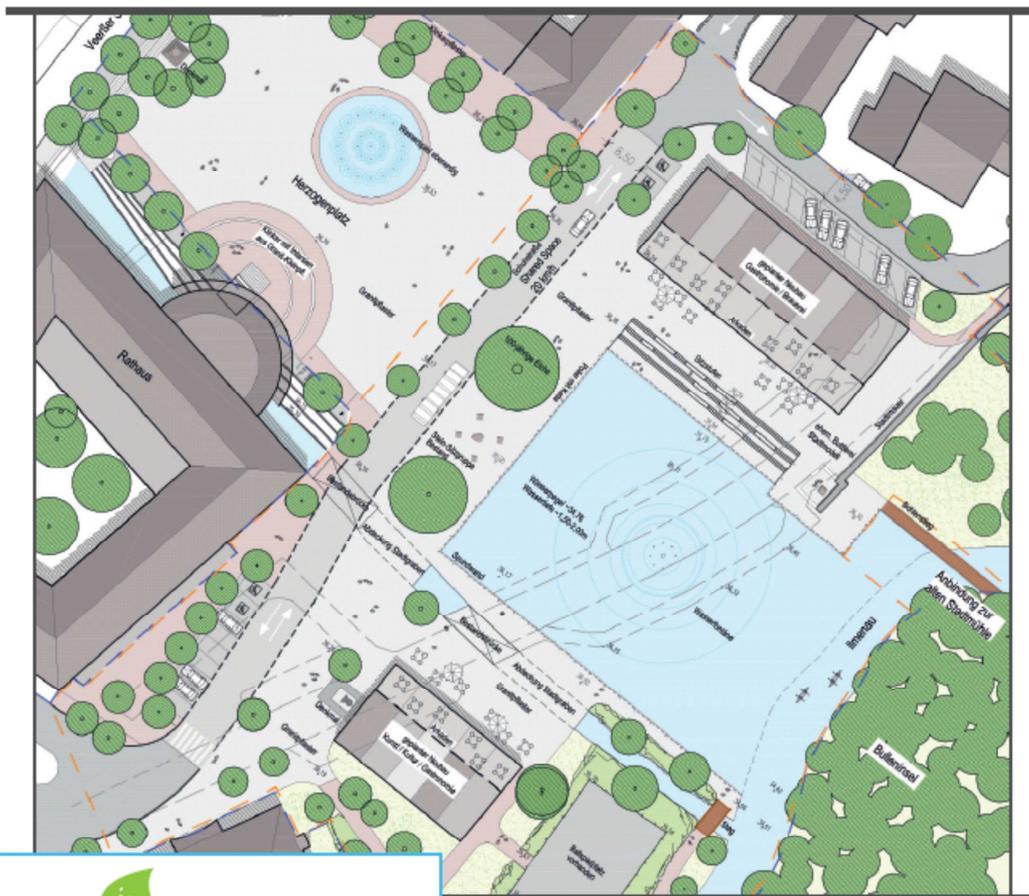


Hansestadt Uelzen

➔ Machbarkeitsstudie Ilmenausee



ILMENAUSTADT UELZEN e.V.
... DIE NATUR IM HERZEN UND NICHT NUR HAMBURG VOR DER TÜR

www.hansestadt-uelzen.de



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Zusammenfassung	3
1.1 Ilmenausee – Planungskosten (Haushalte bis 2018)	3
1.2 Ilmenausee, Bulleninsel, Grüngürtel Ilmenau-Aue - Baukostenermittlung für 2020	3
1.3 Umsetzung des Projekts im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Zukunft Stadtgrün“	4
1.4 Einnahme aus Grundstücksverkäufen am See	4
1.5 Folgekosten / Unterhaltungsmehraufwand	5
1.6 Jährliche Abschreibungskosten	5
1.7 Die AfA-Belastung insgesamt nach Haushaltsjahren	5
2. Einleitung	6
2.1 Anlass der Planung	6
2.2 Chronologie	7
3. Gutachten	10
3.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung	10
3.2 Hydrologie	16
3.3 Verkehr	21
4. Denkmalschutz	25
5. Kostenschätzung Ilmenausee	27
6. Umsetzung des Projektes	29
6.1 Förderung	29
6.2 Kostenschätzung Grüngürtel Ilmenau-Aue - Bulleninsel	31
6.3 Kosten „Zukunft Stadtgrün“	33
6.4 Umsetzung „Zukunft Stadtgrün“ – Zeitplan	35
6.5. Folgekosten / jährliche Abschreibung	36

Anhang

- Anlage 1: Konzeptplan Ilmenausee
- Anlage 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung, Büro Lamprecht und Wellmann, Uelzen, März 2018
- Anlage 3: Hydrologische Untersuchung, Büro für ökologisch begründeten Wasserbau, Dipl.-Ing. Helmut Heuer-Jungemann, Nienwohlde, März 2018
- Anlage 4: Verkehrsgutachten Büro Argus, Hamburg, April 2018
- Anlage 5: Kosten zur Entwicklung des Bereichs Fritz-Röver-Straße in der heutigen Ausgestaltung

1. Zusammenfassung

1.1 Ilmenausee – Planungskosten (Haushalte bis 2018)

Machbarkeitsstudie	FFH-Verträglichkeitsprüfung und Hydrologische Untersuchung	55.000 €	
	Verkehrsuntersuchung (ISU)	18.300 €	
	Gesamtkosten	72.300 €	
	Kostenanteil Hansestadt		55.000 €
Vorplanung	Straßenverlegung	ca. 50.000 €	
	Ilmenausee ggf. Übernahme ISU	ca. 100.000 €	
	Gesamtkosten	ca. 150.000 €	
	Kostenanteil Hansestadt		ca. 50.000 €
Planfeststellung	Planfeststellungsverfahren	ca. 70.000 €	
	Fachgutachten (FFH, Artenschutz-rechtlicher Fachbeitrag, Landschaftspflegerischer Begleitplan)	ca. 36.000 €	
Bebauungsplan		ca. 18.000 €	
	Gesamtkosten = Kostenanteil Hansestadt	ca. 124.000 €	
	Gesamtkostenanteil Hansestadt		ca. 174.000 €

1.2 Ilmenausee, Bulleninsel, Grüngürtel Ilmenau-Aue - Baukostenermittlung für 2020

Ilmenausee	See	ca. 3,51 Mio. €	
	Straßenneubau	ca. 0,37 Mio. €	
	Brückensanierung	ca. 0,83 Mio. €	
	Gesamtkosten Ilmenausee		ca. 4,71 Mio. €
	Gesamtkosten Ilmenausee(ohne Brücke und Straße)		ca. 3,51 Mio. €
Bulleninsel	Brücken und Steganlage	ca. 1,21 Mio. €	
Grüngürtel Ilmenau-Aue	Auegarten	ca. 0,52 Mio. €	
	Boulegarten	ca. 0,81 Mio. €	
	Sommergarten mit Brücke über die Ilmenau	ca. 1,10 Mio. €	
	zzgl. Honorar	ca. 0,4 Mio. €	
	Gesamtkosten Grüngürtel Ilmenau-Aue, Bulleninsel		ca. 4,04 Mio. €
	Gesamtkosten Ilmenausee, Grüngürtel Ilmenau-Aue, Bulleninsel		ca. 8,75 Mio. €
	Gesamtkosten (ohne Straße und Brücke)		ca. 7,55 Mio. €

1.3 Umsetzung des Projekts im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Zukunft Stadtgrün“

			Stadt
Ilmenausee	See	ca. 3,51 Mio. €	
Bulleninsel	Brücke und Steganlage	ca. 1,21 Mio. €	
Grüngürtel Ilmenau-Aue	Auegarten	ca. 0,52 Mio. €	
	Boulegarten	ca. 0,81 Mio. €	
	Sommergarten mit Brücke über die Ilmenau	ca. 1,10 Mio. €	
	zzgl. Honorar	ca. 0,4 Mio. €	
Gesamtkosten Zukunft Stadtgrün (ohne Straße und Brücke)		ca. 7,55 Mio. €	
	Förderung Bund und Land Nds.	ca. 5,03 Mio. €	
Städtische Kosten	Eigenanteil Stadt „Zukunft Stadtgrün“		ca. 2,52 Mio. €
	Straßenneubau		ca. 0,37 Mio. €
	Brückensanierung		ca. 0,83 Mio. €
	Fortschreibung ISEK bzw. VU für Antragstellung Städtebauförderung		ca. 0,035 Mio. €
	Planungskosten See und Straße, Kosten Planfeststellungs- und Bebauungsplanverfahren.		ca. 0,174 Mio. €
Verbleibende Städtische Gesamtkosten bei Aufnahme in das Programm Zukunft Stadtgrün			ca. 3,93 Mio. €

1.4 Einnahme aus Grundstücksverkäufen am See

Grundstück nördlich des Ilmenausees ca. 680 m ²	680 m ² x 500 €/m ²	ca. 340.000 €	
Grundstück südlich des Ilmenausees ca. 400 m ²	400 m ² x 500 €/m ²	ca. 200.000 €	
Einnahme			ca. 540.000 €
abzgl. Buchwert	Nördl. Grundstück	144.942 €	
	Südl. Grundstück	1.004 €	
	Gesamt Buchwert	145.946 €	
Verbleibende Einnahme aus den Grundstücksverkäufen			ca. 394.054 €
städtischen Gesamtkosten Zukunft Stadtgrün abzgl. der verbleibenden Einnahmen aus Grundstücksverkäufen			ca. 3.54 Mio. €

1.5 Folgekosten / Unterhaltungsmehraufwand

Folgekosten Ilmenausee	keine Unterhaltungsmehraufwendungen für Brücke und befestigte Flächen	
	Ilmenausee (Gewässerunterhaltung und Fontäne)	ca. 50.000 €
Folgekosten Ilmenau- Aue	Unterhaltungsmehraufwand für die Ilmenau-Aue	
	Auegarten:	ca. 14.000 €
	Boulegarten:	ca. 8.000 €
	Sommergarten:	ca. 11.000 €
	Bulleninsel:	ca. 12.000 €
Folgekosten Ilmenau-Aue:		ca. 45.000 €
Folgekosten Gesamt:		ca. 95.000 €

1.6 Jährliche Abschreibungskosten

		Fertigstellung	AfA p.a.
Ilmenausee	See inkl. Straßenverlegung und Brückensanierung	2022	ca. 93.750 €
Grüngürtel Ilmenau-Aue	Auegarten	2024	ca. 23.350 €
	Boulegarten	2025	ca. 67.900 €
	Sommergarten mit Brücke über die Ilmenau	2026	ca. 53.250 €
Bulleninsel	Brücke und Steganlage	2028	ca. 48.550 €
Gesamt Grüngürtel Ilmenau-Aue inkl. Bulleninsel			ca.193.050 €
Gesamt Ilmenausee, Grüngürtel Ilmenau-Aue, Bulleninsel			ca. 286.800 €

1.7 Die AfA-Belastung insgesamt nach Haushaltsjahren

Haushaltsjahr	Abschreibungsaufwand
2022	ca.93.750 €
2023	ca. 93.750 €
2024	ca. 117.100 €
2025	ca. 185.000 €
2026	ca. 238.250 €
2027	ca. 238.250 €
ab 2028	ca. 286.800 €

2. Einleitung

2.1 Anlass und Ziel der Planung Ilmenausee

- Anlass** Der historische Stadtgrundriss der Hansestadt Uelzen ist bis heute geprägt durch die Ilmenau, den Ratsteich und den Stadtgraben. Der Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. (ISU) hat sich in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Uelzen (Beschluss vom 11.05.2015) zum Ziel gesetzt, die Attraktivität der Innenstadt bzw. der Hansestadt durch ein Alleinstellungsmerkmal zu erhöhen. Eine Idee ist die Herstellung eines Ilmenausees am Rathaus im Bereich des Herzogenplatzes, um das Thema Natur und Wasser im Zentrum erlebbar zu machen. Dazu ist ein erstes Konzept erarbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt worden.
- Da durch das Projekt Ilmenausee erhebliche rechtliche Belange betroffen sind, wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie überprüft, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Umsetzung möglich wäre. Diese Machbarkeitsstudie setzt sich aus mehreren Fachberichten zusammen, die miteinander in den Berührungspunkten abgestimmt worden sind.
- Konzept** Das nunmehr vorliegende Konzept Ilmenausee (**Anlage 1**) sieht vor, dass der westliche Arm der Ilmenau im Bereich der heutigen Bulleninsel zu einem See vergrößert wird. Der neue See erhält im Westen und Süden städtische Uferpromenaden. Im Norden ermöglicht eine große Treppenanlage den unmittelbaren Zugang zur Wasserfläche.
- Der Stadtgraben bleibt vollständig erhalten, sodass er zukünftig auch in diesem Bereich erlebbar wird wie am heutigen Herzogenplatz.
- Nördlich sowie südlich des neuen Sees ist eine zusätzliche städtische Bebauung angedacht, die insbesondere im Erdgeschoss ein gastronomisches Angebot vorhalten soll.
- Westlich des neuen Ilmenausees entsteht ein zusätzlicher innerstädtischer Raum, der den Herzogenplatz ergänzen / erweitern soll. Die Fritz-Röver-Straße soll in diesem Bereich zurückgebaut und auf neuer Trasse ggf. als Shared-Space ausgebildet werden um den Platzcharakter zu unterstreichen.
- Der Konzeptplan Ilmenausee ist als **Anlage 1** der Machbarkeitsstudie beigefügt.
- Ziel** Das Projekt Ilmenausee soll das Stadtbild im Bereich des Herzogenplatzes verbessern. Die Promenaden des Sees werden in diesem Bereich den Freizeitwert als auch die Aufenthaltsqualität erhöhen, das Stadtbild nachhaltig aufwerten und somit als touristischer Anziehungspunkt Impulse für eine weitere städtebauliche Entwicklung setzten.
- Eine nachhaltige Aufwertung der Innenstadt und der Hansestadt Uelzen kann der Ilmenausee jedoch nur im Zusammenspiel mit anderen Projekten und Maßnahmen sein, da Wasser in der Stadt ein wichtiges, aber nur ein Element zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist.
- Um die Innenstadt der Hansestadt Uelzen nachhaltig aufzuwerten und für die Zukunft attraktiv zu gestalten, sind zwingend ansprechende zentrenrelevante Einzelhandelsangebote sowie ein Mix an gastronomischen Angeboten erforderlich. Ferner lebt eine Innenstadt durch Wohnen und Freiraum- /-zeitangebote für alle Generationen. Hier sind in den letzten Jahren viele Initiativen gesetzt worden, die durch den Ilmenausee zusätzliche Impulse erfahren können. Das Freizeitangebot muss möglichst umfassend und verteilt auf zentrale Orte in der Innenstadt sein. Dazu gehören auch Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Generationen, insbesondere auch für Kinder- und Jugendliche.
- Um die Hansestadt Uelzen nachhaltig für die Zukunft zu Positionieren muss ferner

ein attraktives Arbeitsplatzangebot geschaffen und der Bedarf an Fachkräften gedeckt werden. Hierfür sind die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zu schaffen, wie z.B. eine ausreichende Breitbandversorgung, Autobahnanbindung (A39), die Entwicklung neuer Gewerbegebiete (u.a. Hafen Ost).

