landkreisweiten Planungen im Radverkehrsnetz.	kurzfristig	Kommunen Region LBL LK HI
R02		Radverkehrsanlagen	Prüfung der Benutzungspflicht innerorts und außerorts sowie Wahl und Umsetzung regelkonformer Radverkehrsanlagen. Definition eines Standards für Radverkehrsanlagen für die Region Leinebergland.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
R03		Übergang innerorts nach außerorts	Sichere Überführung von Radverkehrsanlagen zwischen innerorts und außerorts mit Mittelinseln. Mittelinseln wirken zudem geschwindigkeitsdämpfend.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
R04		Führung an Haltestellen	Überprüfung der Radverkehrsführung an Haltestellen. Bei Radverkehrsführung im Seitenraum Führung hinter dem Wartehäuschen. Wenn nicht möglich: Führung auf der Fahrbahn, um Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrern zu vermeiden.	mittelfristig	Kommunen LK HI
R05		Führung an Knotenpunkten	Überprüfung und Verbesserung der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.	mittelfristig	Kommunen LK HI
R06			Mögliche Optimierung von LSA-Steuerungen zugunsten des Radverkehrs.	mittelfristig	Kommunen Baulastträger
R07			Überprüfung signalisierter Knotenpunkte auf die Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS).	mittelfristig	Kommunen Baulastträger
R08			Angebot von Fußrasten, Ampelgriffen an signalisierten Knotenpunkten mit viel Radverkehr.	mittelfristig	Kommunen Baulastträger
R09		Oberflächen	Instandsetzung und Instandhaltung vorhandener Radverkehrsanlagen. Verbesserung der Belagsqualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit inklusive Winterdienst und Reinigungsarbeiten. Sicherstellung einer ganzjährigen Nutzbarkeit.	kurzfristig bis langfristig	Kommunen Baulastträger

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure
R10	alle	weitere bauliche und betriebliche Maßnahmen	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
R11			Sackgassen für Rad- und Fußverkehr durchlässig gestalten.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
R12			Systematische Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
R13			Systematische Prüfung der Einrichtung von Premiumradrouten.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
R14			Weiterentwicklung der Wegweisung im Rad- und Fußverkehr.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
R15		Fahrradservice	Angebot an Fahrradservice (Ladestationen, Self-Service-Stationen, Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstätten) an touristischen und wichtigen Radverkehrsverbindungen.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
R16		Öffentlichkeitsarbeit	Verstärkte Fahrradnutzung durch Politik und Verwaltung als Vorbild. Das betrifft Dienstwege und Fahrten zu Sitzungen sowie auch die verstärkte private Nutzung des Fahrrads.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
R17			Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten, der sich um alle Belange des Radverkehrs kümmert und bei allen Planungen gehört werden muss.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
R18			Zielgruppenorientierte Aktionen, z.B. für Schüler, ältere Mitbürger oder Pendler – auch unter Verkehrssicherheitsaspekten. Beteiligung des lokalen Fahrradhandels.	langfristig	Kommunen Region LBL
R19			Gleichbehandlung des Alltagsradverkehrs zum Freizeitradverkehr im allgemeinen öffentlichen sowie Internetauftritt. Herausgabe eines Fahrrad(stadt)plans.	langfristig	Kommunen Region LBL
R20			Öffentlichkeitswirksame Präsentation und Inszenierung aller Maßnahmen im Radverkehr.	langfristig	Kommunen Region LBL
R21	Bewerben von Pedelcs/E-Bikes zur Überwindung von größeren Entfernungen.		langfristig	Kommunen Region LBL	
R22	AL EL FR SG	B + R-Anlagen	Verbesserung des Fahrradparkens an Bahnhöfen: Erweiterung der Quantität und Verbesserung der Qualität der Abstellanlagen.	mittelfristig	Kommunen LK HI
R23	alle	Parken öffentl. Raum	Neuplanung und Umgestaltung von vorhandenen Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (z.B. Rathaus, Einkaufsmöglichkeiten).	mittelfristig	Kommunen
R24			Bereitstellung und Einbau von z.B. 300 Fahrradbügeln pro Jahr im öffentlichen Raum.	kurzfristig	Kommunen
R25		Parken privater Raum	Motivation von z.B. Wohnungsbauträgern und Privatpersonen zur Einrichtung von sicheren, ausreichend dimensionierten Fahrradabstellanlagen im nahen Wohnumfeld. Berücksichtigung von Pedelcs/E-Bikes, Lastenrädern und Fahrradanhängern bei der Dimensionierung der Fahrradabstellplätze.	langfristig	Kommunen Region LBL

