

Begründung

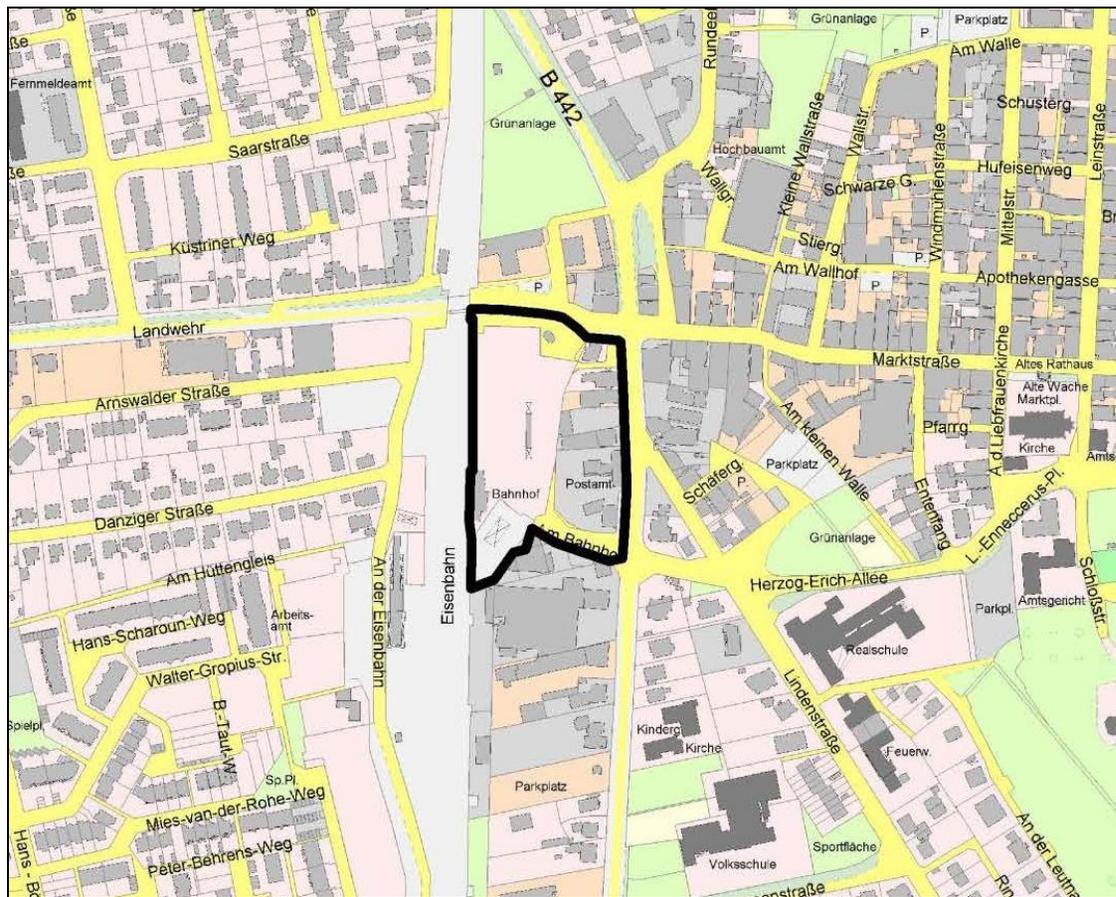
zum

Bebauungsplan Nr. 106 A

"Bahnhof Ostseite/ZOB"

