



Stadt Ronnenberg

Rahmenplan Weetzen

arg eplan
Stadtplaner und Architekten
Bödekerstr. 52 30161 Hannover

Rahmenplan Weetzen
Inhaltsverzeichnis

A	Vorbemerkung Anlaß der Planung Aufgabenstellung	S. 4
B	Bestandsaufnahme	S. 4
	B 1 Lage im Raum	S. 4
	B 1 Vorliegende Planungen	S. 4
	B 2 Anregungen aus dem Arbeitskreis	S. 6
	B 3 Eigene Erhebungen	S. 6
C	Analyse der Bestandsaufnahme, Probleme und Chancen	S. 7
	C 1 Chancen - Positive Merkmale	S. 7
	C 2 Negative Merkmale - Probleme und offene Fragen	S. 8
D	Konzepte	S. 10
	D 1 Ortsumgebung, Ortskern	S. 10
	D 2 Bahnhof, innerörtlicher Verkehr	S. 14
	D 3 Siedlungsentwicklung, Freiflächen	S. 16
E	Zusammenfassung	S. 29
	Anlagen	S. 31

Vermerke der Bürgerversammlungen
Gemeinsame Erklärung zur Fortsetzung der Ausbauarbeiten auf der Bundes-
straße 217

Verzeichnis der Pläne und Abbildungen

Plan 1	Chancen und offene Fragen	nach S. 9
Plan 2	Verkehr	nach S. 11
Plan 3	Versorgung	nach S. 12
Plan 4	Erweiterungsflächen	nach S. 16
Plan 5	Grün und Freiflächen	nach S. 28
Abb. 1	Lage im Raum	nach S. 4
Abb. 2	Ortsumgehung Ausbau 2000	nach S. 10
Abb. 3	Ortsumgehung Ausbau 2000 +	nach S. 10
Abb. 4	Hauptstraße nach Süden	nach S. 11
Abb. 5	Hauptstraße aus der Luft	nach S. 11
Abb. 6	Planung Hauptstraße Variante 1	nach S. 11
Abb. 7	Planung Hauptstraße Variante 2	nach S. 11
Abb. 8	Ansicht Bestand	nach S. 11
Abb. 9	Ansicht Variante 1	nach S. 11
Abb. 10	Ansicht Variante 2	nach S. 11
Abb. 11	Standort A - Übersicht	nach S. 12
Abb. 12	Standort A - Lageplan	nach S. 12
Abb. 13	Standort A - Foto Zustand	nach S. 12
Abb. 14	Standort B - Übersicht	nach S. 12
Abb. 15	Standort B - Lageplan	nach S. 12
Abb. 16	Standort C - Übersicht	nach S. 13
Abb. 17	Standort C - Lageplan	nach S. 13
Abb. 18	Bahnhof und Park and Ride Anlage	nach S. 14
Abb. 19	Bahnhof Foto Zustand	nach S. 14
Abb. 20	Bahnhof - Planung Biergarten	nach S. 14
Abb. 21	Busverkehr (Zustand 2000)	nach S. 14
Abb. 22	Busverkehr (Ausbau 2000)	nach S. 14
Abb. 23	Bröhnstraße- Foto Bestand	nach S. 15
Abb. 24	Bröhnstraße - Ansicht Zustand	nach S. 15
Abb. 25	Bröhnstraße - Ansicht Planung	nach S. 15
Abb. 26	Fläche 1	nach S. 17
Abb. 27	Fläche 3	nach S. 17
Abb. 28	Blick vom Bettenser Berg nach Süden	nach S. 28

A Vorbemerkung

Am 25. 3. 1999 erhielt die argeplan von der Stadt Ronnenberg den Auftrag, einen Rahmenplan zur städtebaulichen Entwicklung des Stadtteil Weetzen zu erarbeiten. Anlaß war der unmittelbar bevorstehende Baubeginn der Ortsumgehung der B 217 , der erhebliche Auswirkungen auf Stadtteil Weetzen haben würde. Ein weiterer Planungsanlaß war die Unzufriedenheit der Einwohner des Stadtteils mit der Versorgungssituation im Bereich Lebensmitteleinzelhandel und der daraus resultierende Wunsch nach neuen Einkaufsmöglichkeiten. Damit im Zusammenhang stand die Frage, wieviel neue Einwohner der Stadtteil Weetzen erhalten sollte, um eine entsprechende Versorgung zu erhalten bzw. zu schaffen.

Bereits während der ersten Gespräche mit dem Auftraggeber wurde klar, daß die Ortsumgehung der B 217 nicht in dem bisher angenommenen Zeitraum verwirklicht werden würde. Diese Zweifel erhärteten sich im Laufe der Bearbeitungszeit, so daß ein wichtiger Anlaß der Planung sich in veränderter Form darstellte. Die erste Stufe der Ortsumgehung endet vorerst im Norden von Weetzen, so daß der Verkehr auf der B 217 weiterhin auf der Hauptstraße mitten durch Weetzen fließen wird.

Die Planung wurde in einer Form durchgeführt, die eine verstärkte Beteiligung der Bürger vorsah. Nicht als reines Fachgutachten sondern in ständigem Kontakt mit den Betroffenen und der Verwaltung wurden die Vorschläge der argeplan diskutiert und mit eigenen Vorstellungen ergänzt. Die Gliederung dieses Textes entspricht dem Ablauf der Planung. Nach einer ersten Bürgerbeteiligung zur Darstellung der Problematik - Pläne und Chancen- wurde 3 Problemkomplexe jeweils in einer eigenen Bürgerversammlung diskutiert. Diese Bürgerversammlungen folgten in Abständen von jeweils 2 Monaten aufeinander. Die Bearbeitungszeit der Rahmenplanung erklärt sich durch diese Bearbeitungsform. Die Bürgerversammlungen waren sehr gut besucht, die sich daraus ergebenden Anregungen gaben wichtige Weichenstellung für die Planung ab.

Übersicht zum Verfahren

Datum	Art der Veranstaltung	Themen
22.3.1999	Sitzung Arbeitskreis	Ziele der Stadtteilentwicklung
15.7.1999	Sitzung Arbeitskreis	Vorbereitung Bürgerversammlung
20.7.1999	Bürgerversammlung	Einführung Probleme und Chancen
14.9.1999	Bürgerversammlung	Ausbau Hauptstraße, Einkaufen
9.11.1999	Bürgerversammlung	Bahnhof, Busverkehr, Bröhnstraße
11.1.2000	Bürgerversammlung	Siedlung, Landschaft und Erholung

B Bestandsaufnahme

B1 Lage im Raum

Weetzen ist Stadtteil der Stadt Ronnenberg im Landkreis Hannover. Ronnenberg liegt im Südwesten der Landeshauptstadt Hannover ca. 10 km vom Zentrum entfernt. In der Stadt Ronnenberg ist der Stadtteil Ronnenberg mit Empelde als Ergänzung im Regionalen Raumordnungsprogramm der Hannover Region als Grundzentrum ausgewiesen.

Für den Stadtteil Weetzen sind die neuen Ortsumgehungen dargestellt, sowie die Schienenverbindungen mit dem Bahnhof und der Park and Ride Anlage. Im Norden des Stadtteils ist eine Fläche als Vorranggebiet für die Siedlungsentwicklung dargestellt. Der Stadtteil Weetzen ist als entwicklungsfähige ländliche Siedlung bezeichnet.

Die Stadt Ronnenberg hatte am 31. 12. 1999 24.783 Einwohner, der Stadtteil Weetzen 2.358 Einwohner.

Der Stadtteil Weetzen liegt im Süden des Stadtgebiets von Ronnenberg. Weetzen ist im Bereich Schienenverkehr optimal erschlossen weil sich hier zwei Bahntrassen vereinigen und nach Hannover führen. Beide werden zur Zeit als S - Bahnen ausgebaut und sollen im Taktverkehr befahren werden. Darüber hinaus ist Weetzen über einige Buslinien mit den anderen Stadtteilen der Stadt Ronnenberg sowie mit benachbarten Gemeinden verbunden. Im Bereich des Straßenverkehrs ist die B 217 die wichtigste Verkehrsanlage, wie schon bemerkt wird sie im Norden bis kurz vor den Ortseingang von Weetzen vierspurig ausgebaut, die weitere Fortsetzung wird von der Stadt Ronnenberg und den Nachbargemeinden als unverzichtbar eingefordert, ist aber noch nicht im Bau. Eine weitere für Weetzen wichtige Verbindung ist die K 231n die als Ortsumgehung von Ronnenberg nördlich von Weetzen in die B 217 mündet. Sie erschließt die sogenannte Querspange westlich der Bahn mit der P + R Anlage. Weitere Kreisstraßen verbinden Weetzen mit der Umland, im Osten K 221 und die K 228, im Westen die K 228 und K 229. Als überörtlicher Rad und Fußweg sind einige Straßen im Ort Bestandteile der „Höhepunktetour“ (Planung KGH). Die „Umlandschleife“ des „Grünen Rings“ tangiert den Ort und den Bahnhof.

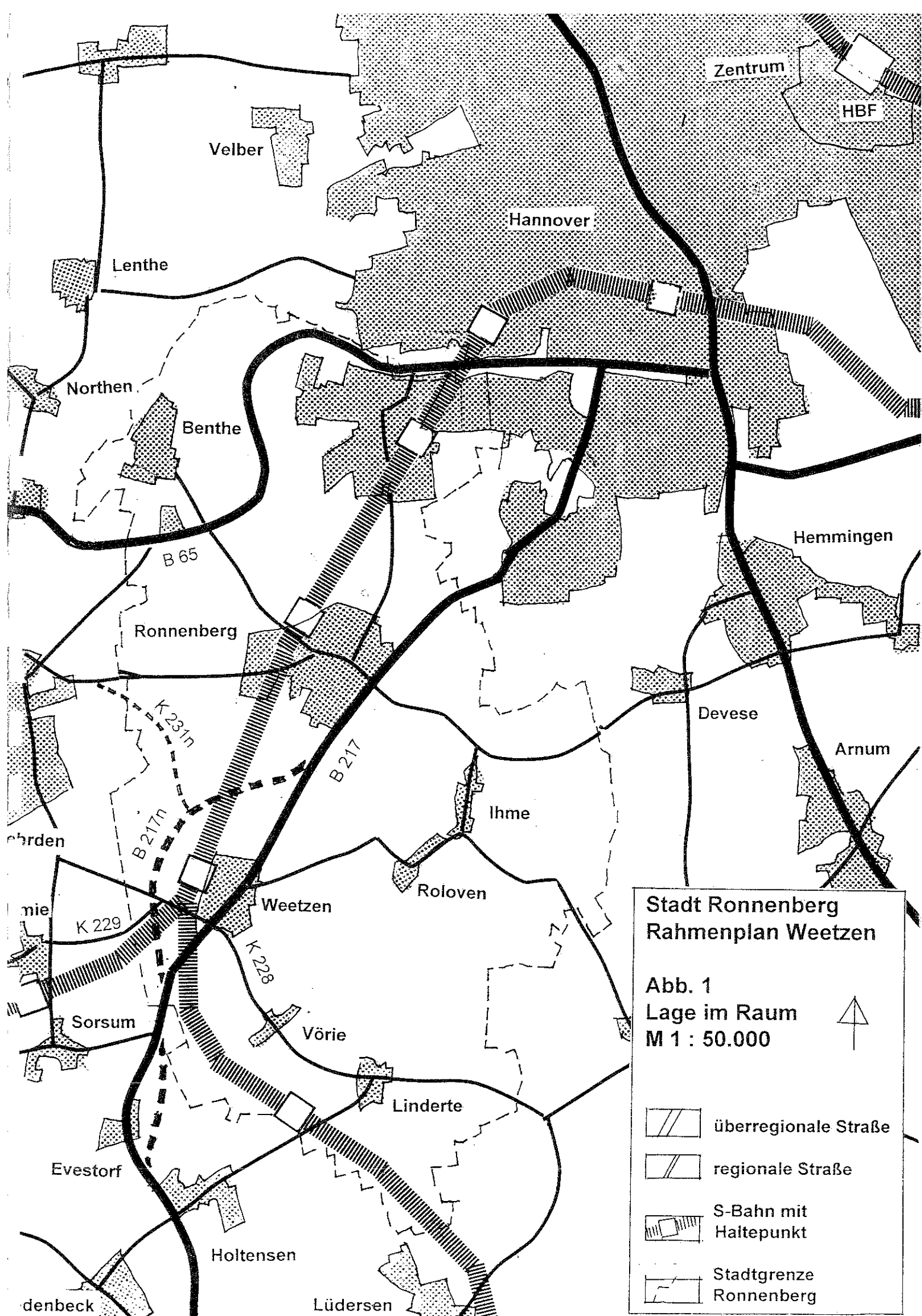
Der Landschaftsplan der Stadt Ronnenberg stellt östlich des Stadtteils Weetzen einen wertvollen Bereich in der Ihme - Niederung mit den Flächen der ehemaligen Stapeltei- che dar.

B 2 Vorliegende Planungen

Für den Stadtteil Weetzen liegen einige Planungen vor die hier aufgeführt und auf ihre Bedeutung für die Rahmenplanung geprüft wurden.

1. Landschaftsplan Ronnenberg, Büro für Landschaftsplanung, Georg von Luckwald, Ronnenberg Nov. 1996





Die Ergebnisse der Planung betreffen größtenteils den Außenbereich, sie sind soweit zutreffend in der Rahmenplanung übernommen worden S. Kap. ...



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

Abb. 1
Lage im Raum
M 1 : 50.000



-  überregionale Straße
-  regionale Straße
-  S-Bahn mit Haltepunkt
-  Stadtgrenze Ronnenberg

2. Stadt Ronnenberg - Stadtentwicklung, Brammer - Nerenberg, Mai 1993

Die Planung stellt eine Abwägung möglicher Baugebiete in gesamten Stadtgebiet dar. Für Weetzen sind nur überschlägliche Angaben gemacht worden.

3. Stadtentwicklung Ronnenberg, Planerwerkstatt 1, Hannover 1993

Die Planung ist eine Überarbeitung der vorangegangenen Arbeit, sie enthält verschiedene Szenarien zur künftigen Entwicklung der Stadt Ronnenberg. Es wird eine konzentrierte Entwicklung im Bereich der Haltepunkte des Schienenverkehrs empfohlen, (konzentrierte Entwicklung). Unter Berücksichtigung der Ortsumgebung wird eine Erweiterung der Siedlungsflächen in Weetzen in Richtung Norden vorgeschlagen.

4. 20. - 25. Änderung des Flächennutzungsplans Ronnenberg, Aufstellungsbeschuß gem. §2 Abs. 1. Hier sind für Weetzen 2 Baugebiete vorgesehen, sie sind in die Rahmenplanung übernommen.

5. Umweltverträgliches Naherholungskonzept Ronnenberg, Büro für Landschaftsplanung Georg von Luckwald, Ronnenberg 1997

Der Plan stellt eine Verfeinerung des Landschaftsplans dar, insbesondere hinsichtlich des Wegesystem der Naherholung.

6. Bewertung von Siedlungsstrukturen unter dem Aspekt einer nachhaltigen Stadtentwicklung, Band 1 - Stadtökologische Situation und Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs am Beispiel der Stadt Ronnenberg, Diplomarbeit von Susanne Wichmann am Geographischen Institut der Universität Hannover. Band 2 - sozioökonomische Situation und die Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs am Beispiel der Stadt Ronnenberg, Diplomarbeit von Esther Bartnick am Geographischen Institut der Universität Hannover, beide Hannover, Januar 1999.

Die Arbeit weist eine sehr gründliche Bestandsaufnahme auf, die jedoch nicht alle Fragestellungen der städtebaulichen Planung abdeckt. Die Entwurfsvorschläge sind eher allgemein und theoretisch gehalten.

7. Planfeststellung und landschaftspflegerischer Begleitplan zur Ortsumgebung Weetzen / Evestorf im Zuge der B217, Straßenbauamt des Landes Niedersachsen, Hannover 1997

Diese Planung und der dazugehörige Straßenentwurf stellt einen der wesentlichen Planungsanlässe dar, leider wird der Entwurf nicht in einem Zuge ausgeführt.

8. Neubau einer Querspange zwischen der K 229 und der K 231n mit P + R Anlage Hannover Region 1997.

Die Park and Ride Anlage am Bahnhof Weetzen ist eine Maßnahme, die die Standortgunst des Stadtteils Weetzen wesentlich verbessert. Mit einigen Vorschlägen zur Modifizierung des Fußwegs sind die Planungen in den Rahmenplan übernommen.

9. Projekt EXPO 2000/ S-Bahn Hannover - Teilprojekt Deisterstrecke

Im Zusammenhang mit der vorstehenden Planung wird hier der Bahnhof Weetzen zu einem leistungsfähigen Haltepunkt in S-Bahnnetz umgebaut. Dies hat großen Einfluß

auf die direkte Umgebung des Bahnhofs und ist für diesen Bereich der Rahmenplanung eingearbeitet.

B 2 Anregungen aus dem Arbeitskreis.

Bereits vor der Auftragserteilung zur Erarbeitung eines Städtebaulichen Rahmenplans hatte sich in Weetzen ein Arbeitskreis gebildet, dem die Vertreter des Ortsrates angehörten, als Vorsitzender wurde Herr Wienberg gewählt.

Am 15.3.99 trugen auf einer Sitzung des Arbeitskreises die Vertreter der dem Ortsrat angehörigen Parteien Ihre Zielvorstellungen zur künftigen Entwicklung Weetzens vor.

Dabei hatten alle Beteiligten ähnliche Wünsche bezüglich der Aufwertung der Einzelhandelsversorgung in Weetzen. Es stellten sich zwei mögliche Bereiche heraus, entweder die Umgebung des Bahnhofs oder der Bereich Hauptstraße, Huhestraße, Bröhnstraße. Einig war man sich auch, daß die Flächen westlich der Bahn nicht für eine Wohnnutzung in Frage kämen.

Unterschiedliche Auffassungen bestanden in der künftigen Einwohnerzahl Weetzens. Die CDU schlug eine Zielzahl von 3000 Einwohnern bis 2020 vor, die SPD 4.000 Einwohner, die Grünen wollten die Dimension der künftigen Entwicklung durch weitere Untersuchungen konkretisieren.

Weitere Anregungen sind dem Protokoll der Sitzung in der Anlage 1 zu entnehmen

B 3 Eigene Erhebungen.

Die vorliegenden Untersuchungen wurden zunächst gründlich überprüft und auf ihre Aktualität für die Rahmenplanung überprüft. Dabei stellte sich heraus, daß die vorliegenden Bestandsaufnahmen nur geringer Ergänzung bedurften und im wesentliche übernommen werden konnten.

Zur Erleichterung der eigenen Arbeit wurde eine umfangreiche Fotodokumentation angelegt die mit einer ausgedehnten Begehung des Ortes verbunden war.

Es wird hier, wie schon in der Vorbemerkung dargestellt, auf die Darstellung der Bestandsaufnahme in der klassischen Gliederung nach Bebauung, Grün- und Freiflächen, Verkehr und städtebaulicher Gestalt verzichtet. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind im nächsten Kapitel zusammengefaßt, im Hinblick auf ihre Bedeutung für die künftige Planung gewertet und erläutert.

C Analyse der Bestandsaufnahme - Probleme und Chancen. Bürgerversammlung am 20.7.99

In der Bürgerversammlung in der Grundschule Weetzen wurden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme vorgestellt, nachdem der Inhalt der Veranstaltung in zwei Sitzungen des Arbeitskreises besprochen worden war.

Als Analyse der Bestandsaufnahme wurde der Plan 1 erläutert, in dem positive Merkmale des Ortes als Chancen, negative Merkmale als Probleme oder offene Fragen dargestellt sind. Diese Merkmale stellen zum Teil eine Kombination verschiedener städtebaulicher Funktionen dar und sind auch in Ihrer Bedeutung unterschiedlich.

Die Merkmale werden hier deshalb auch nur in zwei Gruppen - positiv oder negativ - eingeteilt, nicht nach ihre Zugehörigkeit zu verschiedenen Funktionen Verkehr, Grünflächen usw.

C 1 Chancen - Positive Merkmale

1. Bahnhof

Schon jetzt ist der Bahnhof mit der Verknüpfung der Buslinien und dem Park and Ride Anlage ein hervorragendes Standortmerkmal. Von hier aus ist die City von Hannover - Hauptbahnhof mit der schnellsten Verbindung in 14 Minuten erreichbar, insgesamt existieren montags bis freitags 49 Verbindungen. Der Haltepunkt wird zur Zeit als EXPO Projekt umgebaut und mit einer neuen Park and Ride Anlage auf der Westseite der Bahn ergänzt. Dadurch wird sich die Attraktivität des Bahnhofs noch einmal erhöhen .

2. Kantstraße

Die Kantstraße stellt eine ruhige und auch für den nichtmotorisierten Verkehr geeignete Verbindung zum Bahnhof dar.

3. Weetzen Westteil

Das Gebiet westlich der Hauptstraße ist im wesentlichen erst seit der Jahrhundertwende begonnen und in kleinen Abschnitten kontinuierlich weiter bebaut worden. Dadurch haben sich unterschiedliche Wohnformen vom zwei- bis dreigeschossigen Mehrfamilienhaus über Reihenhäuser bis zu freistehenden Einfamilienhäuser ergeben, die insgesamt eine gute Mischung ergeben und soziale Brennpunkte vermeiden. Das gesamte Gebiet weist eine geringe bis mittlerer Dichte auf mit großen Gärten und einer reichen Vegetation

4. Parkstraße

Im Bereich Parkstraße finden sich sehr große Grundstücke mit 100 qm und mehr, die sich für eine potentielle Nachverdichtung eignen

5. Weetzen Ostteil

Auf der Ostseite der Hauptstraße liegt der alte Ortskern von Weetzen. Er weist noch zahlreiche Merkmale der alten Bebauung aus : Mauern, schmale Straßen, alte ehemals landwirtschaftlich genutzte Gebäude, große alte Bäume und einen teilweise noch erhaltenen Ortsrand zur Feldflur .

6. Neubebauung

An einigen Stellen ist hier als Ersatz abgängiger Substanz auf ehemaligen Freiflächen eine gut eingepasste Neubebauung entstanden z. B. an der Ecke Huhestraße, Engeltasse.

7. Bettenser Berg

Außerhalb der bebauten Ortslage gibt es am Bettenser Berg einen sehr schönen Ausblick ins Land nach Südwesten zum Süllberg und zum Deister.

C 2 Negative Merkmale - Probleme und offene Fragen.

1. Umgebung des Bahnhofs

Hier sind durch den hohen Parkdruck viele Flächen von Pkw belegt, der Bahnhof selbst wird privat genutzt und befindet sich in einem guten Zustand. Dagegen sind die von der Bahn genutzten Anlage unattraktiv und unvollkommen gepflegt und gestaltet. Mit den zur Zeit im Bau befindlichen Maßnahmen wird sich eine Verbesserung einstellen.