2.2 Chronologie

11.05.2015 Der Verwaltungsausschuss hatte in seiner Sitzung am 11.05.2015 die Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Fortentwicklung des Projekts Ilmenausee beschlossen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollten u.a. die Themen Flora-Fauna-Habitat (FFH) – Verträglichkeit, Hochwasserschutz, Hydrologie und Verkehr weitergehend untersucht werden.

In Abstimmung mit dem Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. (ISU) wurde eine Aufgabenteilung festgelegt. Der Verein hat in Abstimmung mit der Hansestadt das Thema Verkehr übernommen und ein entsprechendes Gutachten beauftragen.

Das Thema Naturschutz und Wasserrecht hat die Hansestadt übernommen. In Vorgesprächen mit dem Landkreis Uelzen ist der Untersuchungsumfang festgelegt worden.

25.01.2016 Am 25.01.2016 hat der Verwaltungsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Themen Naturschutz und Wasserrecht im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Umsetzung des Projekts Ilmenausee weitergehend zu untersuchen und die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt.

Frühjahr 2016 Die FFH- Verträglichkeitsprüfung und die Hydrologische Untersuchung sind im Frühjahr 2016 beauftragt worden.

Zur Erarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfung und Hydrologischen Untersuchung wurde ein Auftaktgespräch am 25.04.2016 zusammen mit dem Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V., der Hansestadt, dem Landkreis, als Untere Wasserbehörde und Untere Naturschutzbehörde, dem Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere und Obere Ilmenau sowie den beauftragten Gutachtern geführt. Aufgrund vorliegender Erkenntnisse sowohl aus wasserwirtschaftlicher wie auch naturschutzfachlicher Sicht wurden folgende Vorgaben zur Erarbeitung der Gutachten formuliert:

Fachliche Vorgaben

- ⇒ Es ist eine Variante Ilmenausee ohne Abgrabung der Bulleninsel zu erarbeiten, um eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes und bestimmter Lebensraumtypen zu vermeiden – Ergebnis der Vorstudie Grobabschätzung der FFH-Verträglichkeit zur Planung des Ilmenausees in der Stadt Uelzen (Büro EGL, Lüneburg, März 2014).
- ⇒ Der Stadtgraben ist aufgrund des Fischbestandes als Fließgewässer zu beurteilen. Das Fließgewässer ist als solches zu erhalten. Dies erfordert eine Trennung zwischen See und Stadtgraben.
- ⇒ Ein Eingriff in das FFH-Gebiet ist möglich, wenn der Eingriff keine erhebliche Beeinträchtigung darstellt.
- ⇒ Für die Umsetzung des Projektes Ilmenausee ist wasserrechtlich eine Planfeststellung erforderlich.

April 2016 Das Auftaktgespräch zur Verkehrsuntersuchung fand fast zeitgleich am 27.04.2016 mit Vertretern des Vereins Ilmenaustadt Uelzen e.V., der Hansestadt Uelzen und dem Büro ARGUS, Hamburg statt. Gemeinsam wurden der Untersuchungsrahmen und die Grundlagen ermittelt und festgelegt. Folgende Vorgaben wurden von Seiten der Hansestadt Uelzen formuliert:

⇒ kein zusätzlicher motorisierter Verkehr in den Marktstraßen, die Aufenthaltsqualität in den Marktstraßen darf nicht beeinträchtigt werden,
⇒ das „Luisenviertel“ aber auch andere Bereiche dürfen nicht durch Verlagerungsverkehre belastet bzw. überlastet werden (Verträglichkeitsprüfung).
Vereinbart wurde abschließend, dass die Verkehrsuntersuchung wegen der bevorstehenden Eröffnung des Marktcenters erst nach den Sommerferien 2016 beginnen sollte, um die veränderten Verkehrsströme berücksichtigen zu können.

Aug. 2016 Aufgrund der Sanierung der Uelzener Ortsumgehung und der entsprechenden Umleitungsverkehre kommt es zu erheblichen Verlagerungsverkehren in der Uelzener Innenstadt. Dadurch sind die zu beobachtenden Verkehrszahlen in der Innenstadt, auch z.B. in den Marktstraßen erhöht und nicht repräsentativ. Die Verkehrsuntersuchung sollte daher erst Ende Oktober nach Abschluss der Arbeiten an der Ortsumgehung und dem Ende der Herbstferien erfolgen.

April – Nov. 2016 Im Rahmen des Auftaktgespräches zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und Hydrologischen Untersuchung wurde vereinbart, dass in weiteren Arbeitskreissitzungen eine Variante anhand der naturschutzfachlichen und wasserrechtlichen Belange erarbeitet werden sollte.

Insgesamt fanden zwei Arbeitskreissitzungen statt, in der erste Ergebnisse der Untersuchungen behandelt und verschiedene Untervarianten erarbeitet worden sind. Daraus ergaben sich wasserrechtliche und naturschutzfachliche Fragestellungen, die der Landkreis als Untere Wasserbehörde und Untere Naturschutzbehörde eingehend zu prüfen hatte.

Jan. – März 2017 Die Prüfung des Landkreises insbesondere der wasserrechtlichen Fragen hatte ergeben, dass aufgrund der Vorgaben aus dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und den Vorgaben aus der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. der hierzu erfolgten Rechtsprechung eine weitergehende Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) erforderlich machten. Infolge dieser Abstimmung wurde der Auftrag hinsichtlich der hydrologischen Untersuchung erweitert um einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie.

Mai 2017 Erste Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung liegen vor.

Juni 2017 In einer weiteren Arbeitskreissitzung zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und Hydrologischen Untersuchung wurden die vorliegenden Ergebnisse beraten und zwei Varianten als mögliche Umsetzungsvarianten herausgearbeitet. Die Festlegung der Vorzugsvariante fand in Abstimmung zwischen der Hansestadt, dem Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. und den Gutachtern statt.

August 2017 Nach Festlegung der Vorzugsvariante wurde zunächst Herr Dr. Mahler als Stadtarchäologe aufgrund der zu erwartenden archäologischen Bodenfunde beteiligt.

Im Weiteren erfolgte eine Beteiligung des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege (NLD) u.a. als Fachbehörde der Stadtarchäologie und der unteren Denkmalschutzbehörde, um den Stadtgraben als Einzeldenkmal gemäß § 3 Abs. 2 Nieders. Denkmalschutzgesetz (NDSchG) Rechnung zu tragen.

Sept. 2017 Am 26.09.2017 erfolgte eine erste Präsentation der Zwischenergebnisse aus den Fachgutachten in einer gemeinsamen öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Zukunftsplanung, Stadt-, Ortsteil- sowie Quartiersentwicklung und Wirtschaft und des Ausschusses für Bauen, Infrastruktur, Umwelt- und Klimaschutz.

Okt. – Dez. 2017 Vorläufige Fertigstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung und Hydrologischen Untersuchung.

Parallel Erarbeitung einer Variante durch den Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. und der Hansestadt Uelzen zur Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege (NLD) bezüglich der Denkmalrechtlichen Anforderungen hinsichtlich des Stadtgrabens.

- Jan. – März. 2018** Anfang 2018 erfolgen weitere Abstimmungsgespräche mit dem Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. und dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege hinsichtlich des Erhalts des Stadtgrabens und der Ausgestaltung der Seefläche im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen der Hansestadt Uelzen.
- 08.03.2018** Abstimmung der endgültigen Variante zur Gestaltung des Ilmenausees und Erhaltung des Stadtgrabens mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege
- März 2018** Beauftragung der Gutachter, die abgestimmte Variante in die Gutachten einzuarbeiten.
Der Verein ermittelt zeitgleich die Herstellungskosten.
- April 2018** Bereitstellung der Gutachten für alle Ratsmitglieder. Zeitgleich Erarbeitung der Machbarkeitsstudie.
- Mai 2018** Vorstellung der Machbarkeitsstudie in der gemeinsamen öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Zukunftsplanung, Stadt-, Ortsteil- sowie Quartiersentwicklung und Wirtschaft und des Ausschusses für Bauen, Infrastruktur, Umwelt- und Klimaschutz.

3. Gutachten

3.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung

- Auftrag** Das Büro Lamprecht und Wellmann GbR, Uelzen wurde mit der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Frühjahr 2016 beauftragt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist als **Anlage 2** der Machbarkeitsstudie beigelegt, wesentliche Aussagen sind im Folgenden wiedergegeben.
- Bestand** Die geplante Aufweitung des westlichen Ilmenauarms in Höhe der Bulleninsel zum Ilmenausee berührt das seit 2005 gemeldete und durch die EU-Kommission seit 2007 anerkannte, ausgewiesene FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“. Erhebliche Beeinträchtigungen der Ziele zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen des ausgewiesenen FFH-Gebietes sind nicht gestattet.
- Im Rahmen einer Vorprüfung durch das Büro EGL (2014) wurde die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung festgestellt. Ferner ergab die Voruntersuchung, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes und bestimmter Lebensraumtypen zu erwarten ist, wenn Teilflächen der Bulleninsel zugunsten einer Seentwicklung abgegraben werden sollen.
- Die Grenzziehung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ ist innerhalb des Stadtgebietes noch nicht vollständig geklärt. Die derzeitige Grenzziehung entspricht noch der Gebietsmeldung an die EU-Kommission. Diese Grenze wurde auf relativ groben Karten gezeichnet, die teilweise im Detail zu Unstimmigkeiten führen (z.B. Teilbereiche des Gewässers nicht beinhaltet). Bei dieser Grenze handelt es sich aber derzeit um die einzige rechtskräftige (da von der EU-Kommission bestätigt), wobei die Absicht der Grenzziehung zu berücksichtigen ist und daher auch offensichtlich zu schützende Teilbereiche, wie Fließgewässeranteile, die außerhalb dieser Grenze liegen, für das FFH-Gebiet zu berücksichtigen sind.
- Durch den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) erfolgte bereits eine Präzisierung der Abgrenzung des FFH-Gebietes für die Sicherung nach nationalen Schutzkategorien. Diese Grenze wurde auf Basis von Flurkarten und der FFH-Basiserfassung der Lebensraumtypen präzisiert und in der Regel auf bestehende Flurgrenzen gelegt. Sie ist inzwischen durch das Nds. Umweltministerium bestätigt. Aber auch hier ergeben sich noch Unklarheiten für die Uferlinie vom Gewässer. Durch den NLWKN wurde daher festgelegt, dass die Grenze des FFH-Gebietes mit einem Abstand von mindestens 5 m von der Uferlinie anzunehmen ist.
- Das Fließgewässer Ilmenau wird in diesem Gewässerabschnitt durch das Stadtwehr aufgestaut und auf einem konstanten Wasserstand gehalten. Unmittelbar oberhalb des Stadtwehres bis an die Katzenbuckelbrücke bildet die Ilmenau zwei Arme aus, die die Bulleninsel umfließen. Über 90% des Abflusses erfolgt über den östlichen Hauptarm, die übrigen 10% über den westlichen Nebenarm, der nur eine sehr geringe Fließgeschwindigkeit aufweist.
- Die Bulleninsel wird seit Jahrzehnten nicht mehr genutzt. Sie hat sich inmitten der Uelzener Innenstadt zu einem weitgehend unbeeinflussten Areal aus zunehmend aufwachsenden Erlen-Eschen-Beständen und nassen bis feuchten Röhrichten, Seggenrieden und Ruderalfluren entwickelt. Ein Zugang für die Öffentlichkeit besteht nicht. Das Betreten ist möglich, aber durch eine fehlende Brücke stark eingeschränkt. Östlich der Ilmenau grenzen Wohngrundstücke mit großen, im Uferbereich überwiegend naturnahen Gärten an. Westlich grenzt an den Nebenarm der Ilmenau im Norden ein Gebäudekomplex mit südlich angrenzender Stellplatzanlage, daran anschließend ein Privatgrundstück. Im südlichen Bereich besteht ein schmaler

Ufergehölzsaum mit Grünflächen und einem Ballspielplatz.

Der Stadtgraben zweigt vom Nebenarm etwa 50 m hinter der Aufspaltung der Ilmenau nach Westen ab.

Querungsmöglichkeiten der Ilmenau bestehen für Fußgänger unmittelbar oberhalb und unterhalb der Bulleninsel. Oberhalb liegt die sogenannte Katzenbuckelbrücke (Verbindung Amtsgericht - Albertstraße/HEG) und unterhalb verläuft über das Stadtwehr ein Fußweg zwischen Mühlenstraße und den Ratsteichwiesen.

Kartierungen Für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde im Frühjahr und Sommer 2016 eine Biotoptypen- und FFH- Lebensraumtypenkartierung nach dem Nieders. Kartierschlüssel durchgeführt.

Für den zentralen Teilbereich des Vorhabens zwischen westlichem Ilmenauarm und Herzogenplatz wurde die Biotoptypenkartierung des Büros EGL (2015) übernommen.

Ferner wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme im Jahr 2016 aktuelle faunistische Daten für die folgende Artengruppen erhoben:

- Fischotter
- Fledermäuse,
- Brutvögel,
- Fische,
- Libellen

Auf alle Arten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie sowie auf charakteristische Arten der FFH-Lebensraumtypen wurde bei der Erfassung besonderes Augenmerk gelegt.

Die Ergebnisse sind in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, **Anlage 2** ausführlich dargestellt.