14.2 Fußverkehr

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure
F01	alle	Nahmobilitätskonzept	Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzeptes für die Kommunen und alle ihre Ortsteile als Basismaßnahme einer gezielten Rad- und Fußverkehrsförderung.	kurzfristig	Kommunen Region LBL LK HI
F02		Straßenraumgestaltung	Sukzessive Umgestaltung von unattraktiven Straßenräume in ansprechende, ausreichend breite, barrierefreie Aufenthaltsräume mit Begrünung, in denen sich Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende wohl und sicher fühlen.	langfristig	Kommunen
F03			Integration von Sitzgelegenheiten bei der Straßenraumgestaltung.	langfristig	Kommunen
F04			Schaffung von Begegnungszonen zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und besseren Verträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Prüfung z.B. in Bereichen von Schulen sowie Abschnitten mit Geschäftsbesatz.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
F05		Prüfung einer temporären Umnutzung von Pkw-Stellplätzen (Parklets) zur Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche für Fußgänger.	mittelfristig	Kommunen	
F06		Wegweisung	Verbesserung der Orientierbarkeit insbesondere für Touristen durch leicht lesbare Wegweisung.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
F07		Belange Kinder und Senioren	Einrichtung von Tempo 30 an Einrichtungen besonders schutzbedürftiger Personen (Kindergärten, Schulen, Altenheime).	kurzfristig	Kommunen Region LBL LK HI (Straßenverkehrsbehörde)
F08			Schulwegpläne initiierten, indem Schulen, Eltern, Polizei und Verwaltungen zusammengebracht und mit entsprechendem Fachwissen versorgt und unterstützt werden. Integration des Radverkehrs.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
F09		Mobile Versorgung	Bereitstellen mobiler Versorgung (z.B. Praxis auf Rädern, Supermarkt auf Rädern etc.) in den kleinen Orten ohne Infrastruktur.	langfristig	Kommunen Region LBL

14.3 Kraftfahrzeugverkehr

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure	
K01	alle	Barrieren	Freihalten der Geh- und Radwege von parkenden Fahrzeugen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit.	kurzfristig	Kommunen	
K02		Oberflächen	Instandsetzung und Instandhaltung der Hauptverkehrsstraßen. Verbesserung der Belagsqualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.	kurzfristig bis langfristig	Kommunen Baulastträger	
K03		geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen		Prüfung der Einrichtung von Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten zur besseren Verträglichkeit mit dem Radverkehr.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
K04				Einrichtung von Tempo 30 an Einrichtungen besonders schutzbedürftiger Personen (Kindergärten, Schulen, Altenheime).	kurzfristig	Kommunen Region LBL LK HI (Straßenverkehrsbehörde)
K05				Einrichtung von geschwindigkeitsreduzierenden Elementen an den Ortseingängen (Mittelseln, vgl. R03).	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
K06		Straßennetz	Durchgängiger Ausbau der B 3 in einem 2+1-Querschnitt.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI	