2. ehemalige Zuckerfabrik

Im Süden befindet sich das Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik, sie wird weiterhin gewerblich genutzt Die vorhandenen Gebäude stellen wegen ihrer Größe und Höhe einen abweichenden Maßstab dar der negativ als Störung des Landschafts- und Ortsbildes empfunden wird und von weitem sichtbar ist. Andererseits stellen die Silos aber auch ein Merkmal Weetzens dar und weisen auf die industrielle Vergangenheit des Stadtteils hin wie etwa im Ruhrgebiet die erhaltenen Zechenanlagen.

3. nördlicher Ortsrand

der nördliche Ortsrand Weetzens weist am Weizen- und Haferkamp ein in den letzten zehn Jahren entstandenes Neubaugebiet auf. Durch seine Materialwahl wirkt es angenehm einheitlich, positiv ist auch die gute Mischung von Wohnformen. Die verhältnismäßig hohe Dichte, die wegen der Nähe zum Bahnhof berechtigt ist, sie führt jedoch zu einem hohen Anteil versiegelter Flächen. Der Ortsrand nach Norden ist nicht eingegrünt und stellt einen harten Übergang von Bebauung zur hier sehr offenen und ausgeräumten Feldflur dar.

4. dichte Bebauung im alten Ortskern

Im alten Ortskern ist an einigen Stellen die Obergrenze einer erträglichen Bebauungsdichte und Höhe überschritten, z. B westlich der Vörier Straße. Die bei einer derartigen Bebauung unvermeidbaren Stellplatzflächen und die Gebäudemassen sprengen den örtlichen Maßstab.

5. versiegelte Flächen

an mehreren Stellen im Ort befinden sich große versiegelte Flächen z.B. am Garagenhof Riedegrund.

6. Umgebung Kapelle

Die Kapelle an der Uhlenflucht ist Denkmal und Wahrzeichen des alten Ortskerns. Leider entspricht die nähere Umgebung nicht ihrer Bedeutung, das südlich angrenzende Gebäude paßt mit seinen roten Betonsteinen auf dem Boden und dem großen Carport nicht zu dem Gebäude und beeinträchtigt seine Optik.

7. Kriegerdenkmal

Das Kriegerdenkmal an der Hauptstraße ist sehr versteckt. Als einzige öffentliche Grünfläche an der Hauptstraße könnte seine Lage aufgewertet werden.

8. Gebrauchtwarenhandel

Der Gebrauchtwarenhandel in der Ortsmitte an der Hauptstraße prägt das Erscheinungsbild der Umgebung negativ. Der Standort wäre auch für eine anderer Nutzung geeignet.

9. Aufenthaltsqualität an den Straßen

Die Hauptstraße und ebenso Humboldt- und Bröhnstraße sind ausschließlich von der Verkehrsfunktion geprägt und besitzen kaum Aufenthaltsqualität. Die Hauptstraße muß den gesamten Verkehr der B 217 aufnehmen. Diese Straße ist die wichtigste Verbindung nach Südwest Niedersachsen und verbindet die Landeshauptstadt mit dem wichtigen Mittelzentrum Hameln. Die Verkehrsbelastung ist sehr hoch.

Die Straße hatte 1994 eine Belastung von 19400 Kfz in 24 Std., die Belastung ist seitdem noch gestiegen. Das bedeutet daß tagsüber bei $\frac{3}{4}$ der Gesamtmenge stündlich 1900 Kfz die Straße passieren d.h. alle 2 Sekunden ein Fahrzeug. Die Straße ist kaum zu überqueren, die Belastung durch Lärm und Abgas extrem hoch.

Nicht in der Karte dargestellt sind weitere negative Merkmale des Stadtteils Weetzen.

10. fehlende Ortsmitte

Es fehlt eine eindeutige Ortsmitte mit Aufenthaltsqualität. Zwar ist de facto die Hauptstraße mit ihrem Geschäftsbesatz der zentrale Bereich, sie wirkt infolge ihrer geradlinigen Führung, ihrer unattraktiven Bebauung, dem Fehlen von Aufenthaltsqualität, jedoch vor allem durch die starke Verkehrsbelastung eher als trennendes Element zwischen altem Ortskern und den neueren Wohngebieten im Osten denn als verbindende Ortsmitte.

11. fehlende Frei- und Grünflächen

Es fehlen im gesamten Ortsgebiet öffentliche Grünflächen als Aufenthalts-, Spiel-, und Erholungsflächen. Größere zusammenhängende Flächen dieser Art gibt es nur im Westen jenseits der Bahn

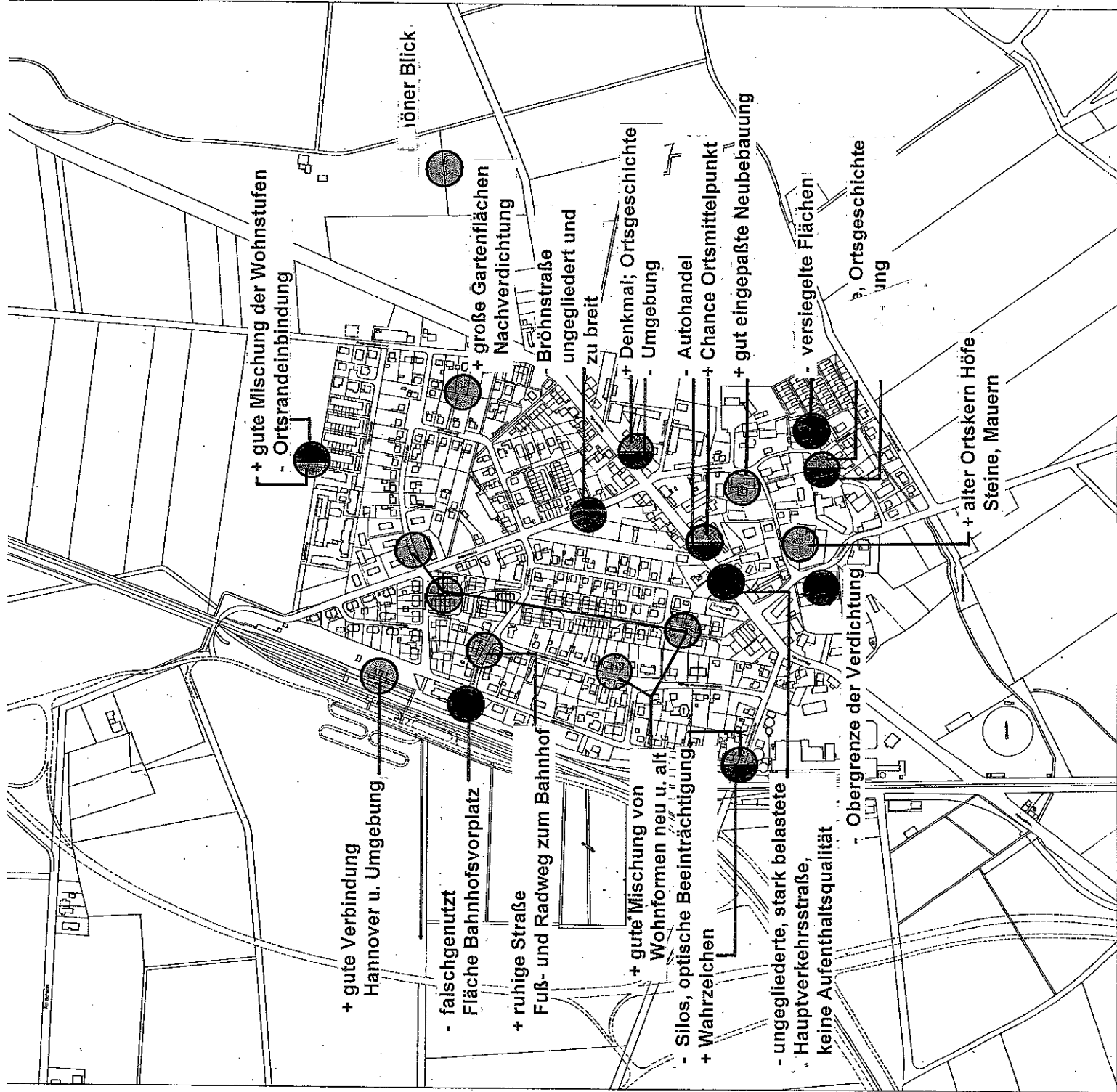
Ebenso fehlen für den Fußgänger geeignete Verbindungen zwischen den bebauten Flächen und den Außengebieten. Solche Verbindungen werden an Sonn- und Feiertagen, aber auch abends gerne zum Spaziergehen als Freizeitgestaltung benutzt. Das Fehlen solcher Wege wird sich noch stärker bemerkbar machen, wenn im Westen durch die geplante Umgehungsstraße die westliche Feldflur nicht mehr direkt erreichbar ist.

Die anschließende Diskussion bestätigte im wesentlichen die in der Bestandsaufnahme ermittelten Positiv- und Negativmerkmale.

Stadt Ronnenberg Rahmenplan Weetzen

1. Chancen und offene Fragen

- ☉ positives Merkmal
- negatives Merkmal



M 1:1
0 50 100



D Konzepte

D1 Hauptstraße, Einzelhandelsversorgung - Bürgerversammlung am 14. 9. 1999

Zu diesem Themenkomplex fand die dritte Bürgerversammlung statt mit dem Titel „Was wird aus der Hauptstraße - Wo können wir einkaufen?“

Der zentrale Themenkomplex Einzelhandelsversorgung ist unmittelbar mit der Frage nach einem Ortsmittelpunkt verbunden. Wenn er, wie von den Verfassern vorgeschlagen im mittleren Teil der Hauptstraße angesiedelt werden soll, ist die Frage nur in Zusammenhang mit der Ortsumgehung zu sehen.

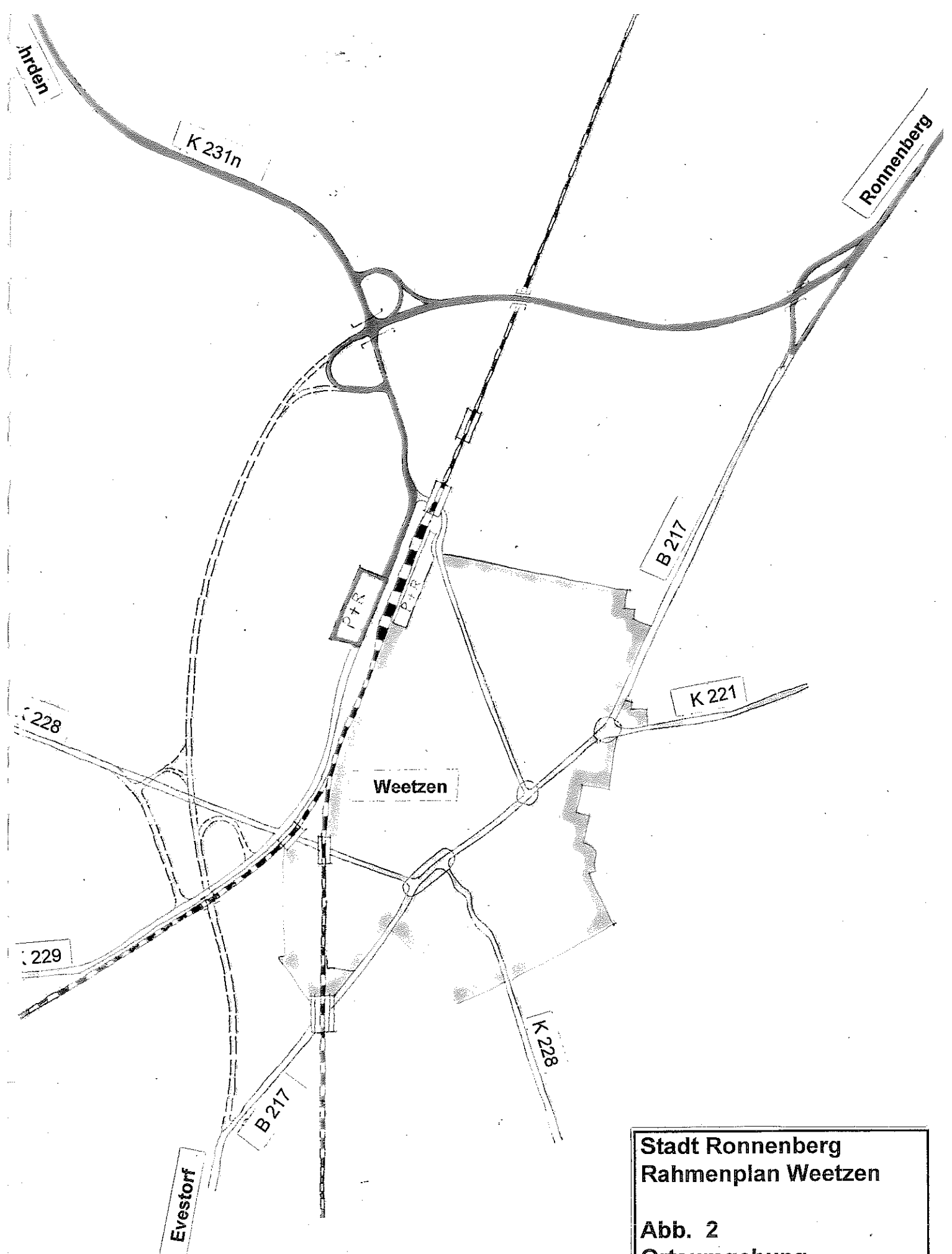
Daher soll hier zunächst der gegenwärtige Stand der Ausbauplanung der Ortsumgehung dargestellt werden und die Konsequenzen für Weetzen herausgearbeitet werden.

Ortsumgehung

Die Ortsumgehung Weetzen - Evestorf umfaßt ein Bündel von Maßnahmen, das einschneidende Veränderungen für Weetzen zur Folge hat. Die B 217n - die Ortsumgehung verläßt nördlich von Weetzen am Bettenser Berg die bis dort vierspurig ausgebaute bestehende Trasse und wendet sich nach Westen. Weetzen wird von hier aus höhenungleich über eine Einmündung der ehemaligen Trasse angebunden. Die B217n überquert die Straße Am Bettenser Berg - Friedhofsweg, die interne Verbindung von Ronnenberg und Weetzen, führt über die Bahn und erreicht einen kreuzungsfreien Knoten mit der K 231n, der Verbindung nach Gehrden, diese Neubaustrecke entlastet die Ortsdurchfahrt Ronnenberg. Die neue Kreisstraße führt über die B 217n und ist über Abfahrten mit ihr verbunden. Als Fortführung der K 231 n ist die sogenannte Querspange anzusehen, die die Park and Ride Anlage westlich der Bahn erschließt. An diesen Knoten ist auch der Bahnübergang im Zuge der Bröhnstraße angebunden und die Sportplatzflächen nördlich der Bahn sowie die Straße Am Schacht. Von diesem Knoten aus führt die B 217 n nach Süden. Die Trasse senkt sich zu einer Unterführung der Bahnstrecke nach Haste und Springe ab und unterquert die beiden Kreisstraßen, die hier zu einem Knoten mit der Umgehung verbunden werden. Dieser Knoten stellt die Zufahrt nach Weetzen für den aus Süden kommenden Verkehr dar, weil der Bahnübergang im Verlauf der Hauptstraße geschlossen wird und die Straße dann als Sackgasse endet. Von diesem Knoten wird auch der südliche Teil der Querspange erschlossen, der die Erreichbarkeit der Park and Ride Anlage von Süden her sichert. Im weiteren Verlauf umgeht die neue Trasse den Ortsteil Evestorf der Gemeinde Wennigsen und mündet dann wieder in die alte Trasse. Infolge des Längsprofils ist die Straße von Weetzen aus für Fußgänger nicht überquerbar, so daß die direkten Verbindungen in die westlich Feldflur fortfallen, Fuß- und Radwege können nur über die Knoten führen.

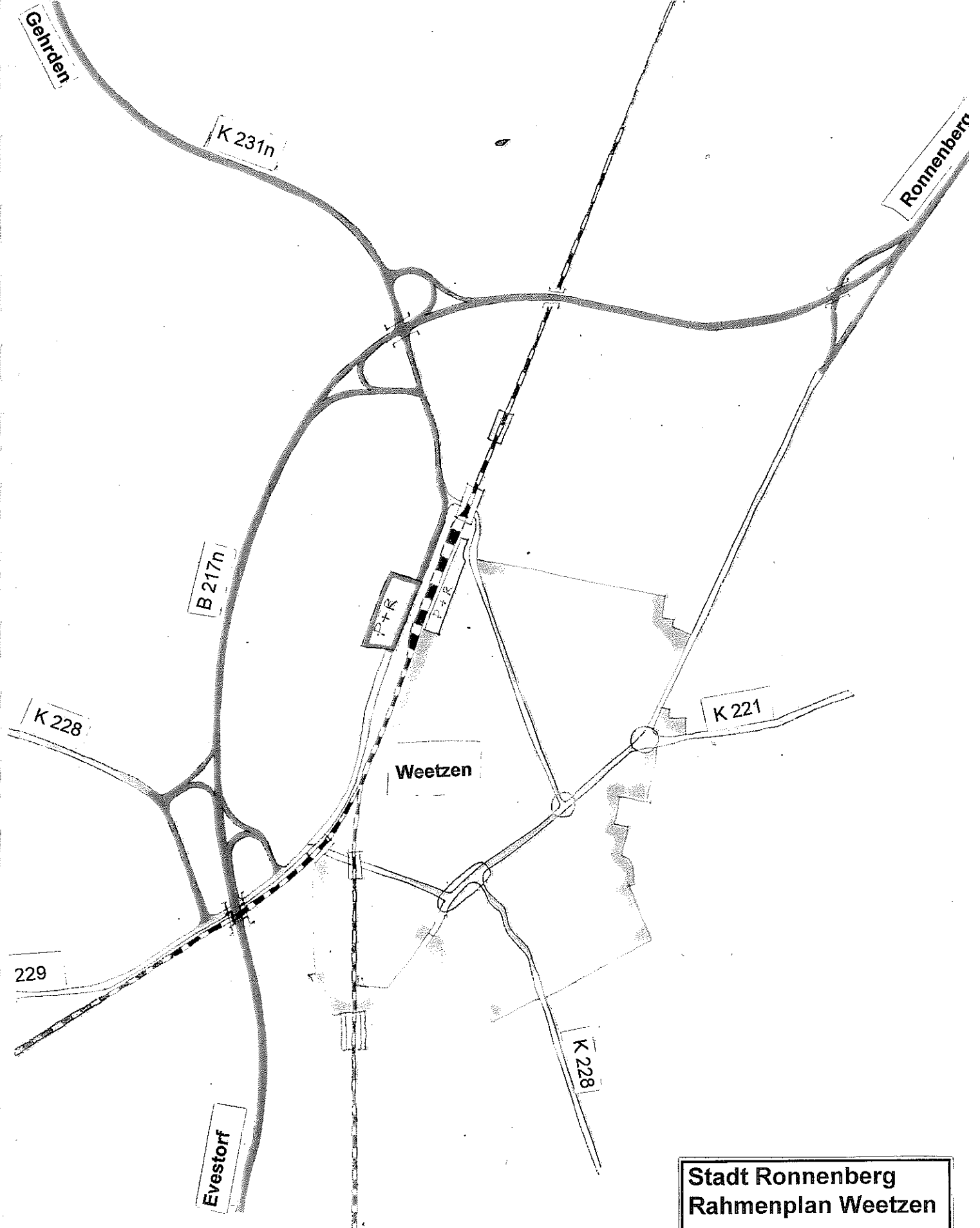
Diese Beschreibung stellt den gesamten Verlauf der geplanten B 217n dar, so wie er für den Ort Weetzen von Bedeutung ist. Leider wird infolge der knappen Haushaltsmittel zunächst nur der nördliche Teil der Gesamtmaßnahmen ausgeführt bis zum Knoten mit der B 231n, ebenfalls ausgeführt wird die Querspange mit der neuen Park and Ride Anlage westlich der Bahn. Diese Maßnahmen sollen bis zur Eröffnung der EXPO 2000 im Juni fertig gestellt werden.

Für den Weiterbau der B217n nach Süden sind nur unklare Termine abzusehen, so daß zumindest für einige Zeit der Verkehr der B1217 weiterhin Weetzen im Zuge der Hauptstraße durchqueren wird, und die Verhältnisse an dieser Stelle sich für die



Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen

Abb. 2
Ortsumgehung
Ausbau 2000
M 1:5000 🏠



Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen

Abb. 3
Ortsumgehung
Planung 2000 +
M 1:5000



Weetzener Bürger sich nicht verbessern werden. Einen gewissen Vorteil bringt dagegen die neue Park and Ride Anlage, der Parkplatzdruck in den Straßen um den Bahnhof wird nachlassen, weil Benutzer aus Westen, vor allem aus Gehrden, den Park and Ride Platz ohne Durchquerung von Weetzen erreichen können.

Hauptstraße

Die Hauptstraße ist erst nach der Fertigstellung der Ortsumgehung zurückzubauen, dennoch können bereits jetzt Überlegungen angestellt werden, wie die Straße künftig genutzt werden kann und welche Maßnahmen eventuell schon vorgezogen werden können.

Zur Zeit wird die Hauptstraße in erster Linie für den Fahrzeugverkehr genutzt. Das Fahrbahnprofil beträgt von Bordstein bis Bordstein 8,0 m. Auf der Westseite ist ein Parkstreifen markiert, der 1,30 m des Bürgersteigs nutzt, es verbleibt ein Gehweg von 1,55 m Breite. Auf der Ostseite gibt es einen kombinierten Geh- und Radweg von 2,40 m Breite. Im Straßenverlauf kommen auf der gesamten Länge der Straße unterschiedlich breite Streifen dazu, die zum Teil als Stellplätze genutzt werden z. T. auch Erweiterungen der angrenzenden Geh. bzw. Radwege darstellen. Es sind ca. 50 Parkplätze vorhanden.

Die Gehwege sind sehr schmal, 1,5 m ist nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) das Mindestmaß und für den Aufenthalt nicht geeignet. Die Fahrbahnbreite liegt dagegen oberhalb der in der EAE als Höchstwert genannten Breite von 6,50 (Begegnungsfall Bus / Bus bei 50 km/h), daher ist auch die Inanspruchnahme eines Teils der Fahrbahn auf der Westseite für den ruhenden Verkehr gerechtfertigt, der Querschnitt beträgt dann $8,00 - 1,50 = 6,50$ m. Der einseitige Radweg muß im Zwei - Richtungsverkehr genutzt werden und ist dann mit 0,90 m verbleibender Breite zu schmal. Durch den starken Verkehr ist eine Querung der Fahrbahn erschwert, so daß die einseitige Führung zu einer Gefährdung für den Radverkehr wird.

Es wurden zwei Alternativen für den Endausbau vorgeschlagen

Variante 2

Einseitiges Parken senkrecht, beidseitiger kombinierter Geh- und Radweg je 2,00 m Fahrbahnbreite 6,25 m (Begegnungsfall LKW / LKW) gegen den östlichen Geh- und Radweg mit einer Pflanzstreifen abgeschirmt. Der Parkstreifen kann einmal rechts und dann links der Fahrbahn angeordnet werden. Nachteile: Stärkere Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs durch das Ein- und Ausparken, asymmetrisches Profil

Variante 1

Längsparken beidseitig jeweils 1,80 m, Fahrbahnbreite wie bei A, 6,25 m beidseitiger kombinierter Geh und Radweg je 1,70 m. Planerischer Vorteil: keine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs, symmetrisches Profil.