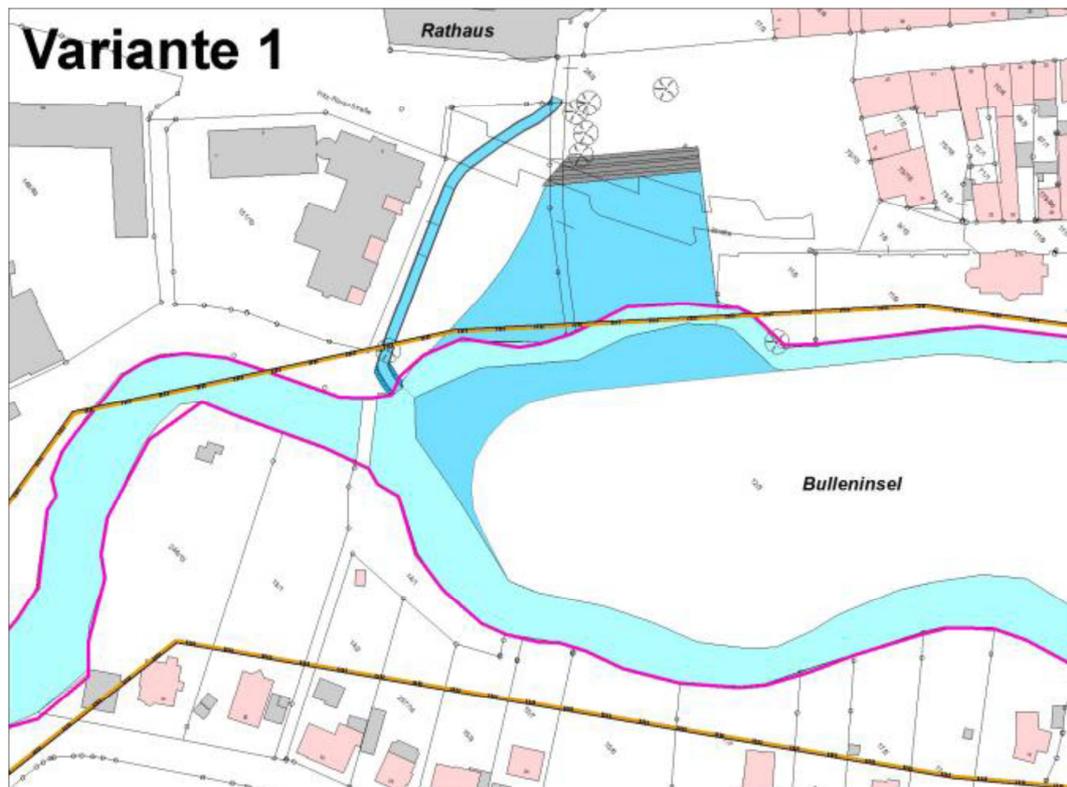
Zwischenfazit Aufgrund der Kartierungsergebnisse und weiteren Vorgaben kann eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch Anpassungen der Planung vermieden werden. Folgende Vorgaben sind hierbei zu beachten:

- ⇒ Erhalt des Stadtgrabens als Fließgewässer, Verlegung möglich
- ⇒ Vollständiger Erhalt der Bulleninsel
- ⇒ Erhalt des westlichen Ilmenauarms als Teil des Lebensraumtyps - Fließgewässer Ilmenau, möglicherweise auch als ein „Altarm bzw. Totarm“. Eine Entschlammung des Altarms der Ilmenau ist unproblematisch und stellt bis zu einem gewissen Umfang eine Unterhaltungsmaßnahme dar. Die Ablagerung des Substrats ist im Überschwemmungsgebiet und auf der Bulleninsel unzulässig.
- ⇒ Durch den Gewässerausbau darf der östliche Hauptstrom der Ilmenau nicht beeinträchtigt werden.
- ⇒ Wünschenswert wäre der teilweise Erhalt der westlichen Uferböschungen des westlichen Ilmenauarms,

In der Erarbeitungsphase sind im Arbeitskreis verschiedene Lösungsmöglichkeiten mit den Beteiligten diskutiert und abgestimmt worden. Im Gutachten werden vier bzw. fünf Varianten näher betrachtet und gegenübergestellt:

Variante 1 Die Variante 1 sieht zur Schaffung einer möglichst großen Wasserfläche die teilweise Abgrabung der Bulleninsel in ihrem südwestlichen Bereich vor. Der Stadtgraben wird als eigenständiges Gewässer in ein neues Bett gelegt, das kurz unterhalb der Katzenbuckelbrücke abzweigt. Kurz vor dem Rathaus erreicht er wieder sein altes Bett. Stadtseitig erfolgt eine Abgrabung des Ufers des linken Ilmenauarms auf ca. 100 m Länge. Die zusammenhängende Wasserfläche beträgt ca. 5.450 m².

Diese Variante führt zu deutlichen Eingriffen in den prioritären Lebensraumtyp "Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern" (91E0), die sich insbesondere auf der Bulleninsel erstrecken. Der Nebenarm der Ilmenau wird im Bereich der Aufweitung faktisch zu einem Stillgewässer, was Eingriffe in den Lebensraumtyp "Fließgewässer mit flutender Wasservegetation" (3260) nach sich zieht.

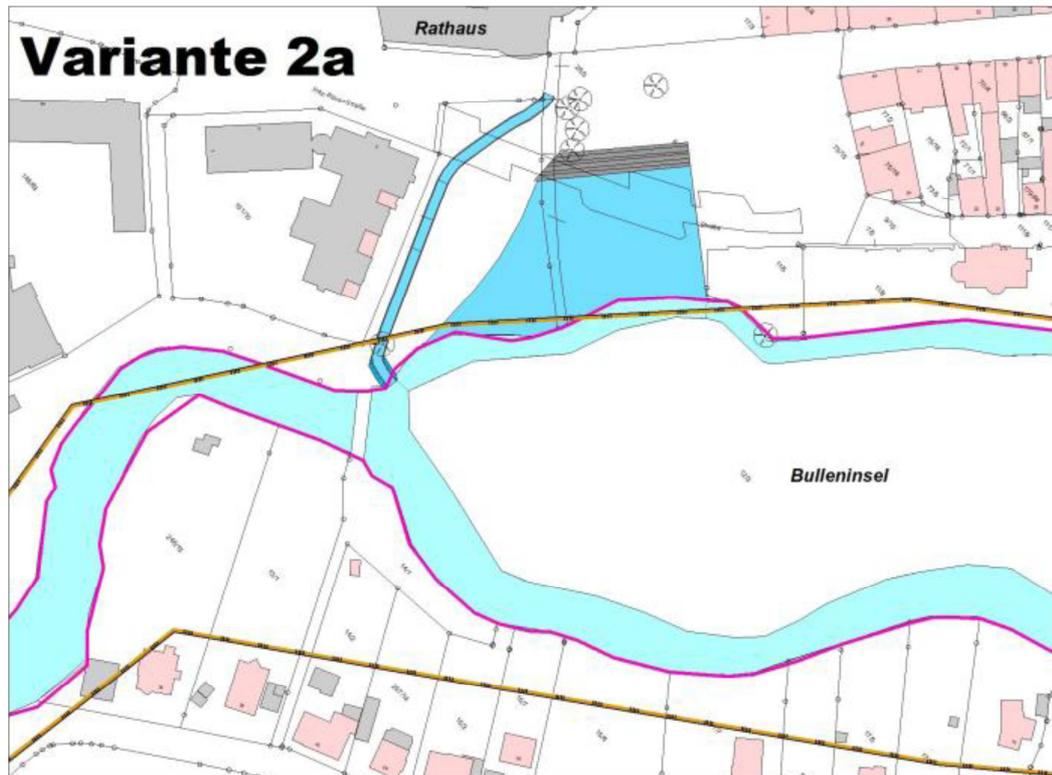


Darstellung von Variante 1: Es wird ein Teil der Bulleninsel abgegraben (gelbe Linie = FFH-Grenze der Gebietsmeldung, rote Linie = präzisierte Grenze durch NLWKN, bestätigt durch MU), Lamprecht & Wellmann, 2018

Variante 2a Die Variante 2a ist weitgehend identisch mit Variante 1, verzichtet aber auf eine Abgrabung im Bereich der Bulleninsel. Es wird hier der westliche Uferbereich zur Stadt abgegraben und das östliche Ufer des Nebenarms naturnah belassen.

Stadtseitig erfolgt eine Abgrabung des Ufers des linken Ilmenauarms auf ca. 100 m Länge. Die zusammenhängende Wasserfläche beträgt ca. 3.500 m².

Die Eingriffe in den Lebensraumtyp "Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern" (91E0) sind dadurch deutlich geringer, diejenigen des Lebensraumtyps "Fließgewässer mit flutender Wasservegetation" (3260) allerdings fast genauso hoch.

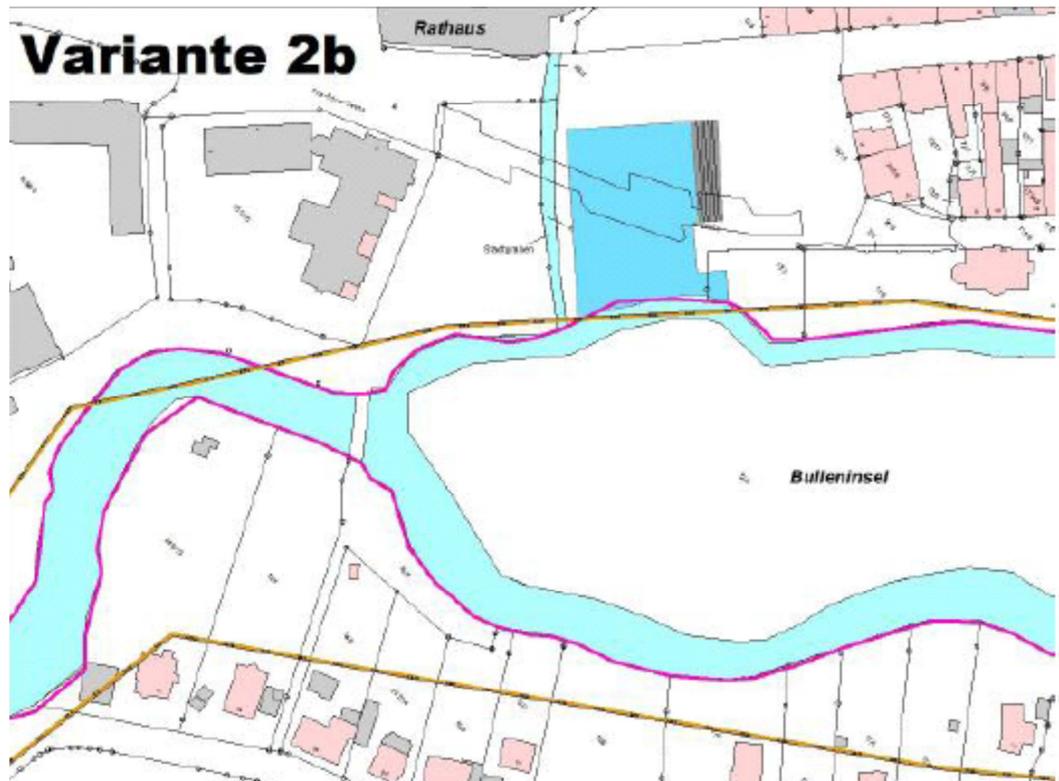


Darstellung von Variante 2a: Die Bulleninsel bleibt unangetastet (gelbe Linie = FFH-Grenze der Gebietsmeldung, rote Linie = präzisierte Grenze durch NLWKN, bestätigt durch MU), Lamprecht & Wellmann, 2018

Variante 2b Bei der Variante 2b bleibt der Stadtgraben in seiner aktuellen Lage und Gestalt erhalten. Die Wasserfläche erstreckt sich angrenzend an diesen etwas weiter in Richtung Herzogenplatz.

Es erfolgt eine Abgrabung des stadtseitigen Ufers des linken Ilmenauarms auf nur noch ca. 48 m. Die Bulleninsel bleibt ebenso unberührt wie der stadtseitige Uferbereich zwischen Katzenbuckelbrücke und Stadtgraben. Die Wasserfläche umfasst noch etwa 2.600 m².

Die Eingriffe in den Lebensraumtyp "Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern" (91E0) entfallen vollständig. Auch die Eingriffe in den Lebensraumtyp "Fließgewässer mit flutender Wasservegetation" (3260) sind geringer als im Falle der Varianten 1 und 2a.



Darstellung von Variante 2b: Die Bulleninsel und der Uferbereich oberhalb des Stadtgrabens bleibt unangetastet (gelbe Linie = FFH-Grenze der Gebietsmeldung, rote Linie = präzisierte Grenze durch NLWKN, bestätigt durch MU), Lamprecht & Wellmann, 2018

Variante 3 Bei der Variante 3 handelt sich um eine Standortverlagerung des Sees an einen Standort, an dem die gleichen Ziele der Stadtentwicklung zu erwarten sind wie am Herzogenplatz. Im Stadtgebiet kämen theoretisch Flächen südlich der Greyerstraße oder nördlich der Gudesstraße in Frage, die jedoch nicht die Anforderungen an die städtebauliche Qualität erfüllen würden. Da jedoch keine konkreten Planungen für die Alternativstandorte vorliegen, wurde im Rahmen der FFH-Untersuchung eine Standortverlagerung nicht weitergehend untersucht.

Nullvariante In der Nullvariante wurde der betroffene Bereich ohne das geplante Vorhaben betrachtet. Durch die Lage im innerstädtischen Bereich haben auch ohne Planung eines Ilmenausees vielfältige Wirkfaktoren Einfluss auf die FFH-Lebensraumtypen und -Arten. Das sind z.B. die Folgen einer weiteren Flächenumgestaltung im Umfeld (z.B. Kreishaus), die Folgen der kontinuierlichen, aber konkret unregelmäßigen Unterhaltung der Ilmenau im betroffenen Bereich sowie die weitere Entwicklung der Bulleninsel.

Im Wesentlichen wird der aktuelle Status bestehen bleiben bzw. die aktuellen Trends

der Gewässerqualität weiter fortbestehen.

Varianteauswahl

Die Variante 1 ist wegen erheblicher Eingriffe in den prioritären Lebensraumtyp "Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern" (91E0), aufgrund der Teilabgrabung der Bulleninsel, nicht mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes vereinbar und damit rechtlich nicht zulässig.

Die Variante 2a ist zunächst als Vorzugsvariante erarbeitet worden. Sie ist trotz zu erwartender Eingriffe in das FFH-Gebiet umsetzbar, da die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten wird. Allerdings wird die Schwelle für den Lebensraumtyp „Fließgewässer mit flutender Wasservegetation“ (3260) fast erreicht. Eine wesentliche Ausdehnung ist daher nicht konform mit den Erhaltungszielen des Gebietes.

Um die denkmalrechtlichen Anforderungen zu erfüllen ist aus der Variante 2a die Variante 2b weiterentwickelt worden. Sie stellt diejenige dar, die die geringsten Beeinträchtigungen verursacht. Der Lebensraumtyp "Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern" (91E0) bleibt unangetastet und der Lebensraumtyp „Fließgewässer mit flutender Wasservegetation“ (3260) wird in deutlich geringerem Umfang beeinträchtigt.