3. Änderung

Stadt Neustadt a. Rbge., Kernstadt



Übersichtsplan

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2007 LGLN

Stadt Neustadt a. Rbge.
Stadtplanung

0. INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
TEIL I ALLGEMEINES	4
1. Lage des Plangebietes und räumliche Abgrenzung	4
2. Planungsanlass	5
3. Ziele und Zwecke der Planung	5
4. Übergeordnete Planungen / Rechtsverhältnisse und -wirkung	6
4.1 Regionales Raumordnungsprogramm Region Hannover (RROP 2005)	6
4.2 Flächennutzungsplan	7
4.3 Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover	9
4.4 Planfeststellung	9
4.5 Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches	10
5. Inhalte des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 106 A	12
6. Eigentumsverhältnisse	12
7. Planverfahren	13
8. Städtebauliches Konzept	13
Teil II BEGRÜNDUNG DER WESENTLICHEN FESTSETZUNGEN	15
1. Kerngebiete	15
1.1 Art der baulichen Nutzung	15
1.2 Maß der baulichen Nutzung	16
1.3 Bauweise	16
1.4 Baugrenzen, Baulinien, überbaubare Flächen	16
1.5 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen	17
2. Öffentliche Verkehrsflächen	17
2.1 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Bahnhofsvorplatz	17
2.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ZOB	18
2.3 Fußgängerbereich	18
TEIL III GRUNDSÄTZLICHE BELANGE UND UMWELTBELANGE	19
1. Gestaltung	19
2. Denkmalschutz	19
3. Sanierungsgebiet	19
4. Kommunales Einzelhandelskonzept der Stadt Neustadt a. Rbge.	21
5. Stadtumbau West	22
6. Lärmschutz	23
7. Gewässerschutz und Bodenschutz	24

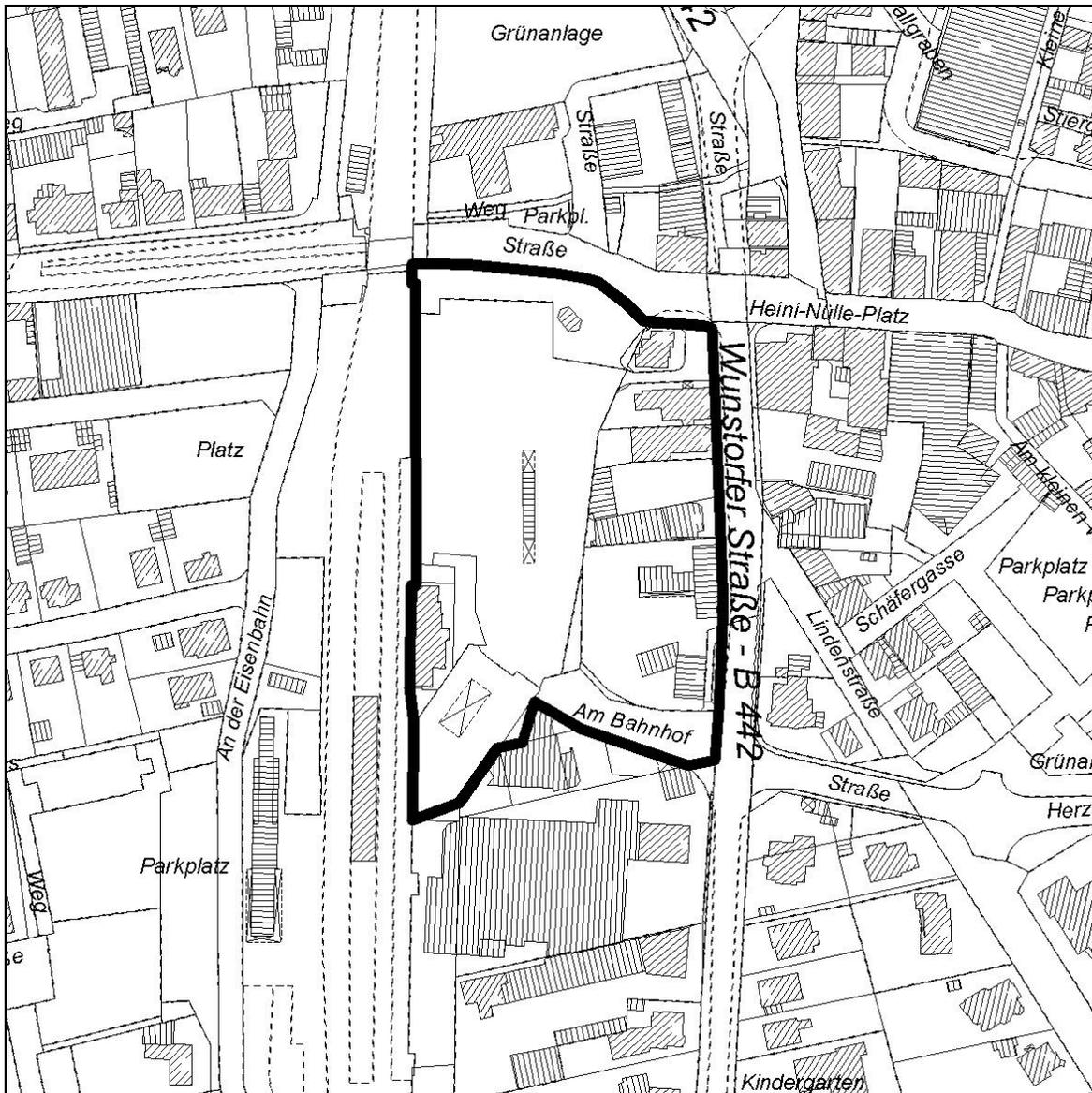
8. Verkehrserschließung	25
8.1 ÖPNV	25
8.2 Motorisierter Individualverkehr	26
8.3 Radverkehr	27
8.4 Fußgänger	27
9. Technische Ver-/Entsorgung	28
10. Private Belange	28
11. Baumschutzsatzung	30
12. Natur- und Landschaftsschutz, Eingriffsregelung	30
13. Hochwasserschutz	31
14. Sonstiges	31
TEIL IV DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	31
1. Flächenbilanz	31
2. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	31
3. Maßnahmen, Kosten, Finanzierung	32