Bei beiden Varianten könnten beidseitig Bäume angeordnet werden.

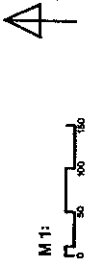
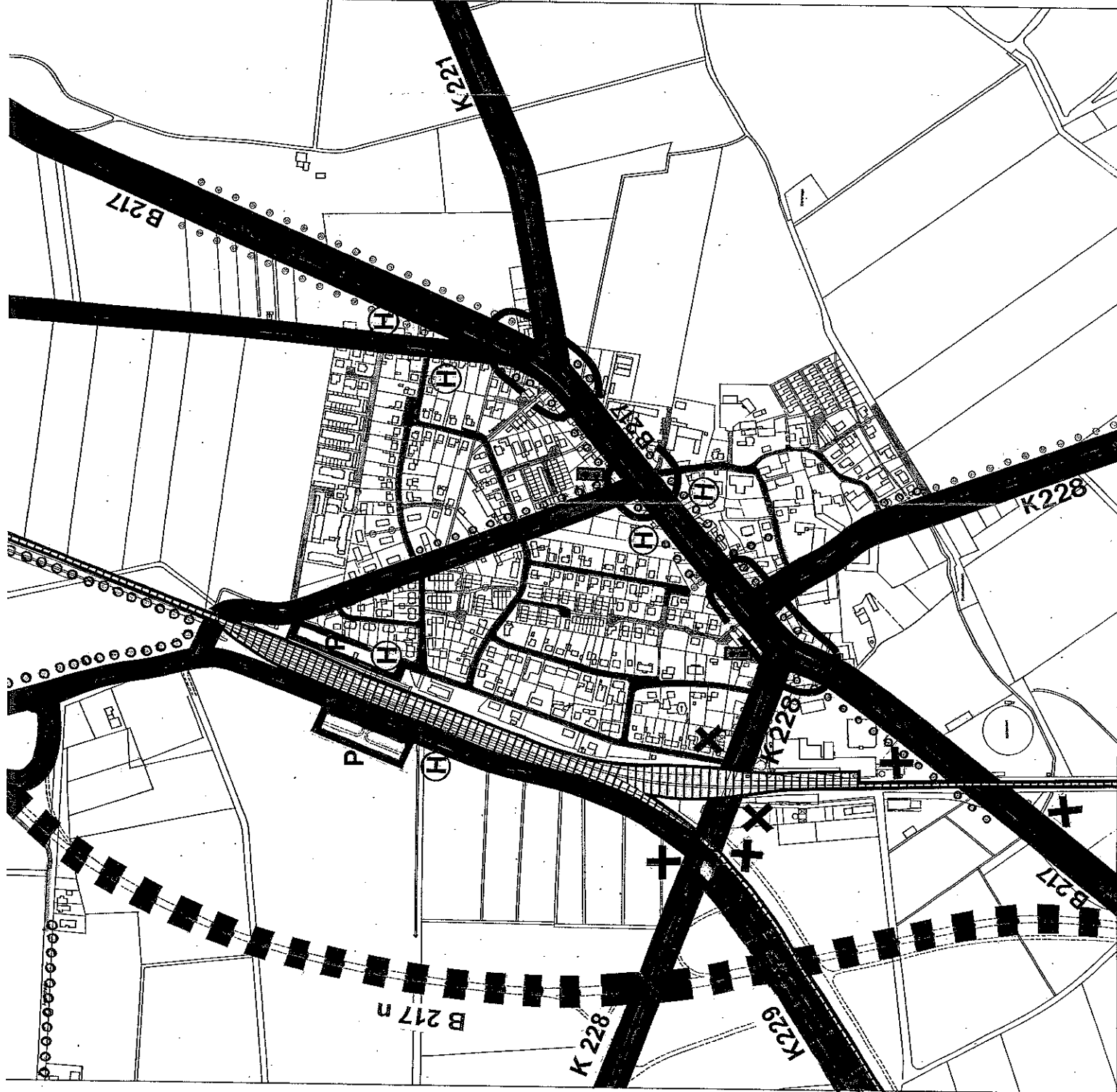
Die anwesenden Bürger wurden gebeten ihre Meinung abzugeben, sie entschieden sich überwiegend für die Variante 1. Sie wird in der Planung verfolgt.

Für die Zeit bis zur Fertigstellung der Ortsumgehung könnten bereits einige Bäume im Verlauf des Parkstreifens gepflanzt werden, Die Baumscheiben würden dann mit 1,30 m auf dem Bürgersteig stehen und 0,70 m in die Fahrbahn ragen, insgesamt also nur

Stadt Ronnenberg Rahmenplan Weetzen

2. Verkehr

-  Hauptverkehrsstraße
-  Sammelstraße
-  Anliegerstraße
-  Wohnweg
-  vorhandene Fuß- und Radwege
-  Fuß- und Radwege Planung
-  Bahntrasse
-  Konfliktpunkte
-  Park and Ride
-  Ampelanlagen
-  Bahnschranke
-  Haltepunkt Busse





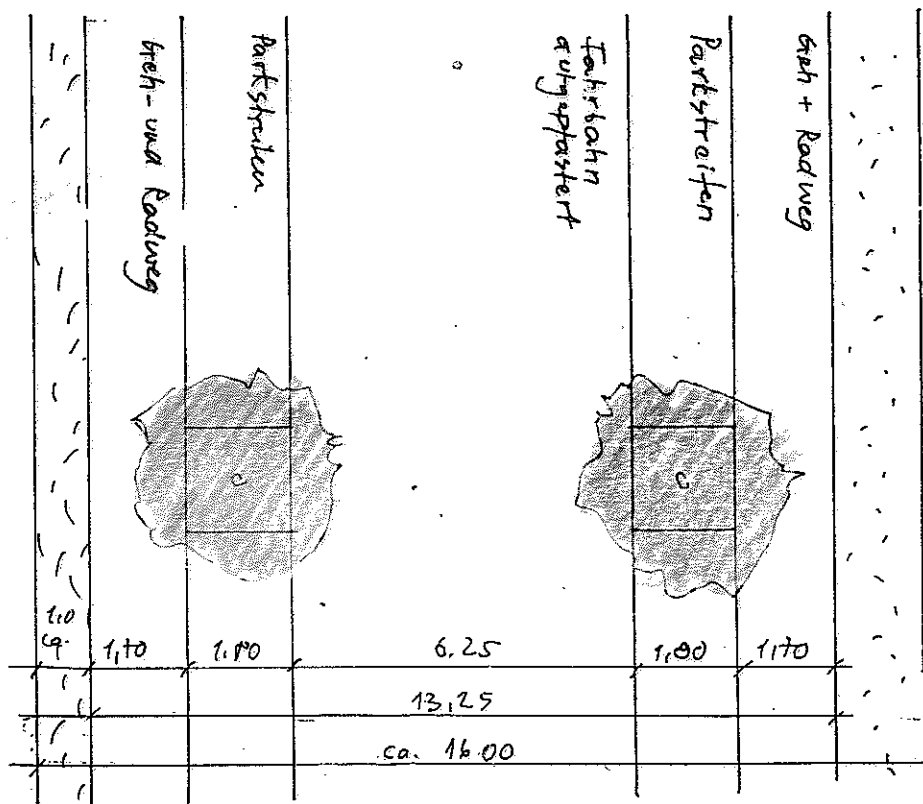
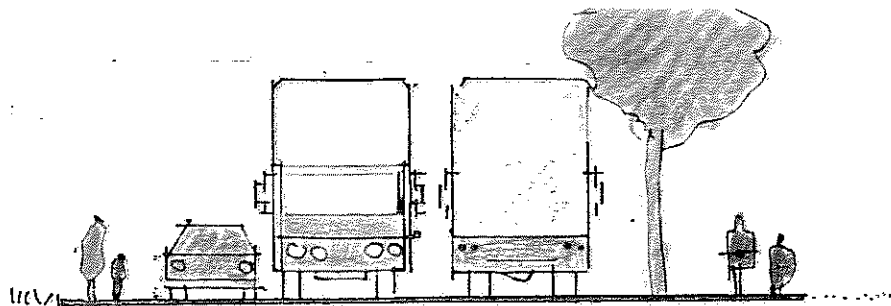
**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 4
Hauptstraße nach Süden**



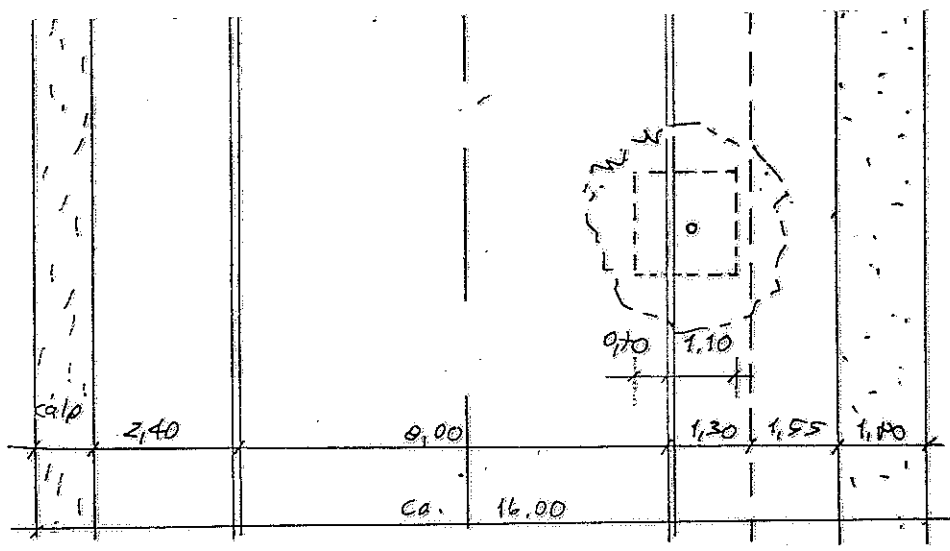
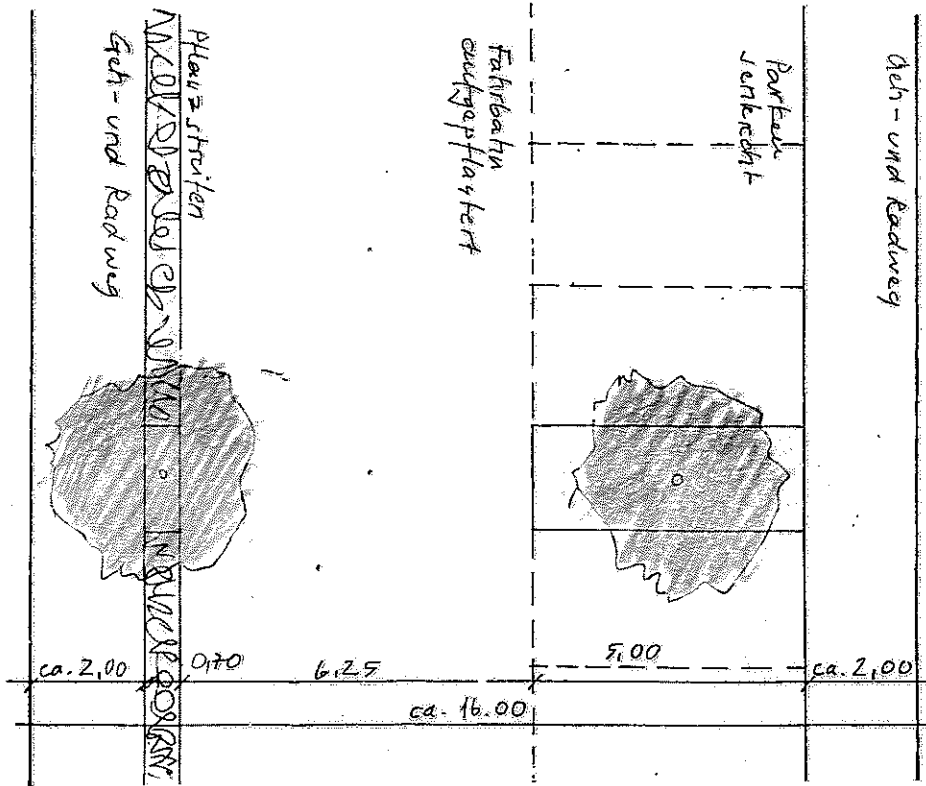
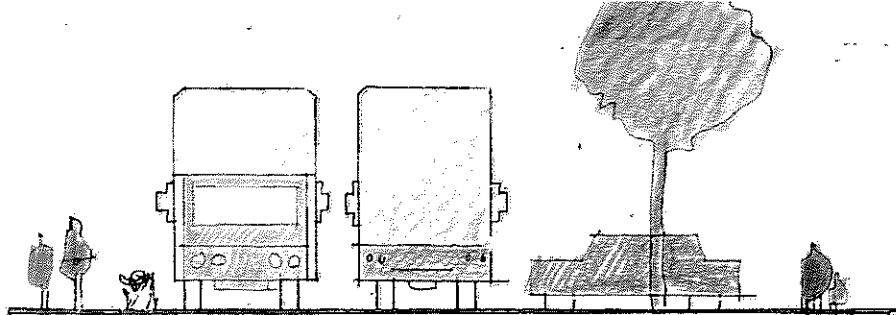
**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan
Weetzen**

**Abb. 5
Hauptstraße aus der Luft**



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

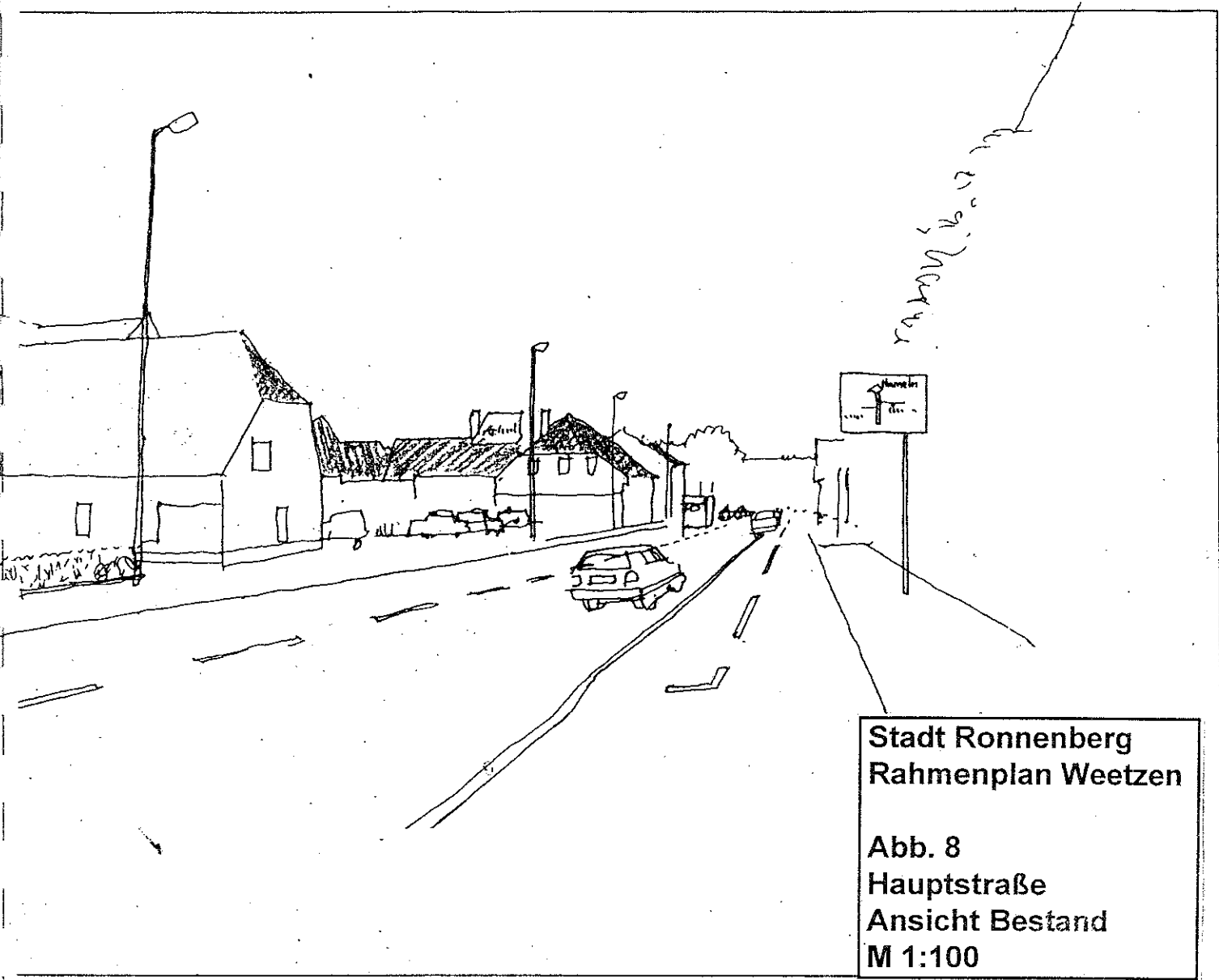
**Abb. 6
Planung
Hauptstraße Variante 1
M 1:100**



Hauptstraße Ausbau 2000
M 1:100

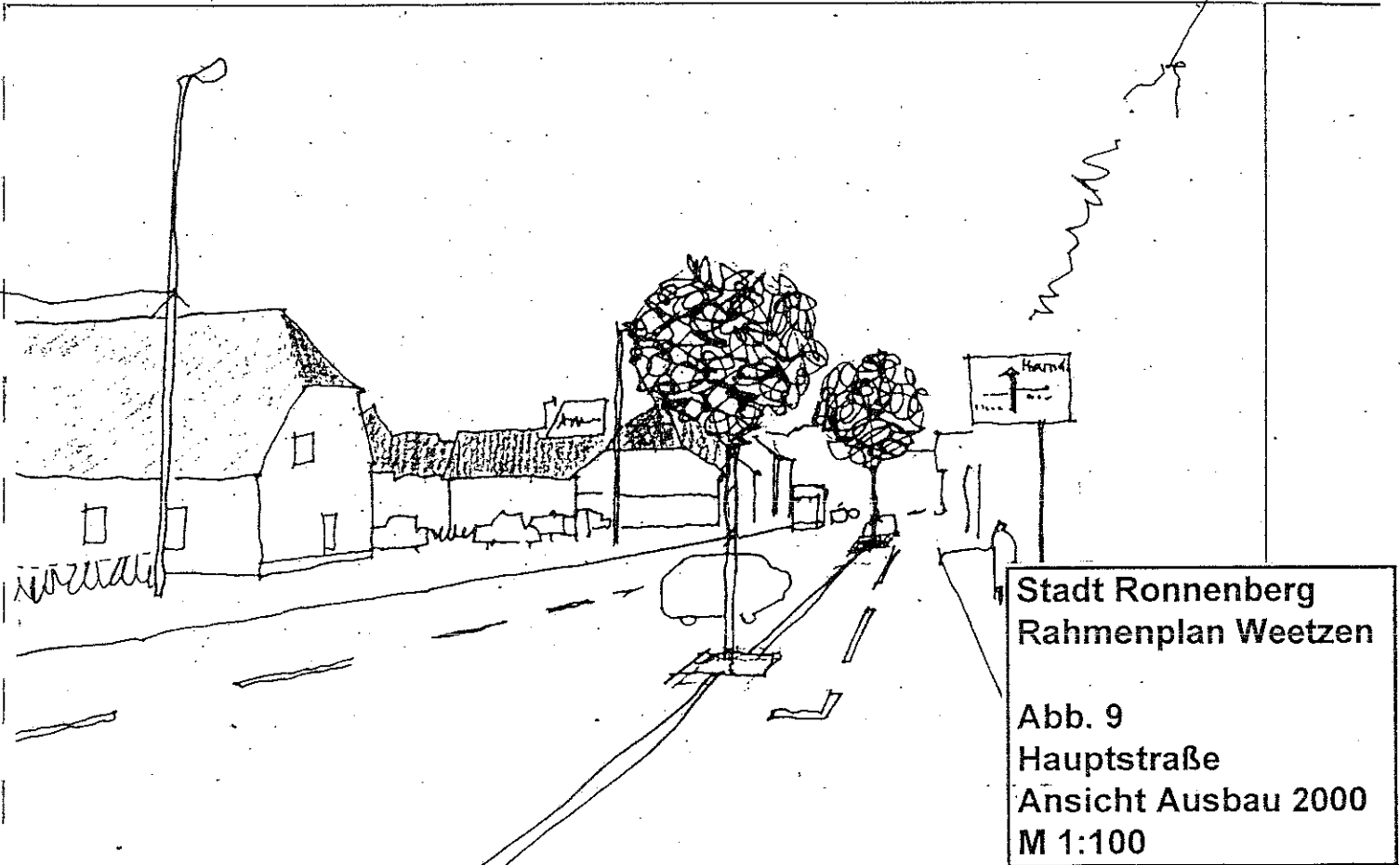
Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen

Abb. 7
Planung
Hauptstraße Variante 2
M 1:100



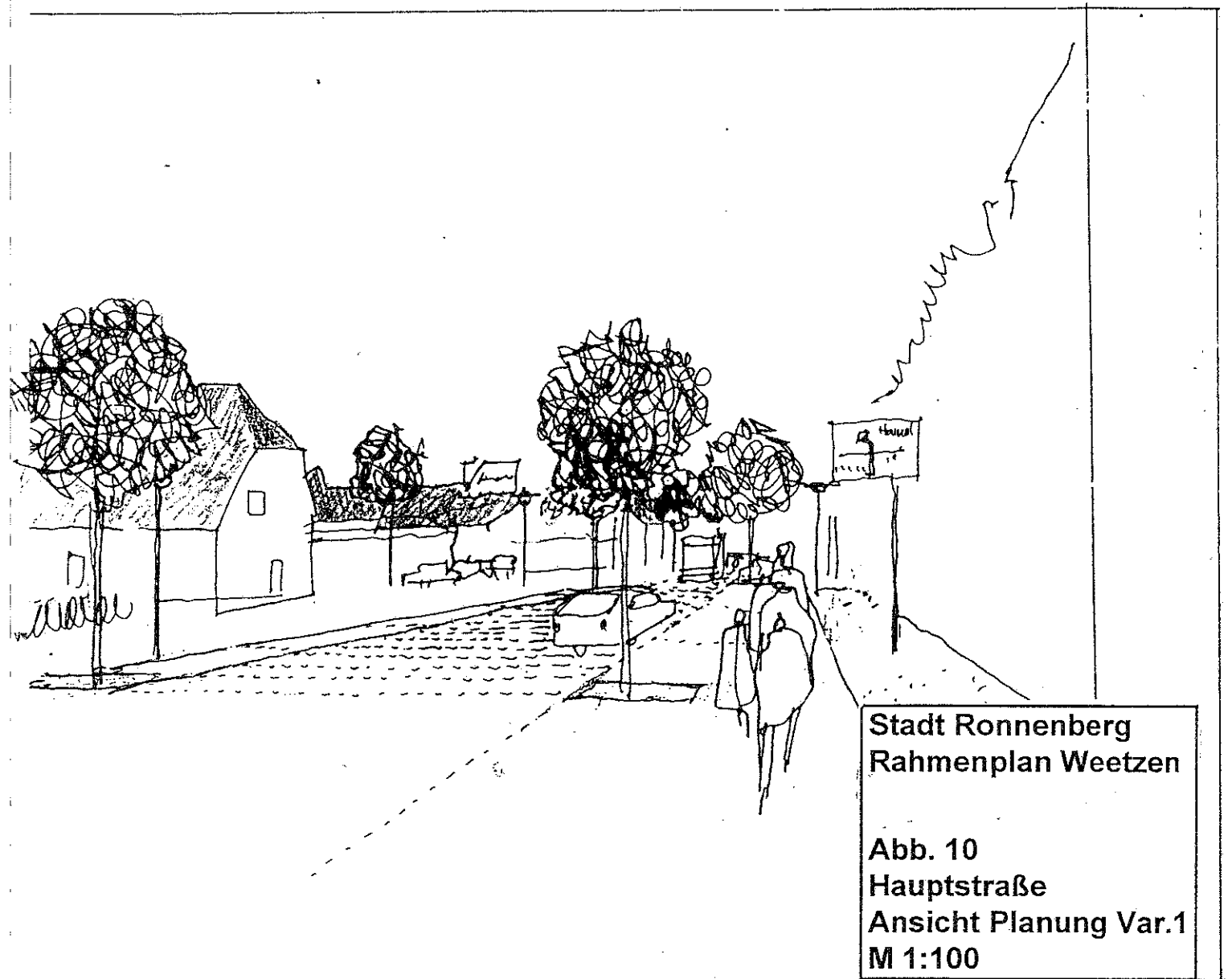
**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 8
Hauptstraße
Ansicht Bestand
M 1:100**



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 9
Hauptstraße
Ansicht Ausbau 2000
M 1:100**



Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen

Abb. 10
Hauptstraße
Ansicht Planung Var.1
M 1:100

so weit wie jetzt die parkenden Fahrzeuge. Die Maßnahme könnte als Ausgleichsmaßnahme für den Straßenneubau finanziert werden, im Maßnahmenblatt Nr. A 7.1.ÜB ist die Entsiegelung von Teilflächen der Hauptstraße vorgesehen und ein Rückbau auf eine Fahrbahnbreite von 6,20 m wird vorgeschlagen.