Bei Variante 3 hat sich gezeigt, dass zentrumsnah keine Fläche vorhanden ist, mit der die gleichen städtebaulichen Ziele erreicht werden könnten.

Auswirkungen

Für die Varianten 1, 2a und 2b sind die weiteren Beeinträchtigungen des Gewässers, wie z.B. eine Verringerung der Fließgeschwindigkeit im Nebenarm, der Anstieg der Gewässertemperatur usw. sowie zu erwartende Störreize auf die vorkommenden Tierarten nahezu gleich zu beurteilen. Tendenziell besteht hier allerdings auch eine Abstufung von den höchsten Auswirkungen durch Variante 1 bis zu den geringsten durch Variante 2b.

Diese Beeinträchtigungen entstehen überwiegend kleinflächig und wirken überwiegend bis an das Stadtwehr in Uelzen. Sie sind bezogen auf das gesamte FFH-Gebiet von untergeordneter Bedeutung.

Jede flächenmäßige Verringerung der Planung führt auch zu geringeren Beeinträchtigungen in das FFH-Gebiet. Es sind in jedem Fall Maßnahmen zur Schadensbegrenzung durchzuführen, von denen die Wesentlichen bereits im Gutachten (**Anlage 2**) beschrieben werden.

Auch in Kombination mit anderen Plänen oder Projekten sind keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten, wobei hier für den Lebensraumtyp "Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern" (91E0) noch eine kleine Unsicherheit durch die fehlende abschließende Bewertung eines Projektes im Bereich der Neumühle bei Stadensen besteht. Davon unberührt ist die Variante 2b.

Das Vorhaben bedarf einer Planfeststellung und ggf. einer Umweltverträglichkeitsprüfung sowie einer genaueren Entwurfsplanung. Im Rahmen dieses Verfahrens ist u.a. die FFH-Verträglichkeit durch die zuständige Naturschutzbehörde zu prüfen. Zu berücksichtigen sind dann ggf. weitere Vorhaben, die kumulativ auf das Gebiet wirken.

Fazit

Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ kann bei Umsetzung der Variante 2b ausgeschlossen werden. Durch den Erhalt des Stadtgrabens sind die denkmalrechtlichen Belange berücksichtigt.

3.2 Hydrologie

- Auftrag** Das Büro für ökologisch begründeten Wasserbau, Dipl.-Ing. Helmut Heuer-Jungemann, Nienwohde wurde im Frühjahr 2016 mit der Hydrologischen Untersuchung beauftragt. Die Hydrologische Untersuchung ist als **Anlage 3** der Machbarkeitsstudie beigefügt, wesentliche Aussagen sind im Folgenden wiedergegeben.
- Bestand** Der geplante Standort des Ilmenausees befindet sich im Rückstau der Stadtmühle. Der Abfluss der Ilmenau teilt sich an der Stadtmühle wie folgt auf. Ein Teil des Abflusses wird zur Energiegewinnung der Turbine zugeführt. Parallel angeordnet ist ein bewegliches Wehr mit Fischpass. Ein weiterer Teil des Abflusses wird über einen festen Überlauf durch den Ratsteich abgeführt.
- Oberhalb der Stadtmühle weist die Ilmenau zwei Arme auf, die die Bulleninsel umströmen. Die beiden Arme teilen sich unterhalb der Katzenbuckelbrücke.
- Der Hauptabfluss findet durch den östlichen Arm, den Hauptarm der Ilmenau, statt. Er weist die deutlich größere Breite und Tiefe auf.
- Der Westliche Arm, Nebenarm der Ilmenau, hat einen deutlich geringeren Abfluss. Vom Nebenarm zweigt ferner der Stadtgraben ab, durch den auch ein Teil des Abflusses der Ilmenau abgeführt wird.
- Durch den Rückstau der Wehranlage Stadtmühle ist die Sohle der Ilmenau in diesem Teilabschnitt stark versandet. Dies gilt auch für den östlichen Ilmenauarm, obwohl dieser als Hauptarm den größeren Querschnitt aufweist und die Hauptabflussmenge abführt. Der östliche Ilmenauarm ist aber durch das geplante Projekt nicht direkt betroffen.
- Der westliche Ilmenauarm bis zum Abzweig des Stadtgrabens weist ebenfalls eine starke Versandung auf. Ab dem Abzweig Stadtgraben bis nördlich der Bulleninsel ist die Sohle jedoch wegen des Rückstaus, des großen Querschnittes und der relativ geringen Abflussmenge und Fließgeschwindigkeit stark verschlammt.
- Der Stadtgraben ist oberhalb des Rathauses gestaut weist aber keine Schlammablagerungen auf. Es ist ein ausgeprägtes Fließen zu erkennen. Im weiteren Verlauf wird der Stadtgraben unter der Fritz-Röver-Straße, Teilbereichen des Rathauses sowie weiteren Straßen und Gebäuden hindurchgeführt. Bis auf eine Teilstrecke zwischen Fritz-Röver-Straße und Ilmenau, wo Gehölze am Ufer stehen, weist der Stadtgraben Ufermauern auf. Im Zuge einer Elektrofischung im März 2016 wurde festgestellt, dass im Stadtgraben Fische vorhanden sind, die auf der Roten Liste geführt werden. Hier handelt es sich im Speziellen um die Groppe, die auf der gesamten untersuchten Strecke vorhanden war. Aus diesem Grund ist der Stadtgraben als Fließgewässer einzustufen, obwohl der Name nicht darauf schließen lässt.
- Das Stauziel an der Stadtmühle liegt bei 34,80 m+NN. Die Stauhöhe wird durch ein automatisch gesteuertes Wehr geregelt. Dadurch wird ein konstanter Wasserstand bei verschiedenen Abflüssen gehalten. Erst bei Extremereignissen, wenn das Wehr komplett gelegt ist, kann es zu einem Wasserstands anstiegen kommen. Eine Unterschreitung des Stauzieles im Normalbetrieb ist ausgeschlossen, weil die feste Überlaufhöhe am Ratsteich und der regelbare Turbinenzulauf dieses ausschließen.
- Aus den Hydrologischen Untersuchungen und den weiteren Vorgaben sind folgende wasserrechtliche Vorgaben für die weitere Variantenuntersuchung / -betrachtung ermittelt worden:
- Zwischenfazit** ⇒ Die Ilmenau ist durch den Rückstau der Wehranlage an der Stadtmühle einen erheblich veränderter Gewässerbereich und durch die innerstädtische Lage stark

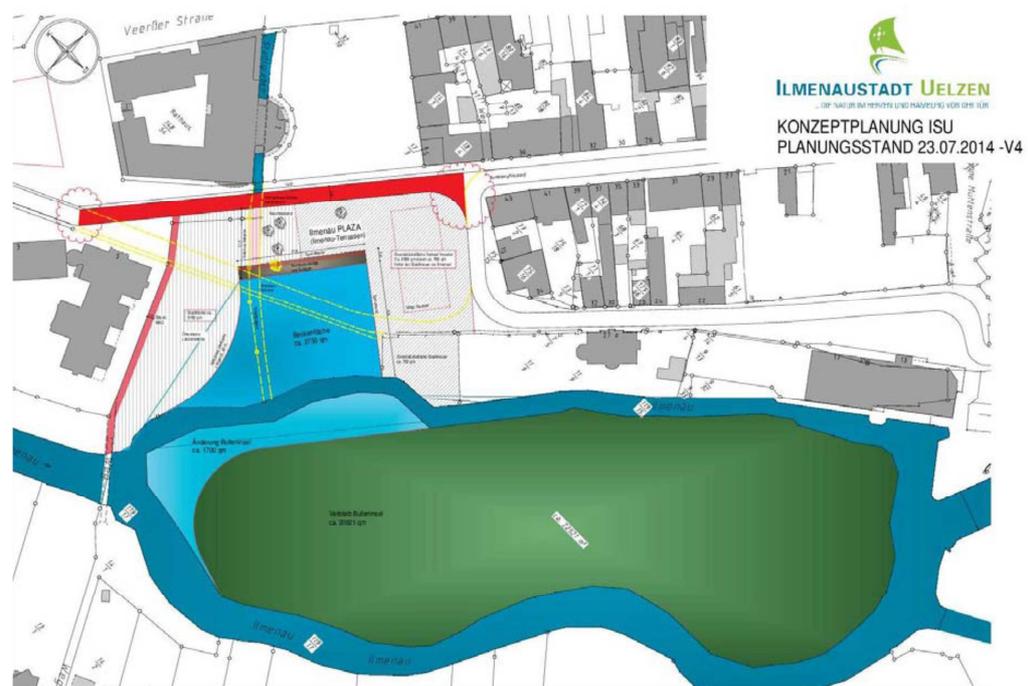
urban überprägt.

- ⇒ Durch den Gewässerausbau darf der östliche Hauptstrom der Ilmenau nicht beeinträchtigt werden.
- ⇒ Der westliche Ilmenauarm ist als Fließgewässer zu erhalten, wobei eine größtmögliche Öffnung des Sees zur Ilmenau gewünscht wird.
- ⇒ Der Stadtgraben ist zwingend als Fließgewässer zu erhalten, eine Verlegung sowie eine teilweise Überdeckung in geringfügigen Umfang ist aus wasserrechtlicher Sicht möglich.

In der Erarbeitungsphase sind im Arbeitskreis verschiedene Lösungsmöglichkeiten mit den Beteiligten diskutiert und abgestimmt worden. Als Variable bei der Diskussion haben sich im Wesentlichen der Stadtgraben und der westliche Ilmenauarm ergeben. Diese Variablen wurden unabhängig voneinander betrachtet. Im Gutachten werden drei bzw. vier Varianten näher betrachtet und gegenübergestellt:

Variante 1

Die Variante 1 entspricht dem Konzeptplan des Vereins Ilmenaustadt Uelzen e.V. aus 2014. Der westliche Ilmenauarm wird ab der Aufteilung der Ilmenau in zwei Arme aufgeweitet zu einer Seefläche. Ferner soll ein Teil der Bulleninsel zugunsten der Seefläche abgetragen werden. Der Stadtgraben wird in diesem Bereich zurückgebaut und der verbleibende Stadtgraben wird durch den See mit Wasser versorgt.



Konzeptplan ISU 2014, Heuer-Jungemann, 2018

Variante 2a

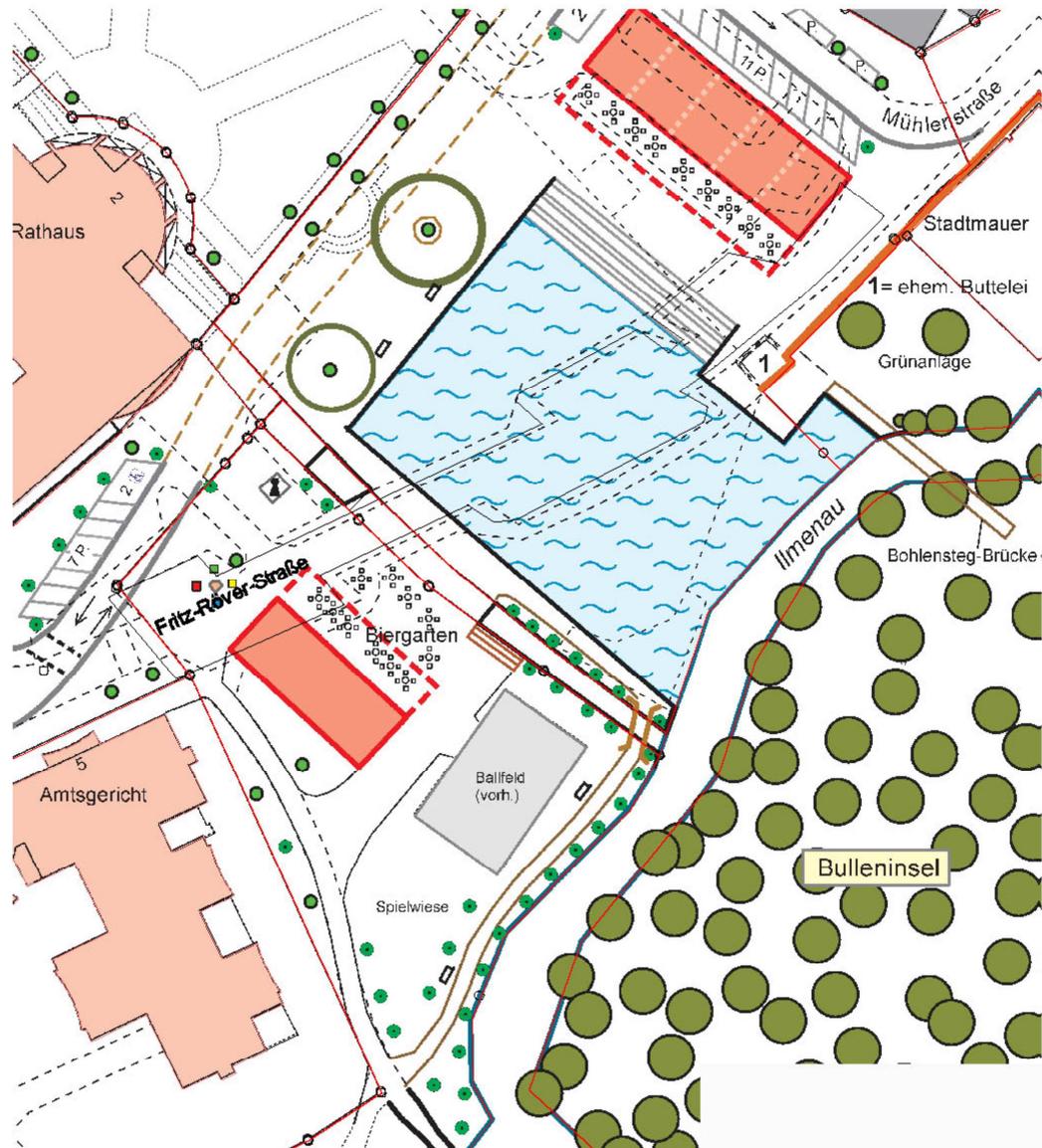
Die Variante 2 in der Hydrologischen Untersuchung entspricht der Variante 2a der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und ist aus den Diskussionen im Arbeitskreis entwickelt worden. Der westliche Ilmenauarm wird vergleichbar der Variante 1 in die Seefläche miteinbezogen. Die Bulleninsel wird jedoch nicht in Anspruch genommen. Der Stadtgraben wird durchgängig als Fließgewässer südlich des Sees entlang des Fußweges neu hergestellt. Er zweigt vom westlichen Ilmenauarm unterhalb des Weges zur Katzenbuckelbrücke ab. In Teilbereich wird der neue Stadtgrabenverlauf überdeckt zugunsten des Platzes und der Erreichbarkeit der Liegewiese südlich des Sees. Vom Herzogenplatz ist die ca. 3.500 m² große Wasserfläche durch eine breite Treppe zu erreichen.