- Anlagen:**
1. Orientierende umweltanalytische Untersuchungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ZOB und P+R-Anlage
Büro GEO-Data vom 31.10.2011
 2. Schalltechnische Untersuchung zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. 106 A "Bahnhof Ostseite/ZOB" der Stadt Neustadt a. Rbge.
TÜV Nord vom 06.06.2012
 3. Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 106 A "Bahnhof Ostseite/ZOB"
- Leistungsfähigkeitsbemessung -
Zacharias Verkehrsplanungen vom September 2012

TEIL I ALLGEMEINES

1. Lage des Plangebietes und räumliche Abgrenzung

Das Plangebiet liegt zentral in der Kernstadt der Stadt Neustadt a. Rbge und grenzt unmittelbar an die Innenstadt mit dem Haupteinkaufsbereich an. Im Westen wird der Geltungsbereich von der Bahnanlage begrenzt. Im Norden bilden die Marktstraße und im Osten die Wunstorfer Straße die Begrenzung. Im Süden reicht der Geltungsbereich bis zur Straße Am Bahnhof und an das Gelände der Maschinenfabrik Schlüter. Das Plangebiet umfasst das Bahnhofsgebäude, den Zentralen Omnibusbahnhof, Nebenanlagen des ÖPNV und Kerngebiete, die den örtlichen Haupteinkaufs- und Versorgungskern erweitern. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 1,9 ha.



Geltungsbereich

2. Planungsanlass

Die städtebauliche und verkehrliche Situation auf dem Bahnhofsvorplatz in Neustadt a. Rbge. ist schon seit langem unbefriedigend und entspricht weder der verkehrlichen Bedeutung des Platzes als wichtiger Verknüpfungspunkt und ZOB, noch der Bedeutung als Stadteingang. In einer vorbereitenden Studie wurden im Jahr 2007 die bei einer Überplanung des Bahnhofsvorplatzes möglichen Potentiale aufgezeigt und erste Ideenskizzen entwickelt. Die Ergebnisse der Studie wurden in einem Abstimmungsprozess zwischen Verkehrsträger und Kommune im Jahr 2009 mit Erarbeitung einer Vorzugsvariante weiterentwickelt und von den politischen Gremien beschlossen. Auf Grundlage der Vorzugsplanung hat nun die Region Hannover als zuständiger Verkehrsträger die Entwurfsplanung der funktionalen und gestalterischen Neuordnung des Bahnhofsbereiches einschließlich Zentralem Omnibusbahnhof, P+R-Anlagen und B+R-Anlagen in Auftrag gegeben und den Förderantrag bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gestellt.