Die anwesenden Bürger stimmten diesem Vorschlag mit wenigen Gegenstimmen zu.

Einkaufssituation

In engem Zusammenhang mit dem Ausbau der Hauptstraße steht die Standortsuche für einen Supermarkt, der von den Bürger gefordert wird. Hier überwiegt die Meinung, daß nach Herausnahme des Verkehrs das Einkaufen attraktiver wird. Es gibt jedoch auch einige Stimmen, die dann ein „sterbendes Dorf“ sehen. Eine Umfrage unter den Gewerbetreibenden aus dem Jahr 1998 bei der insgesamt 10 Fragebögen zurückgegeben worden sind, zeigt, daß 4 Kaufleute für die Umgehung waren, 2 dagegen. Alle gaben an, daß sie neben den Kunden aus Weetzen auch solche aus anderen Stadtteilen der Stadt Ronnenberg haben, die Zahlen für den Anteil der Kunden aus dem Umland schwanken stark, Und liegen zwischen 95% und 7%, Wegen der geringen Beteiligung ist die Befragung nicht zwingend argumentativ zu verwenden.

Neben der Frage nach der Notwendigkeit eines zusätzlichen Einkaufsangebot ist die Frage des Standorts von Bedeutung. Er sollte so liegen, daß er von möglichst vielen Bürgern auf möglichst kurzem Weg aufgesucht werden kann, vorzugsweise zu Fuß oder mit dem Rad. Hierzu wurden mehrere Standorte untersucht, für einige wurde skizzenhafter Lageplan angefertigt um die Größe des Grundstück einschätzen zu können. Dabei wurde von ca. 800 qm (entspricht 700 qm Verkaufsfläche) und ca. 30 - 40 Stellplätzen ausgegangen. (erforderlich nach Niedersächsischer Bauordnung sind 23 Stpl.)

Standort A - Hauptstraße 15

Das Gelände wird zur Zeit durch einen Gebrauchtwagenhandel, Garagen und eine Kegelbahn genutzt und befindet sich in zentraler Lage. Zwischen dem bestehenden Lebensmittelgeschäft und dem griechischen Restaurant könnte sich ein kleiner Platz ergeben, der zum Teil als Parkplatz mit Bäumen, zum Teil aber auch als Freifläche für den Eingang des Marktes und als Außenbereich für des Restaurant genutzt werden könnte und einen Mittelpunkt in der langen geradlinigen Hauptstraße bilden könnte, und so die Mitte der „Einkaufsmeile Weetzen“ bilden würde.

Der Standort ist planerisch hervorragend geeignet, dagegen ist die Verfügbarkeit kurzfristig nicht gegeben.







Standort B - Hauptstraße 9 - 11

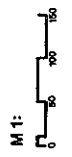
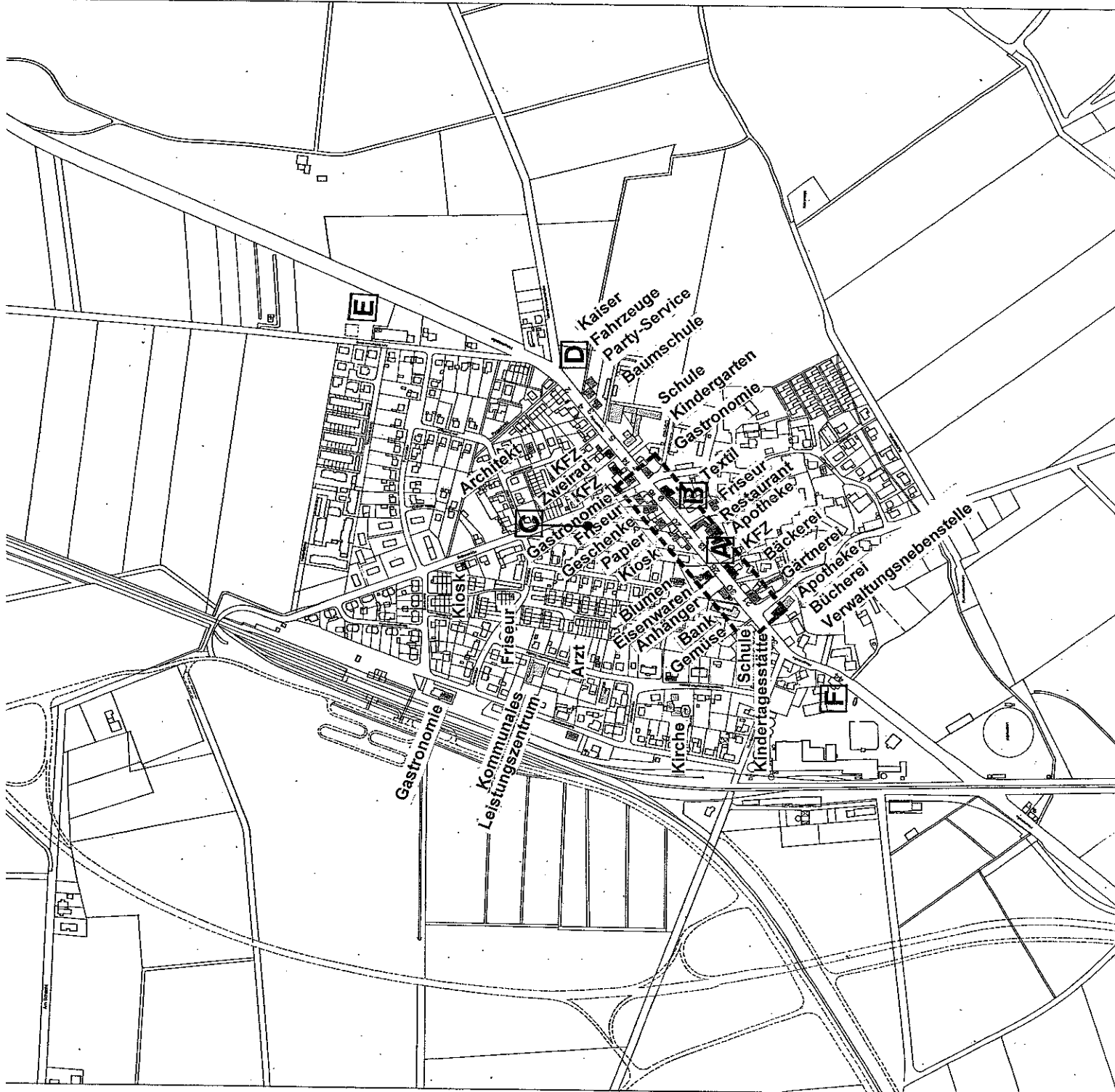
Die Fläche wird zur Zeit von einem eingeschossigen Anbau eines Textilhandels genutzt, auf den rückwärtigen Teilen des Geländes ist in jüngster Zeit ein Wohnhaus errichtet. Das Grundstück befindet sich in zentraler Lage an der Kreuzung Hauptstraße Bröhnstraße, Huhestraße. Der Supermarkt müßte Teile des bestehenden Gebäudes nutzen, die Freiflächen des Wohnhausneubaus würden eingeschränkt, die Parkplatzzufahrt müßte von der Huhestraße aus erfolgen. Die Maßnahme würde sich auf mehrere Grundstücke erstrecken.

Das Grundstück ist planerisch gut geeignet, die Verfügbarkeit ist nicht gegeben.

Stadt Ronnenberg Rahmenplan Weetzen

3. Versorgung

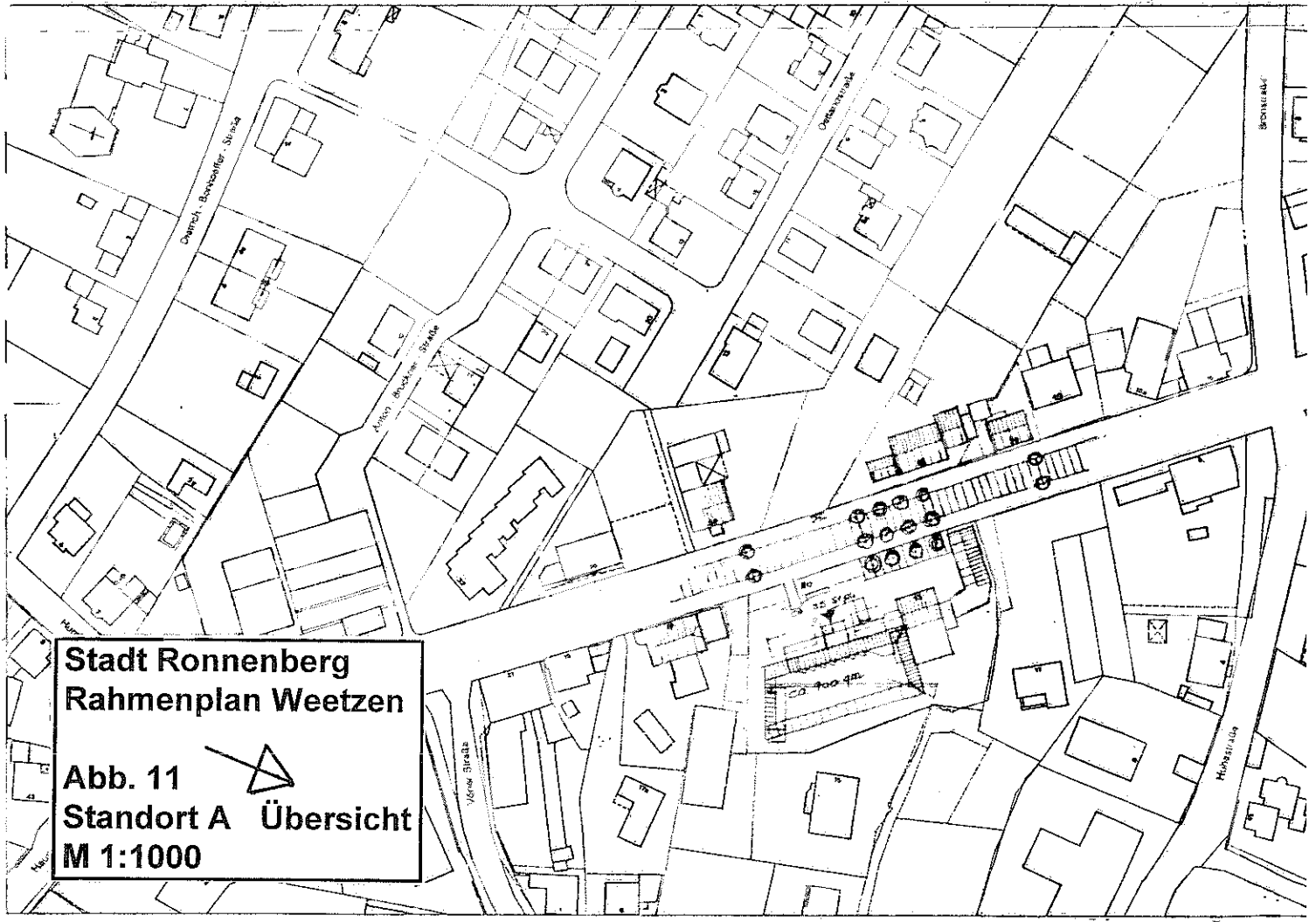
-  Handel (Läden)
-  Dienstleistungen
-  Gemeinbedarf
-  Einkaufsmarkt 800 qm BGF
-  Alternativen
-  Einkaufsmielle





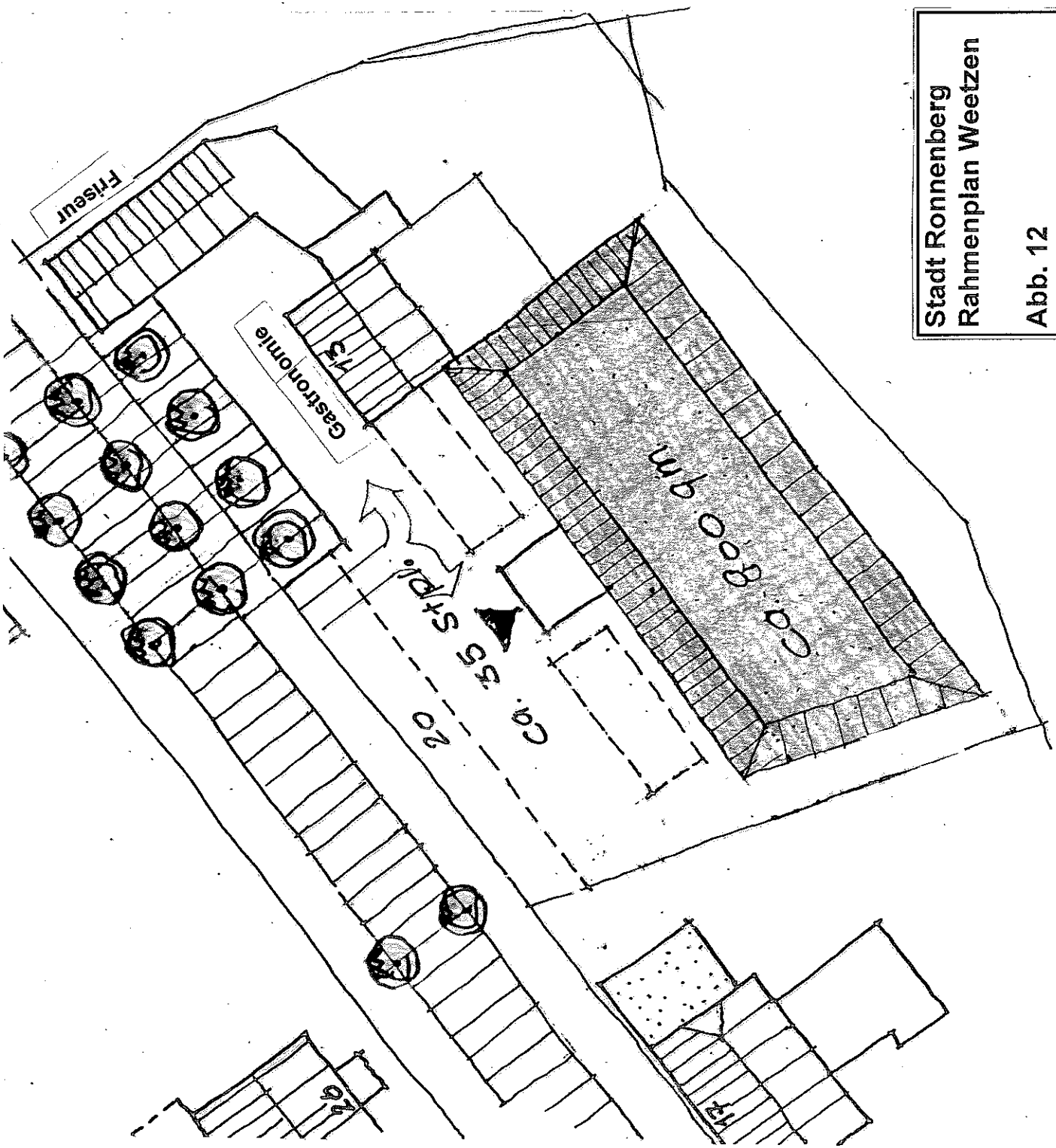
**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 13
Standort A Zustand**

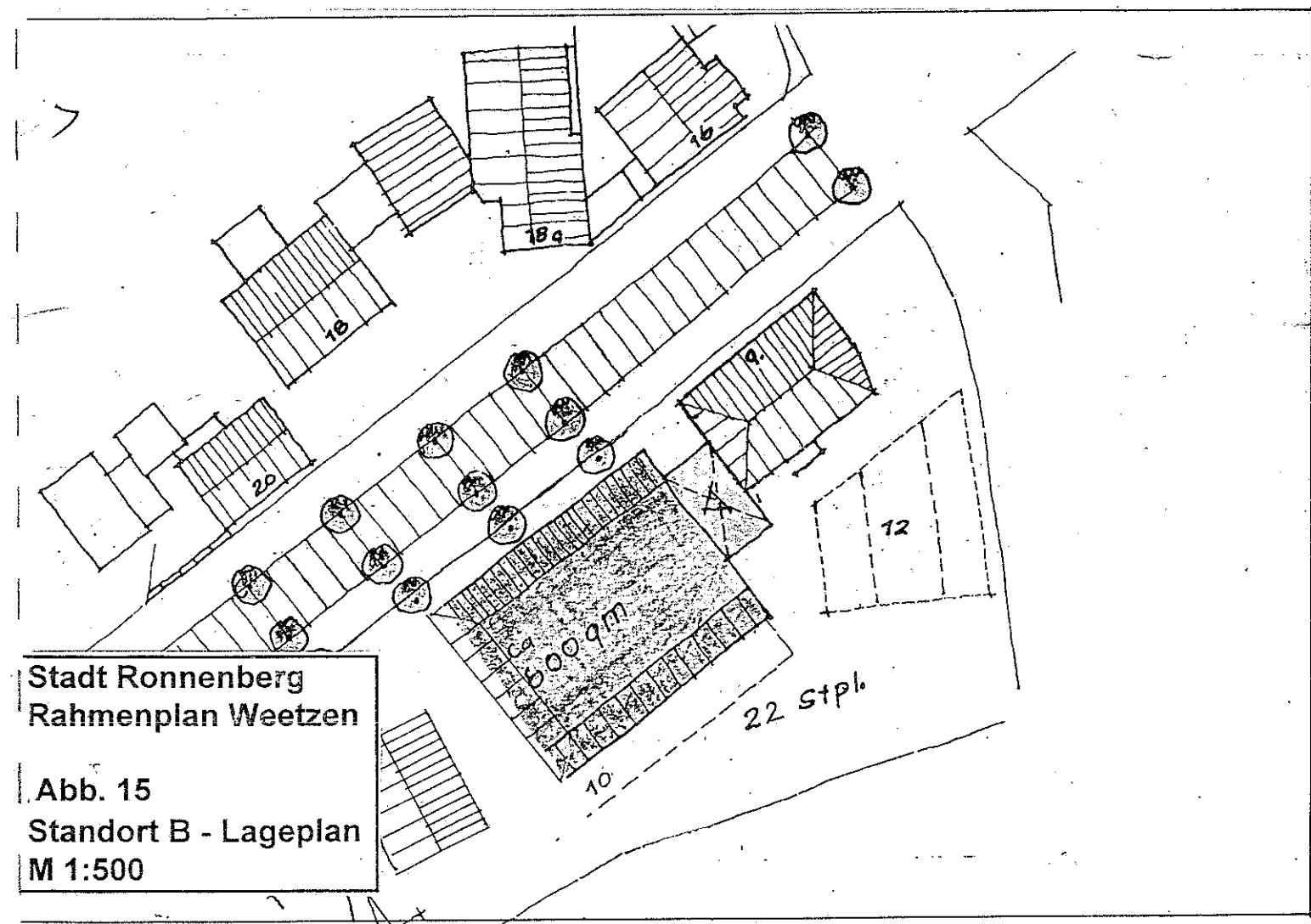
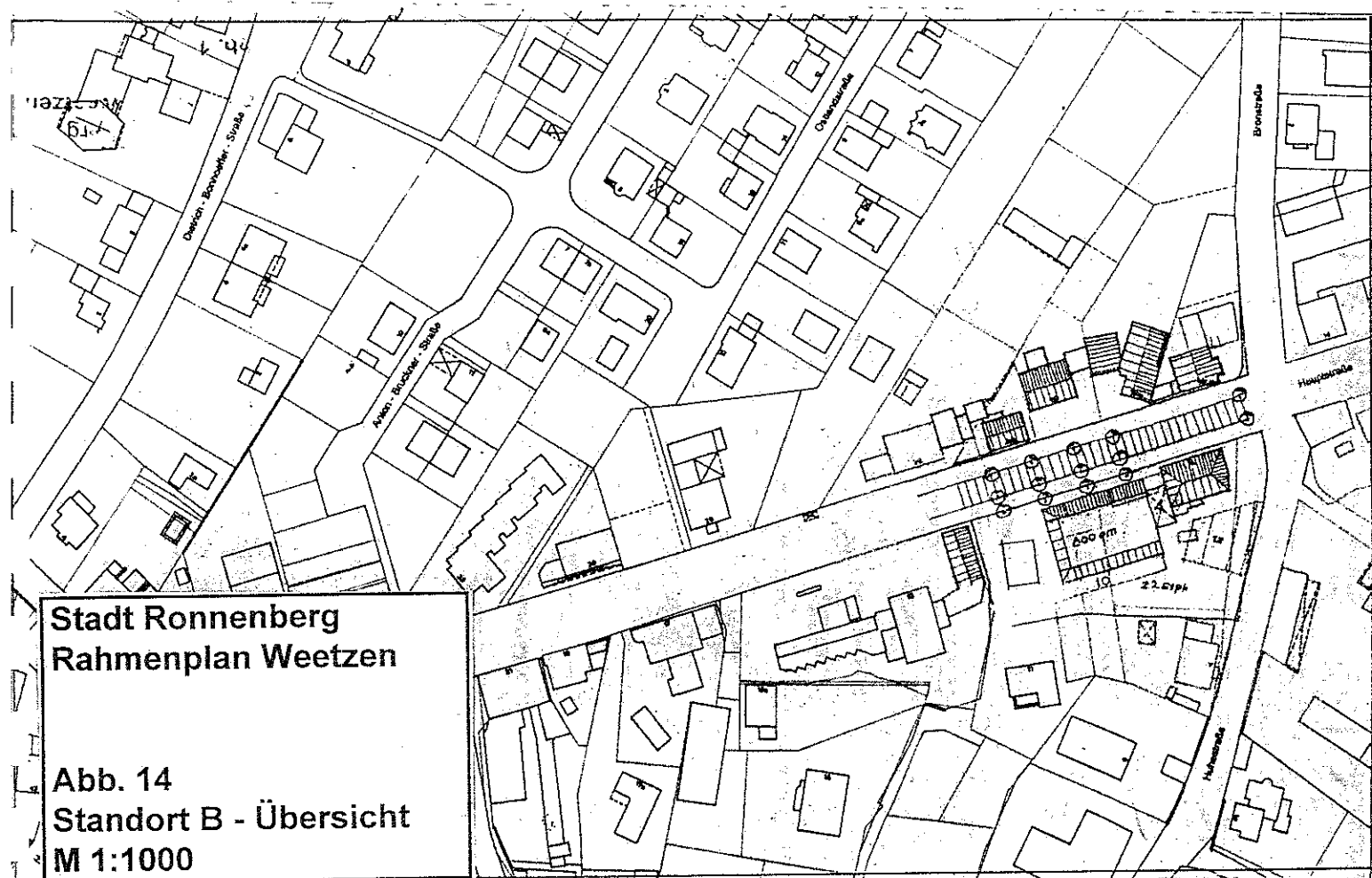


**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 11
Standort A Übersicht
M 1:1000**



Stadt Ronnenberg
 Rahmenplan Weetzen
 Abb. 12
 Standort A Lageplan
 M 1:500



Standort C - Bröhnstraße

Das Gelände ist unbebaut und ist Teil der Baumschule Bassermann. Es liegt zentral zwischen Hauptstraße und Bahnhof. Eingang und Zufahrt müßten von der Bröhnstraße aus erfolgen, in nächster Nachbarschaft befinden sich keine Läden, so daß kein Synergieeffekt auftreten würden. Das Gelände hat als ehemalige Baumschule einen reichen Vegetationsbestand, und stellt die letzte größere unbebaute Fläche in der Ortsmitte Weetzens dar. Die Fläche ist im Flächennutzungsplan zum Teil als Grünfläche dargestellt.