Ilmenausee ohne Eingriff in die Bulleninsel (Hintergrundbild ISU), Heuer-Jungemann 2018

Variante 2b

Die Variante 2b ist aus der Variante 2 in der weiteren Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (NLD) entwickelt worden. Die Seefläche ist zugunsten des Stadtgrabens auf 2.600 m² reduziert. Der Stadtgraben bleibt vollständig in seiner Linienführung erhalten. Der westliche Ilmenauarm wird nur noch auf einer Länge von ca. 48 m in den See integriert. Der direkte Zugang zur Wasserfläche erfolgt über eine breite Treppenanlage im Norden.



Ilmenausee ohne Einbeziehung des Stadtgrabens, Hansestadt Uelzen 2018, Heuer-Jungemann 2018

Variante 3

In der 3 Variante ist eine Standortverlagerung geprüft worden, wobei die städtebaulichen Ziele erreicht werden sollten, der Eingriff in das Umfeld jedoch umweltverträglicher ist als am Standort Herzogenplatz.

**Varianten-
auswahl**

Die Variante 1 ist rechtlich nicht zulässig. Die Abgrabung der Bulleninsel stellt eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Lebensraumtyps dar, ferner ist der Stadtgraben wasserrechtlich zu erhalten und darf nicht aus dem See gespeist werden. Des Weiteren ist der Stadtgraben aus denkmalrechtlicher Sicht zu erhalten.

Die Variante 2 ist zunächst als die Vorzugsvariante erarbeitet worden. Die wasserrechtlichen Anforderungen werden erfüllt. Der naturschutzfachliche Eingriff ins FFH-Gebiet ist noch zulässig. Um jedoch die denkmalrechtlichen Anforderungen zu

erfüllen, ist die Variante 2b weiterzuverfolgen.

Bei Variante 3 (anderer Standort) hat sich gezeigt, dass zentrumsnah keine Fläche vorhanden ist, mit der die gleichen städtebaulichen Ziele erreicht werden könnten. Eine Verlagerung des Sees in die Ilmenau-Auen würde bedeuten, dass der See verkleinert werden muss, weil das Fließgewässer Ilmenau erhalten werden muss. Eine Integration des Hauptflusses der Ilmenau in den See ist wasserrechtlich unzulässig.

Auswirkungen

Der geplante See (Variante 2b) hat keine negativen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und das gesetzliche Überschwemmungsgebiet, da die Abflussquerschnitte nicht verkleinert werden. Auch sind keine Geländeaufschüttungen vorgesehen, die den Retentionsraum verringern könnten. Im Gegenteil durch die Abgrabung wird der Retentionsraum eher vergrößert.

Der historische Verlauf des Stadtgrabens wird bei Umsetzung der Variante 2b vollständig erhalten, damit ist auch eine Verschlechterung des Fließgewässers ausgeschlossen. Allerdings erfolgt auch keine Verbesserung bezüglich der Durchgängigkeit des Fließgewässers, wenn die Staustufe erhalten bleibt.

Bei Umsetzung der Variante 2b bleibt der westliche Ilmenauarm bis zum Abzweig des Stadtgrabens in seinem heutigen Verlauf erhalten. Ab dem Abzweig des Stadtgrabens wird der Ilmenauarm auf einer Länge von ca. 48 m in den Ilmenausee integriert. Die ohnehin schon sehr geringe Fließgeschwindigkeit reduziert sich rechnerisch auf Null. Tatsächlich wird ein Fließgerinne verbleiben, sodass die negative Beeinflussung des Fließgewässers durch den See gering ist.

Eine Verschlammung des Sees ist aufgrund der geringen Fließgeschwindigkeit im westlichen Ilmenauarm nicht zu erwarten. Der Sand wird aufgrund der erforderlichen Fließgeschwindigkeiten in den Stadtgraben abgeführt. Lediglich bei extremen Hochwasserereignissen könnte es zu einem Sandeintrag kommen.

Bei extremen Hochwasserereignissen kann es auch zu Feinsedimentaustragungen aus dem See kommen. Da das Fließgewässer aufgrund der Wehranlage in diesem Bereich bereits verschlammte ist, würde sich die Situation aus Fließgewässersicht nicht wesentlich verändern.

Auch auf die fließgewässertypischen Fisch- und Wirbellosenarten hat der See keine Auswirkungen, weil der westliche Ilmenauarm schon heute aufgrund der geringen Fließgeschwindigkeit keine fließgewässertypischen Strukturen aufweist und damit keine fließgewässertypischen Fisch- und Wirbellosenarten im westlichen Ilmenauarm vorkommen.

Fazit

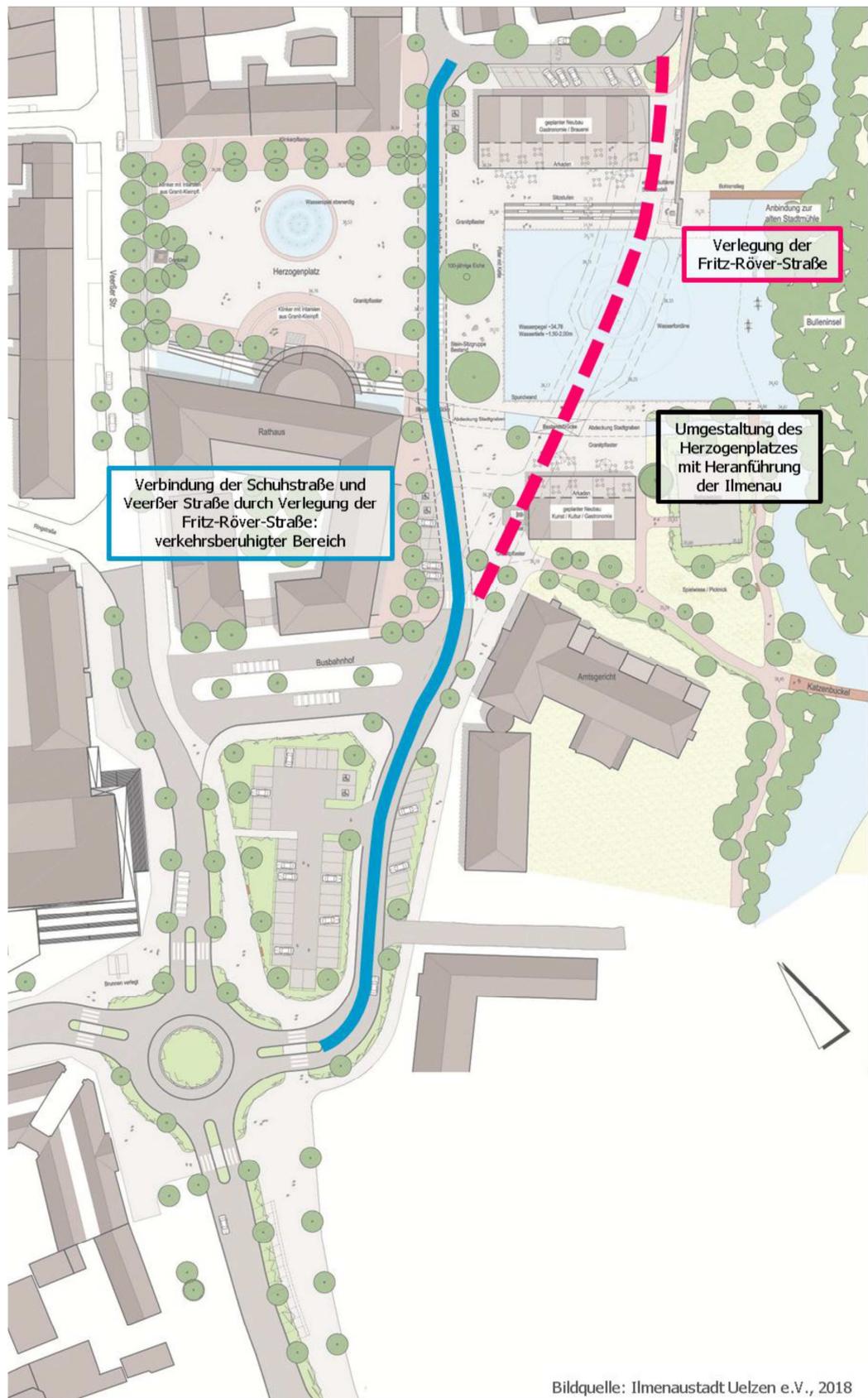
Die Variante 2b ist sowohl aus wasserwirtschaftlicher, als auch aus denkmalschutzrechtlicher Sicht umsetzbar.

Im Rahmen der erforderlichen Detailplanungen ist die endgültige Wassertiefe festzulegen, um Pflanzenwachstum zu unterdrücken. Weiterhin werden durch eine ausreichende Wassertiefe der natürliche Verlandungsprozess und damit die Unterhaltungsintervalle verlängert. Eine Wasserfontäne könnte z.B. die Umwälzung des Wassers im See anregen.

Eine verstärkte Vermehrung von Mücken ist nicht zu erwarten, weil die Wassertiefe, die unruhige Wasseroberfläche durch eine Fontäne und der freie Zugang von Raubfischen oder -insekten (z.B. Libellen) die Gefahr verringert.

3.3 Verkehr

- Auftrag** Das Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg wurde vom Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. mit der Verkehrsuntersuchung beauftragt. Die Verkehrsuntersuchung (VU) ist als **Anlage 4** der Machbarkeitsstudie beigefügt, wesentliche Aussagen sind im Folgenden wiedergegeben.
- Bestand** Das geplante Projekt Ilmenausee befindet sich östlich des Herzogenplatzes und überplant die Fritz-Röver-Straße. Es dient dazu, Wasser bzw. die Ilmenau in der Stadt erlebbar zumachen. Die Fritz-Röver-Straße ist Bestandteil des Bedienungsringes und somit des übergeordneten Straßennetzes in der Hansestadt Uelzen. Sie übernimmt innerstädtische Erschließungs- und Verbindungsfunktionen. Als Bestandteil des Innenstadtringes wird sie ferner zur Umfahrung der verkehrsberuhigten Innenstadt („Marktstraßen“ bestehend aus Veerßer Straße, Lüneburger Straße und Gudesstraße) genutzt.
- Im unmittelbaren Umfeld des geplanten Projektes befinden sich an der Fritz-Röver-Straße und am Rathaus 87 öffentliche Stellplätze. Im weiteren Umfeld vom Kreishaus an der Veerßer Straße, über die Veerßer Straße bis zum Alten Rathaus über die Gudesstraße bis Mühlenstraße sowie die Schuhstraße und Mühlenstraße befinden sich weitere 242 öffentliche Stellplätze. Von diesen sind ca. 72 Parkplätze nur temporär bzw. provisorisch gegeben. Hiervon sind bereits 29 Parkplätze aufgrund der Realisierung des Hansehauses entfallen. Ohne die temporären bzw. provisorischen Parkplätze stehen in diesem gesamten Bereich 257 Parkplätze zur Verfügung (siehe VU, Abb. 3,).
- Planung** Das Konzept sieht die Verlegung der südöstlich des Herzogenplatzes verlaufenden Fritz-Röver-Straße in die Flucht der Schuhstraße vor. Der Bereich zwischen Schuhstraße und Rathaus am Herzogenplatz wird im umgangssprachlichen Sinne verkehrsberuhigt. Der Grundgedanke besteht darin, die Fahrbahn nach dem Shared-Space-Gedanken in die Platzgestaltung zu integrieren (siehe Abb. auf der nächsten Seite bzw. VU, Abb. 1).
- Das Verkehrskonzept sieht ferner einen Kreisverkehr im Bereich der Veerßer Straße / Fritz-Röver-Straße / Dieterichsstraße vor und nimmt damit die Planung der Hansestadt Uelzen für den Bereich südlich des Rathauses auf.



Grundzüge des Verkehrskonzeptes, Argus 2018

Parkplätze

Durch die Planung zum Ilmenausee und die weitere Planung südlich des Rathauses entfallen 126 Parkplätze von 257 Parkplätzen. Damit reduziert sich die Anzahl der öffentlichen Parkplätze auf 131 (siehe VU, Abb. 4)

Neue Stellplätze sind im Konzept nördlich der geplanten Bebauung an dem neuen

Verlauf der Fritz-Röver-Straße, östlich sowie südlich des Rathauses und straßenbegleitend vor dem Amtsgericht vorgesehen. Nach derzeitigem Planungsstand könnten ca. 76 Parkplätze neugeschaffen werden. Damit würden nach der Umsetzung des vorliegenden Konzepts künftig ca. 207 Parkplätze zur Verfügung stehen.

Dauerhaft würden somit ca. 50 Parkplätze entfallen, was jedoch aus Sicht des Gutachters hinnehmbar ist. Stichprobenhafte Erhebungen der Parkraumauslastung lassen erkennen, dass außerhalb von Markttagen ausreichende Reserven vorhanden sind. An Markttagen decken sich die erhobenen Reserven etwa mit dem Volumen der entfallenden Parkplätze, so dass insgesamt festzustellen ist, dass es hinsichtlich des ruhenden Verkehrs zu zumutbaren Eingriffen im Parkraumangebot kommen wird (siehe VU, Seite 11). Die generelle Erreichbarkeit der Parkplätze wird durch das Planungskonzept nicht negativ beeinflusst, weshalb nicht von spürbar verstärkten Parksuchverkehren auszugehen ist.

Kfz-Verkehr

Die Verkehrserhebungen und die entsprechenden Hochrechnungen fanden im November 2016 statt. Demnach verkehren werktäglich ca. 7.800 Kfz auf dem Bedienungsring in Höhe Herzogenplatz und ca. 10.400 Kfz auf der Veerßer Straße in Höhe Kreishaus.

Das Verkehrskonzept sieht vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Bereich des neuen Straßenverlaufs vom geplanten Kreisverkehr südlich des Rathauses bis zur Schuhstraße auf 20 km/h zu reduzieren. Die nordöstlich anschließende Schuhstraße und Mühlenstraße verbleiben wie bisher als Einbahnstraßen.