In den bestehenden Kerngebieten herrscht aufgrund überholter Planungsrechte ein Entwicklungsrückstand. Sanierungsziele konnten in dem noch bestehenden Geltungsbereich des Sanierungsgebietes bisher nicht umgesetzt werden. Der Bereich Wunstorfer Straße 4 - 10 weist auch heute noch erhebliche Funktions-, Substanz- und Gestaltungsängel auf. Er ist geprägt durch eine heterogene Baustruktur mit einem hohen Bestand an modernisierungs- und instandsetzungsbedürftigen Gebäuden sowie Mindernutzungen, die mit fehlenden räumlichen und gestalterischen Qualitäten einhergehen.

Um den heutigen Ansprüchen an Stadtgestaltung und Funktionalität gerecht werden zu können, soll der Bereich mit Hilfe dieser Planung einer höherwertigen Gestaltung und Nutzung zugeführt werden. Ziel der Planung ist die Behebung der städtebaulichen Missstände durch die funktionale, bauliche und gestalterische Aufwertung des Baugebietes, um ihm die gewünschte Innenstadtergänzungsfunktion zuzuführen.

Da die geplanten ÖPNV-Baumaßnahmen auf Grundlage des gültigen Bebauungsplanes Nr. 106 A, Stadt Neustadt a. Rbge., Kernstadt, nicht genehmigungsfähig sind und die gewünschte Neuordnung der MK-Gebiete westlich der Wunstorfer Straße nur eingeschränkt umgesetzt werden kann, ist die Änderung des Bebauungsplanes erforderlich.

3. Ziele und Zwecke der Planung

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung sind die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Revitalisierung des Bahnhofsbereiches und dessen Umfeldes, die Neugestaltung und Schaffung einer zeitgemäßen Funktionalität des ZOB sowie die Nutzbarmachung von Bauflächen für innenstadttypischen Einzelhandel und Dienstleistungen zwischen Wunstorfer Straße und ZOB/Bahnhofsvorplatz. Gleichzeitig soll ein angemessen repräsentativer Bahnhofsvorplatz gestaltet werden und die verschiedenen Verkehrsarten sollen bedarfsgerecht geführt werden.

4. Übergeordnete Planungen / Rechtsverhältnisse und –wirkung

4.1 Regionales Raumordnungsprogramm Region Hannover (RROP 2005)

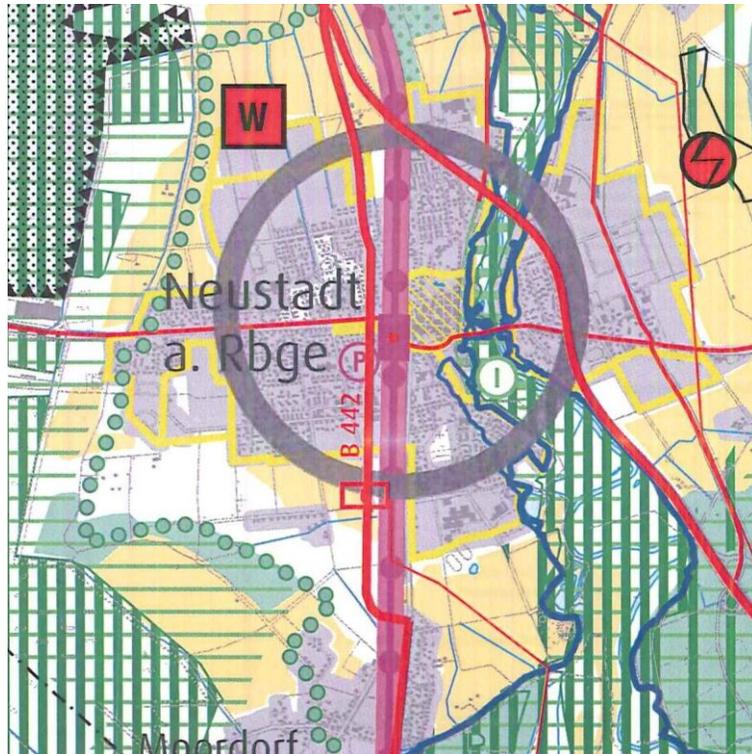
Die Stadt Neustadt a. Rbge. ist im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 der Region Hannover als Mittelzentrum dargestellt und hat damit Wohn-, Arbeitsmarkt- und Versorgungsfunktionen, die über die Eigenversorgung im Stadtgebiet hinausgehen und zu engen regionalen und teilräumlichen Verflechtungen führen. Diese Funktionen gilt es, insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie den Erhalt von Infrastruktureinrichtungen, zu erhalten und zu verbessern. Es sollen zentrale Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf bereitgestellt werden.