Das Grundstück ist planerisch nur eingeschränkt geeignet. Die Verfügbarkeit ist kurzfristig nicht gegeben und wegen des wertvollen Baumbestands auch planungsrechtlich eingeschränkt.

Standort D - Münchhausenstraße in der Nähe der Einmündung in die Hauptstraße

Das Grundstück gehört zur Baumschule Bassermann. Es liegt eine Anfrage vor zur Errichtung eines Gartenmarkts mit angeschlossenem Supermarkt. Das Gelände liegt am Nordrand des Ortes und ist für den Großteil der Bewohner nicht mehr fußläufig zu erreichen durch die Zufahrt von der Münchhausenstraße wendet es sich von der Ortsmitte ab.

Das Grundstück ist planerisch wegen der Entfernung zum Ortskern nur eingeschränkt geeignet, die Verfügbarkeit ist jedoch kurzfristig gegeben.

Standort E - Am Bettenser Berg

Das Gelände ist die ehemalige Baumschule Röhrig die einer Bebauung zugeführt werden soll. Das Gelände ist wegen seiner Abgelegenheit und der gegenüberliegenden Wohnbebauung nicht geeignet.

Standort F - Hauptstraße, ehemalige Zuckerfabrik

Das Gelände liegt am äußersten südlichen Rand des Ortes und ist daher nicht geeignet.

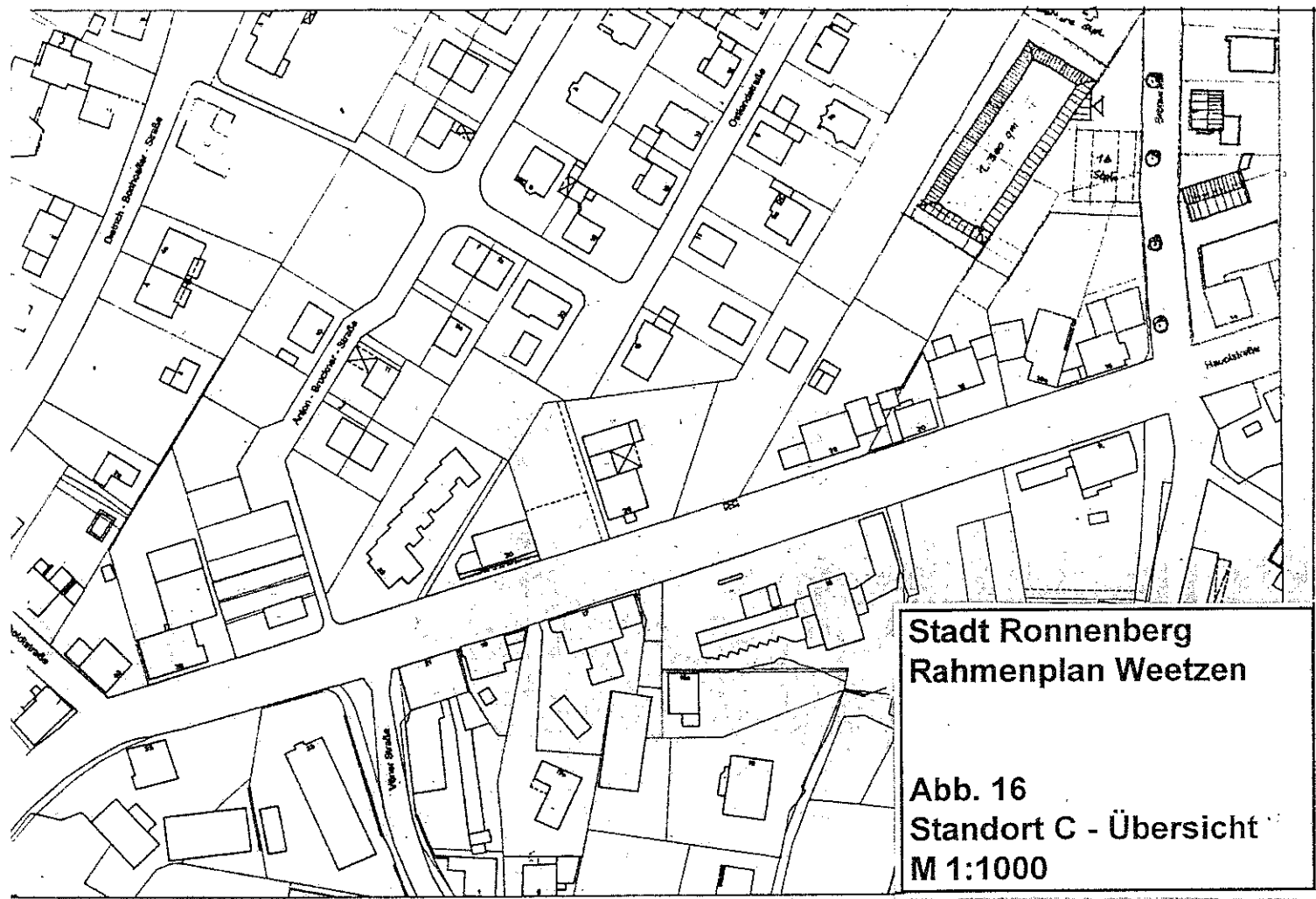
Standort G - Nähe Bahnhof

Das verfügbare Gelände - Baustofflager, ist klein und langgestreckt und daher nicht nutzbar, außerdem liegt es weit entfernt von sonstigen Geschäftslagen.

Die Diskussion der Vorschläge verlief zunächst kontrovers, da die betroffenen Grundstückseigentümer nicht vorher gehört wurden. Die Standorte wurden von den Verfassern nur nach ihrer potentiellen planerischen Eignung untersucht, nicht nach ihrer Verfügbarkeit, die von der wirtschaftlichen Entscheidung des Grundstückseigentümers abhängt.

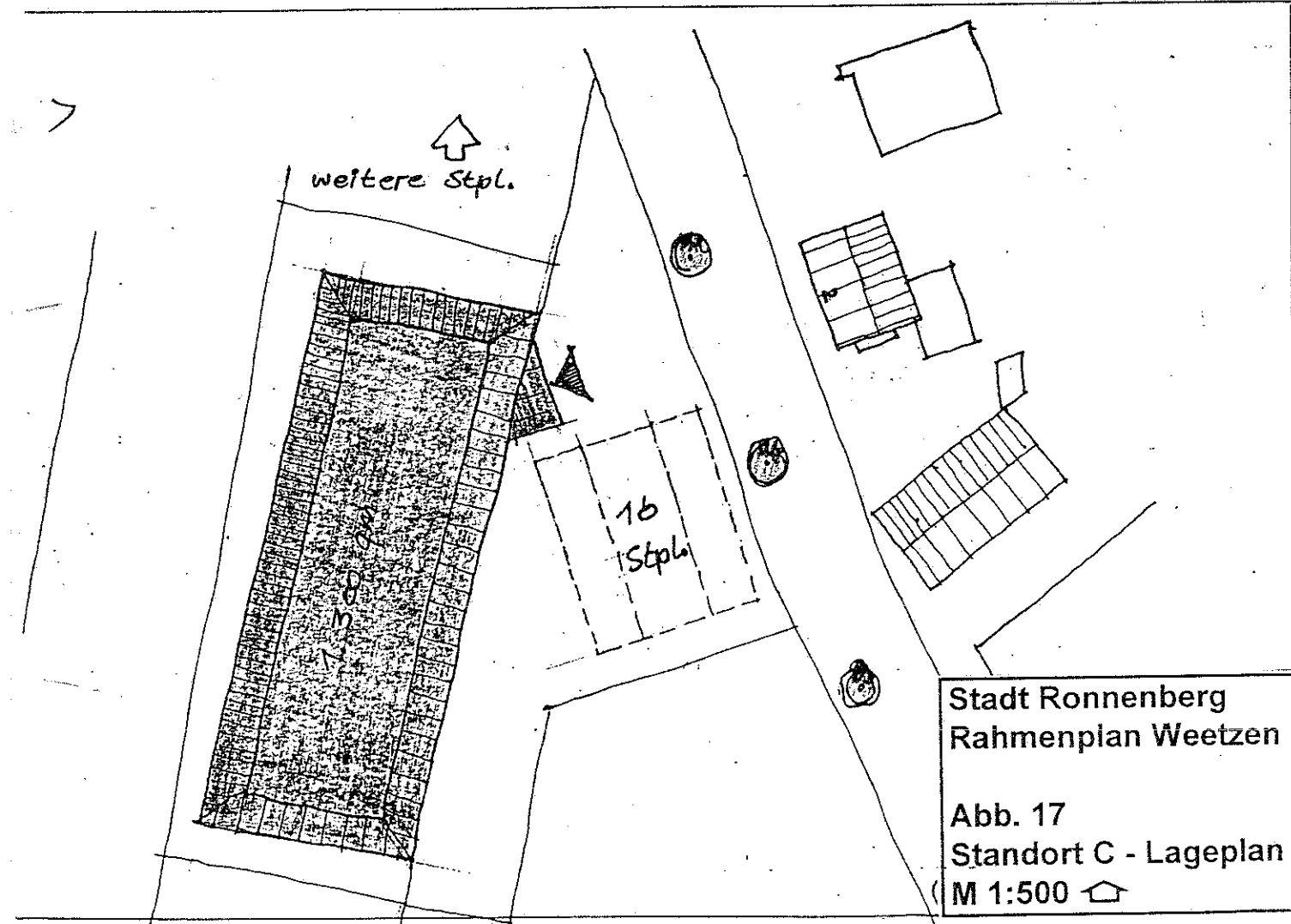
Die Verfasser schlagen den Standort A vor wegen seiner zentralen Lage, der Nachbarschaft zu anderen Einzelhandelsbetrieben und der Möglichkeit hier eine Ortsmitte bilden zu können. Nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs wird sich der Gebrauchtwagenhandel voraussichtlich verlagern, so daß der Grundstückseigentümer die Verwertung seines Grundstücks überprüfen sollte.

Der Standort D ist wegen seiner kurzfristigen Verfügbarkeit geeignet, wenn der Standort A in einem angemessenen Zeitraum nicht angeboten wird.



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 16
Standort C - Übersicht
M 1:1000**



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 17
Standort C - Lageplan
M 1:500**

D 2 Bahnhof und innerörtlicher Verkehr - Bürgerversammlung am 9.11.1999

Bahnhof

Der Bahnhof Weetzen stellt einen wesentlichen Standortvorteil für den Ort dar, der Bahnhof und seine Umgebung wird stark vom ruhenden Verkehr und der Verknüpfung mit den Buslinien beeinflusst. Die Neuanlage einer Park and Ride Anlage auf der Westseite und der Umbau des Bahnhofs zu einem S - Bahn Haltepunkt als EXPO Projekt verbessern die Situation nachhaltig.

Der Bahnhof erhält einen neuen Fußgängertunnel nördlich des alten Bahnhofsgebäudes, der Zugang wird behindertengerecht mit einer Rampe versehen, der bestehende Tunnel südlich des Bahnhofsgebäudes wird geschlossen und verfüllt. Auf der Ostseite werden die bestehenden 60 Park and Ride Plätze erhalten, auf der Westseite entstehen 200 neue Plätze und 50 überdachte Fahrradstellplätze.

Die neue Park and Ride Anlage wird von Auswärtigen über die sogenannte Querspange zwischen K 228 und K 231n erreicht, sie erhält eine Durchfahrtsperre für PKW, so daß auf dieser Trasse kein Durchgangsverkehr entsteht .

Die Busse fahren nach Fertigstellung der Querspange den Bahnhof von beiden Seiten an, auf der Westseite kann die PKW Sperre vom Busfahrer geöffnet werden, so daß die Busse erforderlichenfalls auf einer Wendeschleife wenden können

Die Verlegung des Tunnels eröffnet die Chance, auf einem Teil des Parkplatzes im Süden des jetzt als Gaststätte genutzten ehemaligen Bahnhofsgebäudes einen Biergarten anzulegen. Die Fläche gehört der Stadt und wird zur Zeit vollständig als Parkplatz genutzt. Durch die neue Park and Ride Anlage auf der Westseite wird sich der Parkplatzbedarf auf der Ostseite verringern, die Attraktivität der bisher direkt am nun geschlossenen Tunnel gelegenen Plätze nachlassen. Bei einer Änderung der Einfahrt und dem Einzug von 8 Parkplätzen kann hier unter den bestehenden alten Bäumen eine kleine öffentliche Freifläche entstehen, die im Sommer von der Gaststätte als Biergarten betrieben werden kann.

Der Vorschlag fand allgemeine Zustimmung.

2. Busverkehr

In Weetzen verkehren 4 Buslinien

Linie 520 verbindet Wennigsen, Argestorf, Bredenbeck, Holtensen mit dem Bahnhof Weetzen. Die Linie verkehrt montags - freitags 20 mal am Tag.

Linie 522 fährt von Wennigsen über Bredenbeck, Holtensen, Sorsum, Lemmie, Weetzen Bahnhof nach Gehrden 3 mal täglich und 3 mal zusätzlich nur ab Sorsum, in der Gegenrichtung 4 mal und 4 mal zusätzlich nur für Teilstrecken. Die Linie dient dem Schülerverkehr und verkehrt nur an Schultagen.

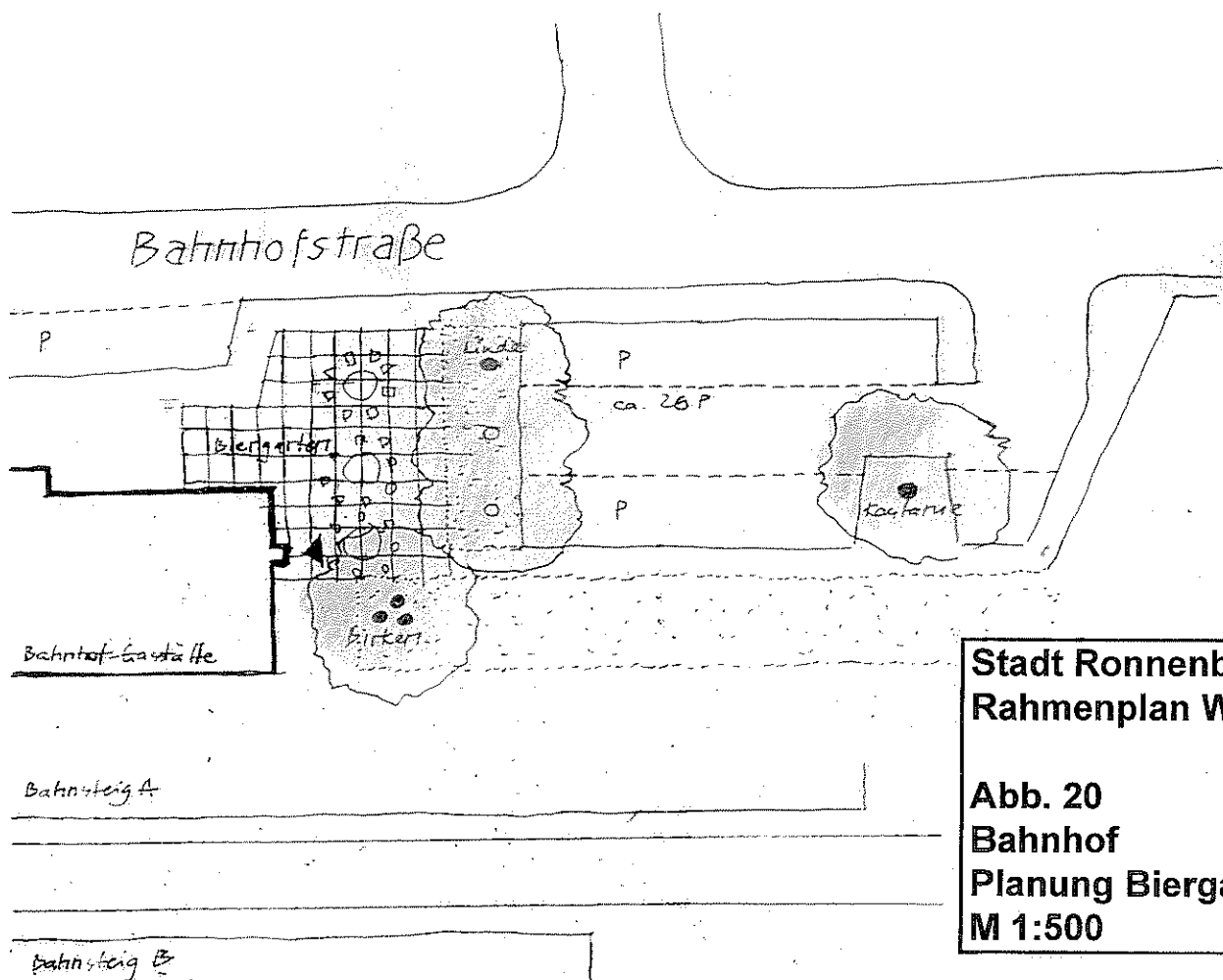
Linie 350 fährt von Wüfel über Wilkenburg, Arnum, Westerfeld, Devese, Ronnenberg, Weetzen Bahnhof nach Gehrden 15 mal montags bis freitags und zusätzlich 3 mal auf Teilstrecken.

Linie 510 verbindet alle Stadtteile der Stadt Ronnenberg. Die Linie fährt von Linderte über Vörie zum Bahnhof Weetzen und weiter nach Ihme, Ronnenberg, Empelde, Benthe. Sie verkehrt montags bis freitags 30 mal ab Weetzen und zusätzlich 10 mal auf Teilstrecken außerhalb Weetzen.



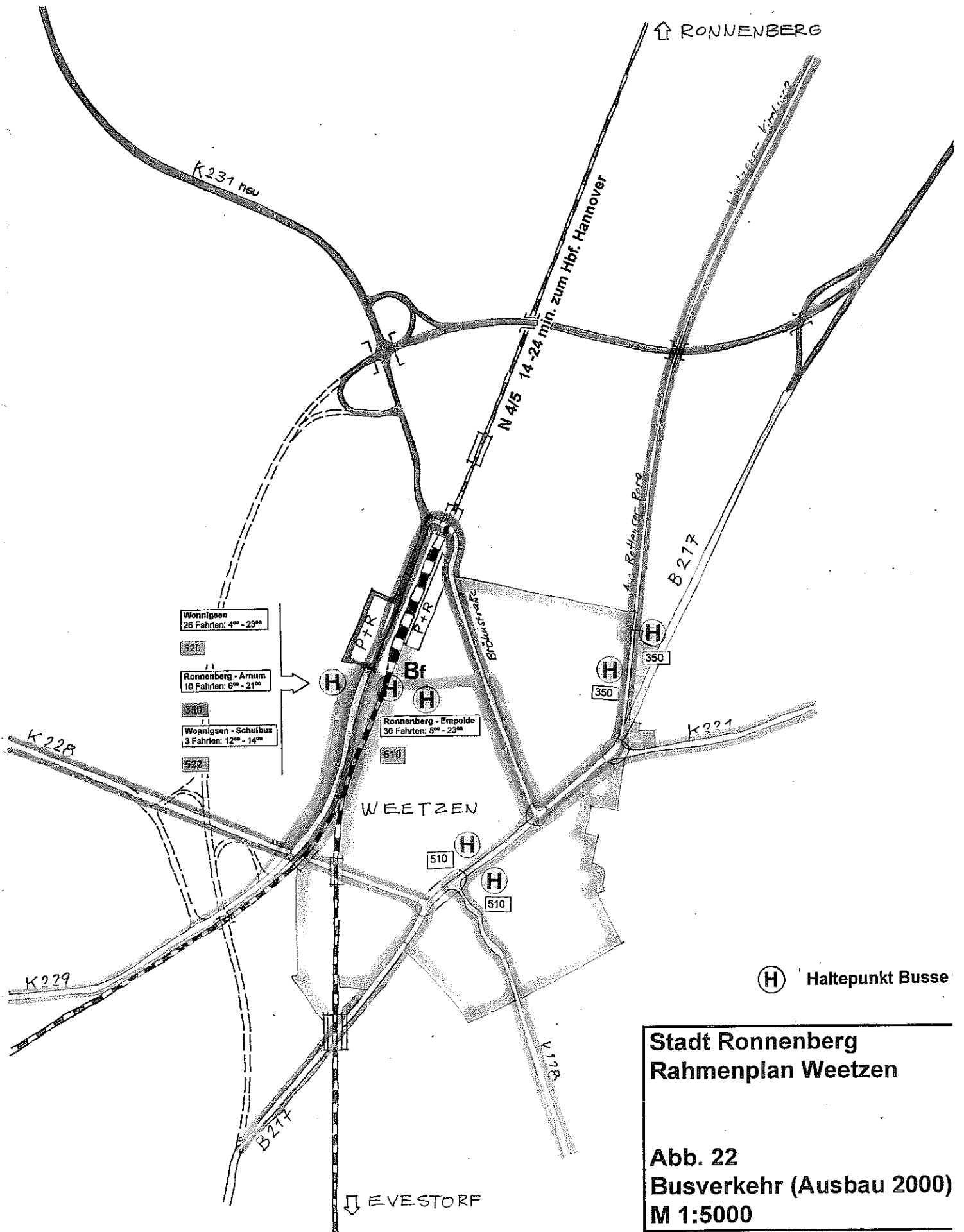
**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 19
Bahnhof
Foto Zustand**



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 20
Bahnhof
Planung Biergarten
M 1:500**



Zur Zeit fahren alle Busse durch die Bröhnstraße. In Zukunft wird sich die Belastung verteilen, die Bröhnstraße wird nur noch von einer oder in einer Variante von zwei Linien befahren. Die Linien 520 und 522 enden auf der Westseite des Bahnhofs. Die Linie 350 fährt den Bahnhof auf der Westseite an, für die Weiterführung gibt es zwei Alternativen a) über Bahnübergang Bröhnstraße zum Weetzer Kirchweg, b) zurück über Humboldtstraße, Hauptstraße zum Weetzer Kirchweg.