Im Bereich des Herzogenplatzes / Rathauses erfolgt mit dem Shared-Space-Gedanken eine Straßenraumgestaltung, die allein aufgrund ihrer Erscheinung zu langsamer, aufmerksamer und rücksichtsvoller Fahrweise anregt. Eine formale Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches mit den verkehrsrechtlichen und verhaltensbezogenen Konsequenzen ist nicht beabsichtigt (siehe VU, Seite 12).

Die Fahrzeit Richtung Norden zwischen dem neugeplanten Kreisverkehr südlich des Rathauses und der Schuhstraße / Mühlenstraße erhöht sich aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h, der Straßenraumgestaltung und des geringfügig längeren Fahrweges um ca. eine halbe Minute. In der Gegenrichtung ist die Fahrzeiterhöhung geringer.

Aufgrund der Geringfügigkeit der Fahrzeitverlängerung wird davon ausgegangen, dass es auch nur zu geringfügigen Veränderungen in der Routenwahl und damit in der Verkehrsbelastung auf dem neuen Straßenverlauf der Fritz-Röver-Straße kommen wird. Nur etwa 10% des Verkehrs wird sich auf den Ostring verlagern. Dabei sind ausschließlich die von Süden nach Norden gerichteten Verkehre betroffen. Der Ostring kann den geringfügigen Verlagerungsverkehr problemlos aufnehmen.

Von einer Verlagerung in die heute bereits verkehrsberuhigten Bereiche der Veerßer Straße, Gudesstraße und Lüneburger Straße („Marktstraßen“) ist nach Aussage des Gutachters nicht auszugehen (siehe VU, Seite 14).

ÖPNV

Von der geringfügigen Fahrzeitverlängerung von bis zu einer halben Minute aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung und des geringfügig längeren Fahrweges werden auch einzelne Buslinien in Fahrtrichtung Norden betroffen sein.

Die Fahrzeitverlängerung ist anhand der heutigen Fahrzeit im Kfz-Verkehr abgeschätzt worden. Im Busverkehr dürfte die heutige Geschwindigkeit allein aufgrund der Nähe zur Haltestelle Rathaus deutlich geringer sein, wodurch auch die Differenz zu der zukünftigen mit Tempo-20-Regelung deutlich geringfügiger sein wird, wenn sie überhaupt noch gegeben ist.

Die aktuellen Beratungen in der Hansestadt Uelzen, das Stadtbusnetz um zwei neue Buslinien zu erweitern, um weitere Ortsteile anzubinden und eine bessere Verknüpfung zum Regionalbusverkehr sicherzustellen, kann durch das Konzept auch getragen werden. Die Entwicklungen im ÖPNV sind für die Bewertung der Verkehrsmengen als nicht erheblich einzustufen (siehe VU, Seite 16).

Fußgänger- und Radverkehr

Das Umfeld des Herzogenplatzes hat eine große Relevanz für den Fußgänger- und Radverkehr. Dies belegen die Erhebungen im November 2016.

Werktags queren zwischen 7:00 Uhr und 18:00 Uhr rd. 3.500 Fußgänger und Radfahrer (F+R) – im Durchschnitt rd. 300 F+R / Std. den Bereich zwischen Rathaus und Amtsgericht (vgl. VU, Abb. 11 und Abb. 12,). In Spitzenzeiten sowie bei günstigeren Witterungsverhältnissen ist mit einer Verdoppelung bis Verdreifachung des stündlichen Querverkehrs zu rechnen. An Samstagen ist von ähnlichen Werten für den querenden Fuß- und Radverkehr auszugehen.

Durch die künftig vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 km/h im neuen Straßenverlauf ist Fußgänger und Radfahrer durch die Entschleunigung des Verkehrs eine erhöhte Sicherheit zu erwarten. Der Kfz-Verkehr und auch der Busverkehr bleiben im vorgelegten Verkehrskonzept weiterhin auf dem neuen Straßenverlauf vorfahrtberechtigt gegenüber querenden Fußgängern und Radfahrern.

Shared- Space

Der „Shared Space-Gedanke“ wird bei der vorliegenden Planung anhand der folgenden Ziele definiert:

- ⇒ Attraktivität des öffentlichen Raumes
- ⇒ Bewegungsfreiheit für Fußgänger, insbesondere im Querverkehr
- ⇒ Sicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer durch Entschleunigung und Verhaltensanpassung in Folge der Raumwahrnehmung
- ⇒ Aufhebung von Barrieren.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2014) hat Orientierungswerte für die Einsatzgrenzen des Shared-Space-Gedanken erarbeitet, dabei ist der Querungsbedarf die wichtigste Größe und weniger der Kfz-Verkehr. Die erhobenen Verkehrszahlen bestätigen die Machbarkeit (siehe VU, Seite 20).

Der Gutachter sieht städtebauliche und verkehrliche Vorteile in dieser Lösung, u.a.

- ⇒ höhere Aufenthaltsqualität
- ⇒ Entschleunigung.

Die heutige Funktion des Innenstadtringes (über die Fritz-Röver-Straße) wird aus Sicht des Gutachters nicht aufgegeben. Eine Verkehrsverlagerungen in die verkehrsberuhigten Straßenzüge („Marktstraßen“) ist aus seiner Sicht nicht zu erwarten.

Kreisverkehr

Der neue Straßenverlauf der Fritz-Röver-Straße soll durch einen Kreisverkehr südlich des Rathauses an die Veerßer Straße angebunden werden. Die Dieterichsstraße wird dabei ebenfalls angebunden. Das vorliegende Verkehrskonzept übernimmt damit die Planung der Hansestadt Uelzen.

Auf Grundlage des vorliegenden Datenmaterials zu den Verkehrsmengen hat der Gutachter die künftige Verkehrsbelastung des Kreisverkehrs prognostiziert. Er bewertet die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs mit bestmöglicher Qualitätsstufe.

Fazit

In der Gesamtbetrachtung kommt die Verkehrsuntersuchung zu dem Schluss, das vorliegende Verkehrskonzept ist machbar und empfehlenswert.

- ⇒ Der Verlust von ca. 50 Parkplätzen kann durch die Kapazitätsreserven kompensiert werden.

- ⇒ Geringe Verkehrsverlagerung auf den Ostring.
- ⇒ Funktion des Innenstadtringes bleibt erhalten.
- ⇒ Keine Beeinträchtigung des Busverkehrs.
- ⇒ Erhöhte Sicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zu erwarten.
- ⇒ Die erwarteten Verkehrsmengen sind mit dem Shared-Space-Ansatz verträglich.
- ⇒ Der geplante Kreisverkehr ist leistungsfähig.

Eine konkretisierende Ausgestaltung ist den weiterführenden Planungsschritten vorbehalten.

4. Denkmalschutz

Historische Bedeutung Die Hansestadt Uelzen zeichnet sich innerhalb der Städtelandschaft des historischen Hanseraumes durch einen einzigartigen und unverwechselbaren Stadtgrundriss aus. Im Befund archäologischer Untersuchungen wurde deutlich, dass dieser Grundriss in seiner heute noch erkennbaren Ausdehnung bereits während der Stadtgründungsphase vorgegeben wurde, und sein endgültiges Gesicht während des Stadtausbaus und vor allem bei der Anlage der Stadtbefestigung im 14. Jahrhundert erhielt. Insgesamt zeigt der Stadtgrundriss in einzigartiger Weise Besonderheiten einer Stadtgründung, die in ihrer spezifischen Form in Norddeutschland und den anliegenden europäischen Ländern keine Parallele findet.

Dieser historische Stadtgrundriss ist trotz aller historischen Ereignisse und Zerstörungen bis heute unverändert erhalten geblieben, wenn man von der Lage des neuen Rathauses absieht, welches jedoch nur geringfügige Störungen verursacht hat.

Beurteilung Variante 2a Aus Sicht der Stadtarchäologie und des niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege (NLD) würde die Variante 2a, die zunächst als Vorzugvariante im September 2017 den politischen Gremien vorgestellt worden ist, im Südosten der Hansestadt sowie ihrer hier in Teilen erhaltenen Befestigung eine vollkommen ahistorische Situation schaffen, die ohne Bezug zur Geschichte der Hansestadt Uelzen ist und die Situation des erhaltenen historischen Stadtgrundrisses in diesem Bereich zerstören. In ganz besonderer Weise gilt dies für die Beseitigung eines Teils des historischen Stadtgrabenverlaufes, der den Anforderungen des Projektes gemäß nach Süden verlegt werden müsste. Dies ist aus Sicht der Bodendenkmalpflege äußerst problematisch.

Auch aus Sicht der Baudenkmalpflege ist die Beseitigung des Stadtgrabens nicht zulässig. Der Stadtgraben ist seit 1983 als Einzeldenkmal gemäß § 3.2 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) in die Liste der Kulturdenkmale eingetragen als eingefasster äußerer Wassergraben des 19. Jahrhunderts. Das heißt, dass an seiner Erhaltung wegen seiner geschichtlichen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht. Bei dem heutigen Stadtgraben handelt es sich um ein materielles Zeugnis aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, das den zeitgenössischen Umgang mit den überkommenen Resten der mittelalterlichen Befestigungsanlagen belegt. Dieses Zeugnis zu zerstören bzw. durch Teilerstörung in seinem Aussagewert entscheidend zu mindern würde der Erhaltungspflicht einer Kommune nach § 6 Abs. 2 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) entgegenstehen.

Ein Eingriff in ein Kulturdenkmal wie den Stadtgraben ist nur zu genehmigen, wenn ein anderes öffentliches Interesse überwiegt und den Eingriff zwingend erforderlich macht.

Ein derartiges öffentliches Interesse besteht jedoch aus Sicht der Fachbehörde nicht.

- Variante 2b** Aufgrund der vorgetragenen erheblichen Bedenken aus denkmalrechtlicher Sicht erfolgte eine Überarbeitung der Variante 2a sowohl durch den Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. und der Hansestadt Uelzen in mehreren Arbeitsschritten und Abstimmungsgesprächen zwischen dem Verein und der Stadt.
- Anfang 2018 erfolgten weitere Abstimmungsgespräche mit dem Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. und dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege hinsichtlich des Erhalts des Stadtgrabens und der Ausgestaltung der Seefläche im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen der Hansestadt Uelzen.
- Im März 2018 wurde die Variante 2b mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt. Wesentliches Merkmal der Variante 2b ist, dass der historische Verlauf des Stadtgrabens vollständig erhalten bleibt. Die Seefläche wurde zugunsten des Erhalts des Stadtgrabens reduziert auf 2.600 m². Die großzügige Treppenanlage als direkter Zugang zur Wasserfläche ist nach Norden verlagert worden (**siehe Anlage 1**)
- Fazit** Die Variante 2b kann aus denkmalrechtlicher Sicht umgesetzt werden, weil der Stadtgraben in seiner heutigen Lage erhalten bleibt.
- Gesamtfazit** Die umfangreichen Untersuchungen und Abstimmungen führen im Ergebnis dazu, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ bei Umsetzung der Variante 2b ausgeschlossen werden kann und auch aus wasserwirtschaftlicher keine Bedenken hinsichtlich der Variante 2b bestehen.
- Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Schluss, das vorliegende Planungskonzept ist verkehrlich als Shared-Space Ansatz machbar und empfehlenswert.
- Die denkmalrechtlichen Belange des Stadtgrabens bleiben aufgrund des Erhalts des Stadtgrabens im vollen Umfang gewahrt.

5. Kostenschätzung Ilmenausee

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist von Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. (ISU) eine Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsberechnung vorgelegt worden, die von Seiten der Hansestadt Uelzen und einem beauftragten Fachbüro geprüft worden ist.

Machbarkeitsstudie	<p>Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und die Hydrologische Untersuchung wurden von der Hansestadt Uelzen beauftragt. Die Kosten betragen 55.000,- Euro und wurden durch die Sparkassengewinnabführung finanziert.</p> <p>Das Verkehrsgutachten wurde vom Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. beauftragt, die Kosten betragen ca. 18.300,- Euro. Ferner sind dem Verein nach eigenen Aussagen Kosten in Höhe von 65.000,- Euro für eine Bestandserfassung und die Entwurfsplanung entstanden.</p> <p>⇒ Gesamtkosten in Höhe von ca. 138.300,- €,</p> <p>⇒ der städtische Anteil betrug 55.000,- €</p>
Vorplanung	<p>Zur Realisierung des Projektes ist für die wasserbauliche Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren und für die verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen ein Bebauungsplanverfahren erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die erforderliche Vorplanung Straßenverlegung betragen ca. 50.000,- Euro. Die erforderliche Vorplanung Ilmenausee verursacht Kosten in Höhe von 100.000,- Euro, die ggfs. durch den Verein aufgrund des detaillierten Vorentwurfs getragen werden.</p> <p>⇒ Gesamtkosten in Höhe von ca. 150.000,- €,</p> <p>⇒ der städtische Anteil beträgt wegen einer möglichen Kostenübernahme ISU ggf. nur ca. 50.000,- €</p>
Planfeststellungsverfahren	<p>Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens inklusive der Antragsunterlagen, der Hydrologischen Untersuchung, eines Bodengutachtens und statischer Berechnungen betragen ca. 70.000,- Euro.</p> <p>Zusätzlich erforderlich ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich FFH-Verträglichkeitsprüfung, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Landschaftspflegerischer Begleitplan in Höhe von 36.000,- Euro</p> <p>⇒ Gesamtkosten in Höhe von ca. 106.000,- €</p>
Bebauungsplan	<p>Für das Bebauungsplanverfahren sind Kosten in Höhe von ca. 18.000,- Euro zu erwarten, wobei die Fachgutachten des Planfeststellungsverfahrens für die Erarbeitung des Bebauungsplanes zugrunde gelegt werden.</p> <p>⇒ Gesamtkosten Bebauungsplan ca. 18.000,- €</p>
Kosten Vorplanung, Planfeststellung, Bebauungsplan	<p>Bis zur Umsetzung des Konzeptes würden demnach für die Vorplanung, das Planfeststellungsverfahren und das Bebauungsplanverfahren</p> <p>⇒ Gesamtkosten in Höhe von ca. 274.000,- Euro entstehen.</p> <p>⇒ Der städtische Anteil beträgt wegen einer möglichen Kostenübernahme ISU s.o. ca. 174.000,- €</p>

Baukosten

Die Baukosten für das Projekt Ilmenausee, Variante 2b (siehe **Anlage 1**) wurden inklusive der Straßenverlegung und einer Brückensanierung ermittelt. Die Kosten wurden von Seiten der Hansestadt Uelzen und einem beauftragten Fachbüro geprüft. Folgende Kosten wurden konkret ermittelt:

	Baukosten 2018	Baukosten 2020 mit einer jährlichen Preissteigerung von 7,5 %
Ilmenausee	ca. 3,04 Mio. €	ca. 3,51 Mio. €
Straße	ca. 0,32 Mio. €	ca. 0,37 Mio. €
Brückensanierung	ca. 0,71 Mio. €	ca. 0,83 Mio. €
Gesamtbaukosten	ca. 4,07 Mio. €	ca. 4,71 Mio. €
zzgl. Planungskosten, Planfeststellung, Bebauungsplan		ca. 0,174 Mio. €
Gesamtkosten Stadt inkl.:		
<ul style="list-style-type: none"> • Planungskosten • Planfeststellung • Bebauungsplan 		ca. 4,88 Mio. €

In der weiteren Betrachtung sind die Baukosten 2020 berücksichtigt, da das Projekt in 2018 / 2019 nicht umsetzbar ist.