14.4 ÖPNV

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure	
Ö01	alle	Haltestellen	Barrierefreie und einheitliche Gestaltung der Linienbus-haltestellen. Beseitigung von Angsträumen und störenden Objekten.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI	
Ö02		Buslinien	Beibehaltung und Stärkung der klassischen Linienverbindungen auf den Hauptachsen und räumliche sowie zeitliche Ergänzung mit flexiblem Bussystem (Bus on demand, vgl. AM05).	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI	
Ö03		Tarife		Beseitigung von Zugangshürden im Tarifsystm: Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems im Linienbusverkehr in einem Tarifverbund. Verknüpfung mit Schienenverkehr und flexiblem Bussystem.	langfristig	Kommunen Region LBL LK HI
Ö04				Verknüpfung des Tarifsystems mit dem GVH.	langfristig	Kommunen Region LBL LK HI

14.5 Mobilitätsmanagement

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure
MM01	alle	allgemeine Mobilitätsberatung	Unterstützung der Kunden bei der Nutzung der vorhandenen Angebote im ÖPNV und deren Verbesserung sowie Hilfestellung bei der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.	kurzfristig	Region LBL
MM02		Information im ÖPNV	Erweiterung der Informationsmöglichkeit im ÖPNV um einen interaktiven Liniennetzplan. Dieses verknüpft die räumliche Information über die Linien mit Fahrplänen und Fahrtauskünften und ist zudem gut lesbar.	mittelfristig	Region LBL LK HI
MM03		zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement	Nutzeransprache mit vergleichbar geringem Aufwand durch zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen, z.B.: Berufspendlerinnen und Berufspendler, Schülerinnen und Schüler, ältere und mobilitätseingeschränkte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Firmen und Behörden Personen, sowie Neubürgerinnen und Neubürger.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
MM04		Aktionen und kampagnen	Durch Aktionen und Kampagnen (z.B. Autofreier Sonntag, Mit dem Rad zur Arbeit) das Thema Mobilität in den Fokus nehmen und Gewohnheiten durchbrechen.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
MM05		Car-Sharing und Bike-Sharing	Ergänzende Leistungen im Car- und Bike-Sharing: Verwaltung von Buchungen (z.B. für Nutzerinnen und Nutzer, die keine App bzw. Internetportale nutzen können oder wollen), für einheitliche oder kompatible Zugangssysteme sorgen oder ehrenamtliches Engagement mit dem Car-Sharing verknüpfen.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
MM06		Fahrgemeinschaften	Fahrgemeinschaften gezielt in der Region Leinebergland zusammen bringen. Das könnte entweder über eine zu schaffende Plattform erreicht werden oder durch eine Qualifizierung einer bestehenden Plattform.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
MM07		Schulwegepläne	Schulwegepläne initiierten, indem Schulen, Eltern, Polizei und Verwaltungen zusammengebracht und mit entsprechendem Fachwissen versorgt und unterstützt werden.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
MM08		betriebliches Mobilitätsmanagement	Durch zusätzliche Mobilitätsangebote das Mobilitätsverhalten der Belegschaft hinsichtlich der vermehrten Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes beeinflussen. Akteure größerer Betriebe gewinnen und durch entsprechende Anreize zur Schaffung eines breiteren Angebots bewegen.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
MM09		Organisation und Förderung	Durch Maßnahmen im Bereich von „Organisation und Förderung“ öffentlichkeitswirksam auf die angestrebten Veränderungen des Verkehrsmittelwahlverhaltens aufmerksam machen und aktiv dafür werben.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
MM10		Mobilitätsbefragung	Organisation von Haushaltbefragungen zur Ermittlung von Mobilitätskenngrößen bzw. der Evaluierung umgesetzter Maßnahmen.	mittelfristig	Kommunen Region LBL