Die Linie 510 muß die Geschäfte auf der Hauptstraße in Weetzen für die Einwohner der kleinen Stadtteile erreichbar machen und den Bahnhof anfahren, daher muß sie die Bröhnstraße passieren. Die Haltestellen in der Ortsmitte sollten zusammengefaßt werden und an der Hauptstraße liegen.

Der Busverkehr wurde auch schon in der vergangenen Bürgerversammlung von einigen Anwohnern der Bröhnstraße vor allem wegen der geringen Benutzerfrequenz zu bestimmten Tageszeiten und wegen der großen Geräusentwicklung der veralteten Busse beklagt. Von mehreren Bürgern wurde dagegen auf die soziale Verpflichtung hingewiesen, nicht motorisierten Bürgern ein Mindestmaß an Mobilität zu ermöglichen.

Ausbau Bröhnstraße

Die Bröhnstraße ist als Sammelstraße im westlichen Teil Weetzens anzusehen, sie ist sehr geradlinig geführt, besitzt eine breite Fahrbahn und verleitet zu unangepaßten Fahrzeuggeschwindigkeiten. Eine Umgestaltung ist hier ebenso wie an der Hauptstraße geboten, um die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Straße ist zudem Bestandteil der „Höhepunkte - Tour“ und eine wichtige Verbindung für den Fahrradverkehr zum Bahnhof und zu den Sportplätzen westlich der Bahn.

Zur Zeit ist die Bröhnstraße folgendermaßen ausgebaut: Fahrbahn zwischen den Bordsteinen 6,60 m breit, auf beiden Seiten ein Fußweg von 1,70 bzw. 1,90 m, auf der Südseite zusätzlich eine Parkstreifen mit 1,8 m .

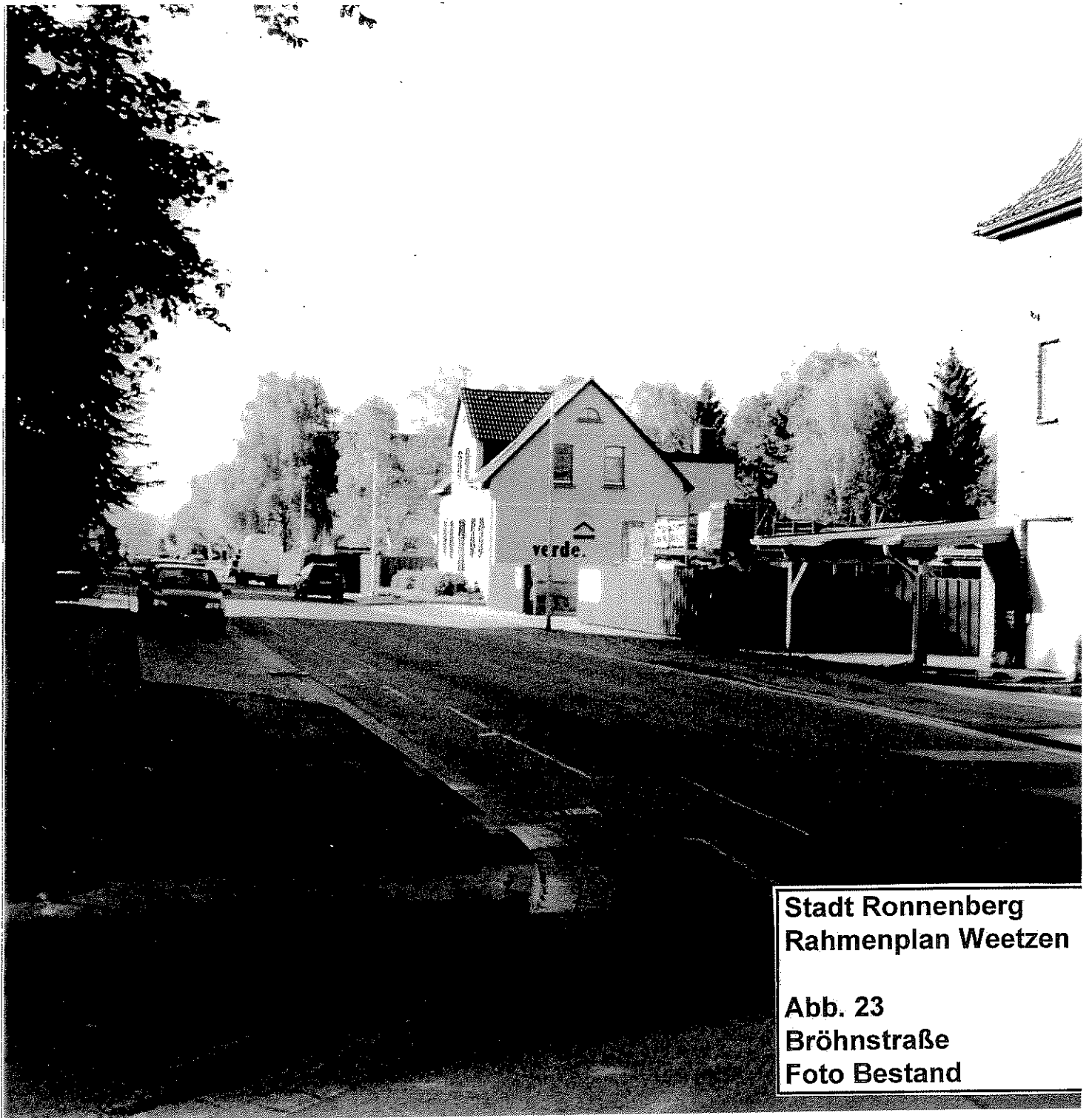
Als Ausbau wird folgendes Profil vorgeschlagen: 6,0 m Fahrbahn (Begegnungsfall Bus / Bus bei 40 km/h bzw. Lkw / Pkw mit 50 km/h), Parkstreifen mit Bäumen wechselseitig mit 1,80 m, beidseitiger Geh- und Radweg entweder kombiniert mit 2,70 bzw. 2,60 m oder getrennt.

Als Kritik wurde von einzelnen Bürgern der Laubfall sowie die möglichen Anliegerkosten beklagt. Überwiegend wurde der Vorschlag jedoch zustimmend aufgenommen.

4. Flächen zwischen Bahn und künftiger B 217 n (Ortsumgehung)

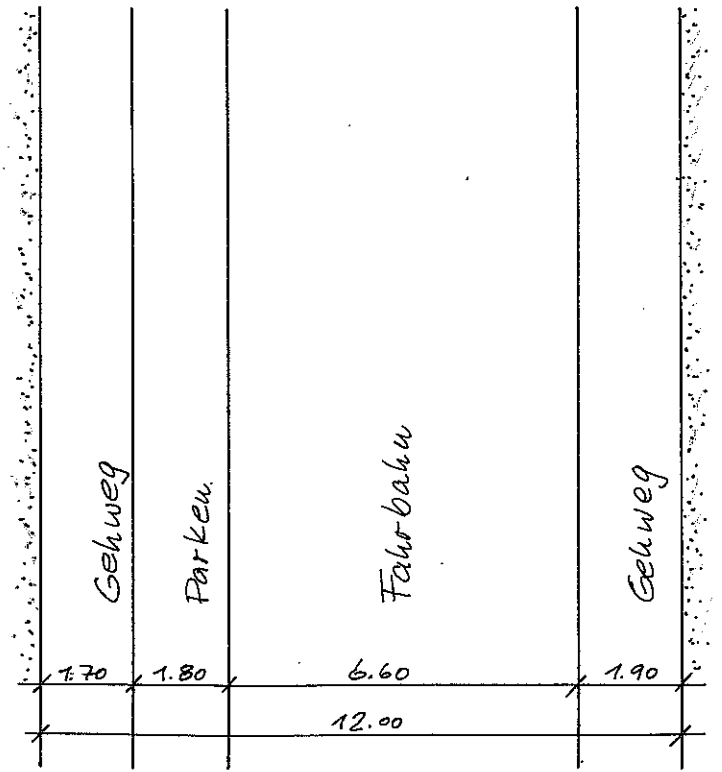
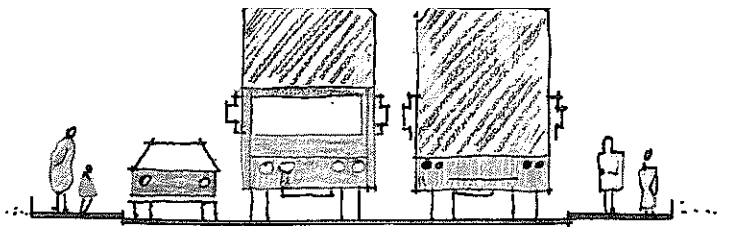
Wegen des hohen Lärmpegels sowohl von der Bahn als auch von der Straße ist hier eine Wohnbebauung ausgeschlossen. Ein Gewerbegebiet sollte auf die Flächen an den Knoten beschränkt bleiben, um Weetzen nicht vollständig an der Westseite abzuriegeln .

Es sollte hier ein Freizeit- und Grünflächenbezogenes Gewerbe entstehen, wobei künftige Entwicklungen auf diesem Gebiet durchaus abgewartet werden sollen. Wegen der günstigen Anbindung an den Schienenverkehr (14 Minuten Fahrzeit vom Hauptbahnhof Hannover) sollten die Flächen nicht vorschnell vermarktet werden, sondern auf eine attraktive Nutzung gewartet werden. Die bisher als Kleingärten und als Sportplatz genutzten Flächen sollten erhalten bleiben, die Sportplatzfläche könnte noch erweitert werden.



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 23
Bröhnstraße
Foto Bestand**



Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen

Abb. 24
Bröhnstraße
Ansicht Zustand

Wie schon weiter vorn angemerkt, ist eine Überquerung der B 217 n für Fußgänger wegen des Längsprofils hier nicht möglich, zumindest sollte aber ein Streifen etwa in der Mitte für den Sichtbezug nach Westen offen bleiben. Außerdem sollte der Fußweg durch die Park and Ride Anlage nicht an der Westgrenze der Anlage enden.

D 3 Siedlungsentwicklung und Freiflächen - Bürgerversammlung am 11.1.2000

Ein großer Teil der Bevölkerung ist überzeugt, daß ohne weiteres Wachstum sich die Versorgungssituation im Einzelhandel in Weetzen verschlechtern würde. Die mögliche Zielzahl schwankte dabei im Arbeitskreis zwischen 1000 bis 2000 zusätzlichen Einwohnern, letztere Zielzahl würde nahezu eine Verdoppelung der Einwohnerzahl Weetzens bedeuten.

Die Verfasser haben daher alle Flächen, die im Arbeitskreis angesprochenen wurden, untersucht, und auf ihre mögliche Bebaubarkeit geprüft und bewertet. Als Ergebnis der Bewertung wurde eine Einstufung in Prioritätsstufen von 1 - 4 vorgenommen. Diese Stufen drücken die planerische Eignung und die Verfügbarkeit aus, und sind gleichfalls als Zeitstufen zu verwenden. Die Stufe 4 ist für Flächen angegeben, die zur Zeit nicht bebaut werden dürfen (Tabuzonen).

Stadt Ronnenberg Rahmenplan Weetzen

4. Siedlungsentwicklung

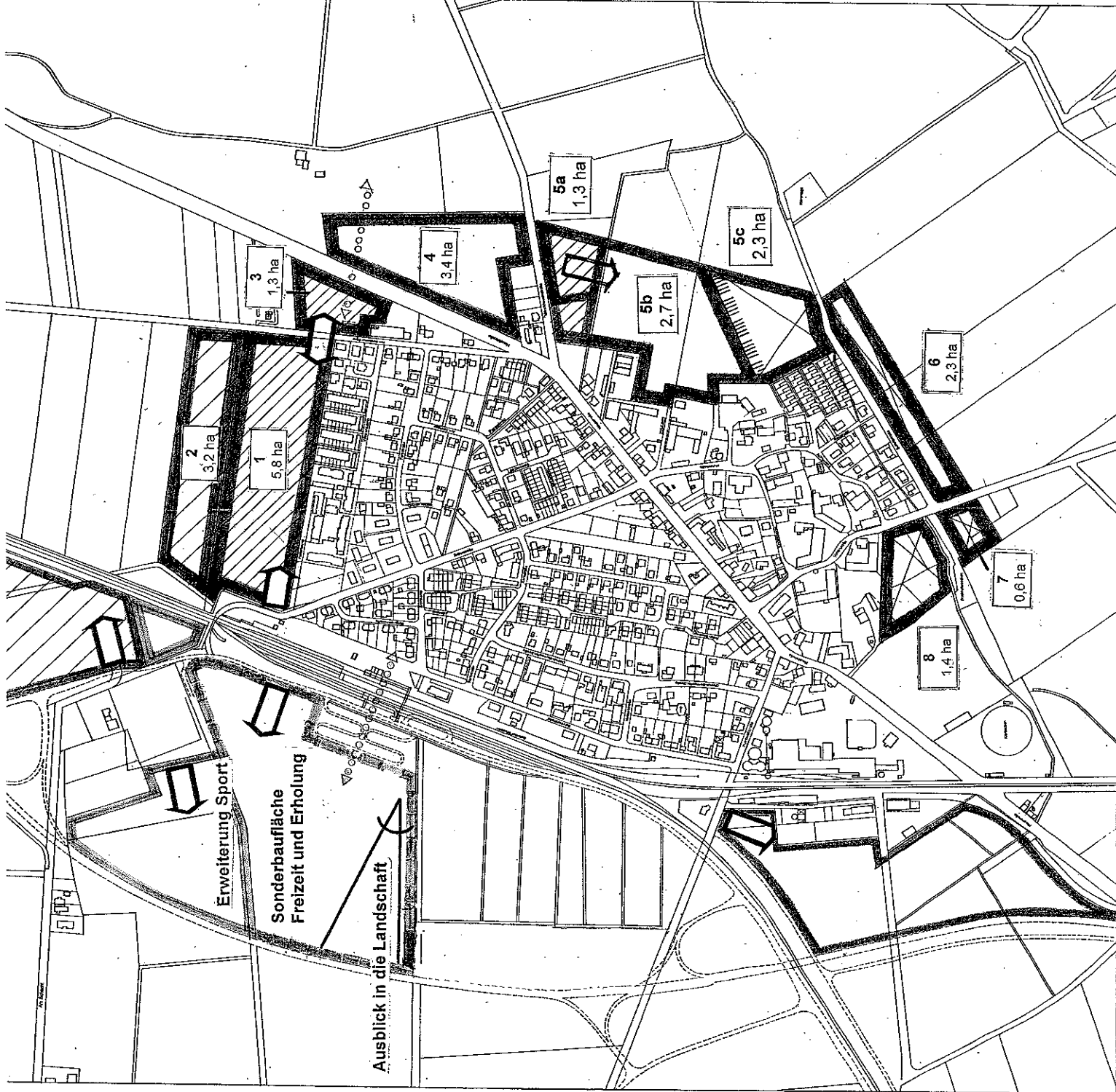
- neue Wohnfläche
- neue Gewerbefläche
- neue Grünfläche
- neue Sonderbaufläche
- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3
- Priorität 4

neuer Fußweg

Erschließung

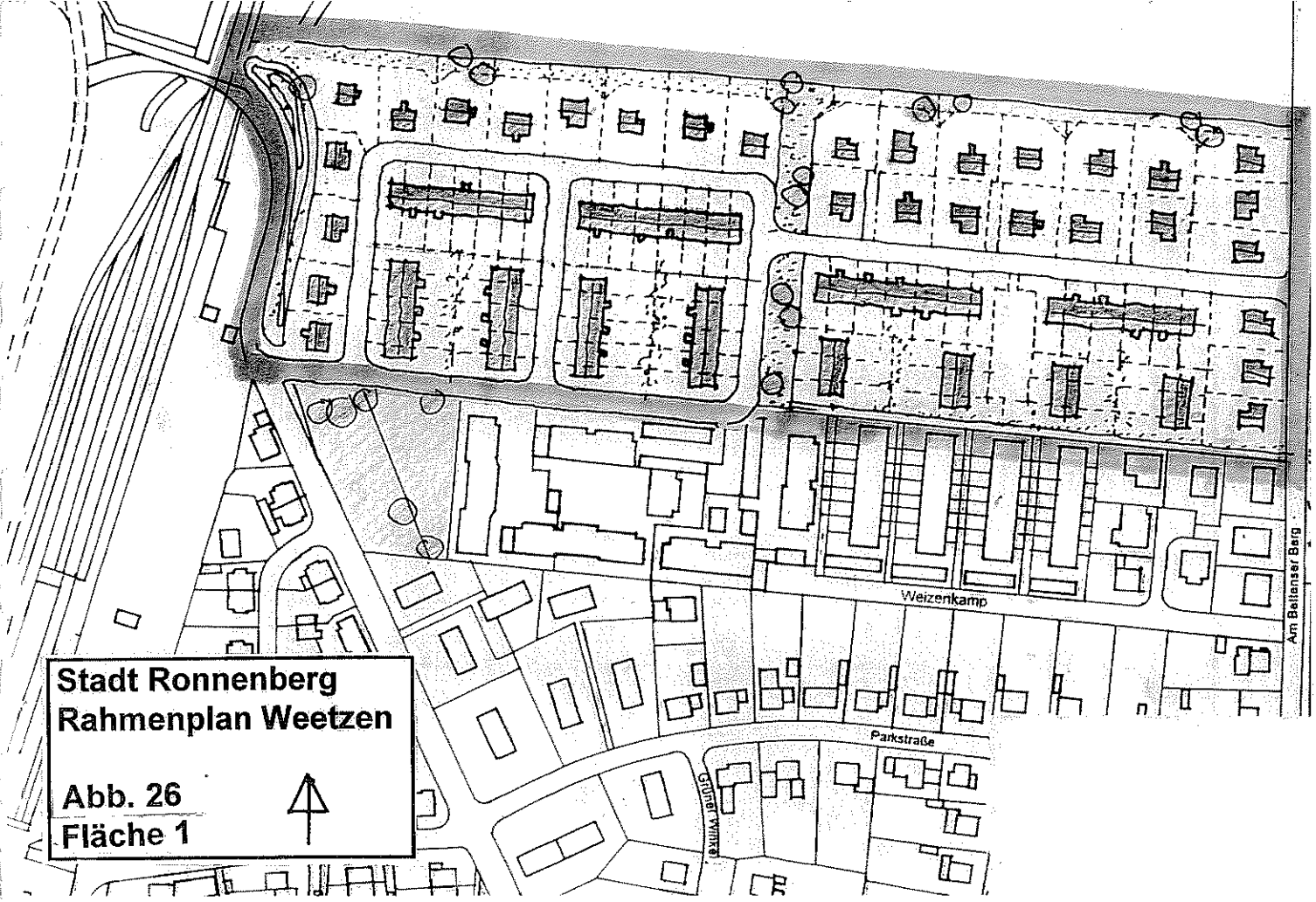
Grenze

Landschaftsschutzgebiet



Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 1
--

Lage	nördlicher Ortsrand „Großes Seefeld“ zwischen Bahn und Am Bettenser Berg
Größe	5,8, ha
gegenwärtige Nutzung	Ackerland
mögliche schließung	Er- je ein Stich von Haferkamp und Am Bettenser Berg
mögliche wohner Wohnform	Ein- 410 EW, vorwiegend in verdichtetem Einfamilienhausbau und im Westteil dreigeschossiger Geschößwohnungsbau
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft, im Westteil unterirdische Lagerstätte Salz
Aussagen im Landschaftsplan	im standortgerechte ackerbauliche Nutzung. Eingrünung Ortsrand,
Konfliktpotential	gering
Planungsstand, Stadtentwicklung	Aufstellungsbeschuß § 2 (1), Abwägung in der Stadtentwicklungsplanung
planerische urteilung	Be- mittlere Entfernung zur Ortsmitte, geringe Entfernung zum Bahnhof. Verbesserung des Ortsrands möglich.
Priorität	1



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

Abb. 26
Fläche 1



**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

Abb. 27
Fläche 3

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 2
--

Lage	nördlicher Ortsrand, nördlich Fläche 1 zwischen Bahn und Am Bettenser Berg
Größe	3,2 ha
gegenwärtige Nutzung	Ackerland
mögliche schließung	Er- je ein neuer Stich von der verlängerten Bröhnstraße und Am Bettenser Berg
mögliche wohner und Wohnform	Ein- 220 EW im verdichteten Einfamilienhausbau - Reihenhäuser, frei- und stehende und Doppelhäuser
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft, im Westteil unterirdische Lagerstätte Salz
Aussagen im Landschaftsplan	im wie 1
Konfliktpotential	gering - Auseinandersetzung mit Naturschutz
Planungsstand, Stadtentwicklung	Vorschaufäche in interner Diskussion ohne förmliche Beschlüsse
planerische urteilung	Be- große Entfernung zur Ortsmitte, mittlerer Entfernung zum Bahnhof. Verbesserung des Ortsrands möglich.
Priorität	2