Einnahmen

Dem stehen ggfs. Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen unmittelbar am Ilmenausee gegenüber.

⇒ **Grundstück nördlich des Ilmenausees ca. 680 m²:**
680 m² x 500 €/m² = 340.000 Euro

⇒ **Grundstück südlich des Ilmenausees ca. 400 m²:**
400 m² x 500 €/m² = 200.000 Euro

Das würde einer Einnahme von **ca. 540.000 Euro** entsprechen. Aus Sicht des Vereins Ilmenastadt Uelzen e.V. ist ggfs. ein Grundstückspreis von 750,- bis 1.000,- €/m² zu erzielen.

Für die Ermittlung des auszugleichenden Buchwertes für das nördliche Grundstück sind zwei Anlagenbuchwerte zu berücksichtigen. Zum einen für das Grundstück der ehemaligen Feuerwehr bewertet mit 226,44 €/m² und für die Straße / Parkplatz bewertet mit 0,51 €/m². Die Mischkalkulation ergibt

⇒ **für das nördliche Grundstück einen Buchwert von 144.942,- €**

Der Zweckbindungszeitraum aus der Ziel 1 Förderung für den Parkplatz Fritz-Röver-Straße läuft noch bis 30.11.2024. Bei einem vorzeitigen Rückbau der Stellplatzanlage sind ggfs. Fördermittel in der Höhe von ca. 35.000,- Euro komplett oder anteilig an den Fördergeber zu erstatten. Die Nutzungsdauer der Stellplatzanlage ist noch bis zum 31.08.20134 festgelegt. Nach Ablauf der Nutzungsdauer ist der Buchwert noch 1,- €. Bei einem Verkauf des Grundstücks ist der Restwert der baulichen Anlage anhand der Nutzungsdauer zu ermitteln.

Für die Ermittlung des auszugleichenden Buchwertes für das südliche Grundstück ist ein Anlagenbuchwert von 0,51 €/m² für das Grundstück und für den Grünaufwuchs in Höhe von 2,00 €/m² zu berücksichtigen.

⇒ **das südliche Grundstück hat einen Buchwert von 1.004,- €**

Der insgesamt ausgleichende Buchwert beläuft sich somit auf 145.946,- €.

Ausgehend von einem Kaufpreis in Höhe von 540.000,- Euro würde sich somit ein Ertrag in Höhe von **ca. 394.054,- Euro** ergeben.

6. Umsetzung des Projekts

6.1 Förderung

Zukunft Stadtgrün

Der Bund und die Länder haben im Jahr 2017 ein neues Städtebauförderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ aufgelegt. Bei dem Programm handelt es sich um eine klassische Städtebauförderung mit einer 2/3 Förderung durch den Bund und das Land Niedersachsen, 1/3 der Kosten verbleiben bei der Kommune.

Mit diesem Programm werden Maßnahmen zur Verbesserung der urbanen grünen Infrastruktur gefördert. Dabei handelt es sich um städtebauliche Maßnahmen der Anlage, Sanierung, Qualifizierung und Vernetzung öffentlich zugänglicher Grün- und Freiflächen im Rahmen der baulichen Erhaltung und Entwicklung von Quartieren als lebenswerte und gesunde Orte. Förderfähig sind Maßnahmen, die der Steigerung der Lebens- und Wohnqualität, der gesellschaftlichen Teilhabe, der Verbesserung des Stadtklimas und der Umweltgerechtigkeit, insbesondere durch eine gerechte Verteilung qualitativ hochwertigen Stadtgrüns sowie dem Erhalt der biologischen Vielfalt und Naturerfahrung dienen.

Das Projekt „Ilmenausee“ ist nach ersten Gesprächen mit dem Amt für Regionale Landesentwicklung (ArL) für sich alleine nicht förderfähig, weil es eine einzelne Maßnahme ist und keine Konzeption aus mehreren Maßnahmen. In einem Gesamtkonzept Revitalisierung Ilmenau-Aue, Erlebbarkeit des Naturraumes Bulleninsel und Ilmenausee wäre die Maßnahme Ilmenausee, als eine Maßnahme eines Gesamtkonzeptes grundsätzlich förderfähig.

Gefördert wird gemäß dem Programmaufruf u.a.

- ⇒ die Aufwertung und Qualifizierung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes sowie von Grün- und Freiräumen sowie die Instandsetzung, Erweiterung und Modernisierung von Gebäuden und öffentlicher Infrastruktur des Quartiers im Rahmen von quartiersbezogenen Stadtgrünmaßnahmen, z.B. durch die Gestaltung bzw. Herstellung von Spielplätzen oder einem Bouleplatz im Grüngürtel,
- ⇒ die Herstellung multifunktionaler Grün- und Freiflächen von ökologischer, sozialer und städtebaulicher Bedeutung, z.B. durch die Erschließung der Bulleninsel für einen erlebbaren Naturschutz,
- ⇒ die Vernetzung von Grün- und Freiräumen, Bau- und Ordnungsmaßnahmen auf Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich Nachnutzung oder Zwischennutzung durch Grün- und Freiflächen, z.B. durch die Herstellung/Gestaltung einer durchgehenden Wegeverbindung und Verknüpfung mit der Innenstadt,
- ⇒ die Beteiligung und Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern, Quartiersmanagement und Leistungen von Beauftragten.

Das ArL gibt zu bedenken, dass das Städtebauförderprogramm ein eher kleines Programm mit begrenzten Mitteln ist. Jährlich stellt das Land Niedersachsen für alle Maßnahmen im Land ca. 9 Mio. Euro zur Verfügung. Ein Gesamtkonzept für Ilmenau-

Aue, Bulleninsel und Ilmenausee muss so aufgestellt sein, dass eine Gleichwertigkeit erkennbar ist. Sind die Gesamtkosten des Konzeptes zu hoch, prüft der Fördergeber, ob ggfs. Maßnahmen aus der Förderung genommen werden sollten, um die Kosten zu reduzieren.

Die Anmeldung für das Programm „Zukunft Stadtgrün“ erfolgt immer bis zum **01.06.** zur Aufnahme im Folgejahr.

Das Programm „Zukunft Stadtgrün“ bietet den Vorteil, die Sanierung grundsätzlich im vereinfachten Verfahren oder durch die Festlegungen eines Fördergebietes durchzuführen, da die Maßnahmen in der Regel im Bereich öffentlicher Grünflächen vorgesehen und somit keine Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind.

Der Antragsteller muss sich festlegen, ob er ein Sanierungsgebiet (Voruntersuchung (VU) erforderlich) oder ein Maßnahmengebiet (VU nicht erforderlich, dafür aber ein mehr in die Tiefe gehendes ISEK bzw. eine entsprechende Fortschreibung des ISEK) ausweisen möchte. Bei der Ausweisung eines Maßnahmengebietes fallen in der Regel keine Erschließungs- oder Ausgleichsbeiträge für mögliche Anlieger an.

Bis zur Anmeldung müssen folgende Punkte durchgeführt und z.T. vorgelegt werden:

- ⇒ Auftaktgespräch mit dem ArL / Ministerium
- ⇒ Fassung des Einleitungsbeschluss durch den Stadtrat und Bekanntmachung des Beschlusses
- ⇒ Einrichtung eines Runden Tisches / Arbeitskreises (u.a. mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Unteren Wasserbehörde), die den Prozess begleiten (bspw. 2 Sitzungen)
- ⇒ Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde, Unteren Wasserbehörde und des Niedersächsischen Landesamtes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – sind vorzulegen
- ⇒ Fortschreibung des bestehenden ISEK – ist zwingend vorzulegen
- ⇒ Ggfs. Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) inkl. Aufstellung der Kosten- & Finanzierungsübersicht, 4-wöchiger Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Informationsveranstaltung sowie Empfehlungen zur Art des Sanierungsverfahrens (Bearbeitungsdauer insgesamt ca. 2-3 Monate)
- ⇒ Maßnahmengebiet ohne VU; die Fortschreibung ISEK ist muss deutlich mehr in die Tiefe gehen, vergleichbar der VU; ISEK-Fortschreibung inkl. Aufstellung der Kosten- & Finanzübersicht, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Beteiligung der Öffentlichkeit (Bearbeitungsdauer insgesamt ca. 2-3 Monate).

Die Fortschreibung des ISEK sowie die Vorbereitende Untersuchung sind nicht förderfähig.

**Beurteilung
des ArL zur
Förderfähigkeit**

Die Ilmenau-Aue sowie die Bulleninsel und auch der Bereich Ilmenausee grenzen z.T. direkt an das Sanierungsgebiet Innenstadt bzw. liegen in unmittelbarer Nähe und haben dadurch auch eine besondere Bedeutung für die BewohnerInnen und BesucherInnen der Innenstadt. Das Programm Zukunft Stadtgrün wäre somit auch aus Sicht des ArL eine gute Ergänzung zum Programm städtebaulicher Denkmalschutz, zumal sich auch in den Grünanlagen denkmalgeschützte Bereiche befinden. Die Synergieeffekte zwischen dem bereits vorhandenen Sanierungsgebiet Innenstadt und dem potenziellen Untersuchungsgebiet sollten genutzt werden.

Positiv hervorzuheben ist aus Sicht des ArL auch, dass bereits in die Grünbereiche investiert wird (Ratsteich).

GVFG Aus Sicht des ArL sind jedoch die Brückensanierung und den Neubau der Straße nicht über das Programm Zukunft Stadtgrün förderfähig. Daher wurde eine erste Anfrage an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gestellt, ob eine mögliche Förderung über das Nds. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz besteht. Aus Sicht des Fördergebers besteht keine Fördermöglichkeit für die Straßenverlegung und die Brückensanierung, weil keine Begründung für „das dringende Erfordernis“ aus verkehrlicher Hinsicht besteht, da die Maßnahmen nicht zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führen.

6.2 Kostenschätzung Grüngürtel Ilmenau-Aue - Bulleninsel

Für das Förderprogramm Zukunft Stadtgrün sind neben dem Projekt „Ilmenausee“ weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum erforderlich. Von Seiten der Verwaltung ist das Konzept „Grüngürtel Ilmenau-Aue“ nördlich der Gudestorbrücke vom Büro Ackermann, Hannover von 1999 und die Überlegungen zur Erlebbarkeit der Bulleninsel der Stadt Uelzen von 1999 hierzu überprüft worden.

Auegarten Das Konzept Grüngürtel Ilmenau-Aue sieht unmittelbar nördlich der Gudestorbrücke die Anlage eines Auegartens mit einer Teichanlage vor. Neue Wegeverbindungen sollen diesen Bereich erschließen und ein Zugang zur Ilmenau soll über ein Holzpodest ermöglicht werden. Eine kleine Holzbrücke über den vorhandenen Graben soll diesen Bereich mit den nördlich angrenzenden Grünflächen verbinden.

⇒ Kosten in Höhe von ca. 450.000,- €

⇒ **Baukosten 2020 bei einer jährl. Preissteigerung von 7,5 %** **ca. 520.000,- €**

Boulegarten Nördlich des Auegartens sieht das Konzept Grüngürtel Ilmenau-Aue einen Boulegarten vor. Auch hier sollen neue Wegeverbindungen den Bereich erschließen und ein Zugang zur Ilmenau über ein Holzpodest ermöglicht werden. Ungefähr parallel zur Straße Ilmenauufer soll in das neue Wegenetz eine Boulebahn integriert werden. Der im Konzept vorgesehene Café-Garten auf einem Holzpodest an der Schnittstelle Langebrücke und der Straße Ilmenauufer soll zunächst in der weiteren Planung nicht berücksichtigt werden.

⇒ Kosten in Höhe von ca. 700.000,- €

⇒ **Baukosten 2020 bei einer jährl. Preissteigerung von 7,5 %** **ca.809.000,- €**

Sommergarten Nördlich des Boulegartens sieht das Konzept Grüngürtel Ilmenau-Aue einen Sommergarten mit unmittelbar angrenzenden Grillwäldchen vor. Im Bereich des Sommergartens sollen ebenfalls neue Wegeverbindungen angelegt werden und durch eine neue Brücke über die Ilmenau eine zusätzliche Verbindung zur Innenstadt geschaffen werden. Das Konzept sieht ferner zwei Beach-Volleyballfelder vor.

Nicht mehr umgesetzt werden soll das angedachte Grillwäldchen aufgrund des zu erwartenden hohen Unterhaltungsaufwandes.

⇒ Kosten Sommergarten inkl. Brücke in Höhe von ca. 950.000,- €

⇒ **Baukosten 2020 bei einer jährl. Preissteigerung von 7,5 %** **ca. 1,1 Mio. €**

Wintergarten Der im Konzept Grüngürtel Ilmenau-Aue vorgesehene angrenzende Wintergarten soll zunächst nicht weiterverfolgt werden.

Grüngürtel Ilmenauaue ⇒ Gesamtkosten (2020) Grüngürtel Ilmenau-Aue ca. 2,43 Mio. € (Brutto)

⇒ **Gesamtkosten (2020) inkl. Planungskosten** **ca. 2,83 Mio. €**

- Bulleninsel** Das Konzept Wegeführung Bulleninsel der Stadt Uelzen von 1999 ist aus heutiger Sicht anzupassen. Die Wegeführung über die Insel sollte reduziert werden, damit besonders schützenswerte Bereiche nicht beeinträchtigt werden. Vorgesehen ist noch die Errichtung von zwei Brücken über den westlichen Imenauarm und eine Steganlage über die Bulleninsel
- ⇒ Kosten in Höhe von ca. 1,05 Mio. €(Brutto inkl. Planungskosten)
- ⇒ **Baukosten 2020 bei einer jährl. Preissteigerung von 7,5 %** ca. 1,21 Mio. €
- Gesamtkosten** ⇒ **Grüngürtel Ilmenauaue + Bulleninsel (Brutto)** ca. 4,04 Mio. €



6.3 Kosten "Zukunft Stadtgrün"

Ausgangslage Das Städtebauförderprogramm ist ein eher kleines Programm mit begrenzten Mitteln. Jährlich stellt das Land Niedersachsen für alle Maßnahmen im Land ca. 9 Mio. Euro zur Verfügung. Ein Gesamtkonzept für Ilmenau-Aue, Bulleninsel und Ilmenausee muss aus Sicht des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL) so aufgestellt sein, dass eine Gleichwertigkeit erkennbar ist. Sind die Gesamtkosten des Konzeptes zu hoch, prüft der Fördergeber, ob ggfs. Maßnahmen aus der Förderung genommen werden sollten, um die Kosten zu reduzieren.