14.6 Mobilitätsalternativen

Nr.	Kommune	Maßnahme	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Akteure
AM01	AL EL FR SG (Banteln)	Mobilitätsstationen	Einrichtung von Mobilitätsstationen in den Orten mit Bahnhof. Verknüpfung von Bahn, Linienbus, Taxi, Pkw und Fahrrad sowie Integration von Car- und Bike-Sharing. Vorhalten von Stellplätzen für Pkw (P + R). Ergänzung um qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Pedelcs/E-Bikes und Lastenräder (B + R) inklusive Ladeinfrastruktur. Ergänzung um Service-Points für den Radverkehr.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI
AM02	DE LA SG (Gronau, Duingen) SI		Einrichtung von Mobilitätsstationen in den Zentren der Kommunen. Verknüpfung von Linienbus, Taxi und Fahrrad sowie Integration von Car-Sharing. Ergänzung um qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Pedelcs/E-Bikes und Lastenräder (B + R) sowie Ladeinfrastruktur. Ergänzung um Service-Points für den Radverkehr.	mittelfristig	Kommunen Region LBL
AM03		Bike-Sharing	Vorhalten eines stationsgebundenen Bike-Sharing-Angebotes in Orten mit Bahnhof und Orten mit entsprechender Infrastruktur wie z.B. Gronau (Grundzentrum ohne Bahnhof).	mittelfristig	Kommunen Region LBL
AM04	alle	Car-Sharing	Vorhalten eines stationsgebundenen Car-Sharing-Angebotes.	kurzfristig	Kommunen Region LBL
AM05		Bus on demand	Stufenweiser Aufbau eines flexiblen Bussystems (bus on demand) als räumliche und zeitliche Ergänzung zum klassischen ÖPNV.	mittelfristig	Kommunen Region LBL LK HI

Legende:

R	Radverkehr
F	Fußverkehr
K	Kraftfahrzeugverkehr
Ö	Öffentlicher Personennahverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
AM	Alternative Mobilitätsangebote

AL	Alfeld
DE	Delligsen
EL	Elze
FR	Freden
LA	Lamspringe
SG	Samtgemeinde Leinebergland
SI	Sibbesse

Region LBL	Region Leinebergland
LK HI	Landkreis Hildesheim

15 Ausblick

Die Fertigstellung des Mobilitätskonzepts markiert das Ende des Prozesses zur Konzepterarbeitung. Mit dem Mobilitätskonzept liegt nun das Handwerkszeug vor, um Projekte und Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in der Region Leinebergland in Angriff zu nehmen. Die Fertigstellung des Konzepts stellt damit gleichzeitig auch den Beginn des Prozesses zur Umsetzung dar.

In jeder Regionskommune wird ein „Kümmerer“ benötigt, der die Umsetzung im Auge behält, langfristig begleitet und den Kontakt innerhalb der Region Leinebergland aufrechterhält. Sinnvoll ist es, den Prozess der Umsetzung kurzfristig zu beginnen. Hierfür ist eine Maßnahme sinnvoll, an der möglichst viele Regionskommunen beteiligt sind, um die bei der Erstellung des Konzepts erfolgte inhaltliche Zusammenarbeit direkt fortzusetzen.

Einzelne Maßnahmen können nur von allen Regionskommunen gemeinsam und gleichzeitig umgesetzt werden. Zur Umsetzung eines Großteils der Maßnahmen können sich mehrere Kommunen zusammenschließen, es ist nicht die Teilnahme aller Kommunen notwendig. Oft es ist dann möglich, dass sich zu einem späteren Zeitpunkt weitere Kommunen beteiligen. Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen kann aber auch von den Kommunen einzeln und unabhängig voneinander umgesetzt werden. Es ist zu empfehlen, die Umsetzung der Maßnahmen zentral zu koordinieren und zu dokumentieren, beispielsweise durch die Region Leinebergland. Hierdurch ist jederzeit der aktuelle Stand der Umsetzung bekannt und die Initiierung oder die nachträgliche Teilnahme an Projekten ist auf einfachem Wege möglich.

Die Maßnahmen sind für einen Umsetzungszeitraum von ca. 10 Jahren vorgesehen. Es bietet sich an, nach fünf Jahren einen Zwischenstand der Umsetzung aufzubereiten, die Maßnahmen zu reflektieren und ggf. nachzusteuern und gemeinsam den weiteren Umsetzungsprozess zu gestalten.