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 3
--

Lage	nordöstlicher Ortsrand, zwischen Am Bettenser Berg und B 217 südlich des Friedhofs.
Größe	1,4 ha
gegenwärtige Nutzung	Erwerbsgärtnerei
mögliche schließung	Er- zwei neue Stiche von der Vörier Straße
mögliche wohner Wohnform	Ein- 90 EW im verdichteten Einfamilienhausbau - freistehende und und Doppelhäuser
Ausweisung im Plan	F- Erwerbsgärtnerei
Aussagen im Landschaftsplan	im wie 1
Konfliktpotential	nach Verlegung der B 217 gering
Planungsstand, Stadtentwicklung	Aufstellungsbechluß § 2 (1), Abwägung in der Stadtentwicklungsplanung
planerische Beurteilung	Be- mittlere Entfernung zur Ortsmitte, mittlere Entfernung zum Bahnhof. Schallschutz zur B 217 erforderlich
Priorität	1 (nach Verlegung der B 217)

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 4
--

Lage	nordöstlicher Ortsrand, zwischen B 217 und Münchhausenstraße
Größe	3,4 ha
gegenwärtige Nutzung	Ackerland
mögliche schließung	Er- neuer Stich von der Münchhausenstraße
mögliche wohner und Wohnform	Ein- 240 EW im verdichteten Einfamilienhausbau - freistehende und Doppelhäuser
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft, an der Straße Wasserleitung NW 125
Aussagen im Landschaftsplan	im wie 1, Einschränkung der Nahrungsmittelproduktion im Randbereich von Straßen mit hoher Verkehrsbelastung
Konfliktpotential	mittel, Nähe zur B217 , Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hoch - Auseinandersetzung mit Naturschutz , von der Oretslage durch 2 übergeordnete Straßen getrennt.
Planungsstand, Stadtentwicklung	-
planerische urteilung	Be- große Entfernung zur Ortsmitte, Landschaftsbild wird beeinträchtigt
Priorität	3

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 5a

Lage	östlicher Ortsrand, südlich Münchhausenstraße
Größe	1,3 ha
gegenwärtige Nutzung	Ackerland
mögliche schließung	Er- neuer Stich von der Münchhausenstraße nach Süden zu verlängern zur Erschließung von 5
mögliche wohner Wohnform	Ein- Erweiterung Gewerbe, 50 EW im verdichteten Einfamilienhausbau und - freistehende und Doppelhäuser
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft, Teilfläche Erwerbsgärtnerei
Aussagen Landschaftsplan	im wie 1, Vorrangige Eingrünung von Ortsrändern
Konfliktpotential	gering
Aussagen Stadtentwicklung	-
planerische urteilung	Be- mittlere Entfernung zur Ortsmitte, große Entfernung zum Bahnhof. Verbesserung des Ortsrands möglich als Abschirmung gewerblicher Neubebauung
Priorität	1

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 6
--

Lage	südlicher Ortsrand, südlich Sudfeldstraße
Größe	2,3 ha
gegenwärtige Nutzung	Ackerland
mögliche wohner Wohnform	Ein- 160 EW im verdichteten Einfamilienhausbau - freistehende und und Doppelhäuser
mögliche schließung	Er- doppelte Hausreihe ohne neue öffentliche Straße möglich
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft Landschaftsschutzgebiet
Aussagen im Landschaftsplan	im wie 1 Vorrangige Eingrünung des Ortsrandes
Konfliktpotential	gering bis mittel, erst nach Aufhebung Landschaftsschutzgebiet bebaubar
Planungsstand, Stadtentwicklung	-
planerische urteilung	Be- mittlere Entfernung zur Ortsmitte, große Entfernung zum Bahnhof. Verbesserung des Ortsrands möglich. Vorhandene Erschließung kann genutzt werden.
Priorität	4 (Tabufläche)

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 7
--

Lage	südlicher Ortsrand, westlich Vörier Straße
Größe	0,6 ha
gegenwärtige Nutzung	Ackerland und Lagerplatz
mögliche schließung	Er- direkt von vorhandener Straße
Mögliche wohner	Ein- 40 EW im verdichteten Einfamilienhausbau - freistehende und Doppelhäuser
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft
Aussagen im Landschaftsplan	im wie 1
Konfliktpotential	gering
Planungsstand, Stadtentwicklung	-
planerische urteilung	Be- mittlere Entfernung zur Ortsmitte, große Entfernung zum Bahnhof. Verbesserung des Ortsrands möglich. Vorhandene Erschließung kann genutzt werden. Bebauung nur im Zusammenhang mit 6 sinnvoll
Priorität	4 (Tabufläche)

Rahmenplan Weetzen Siedlungsentwicklung Fläche Nr. 8
--

Lage	südlicher Ortsrand, südlich der Bebauung an der Vörier Straße
Größe	1,4 ha
gegenwärtige Nutzung	ehemalige Obstgärten und Grünland
mögliche schließung	Er- neuer Stich von der Vörier Straße
mögliche wohner Wohnform	Ein- 100 EW im verdichteten Einfamilienhausbau - freistehende und Doppelhäuser
Ausweisung im F-Plan	Fläche für die Landwirtschaft
Aussagen im Landschaftsplan	im wie 1, zusätzlich Sicherung strukturreicher Freiflächen mit Siedlungsbezug Erhaltung und Pflege von Obstbaumbeständen
Konfliktpotential	hoch - Auseinandersetzung mit Naturschutz
Planungsstand, Stadtentwicklung	-
planerische urteilung	Be- mittlere Entfernung zur Ortsmitte, große Entfernung zum Bahnhof. Historischer Ortsrand wird gefährdet
Priorität	4 (Tabufläche)

Kurzfristig bebaubar sind nur die Flächen im großen Seefeld und nach der Verlegung der B 217 Flächen der Gärtnerei Röhrig an der Straße Bettenser Berg. Diese Flächen sind in der Stadtentwicklung der Stadt Ronnenberg bereits planerisch vorbereitet und für eine Bebauung vorgesehen. Sie können etwa 500 Einwohner aufnehmen.

Für das Große Seefeld wird dabei wegen der Nähe zum Bahnhof eine Bebauung mit verdichteten Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und Reihenhäusern, sowie einem Teil Geschosßwohnungsbau in dreigeschossiger Bauweise vorgeschlagen.

Für die Fläche 3 ist eine Bebauung mit flächensparenden Einzel- und Doppelhäusern geeignet.

Die Fläche 5a ist für eine Bebauung mit einer gewerblichen Nutzung - Supermarkt - und einer anschließenden Wohnbebauung mit flächensparenden Einfamilienhausbau geeignet.

Weitere Flächen im Osten des Ortes liegen zum großen Teil im Landschaftsschutzgebiet, außerdem ist die Erschließung hier umständlich. Im Süden sind Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Die im Norden möglichen 500 Einwohner haben nur geringen Einfluß auf die Infrastruktur: Die Schulversorgung von 5 - 10 Kindern je Jahrgang ist in der Grundschule Weetzen aufgrund der dort vorhandenen oder zu erwartenden Klassenstärken ohne weiteres möglich. Probleme könnten übergangsweise in der Kindergartenversorgung entstehen.

Gewerbliche Nutzung wird für die Flächen an den höhenungleichen Knoten der B 217 n vorgeschlagen. Die Flächen sind gut über die vorhandenen bzw. neuen Straßen zu erschließen.

Freizeit und Grünflächenbezogenes Gewerbe wird für die Flächen westlich der Bahn vorgeschlagen.

Freiflächen

In Weetzen gibt es nur wenige öffentliche Grünflächen, auf den privaten Flächen ist dagegen eine gute Durchgrünung vorhanden. Problematisch sind auch die Stellplatzflächen der Gemeinschaftsgaragen in verdichteten Einfamilienhausbereichen, hier ist nachträglich jedoch nur geringer Handlungsspielraum vorhanden. Eine Verbesserung der Grüns im öffentlichen Bereich könnte durch die Baumpflanzungen an den Straßen eintreten, so wie sie in den vorausgegangenen Kapiteln beschrieben wurde. Als neue innerörtliche Freifläche bietet sich nur der Bahnhofsvorplatz an.

Die freie Landschaft außerhalb des Ortes wird von der Bevölkerung gern zum Spaziergehen als Form der Feierabend und Wochenend-Erholung genutzt, obwohl die Landschaft wenig Attraktionen aufweist. Daher ist den Verbindungen aus dem bebauten Gebieten in die freie Landschaft besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Diese Aufgabe wird erschwert durch den Planung der Ortsumgehung B 217 n, die nach Westen die vorhandenen Feldwege jenseits der Bahn abschneidet. Daher ist nur im Norden Osten und Süden eine Verbindung möglich.











Es wird vorgeschlagen, einen Rundweg um den Ort zu schaffen, der an möglichst vielen Stellen mit dem Wegenetz des Ortes verbunden ist. Dies kann nur mittelfristig bis langfristig geschehen, jedoch sollten bei der Anlage der Neubaugebiete Teilstücke dieses Rundwanderwegs bereits eingeplant werden. So könnte zwischen der Bebauung Am Haferkamp und Weizenkamp und dem Neubaugebiet Großes Seefeld ein Fußweg geschaffen werden und zwischen Friedhof und der Neubebauung auf der Gärtnereifläche fortgesetzt werden. Von dort könnte auf der anderen Seite der Hauptstraße eine Verbindung zum Rand des Wäldchens am Bettenser Berg geschaffen werden, von dessen Südrand sich ein sehr schöner Blick zum Süllberg und zum Deister eröffnet.

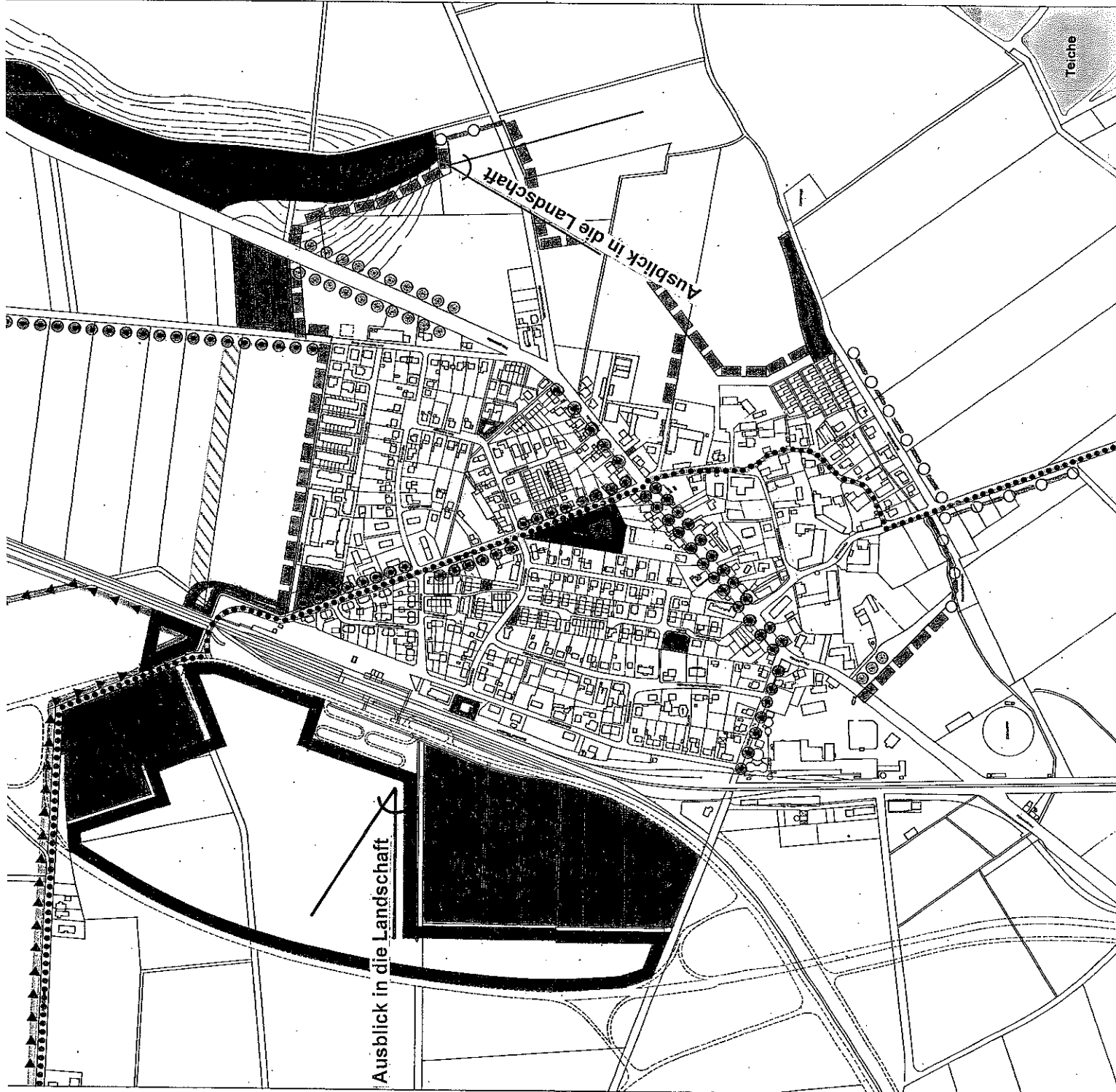
Im Osten ist die Weiterführung zur Zeit schwierig. Jedoch sollte das kleine Wäldchen und der Bachlauf in Fortsetzung der Sudfeldstraße besser gepflegt werden.

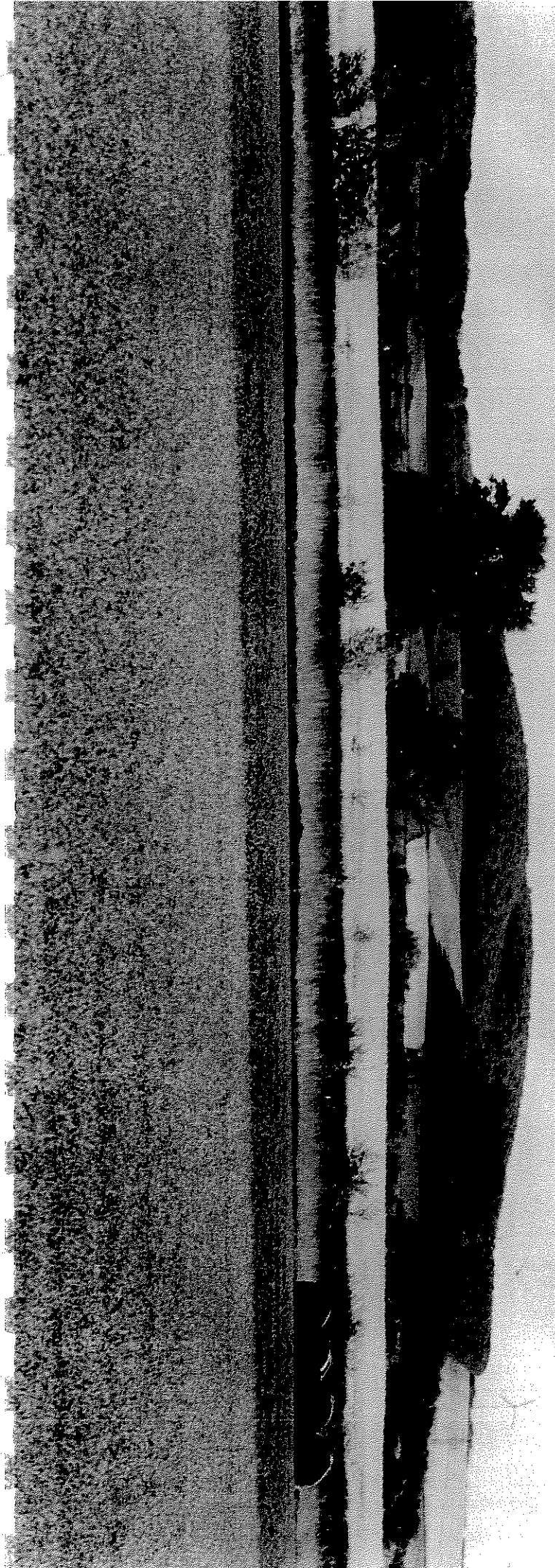
Im Süden stellt jedoch die Sudfeldstraße, die durch eine Baumpflanzung an der Ostseite aufgewertet werden könnte, bereits einen Teil eines möglichen Rundwegs dar. Seine Fortsetzung längs des Rückhaltebeckens und südlich der Bebauung zur Hauptstraße wird bereits genutzt. Der Grabenweg könnte unter der vorhandenen Unterführung der Bahn auch weiter nach Süden führen.

Stadt Ronnenberg Rahmenplan Weetzen

5. Grün- und Freiflächen

-  Grünflächen
-  neue Grünflächen
-  Bäume an Straße vorhanden
-  Umlandschleife
-  "Höhepunkte Tour"
-  Ortsrandeingrünung
-  Teiche
-  grüne Wege vorhanden
-  Rundweg geplant
-  Bäume an Straßen geplant





**Stadt Ronnenberg
Rahmenplan Weetzen**

**Abb. 28
Blick vom Bettenser Berg
nach Süden**

E Zusammenfassung

1. Bebauung

Die Besucher der Veranstaltungen und die örtlichen Politiker sind einem Wachstum der Bevölkerung gegenüber aufgeschlossen. Als mögliche Neubaugebiete kommen die in der Stadtentwicklung der Stadt Ronnenberg bereits planerisch vorbereiteten Gebiete im Norden Weetzens in Frage. Sie sind noch günstig zur Ortsmitte gelegen und nahe bis relativ nahe am Bahnhof gelegen. Hier könnten 500 neue Einwohner angesiedelt werden.

Für die weitere Zukunft könnten Flächen im Osten südlich der Münchhausenstraße für eine Bebauung erschlossen werden. Mit diesen Flächen könnte die Einwohnerzahl Weetzens um weitere 500 Einwohner steigen.

Flächen im Süden sind wegen möglicher Konflikte mit Natur und Landschaftsschutz kaum geeignet. Flächen am Bettenser Berg und im Südosten sollten Vorrang für Freiraumsicherung, Landschaftsschutz und Naherholung erhalten.

2. Einzelhandelsversorgung.

Der Mittelteil der Hauptstraße weist den stärksten Besatz mit Läden auf. Dieser Abschnitt sollte als „Einkaufsmeile Weetzen“ ausgebaut werden. Ein Standort für einen Supermarkt mit ca. 800 qm Verkaufsfläche bietet sich auf der Ostseite auf dem Gelände des Gebrauchtwagenhandels an (Hauptstraße 15), der Eigentümer ist jedoch zur Zeit nicht bereit, diese Veränderung zu betreiben. Alle anderen möglichen Standorte sind entweder weiter von der Ortsmitte entfernt oder nicht verfügbar.

3. B 217n - Ortsumgehung

Der Neubau der B 217 wird von der Mehrzahl der Bürger gefordert, um die unerträglichen Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße zu senken und damit erst die oben beschriebene Ortsmitte entstehen zu lassen. Leider endet der Neubau im Norden Weetzens, so daß für absehbare Zeit der Durchgangsverkehr weiterhin durch die Hauptstraße fließt.

4. Innerörtliche Straßen

Der Handlungsspielraum für eine Umgestaltung der Hauptstraße ist wegen der andauernden Verkehrsbelastung begrenzt. Kurzfristig könnten hier nur einige Bäume angepflanzt werden. Mittelfristig sollte ein Ausbau mit einer schmaleren Fahrbahn, Parken und beidseitigen Geh- und Radwegen erfolgen.

Die Sammelstraßen Bröhnstraße und der Humboldtstraße sollten durch Baumpflanzungen attraktiviert werden.

Die Bröhnstraße als wichtige Fuß- und Radweg Verbindung sollte beidseits einen Geh- und Radweg erhalten. Die Straßen im alten Ortskern sollten dorfgerecht erhalten bleiben.

5. Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Weetzen als wichtiger Haltepunkt im künftigen S-Bahnnetz mit einer exzellenten Verbindung nach Hannover ist der wesentliche Standortfaktor für Weetzen. Der Ausbau des Bahnhofs mit einem neuen Tunnel und die Schaffung einer neuen Park and Ride Anlage auf der Westseite wird die Umgebung des Bahnhofs aufwerten.

Der Busverkehr wird die Bröhnstraße geringer belasten, da bis auf die Linie 510 künftig keine Busse durch die Bröhnstraße fahren müssen.

6. Gewerbeflächen

Neue Gewerbeflächen können in den Restflächen der Auffahrten zur B 217n angeordnet werden. Die Fläche zwischen Bahn und B 217n sollte an Freizeit- und Grünbezogenen Gewerbenutzungen vergeben werden. Die mögliche Ansiedlung sollte den Lagevorteil der unmittelbaren Bahnhofsnähe nutzen können.

7. Frei- und Grünflächen

Weetzen besitzt nur wenige öffentliche Frei- und Grünflächen. Daher sollte der Beziehung zur freien Landschaft besonderes Gewicht zukommen. Es sollte ein Rundweg um den Ort entstehen, der bereits im Süden in Teilen vorhanden ist bzw. ausgebaut werden kann, in den Neubaugebieten neu geschaffen werden sollte, und langfristig im Osten geschlossen werden könnte.

8. Alter Dorfkern

Der alte Dorfkern südwestlich der Hauptstraße ist teilweise noch in seinem dörflichen Zustand erhalten. Hier sollte daher eine Dorferneuerung durchgeführt werden, um dieses Bild zu erhalten und Mißstände zu beseitigen.

Dazu hat die Stadt Ronnenberg am 12.11.99 einen Antrag auf Aufnahme in das Dorf erneuerungsprogramm des Landes gestellt. Am 2.2.00 hat die Bezirksregierung den Antrag abgelehnt., allerdings will sie Weetzen in die Warteliste für die Fortschreibung aufnehmen.

Anlagen

Vermerk

Betr.: Stadtteilentwicklungsplanung Weetzen

1. Informationsveranstaltung zur Stadtentwicklung Weetzen Dienstag 20. Juli 1999 , 19:30 Aula der Grundschule Weetzen

Protokoll

ca. 60 Bürgerinnen und Bürger.

Begrüßung durch den Vorsitzenden des Arbeitskreises Herrn Wiehberg

Einführung Herr Zehler: Baudezernent Stadt Ronnenberg

Rahmenbedingungen der Planung

1. Planfeststellungsbeschuß B 217
2. Gründung des Arbeitskreis (Mitglieder des Ortsrats)
3. Studentenarbeiten (Frau Bartnick ist anwesend)
4. Beauftragung Planungsbüro argeplan

Themen B 217

Weiteres Wachstum Wohnen und Gewerbe
Gestaltungsfragen

Heute sollen keine fertigen Konzepte sondern Informationen und Anregungen vorge-
tragen werden, anschließend ist Zeit für Fragen und Diskussion.