In Vorgesprächen teilte das ARL mit, dass die Kosten für die Brückensanierung über den Stadtgraben in Höhe von ca. 0,83 Mio. € und die Verlegung der Fritz-Röver-Straße in Höhe von ca. 0,37 Mio. € keine förderfähigen Kosten im Rahmen des Programms „Zukunft Stadtgrün“ sind.

Kostenschätzung Aufgrund dieser Vorgaben ergibt sich auf Grundlage der Baukostenermittlung für 2020 die folgende Kostenschätzung:

Ilmenausee	See	ca. 3,51 Mio. €	
	Straßenneubau	ca. 0,37 Mio. €	
	Brückensanierung	ca. 0,83 Mio. €	
Gesamtkosten Ilmenausee		ca. 4,71 Mio. €	
Gesamtkosten Ilmenausee (ohne Brücke und Straße)			ca. 3,51 Mio. €
Bulleninsel	Brücke und Steganlage	ca. 1,21 Mio. €	
Grüngürtel Ilmenau-Aue	Auegarten	ca. 0,52 Mio. €	
	Boulegarten	ca. 0,81 Mio. €	
	Sommergarten mit Brücke über die Ilmenau	ca. 1,10 Mio. €	
	zzgl. Honorar	ca. 0,4 Mio. €	
Gesamtkosten Ilmenau-Aue und Bulleninsel			ca. 4,04 Mio. €
Gesamtkosten Zukunft Stadtgrün (ohne Straße und Brücke)			ca. 7,55 Mio. €

Städtischer Anteil Von den förderfähigen Gesamtkosten „Zukunft Stadtgrün“ verbleiben 1/3 der Kosten bei der Kommune. Die verbleibenden 2/3 der förderfähigen Gesamtkosten übernehmen der Bund und das Land Niedersachsen bei Aufnahme in das Programm „Zukunft Stadtgrün“.

⇒ Förderung durch Bund und Land Niedersachsen 5,03 Mio. €

⇒ **Der Städtischer Anteil beträgt** **ca. 2,52 Mio. €**

Ferner verbleiben die Kosten für den Straßenneubau (0,37 Mio. Euro) und die Brückensanierung (0,83 Mio. Euro) bei der Hansestadt.

⇒ **Kosten in Höhe von ca. 1,2 Mio. €**

Die Kosten für die erforderliche Fortschreibung des ISEK und/oder der ggf. erforderlichen Voruntersuchung sind nicht förderfähig und verbleiben ebenfalls bei der Hansestadt Uelzen. Für die Fortschreibung ISEK und / oder Voruntersuchung sind

⇒ **Kosten in Höhe von ca. 35.000,- €**

Hinzu kommen noch die Planungskosten für den See und die Straße sowie die Kosten für das Planfeststellungs- und Bebauungsplanverfahren.

⇒ **Gesamtkosten in Höhe von ca. 274.000,- €.**

⇒ **Der städtische Anteil beträgt voraussichtlich, wenn der Verein Ilmenaustadt Uelzen e.V. die Kosten der Vorplanung Ilmenausee übernimmt.**

ca. 174.000,- €

Damit ergeben sich Gesamtkosten für die Hansestadt Uelzen in Höhe von:

⇒ **ca. 3,93 Mio. €**

**Gesamtkosten-
übersicht**

			Anteil Hansestadt
Ilmenausee	See	ca. 3,51 Mio. €	
Bulleninsel	Brücke und Steganlage	ca. 1,21 Mio. €	
Grüngürtel Ilmenau-Aue	Auegarten	ca. 0,52 Mio. €	
	Boulegarten	ca. 0,81 Mio. €	
	Sommergarten mit Brücke über die Ilmenau	ca. 1,10 Mio. €	
	zzgl. Honorar	ca. 0,4 Mio. €	
Gesamtkosten Zukunft Stadtgrün (ohne Straße und Brücke)		ca. 7,55 Mio. €	
	Förderung Bund und Land Nds.	ca. 5,03 Mio. €	
Städtischer Kostenanteil	Eigenanteil Stadt		ca. 2,52 Mio. €
	Straßenneubau		ca. 0,37 Mio. €
	Brückensanierung		ca. 0,83 Mio. €
	Fortschreibung ISEK bzw. VU - Antragstellung		ca. 0,035 Mio. €
	Planungskosten See und Straße, Kosten Planfest- stellungs- und Bebauungsplan- verfahren.		ca. 0,174 Mio. €
Verbleibende Städtische Gesamtkosten bei Aufnahme in das Programm Zukunft Stadtgrün			ca. 3,93 Mio. €

Einnahmen Dem stehen ggfs. Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen unmittelbar am Ilmenausee gegenüber.

⇒ **Grundstück nördlich des Ilmenausees ca. 680 m²:**
680 m² x 500 €/m² = 340.000 Euro

⇒ **Grundstück südlich des Ilmenausees ca. 400 m²:**
400 m² x 500 €/m² = 200.000 Euro

Das würde einer Einnahme von **ca. 540.000 Euro** entsprechen. Aus Sicht des Vereins Ilmenaustadt e.V. ist ggfs. ein Grundstückspreis von 750,- bis 1.000,- €/m² zu erzielen.

Abzüglich der Buchwerte der Grundstücke (siehe Kapitel 5 Kostenschätzung Ilmenausee) in Höhe von 145.946,-Euro insgesamt verbleibt eine Einnahme von

⇒ **ca. 394.054 €**

Städtischen Gesamtkosten Zukunft Stadtgrün abzgl. der verbleibenden Einnahmen aus Grundstücksverkäufen ⇒ **ca.3.54 Mio. €**

Zu beachten ist jedoch, dass der Zweckbindungszeitraum aus der Ziel 1. Förderung für den Parkplatz Fritz-Röver-Straße noch bis 30.11.2024 läuft. Bei einem vorzeitigen Rückbau der Stellplatzanlage sind ggfs. Fördermittel in der Höhe von ca. 35.000,- Euro komplett oder anteilig an den Fördergeber zu erstatten. Nach Beendigung der Zweckbindung ist der Buchwert noch 1,- €/m².

6.4 Umsetzung „Zukunft Stadtgrün“ – Zeitplan

Zeitplan Die Aufnahme in das Programm „Zukunft Stadtgrün“ ist frühestens möglich für das Jahr 2020. Eine Antragstellung zur Aufnahme in das Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ für 2020 muss bis zum 01.06.2019 erfolgen. Mit der Umsetzung der Maßnahmen könnte 2021 - 2022 begonnen werden. Folgender Zeitplan wäre denkbar:

Maßnahmen		Umsetzungszeitraum
Ilmenausee,		2021-2022
Ilmenau Aue	Auegarten	2023-2024
	Boulegarten	2024-2025
	Sommergarten	2025-2026
Bulleninsel		2027-2028

6.5. Folgekosten / jährliche Abschreibung

Folgekosten Ilmenausee Für die Brücke sowie die befestigten Flächen rund um den Ilmenausee entstehen voraussichtlich **keine** Unterhaltungsmehraufwendungen.

Für den Ilmenausee (Gewässerunterhaltung und Fontäne) werden die jährlichen Unterhaltungsmehraufwendungen auf ca. 50.000 Euro geschätzt.

⇒ **ca. 50.000 €**

Folgekosten Ilmenau- Aue Für die Ilmenau-Aue und die Bulleninsel werden folgende jährlichen Unterhaltungsmehraufwendungen geschätzt:

Auegarten: ca. 14.000 €

Boulegarten: ca. 8.000 €

Sommergarten: ca. 11.000 €

Bulleninsel: ca. 12.000 €

Folgekosten Ilmenau-Aue: ca. 45.000 €

Die jährlichen Folgekosten betragen: ⇒ ca. 95.000 €

Jährliche Abschreibung Die jährlichen Abschreibungskosten sind anhand der vorstehenden Baukostenermittlung für 2020 und der aktuellen Abschreibungstabelle des Landes Niedersachsen ermittelt worden.

		Fertigstellung	AfA p.a.
Ilmenausee	See inkl. Straßenverlegung und Brückensanierung	2022	ca. 93.750 €
Grüngürtel Ilmenau-Aue	Auegarten	2024	ca. 23.350 €
	Boulegarten	2025	ca. 67.900 €
	Sommergarten mit Brücke über die Ilmenau	2026	ca. 53.250 €
Bulleninsel	Brücke und Steganlage	2028	ca. 48.550 €
Gesamt Grüngürtel Ilmenau-Aue inkl. Bulleninsel			ca.193.050 €
Gesamt Ilmenausee, Grüngürtel Ilmenau-Aue, Bulleninsel			ca. 286.800 €

Aus den jährlichen Abschreibungskosten ergibt sich die folgende AfA-Belastung insgesamt nach Haushaltsjahren.

Haushaltsjahr	Abschreibungsaufwand
2022	ca.93.750 €
2023	ca. 93.750 €
2024	ca. 117.100 €
2025	ca. 185.000 €
2026	ca. 238.250 €
2027	ca. 238.250 €
ab 2028	ca. 286.800 €

Anhang

Anlage 1: Konzeptplan Ilmenausee

Anlage 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung, Büro Lamprecht und Wellmann, Uelzen, März 2018

Anlage 3: Hydrologische Untersuchung, Büro für ökologisch begründeten Wasserbau, Dipl.-Ing. Helmut Heuer-Jungemann, Nienwohlde, März 2018

Anlage 4: Verkehrsgutachten Büro Argus, Hamburg, April 2018

Anlage 5: Kosten zur Entwicklung des Bereichs Fritz-Röver-Straße in der heutigen Ausgestaltung

Anlage 5: Kosten des Bereichs Fritz-Röver-Straße in der heutigen Ausgestaltung

Seit der Stadtsanierung „Innenstadt- Uelzen“ sind an dem für den Ilmenausee geplanten Standort zahlreiche Maßnahmen durchgeführt worden, für die öffentliche Mittel von insgesamt ca. 1,8 Mio. € verausgabt wurden. Auch Fördermittel sind in diesen Bereich geflossen.

- Herzogenplatz** Die heutige Gestaltung wurde im Rahmen der Stadtsanierung entwickelt. Das Sanierungsgebiet wurde in diesem Bereich jedoch bereits 1996 aufgehoben, weil die Städtebaufördermittel aufgrund der Grenzöffnung für die alten Bundesländer eingestellt worden war, das Sanierungsziel war in Uelzen jedoch noch nicht erreicht. Die Aufhebung des Sanierungsgebietes ermöglichte die Erhebung von Ausgleichsbeträgen für die Refinanzierung der Marktstraßenumgestaltung (Veerßer Straße, Lüneburger Straße, Gudesstraße). Der Umbau Herzogenplatz konnte jedoch erst nach Fertigstellung des Rathauses erfolgen, sodass keine Städtebaufördermittel mehr in Anspruch genommen werden konnten
- Die Baukosten betragen ca. 250.000,-€. Der Herzogenplatz ist 1998 fertiggestellt worden
- Fritz-Röver-Straße** Der Bedienungsring wurde im Rahmen der Stadtsanierung „Innenstadt Uelzen“ entwickelt, um die Verkehrsbelastung in der Veerßer Straße, der Lüneburger Straße und Gudesstraße deutlich zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Marktstraßen insgesamt attraktiver zu gestalten. Dieser Abschnitt des Bedienungsringes wurde erst 2005 fertiggestellt.
- Die Baukosten für die Fritz-Röver-Straße einschließlich der Nebenanlagen und der Abbruchkosten der ehemaligen Feuerwehr-Gebäude sowie des Parktheaters betragen 1,2 Mio. €.
- Brücke Fritz-Röver-Str.** Die Baukosten der Brücke im Zuge der Fritz-Röver-Straße betragen 150.000,00 €, wobei diese Kosten nur ein Teil der tatsächlichen Kosten des Gesamtbauwerkes Brücke widerspiegeln. Die weiteren Kosten wie z.B. Fahrbahn, Nebenanlagen sind in der Gesamtmaßnahme Fritz-Röver-Straße enthalten und konnten nicht einzeln ermittelt werden.
- Zuschüsse** Von der Gesamtmaßnahme Fritz-Röver-Straße waren ca. 600.000,00 € zuwendungsfähig. Die Hansestadt Uelzen hat ca. 360.000,00 € Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhalten.
- Der Zweckbindungszeitraum ist bereits abgelaufen. Die Zweckbindungsfrist betrug 5 Jahre nach Fertigstellung der Maßnahme.
- Grünfläche am Herzogenplatz** Die Grün- / Mehrzweckfläche am Rande des Herzogenplatzes ist im Zuge der Fritz-Röver-Straße als Schotterrasenfläche hergestellt worden, damit die Fläche z.B. beim Stadtfest auch als Aufstellfläche genutzt werden kann. Die Baukosten betragen 30.000,00€.
- Parkplatz am Rathaus** Der Parkplatz am Rathaus ist ebenfalls im Zuge der Baumaßnahme Fritz-Röver-Straße hergestellt worden. Die Baukosten betragen 50.000,00 €.
- Ballspielanlage** Die Ballspielanlage an der Fritz-Röver-Straße wurde 2006/2007 errichtet. Die Baukosten einschließlich der Planungs- und Gutachterkosten betrug ca. 70.000 €. Die Anlage wurde ohne Zuschussmittel errichtet.

**Parkplatz
Fritz-Röver-
Straße**

Der Parkplatz an der Fritz-Röver-Straße wurde innerhalb der Förderperiode 2007 – 2013 als sogenanntes Ziel-1-Projekt anlässlich der Verlegung des Wochenmarktes in die Marktstraßen im Jahr 2009 errichtet. Die Baukosten betragen 50.000,00 € davon war ca. 47.000,00 € zuwendungsfähig. Die Hansestadt hat einen Zuschuss von ca. 35.000,00 € erhalten, das entspricht 75% der zuwendungsfähigen Kosten. Der Zweckbindungszeitraum läuft noch bis 30.11.2024.