Der Ausbau der auf die Standorte zentraler Einrichtungen ausgerichteten Versorgungsstruktur und der Erhalt bzw. die Schaffung multifunktionaler, bedarfsgerechter und attraktiver Zentrumsbereiche ist zu fördern und die städtebaulich integrierte Versorgungsfunktion der Zentralen Orte mit ihrem vielfältigen Angebot an Waren und Dienstleistungen ist zu sichern. Negativen Auswirkungen des Strukturwandels im Einzelhandel (Tendenz zu großflächigen Betriebsformen und bevorzugte Lage an nicht integrierten, vorrangig auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Standorten) soll entgegengewirkt und ein weiterer Funktionsverlust und eine Verödung von Innenstädten, Stadtteil- und Ortszentren soll verhindert werden.

Das Plangebiet ist Bestandteil des in der zeichnerischen Darstellung festgelegten Versorgungskerns. Damit sind Neuansiedlungen und Erweiterungen von Einzelhandelsvorhaben, die der mittelzentralen Stufe entsprechen, ohne weitere raumordnerische Prüfung zulässig.

Westlich des Plangebietes ist eine Haupteisenbahnstrecke dargestellt. Das Schienennetz ist für den Personenverkehr weiter zu verbessern und auszubauen. Dem Bahnhof Neustadt a. Rbge. ist im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 Fremdenverkehrsfunktion zugewiesen. Generell ist die Qualität der Bedienung im SPNV zu sichern und weiter zu erhöhen. Die Erreichbarkeit der Mittelzentren mit hohem Fahrgastaufkommen sowie die Anschlüsse in den Umsteigebahnhöfen sind zu verbessern.

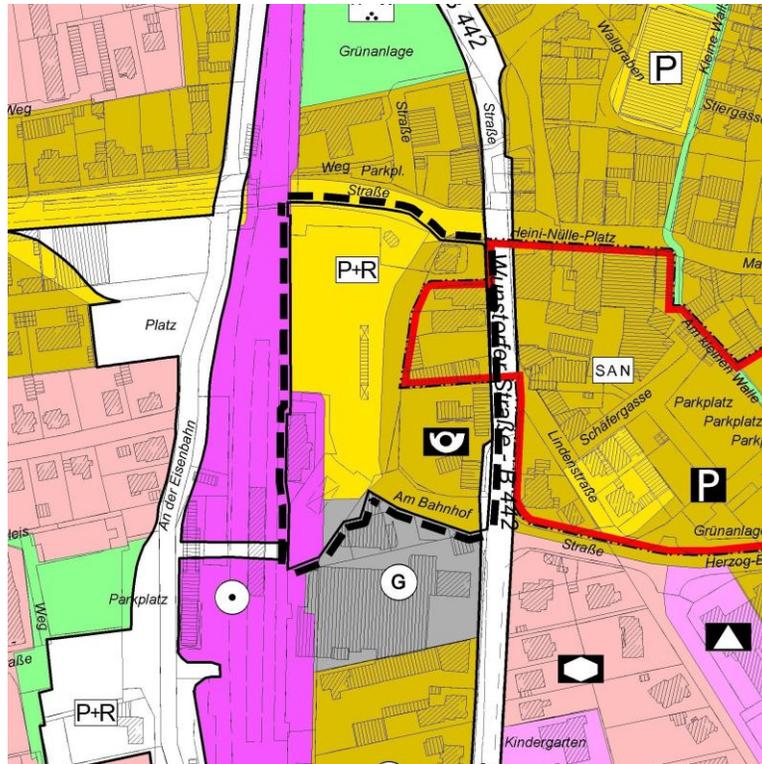
Es ist festzustellen, dass die Inhalte des Bebauungsplanes Nr. 106 A "Bahnhof Ostseite/ZOB", 3. Änderung, den Darstellungen des Regionalen Raumordnungsprogramms 2005 angepasst sind.