Vortrag Dr. Erbstößer (argeplan)

1. Ortsrundgang mit Dias
2. Themenkomplex Hauptstraße / Versorgung anhand von Plänen.

Einkaufsmeile Hauptstraße zwischen Vörier Straße und Bröhnstraße

Standort Supermarkt

Vorgezogene Maßnahmen an der Hauptstraße

- Hinweis eines Bürgers aus der Humboldtstraße - Die Humboldtstraße hat genau
soviel Verkehr wie die Hauptstraße und ist im Plan und im Vortrag nicht berücksich-
tigt: → wird berücksichtigt
- Herr Simon: Für eine funktionierende Einkaufsmeile sind weitere Wohngebiete er-
forderlich, die neuen Flächen im Norden sind zu peripher und reichen nicht aus ,ca.
3.500 Einwohner erforderlich: → Schwellenwerte werden überprüft Hinweise auf
Themenkomplex Siedlungsentwicklung
- Warum ist der P + R Platz nicht weiter nach Norden ausgedehnt, anstatt des neuen
Platzes? → die Flächen sind nicht verfügbar, der neue Platz westlich der Bahn soll
Verkehr aus Gehrden aus Weetzen heraushalten

- Was wird aus dem Biotop an der Bahn? → gehört der Bahn AG
- Wie sind Bahn und Bus ausgelastet, Busse sind immer leer? → genaue Zahlen werden ermittelt. Die Buslinien stellen eine Grundversorgung dar und sind auch für den Schülerverkehr nötig. - Hinweis eines Bürgers die Züge sind im Berufsverkehr sehr gut ausgenutzt z.T. überfüllt.

2. Themenkomplex Grünflächen und Siedlungsentwicklung

Wegeverbindung in die Landschaft

Ersatz für den Verlust der Zugänglichkeit im Westen

Bettenser Berg

Flächen für Freizeit und grünbezogene Dienstleistung

Bahnhofplatz

Bäume an der Hauptstraße

- Verbindung für den Radverkehr (Höhepunktetour) über den Knoten schwierig → Keine Alternative wegen Längsprofil der neuen B 217

3. Themenkomplex Siedlungsentwicklung

Braun dargestellte Flächen = Wohnen für ca. 600 EW, Gewerbeflächen in den Flächen zwischen Knoten und Bahn.

- Woher sollen die neuen Einwohner kommen? → Nachfrage auch bei Stagnation der Einwohnerzahl, Einfamilienhäuser sind permanent nachgefragt. Ziel verdichteter Einfamilienhausbau vor allem für Eigenbedarf → Zuwachs muß mit Infrastruktur abgeglichen werden und im gesamten Stadtgebiet verteilt werden, Schwerpunkt Ronnenberg und Weetzen. Der Flächenzuwachs ist regionalplanerisch begrenzt.
- Warum liegt das neue Gebiet im Norden und nicht in der Nähe des Zentrums? → die Fläche ist abgesichert, denkbare andere Flächen kollidieren mit anderen Interessen Landschaftschutz, Natur... Unter der neuen Zielsetzung Zentrum muß die Ausweisung überdacht werden. → Grund für die Ausweisung war die Nähe zum Haltepunkt.
- Reicht die Schule? → 1999/2000 ist die Schule 3-zügig danach 2-zügig, neue Schüler können aufgenommen werden.
- Forderung : Entwicklung in Stufen, Wachstum zur Sicherung der Infrastruktur.

Schlußwort des Vorsitzenden des Arbeitskreises

Aufruf zur Mitarbeit im Arbeitskreis Sitzungstermine werden öffentlich bekanntgegeben nächste Sitzung Thema: Hauptstraße Bröhnstraße 14.9.

Weitere Informationsveranstaltungen zu folgenden Themen

Rückbau der Hauptstraße, Supermarkt

Siedlungsentwicklung

Bahnhofsumgebung

Ende 21:00 Uhr.

Vermerk

Betr.: Stadtteilentwicklungsplanung Weetzen

2. Informationsveranstaltung zur Stadtentwicklung Weetzen

Dienstag 14. September 1999 , 19:30 Gaststätte Luerßen, Hauptstr. 21 in Weetzen

Protokoll

anwesend ca. 40 Bürgerinnen und Bürger.

Wienberg - AK Weetzen

Lippold, Zehler, Harder - Stadt Ronnenberg

Erbstößer, Frenzel - argeplan

ca. 40 Bürgerinnen und Bürger.

Begrüßung durch Stadtdirektor Lippold

Chance zur städtebaulichen Aufwertung durch ortsumgehung nutzen. Frühzeitige Diskussion um zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen

Erbstößer

Der Abend soll der thematischen Vertiefung der Themenkomplexe Verkehr und Einkaufen, beides bezogen auf die Hauptstraße, dienen

1 Verkehr:

Erbstößer: Der 1. BA der Ortsumgehung wird für die Hauptstraße keine Entlastung bringen, erst der endgültige Ausbau

Frage: zukünftige Belastung der Bröhnstraße, Hinweis auf starke Belastung durch Busse, Abgase Lärme, geringe Benutzung,

Antwort: Die zukünftige Belastung wird abgeschätzt, Verbesserungen werden vorgeschlagen, der Themenkomplex wird im Zusammenhang mit Bahnhof, Nahverkehr bei der nächsten Veranstaltung im November diskutiert.

Verkehr beeinträchtigt die Ortsmitte und den Einkaufsbereich. zur Zeit sind dort einseitig 46 Parkplätze vorhanden, es werden 2 Alternativen vorgestellt

Var. 1 c. 70 Parkplätze möglich, beidseitig Längsparken

Var. 2 Senkrechtparken versetzt einseitig. Problem: Verkehrsbehinderung

Eine Umfrage ergab zu dem Problemkreis Verkehr folgendes Bild

Soll die Hauptstraße vorwiegend dem Fahrverkehr dienen? ja

Soll die Hauptstraße vorwiegend Raum für Fußgänger haben? ja

ger und Radfahrer bieten?

Soll die Hauptstraße vorwiegend im mittleren Abschnitt ausgebaut werden, Pflaster u.a.?	unentschieden
sollen sich Fußgänger und Radfahrer außerhalb der Fahrbahn den Fußweg teilen?	unentschieden
Sollen mehr Parkplätze geschaffen werden?	ja
Sollen die Parkplätze bewirtschaftet werden (Parkscheibe o.ä.)	ja (im Bereich der Geschäfte)
Wie beurteilen Sie den Vorschlag, bereits vor dem endgültigen Ausbau anstelle einzelner Parkplätze einige Bäume anzupflanzen?	überwiegend positiv

Anregung wechselseitiges Schrägparken Antwort bringt keinen Gewinn

Frage: öff. Parkplatz auf separater Fläche möglich? Antwort Lippold: Finanzierung in nächster Zeit nicht möglich

Bussituation wird bei der nächsten Veranstaltung besprochen.

2 Einkaufen

Erbstößer.

Es besteht der starke Wunsch aus der Bevölkerung nach verbesserten Einkaufsmöglichkeiten es ist daher untersucht worden, wo ein Markt mit ca. 800 qm und 30 - 40 Stellplätzen untergebracht werden könnte. Dabei sind bestehende Eigentumsverhältnisse zunächst nicht berücksichtigt worden, die Standorte sind nach planerischen Überlegungen ausgesucht. Der Standort Bahnhof ist zu peripher und unterstützt nicht die bestehenden Läden an der Hauptstraße, zwei weitere Standorte im Süden und Norden liegen ebenfalls peripher, für den nördlichen Standort besteht eine Planung auf dem Gelände Wassermann im Zusammenhang mit einem neuen Gartencenter

Es werden drei weitere Alternativen vorgestellt:

A - Bröhnstraße besser Wohnstraße

B - Hauptstraße - Ecke Huhestraße, Einwand: auf der Fläche ist bereits ein Neubau errichtet.

C - Hauptstraße - jetziger Gebrauchtwagenhandel. Dieser Standort hat viele Vorteile der jetzige Nutzer möchte sich verlagern, wenn die Umgehung fertig ist.

Einwände des Eigentümers Garagen und Gaststättenzufahrt müssen erhalten werden Anregung eines Bürgers hier besser Freizeitnutzung z.B. Spaßbad

Meinungsbild: deutliche Mehrheit für diesen Standort.

Vermerk

Betr.: Stadtteilentwicklungsplanung Weetzen

3. Informationsveranstaltung zur Stadtentwicklung Weetzen

Dienstag 9. November 1999 , 19:30 Gasthaus „Zum Treffpunkt“, im Bahnhof Weetzen, Bahnhofstraße

Wienberg - stellv. Ortsbürgermeister, Vorsitzender AK Weetzen

Zehler, Harder - Stadt Ronnenberg

Dr. Erbstößer, Frenzel - argeplan

Dr. Stölting KGV - FB öffentlicher Personenahverkehr

ca. 50 Bürgerinnen und Bürger.

Begrüßung durch stellv. Ortsbürgermeister Wienberg

Dr. Stölting

Ausbau des Bahnhofs

Bahnhof wird S-Bahn tauglich ausgebaut, behindertengerecht durch DB-AG. Der Tunnel wird videoüberwacht auf den Bahnsteigen befinden sich Notrufsäulen. Eine Toilette wird nicht gebaut (Toiletten in den Zügen) KGV baut P + R Anlage mit ca. 200 Stellplätzen, 50 überdachten Fahrradabstellplätzen und Busschleife. Querspange zur K 231: nördlicher Teil der Spange wird z.Z. ausgeschrieben, für den südlichen Teil ist die Finanzierung gesichert, Fertigstellung bis zur. Die Durchfahrt auf der Spange wird für PKW erschwert - Sperre.

Frage: Warum so lange Schließzeiten an den Schranken? Antwort: wird überprüft.

Dr. Erbstößer:

Busverkehr.

Zustand

Es fahren alle Busse hin und zurück durch die Bröhnstraße. (Wienberg ca. 200 Busse/Tag) als Schleife zum Bahnhof. Doppelte Haltestellen im Ortskern (Bröhnstraße und Hauptstraße)

2000 nach Fertigstellung der Querspange.

Die Linien 520 und 522 Schulverkehr ende auf der Westseite des Bahnhofs. Die Linie 350 kommt von Westen, fährt den Bahnhof auf der Westseite an, für die Weiterführung gibt es 2 Alternativen: A über Bahnübergang, Bröhnstraße zum Weetzer Kirchweg, B zurück über Humboldtstr., Hauptstr. zum Weetzer Kirchweg. Die Linie 510 - Ortsteilverkehr Ronnenberg - bleibt in ihrer jetzige Route. Die Bröhnstraße wird nur noch von einer oder eineinhalb Linien befahren. Die Haltestellen in der Ortsmitte sollten zusammengefaßt werden.

Ausbau Bröhnstraße

Die Straße ist zu breit, zu geradlinig und verleitet zum schnellen Fahren, eine Umgestaltung ist auch notwendig weil sie den Fahrradverkehr zu den Sportstätten und zum Bahnhof aufnimmt und Teil von überregionalen Radrouten ist.

Es wird ein Ausbau mit Radwegen vorgestellt.

Frage: Anliegerkosten, Laubbeseitigung

Antwort Zehler: Das Profil sollte so geplant werden, daß keine Kosten auf die Anlieger zukommen.

Frage: landw. Verkehr:

Antwort Radstreifen erweitert die Fahrbahn

Frage: Radwege erforderlich

Meinungsbild überwiegender Mehrheit für Radstreifen

Frage: Unterbindung des Schleichverkehrs

Unterbrechung durch Wechsel des Profils möglich.

Biergarten

Vorschlag :Änderung der Einfahrt zum Parkplatz, 8 Parkplätze entfallen.

Idealer Platz für Anlage eines Biergarten, auch zu Behebung des Defizit an öffentlich zugängliche Frei und Grünflächen.

Meinungsbild. Einhellige Zustimmung

Flächen zwischen Bahn und zukünftiger B 217 neu

Teilfläche im Knoten - allgemeines Gewerbe, Spitze Grünfläche, Zufahrt von Querspange.

Große Teilfläche hinter P+R Anlage. Die Fläche ist für eine grünbezogene Dienstleistung oder Gewerbe geeignet: Sport, Freizeit. Der Blick in die Landschaft sollte freigehalten werden Ein Durchgang für Fußgänger durch die P+R Anlage sollte möglich sein

Frage. Weiterführung des Fahrradverkehrs.

Antwort. Der Fahrradverkehr Richtung Am Schacht, Gehrden verläuft über die Brücke B 217 neu dann über eine Rampe zur Straße „Am Schacht“, eine Überquerung der B 217 neu ist nicht möglich.

Vermerk

Betr.: Stadtteilentwicklungsplanung Weetzen

4. Informationsveranstaltung zur Stadtentwicklung Weetzen

Dienstag 11. Januar 2000, 19:30 Gaststätte Luerßen, Haupstr. 21 in Weetzen

Wienberg - stellv. Ortsbürgermeister, Vorsitzender AK Weetzen
Stadtdirektor Lippold, Zehler, Harder - Stadt Ronnenberg
Dr. Erbstößer, - argeplan
ca. 50 Bürgerinnen und Bürger.

Begrüßung durch stellv. Ortsbürgermeister Wienberg. Er betont, daß die Siedlungsentwicklung für einen Zeithorizont von 15 Jahren gedacht sei.

1. Siedlung

Erbstößer: Ausgangssituation war der Wunsch nach mehr Einwohnern um über mehr Kaufkraft eine Verbesserung der Einkaufssituation zu erreichen, größte Zielzahl. 2000 neue Einwohner = Verdoppelung der EW. Realistisch sind jedoch weitaus weniger, in absehbarer Zeit ca. 500 EW. Die Schulversorgung für diese EW ist gesichert, problematisch ist die Kindergartenversorgung.

Anschließend werden die einzelnen möglichen Siedlungsgebiete dargestellt und bewertet (s. Anlage)

Frage: Schallschutz gegen die Bahn? Antwort: muß durch Gutachten geklärt werden.

Lippold: Ist Wachstum grundsätzlich gewünscht? Neue EW erhöhen den Finanzausgleich, belasten aber den Haushalt der Stadt.

Fahlke: Ansatz sind die Einkaufsmöglichkeiten, problematisch ist die Eingliederung der Neubürger.

Wilke: die Existenzängste der Geschäftsleute können durch neue Wohnbebauung verringert werden.

Weinkauf: Endlich geschieht etwas in Weetzen nach 25 Jahren. Für einige Flächen ist die Verkaufsbereitschaft der Eigentümer zu berücksichtigen.

Widerspruch Lippold: Vorwurf der Vernachlässigung ist nicht berechtigt. Weetzen weist eine kontinuierliche Bautätigkeit auf und hat den höchsten Einwohnerzuwachs aller Ortsteile.

Burchard: Langsames Wachstum hat auch Vorteile. Hinweis auf die einmalig gute Versorgung im ÖV durch den Bahnhof und den S-Bahn-Ausbau. Bei immer teureren IV ein wichtiges Argument. Der Einzelhandel muß durch Siedlungstätigkeit gestärkt werden.

Lippold Im Mietwohnungsbau sind die höheren Marktsegmente gesättigt, Nachfrage beseht nach Wohnungen unter 10 DM/qm. Wegen der günstigen Lage zum Bahnhof für Gebiet 1 höhere Dichte sinnvoll.

Erbstößer: Langfristiges Interesse ist im Eigentum- und Einfamilienhausbereich zu erwarten

Pütz: Weetzen sollte nicht nur von Eigenentwicklung leben, sondern auch Wachstum bekommen. Nicht von der Vergangenheit reden, sondern Bahn und B 217 als Chancen begreifen (Beifall), nicht vom „sterbenden Ort“ reden.

Burchard: Boden ist ein knappes Gut , daher keine Einfamilienhäuser auf 600 qm planen.

Wienberg: EF Häuser stellen die höchste Lebensqualität für junge Ehepaare und Familien dar.

Fahlke: keine Verdoppelung auf 4000 EW anstreben. Lieber interessierten Investoren entgegenkommen als Bauland um jeden Preis schaffen (Bsp. Holtensen). Siedlungsentwicklung auf die Flächen 1 + 2 konzentrieren.

Erbstößer: Realistisch sin 500 EW und einige 100 in späteren Abschnitten. Einfamilienhäuser sind auch flächensparend möglich, s. Bebauungsskizze: attraktive Reihenhäuser, nicht nur von der Stange.

Lippold: Holtensen ist kein Vorbild für Weetzen, in Wennigsen war kein GE Gebiet an anderer Stelle möglich. Eine Verdichtung um den Bahnhof entspricht den Zielen der Regionalplanung.

2. Landschaft und Erholung

Erbstöße: Vorstellung des Konzepts eines Rundwanderwegs mit Aussichtspunkt am Bettenser berg.

Burchard: Ausbau des Grabens ist Bestandteil der Ausgleichsmaßnahmen der B 217

Wienberg: Die Fortführung bis zur Bahnunterführung sollte in den Rundweg einbezogen werden.

3 Verschiedenes

Burchard. Es besteht durchaus Interesse von Investoren im Einzelhandel, er hat sie an die Stadt verwiesen.

Hannover 11.2. Er

Stadt Ronnenberg, Stadt Gehrden, Gemeinde Wennigsen, Landkreis Hannover, Kommunalverband Großraum Hannover**Gemeinsame Erklärung zur Fortsetzung der Ausbaurbeiten auf der Bundesstraße 217 im Abschnitt zwischen Evestorf/Wennigsen und Ronnenberg**

Die Städte Gehrden und Ronnenberg, der Landkreis Hannover und der Kommunalverband Großraum Hannover haben mit großer Erleichterung die Entscheidung über den Beginn der Ausbaurbeiten in einem ersten Abschnitt der Bundesstraße 217 im Bereich des Stadtteils Ronnenberg aufgenommen. Mit diesem Einstieg in des Gesamtvorhaben konnte zeitgleich der Ausbau der Ortsumgehung Ronnenberg im Zuge der Kreisstraße 231 durch den Landkreis Hannover sowie einer Park and Ride-/buswendeanlage im Stadtteil Weetzen westlich der Bahnlinie durch den Kommunalverband Großraum Hannover freigegeben werden.

Im Hinblick auf die EXPO 2000 wird mit der Ausführung dieser Maßnahmen ein Park and Ride Potential von 200 PKW erschlossen und eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverknüpfung/Infrastruktur im Bereich des zukünftigen S-Bahn-Haltepunkts Weetzen an der sogenannten Deisterstrecke sichergestellt. Die aus Gründen der verträglichen Verkehrsabwicklung, der Verkehrssicherheit und der unerträglichen Umweltbeeinträchtigungen angestrebte, nach wie vor unabdingbare Entlastungswirkung für den Stadtteil Weetzen/Stadt Ronnenberg) und den Ortsteil Evestorf (Gemeinde Wennigsen), wird durch diesen ersten Abschnitt des Gesamtvorhabens jedoch nicht erreicht.

Die Städte Gehrden und Ronnenberg, die Gemeinde Wennigsen sowie der Landkreis Hannover und der Kommunalverband Großraum Hannover wiederholen bzw. ergänzen aus den nachstehenden Gründen ihre im März 1999 verfaßte gemeinsame Erklärung.

1. Die Ausführung des ersten Abschnitts des Ausbauvorhabens Bundesstraße 217 wird der Einstufung nach den vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßengesetzes im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Überhang im „vordringlichen Bedarf“ nicht gerecht. Das Ziel einer verträglichen Verkehrsabwicklung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße 217 zur Abwicklung der

- Berufs- und Wirtschaftsverkehre von und nach Hannover aus dem südwestlichen Großraumgebiet sowie in der Verbindungsfunktion für die Teilräume Ostwestfalen/Oberweserraum-Hameln-Springe-Hannover, Autobahnen A2, A7,
- der Freizeit und Erholungsverkehre zum Großraumerholungsgebiet Weserbergland mit dem Naherholungsgebiet Deister/Saupark/Osterwald,

wird nicht erreicht. In der Kosten-Nutzen-Betrachtung für den ersten Abschnitt kann insofern der maßgebliche Aspekt einer Erschließung/Verbindung von Verdichtungsräumen und Stärkung der Wirtschaftskraft der Region nicht entsprechend berücksichtigt werden. Eine Wirtschaftlichkeit ist daher erst bei Ausführung der Gesamtmaßnahme sicherzustellen.

2. Nach wie vor belasten die Durchgangsverkehre den Stadtteil Weetzen (ca. 19.400 Kraftfahrzeuge pro 24 Std.) sowie den Ortsteil Evestorf (ca. 14.200 Kraftfahrzeuge pro 24 Std.) und führen zu einer unerträglichen Umweltbeeinträchtigung bis hin zur Einschränkung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten.

3. Der funktionale Wirkungsgrad der im Bau befindlichen Park and Ride/ Buswendeanlage und somit auch die Rechtfertigung für den Umfang dieser Einrichtung ist nur durch eine adäquate Heranführung der Verkehre aus dem südlichen Einzugsgebiet über die geplante Bundesstraße 217 zu erreichen. Des weiteren setzt die für die Stadt Gehrden und die Gemeinde Wennigsen angestrebte Entlastungswirkung aufgrund der zeitgemäßen Verknüpfung der Kreisstraßen 228 und 229 mit der geplanten Bundesstraße 217 nicht ein. Beide zuvor aufgezeigten Unzulänglichkeiten lassen für den Stadtteil Weetzen darüber hinaus - bedingt durch den neu erzeugten Ziel/Quellverkehr - mit Ausrichtung auf die neue Park and Ride/Buswendeanlage - gegenüber dem Zustand weitere Verschlechterungen in der Ortslage befürchten.

4. Die Funktionsfähigkeit des ersten Bauabschnitts wird schließlich durch folgende Sachverhalte fraglich:

a) Sofern eine Fortsetzung des Ausbauvorhabens nicht erfolgt, muß der Bahnübergang im südlichen Bereich des Stadtteils Weetzen erhalten bleiben. Durch den ab Mitte des Jahres 2000 eingerichteten S-Bahn-Takt auf dieser Bahnlinie wird es zu erheblich verlängerten Schrankenschließungszeiten kommen.

b) Das Verknüpfungsbauwerk für die alte mit der neuen Bundesstraße 217 im Abschnitt Weetzen Nord ist hinsichtlich seiner Ausgestaltung an den zukünftigen geringen Ziel- /Quellverkehren des Stadtteils Weetzen orientiert und dementsprechend gering dimensioniert.

Beide Schwachpunkte führen zwangsläufig und offensichtlich zu zusätzlichen Beeinträchtigungen bei der Abwicklung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens sowie zu einer Erhöhung der Belästigung in den Stadtteilen Weetzen wie auch Ronnenberg.

5. Die Städte Gehrden und Ronnenberg, der Landkreis Hannover und der Kommunalverband Großraum Hannover fordern die Bundesrepublik Deutschland - vertreten durch das Bundesministerium für den Verkehr, Bau- und Wohnungswesen - sowie das Land Niedersachsen - vertreten durch das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr - auf, aufgrund der zuvor erläuterten Auswirkungen, die Fortsetzung des Ausbauvorhabens der Ortsumgehungen Weetzen/Evestorf im Zuge der Bundesstraße 217 - gemäß den vorliegenden Planfeststellung - im unmittelbaren Anschluß an die Fertigstellung des jetzt begonnenen ersten Abschnitts im Jahr 2000 sicherzustellen.

Hannover Oktober, November 1999