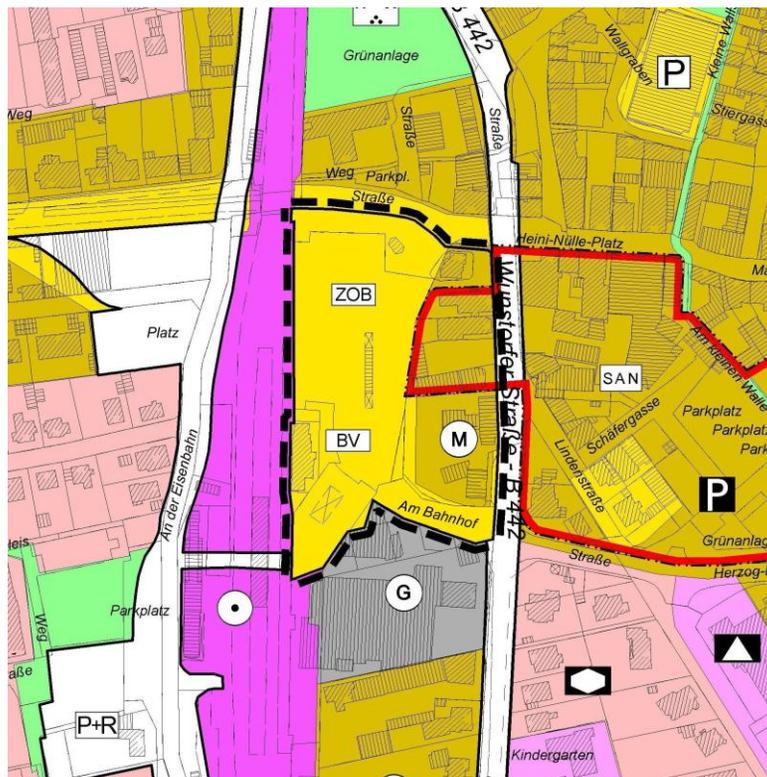
Auszug aus dem RROP 2005

4.2 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt a. Rbge. ist das Plangebiet im Osten als gemischte Baufläche mit einer Gemeinbedarfseinrichtung Post, im Westen als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Park+Ride sowie als Bahnanlage dargestellt. Damit ist der Bebauungsplan Nr. 106 A, 3. Änderung, teilweise nicht aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Der Flächennutzungsplan wird nach Rechtskraft des Bebauungsplanes gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.



Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt a. Rbge.



Künftige FNP-Darstellung nach der Berichtigung

Im berichtigten Flächennutzungsplan werden am östlichen Rand des Plangebietes Mischbauflächen dargestellt. Die übrigen Flächen werden als Verkehrsflächen und Flächen für einen ZOB und einen Bahnhofsvorplatz dargestellt. Die Kennzeichnung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes bleibt erhalten.

4.3 Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover

Für die angestrebte Entwicklung des ÖPNV im Raum Hannover bildet der Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover den Rahmen und ist für den Verkehrsträger, die Region Hannover, die Richtschnur für konkrete Entscheidungen der nächsten Jahre.

Der Bahnhof Neustadt a. Rbge. ist mit der Regionalbahn R2 und der S-Bahn S2 für seine mittlere zentrale Funktion bedarfsgerecht über das öffentliche Schienennetz an das Oberzentrum Hannover angebunden.

Im Plangebiet befindet sich der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Neustadt, der im Nahverkehrsplan 2008 als ZOB mit wichtiger Umsteigefunktion aufgeführt ist. Ziel des Nahverkehrsplans ist u. a. die attraktive und gesicherte Umsteigemöglichkeit der Fahrgäste zwischen den unterschiedlichen Buslinien oder vom Bus zum SPNV. Für den ZOB Neustadt besteht Verbesserungsbedarf, weil die heutige Situation aus baulicher und funktionaler Sicht sehr unbefriedigend ist. Eine Konkretisierung der Planung und Umsetzung der Neugestaltung des ZOB soll möglichst zeitnah erfolgen. Dabei sind Zuwendungen des Landes Niedersachsen und des Verkehrsträgers möglich.

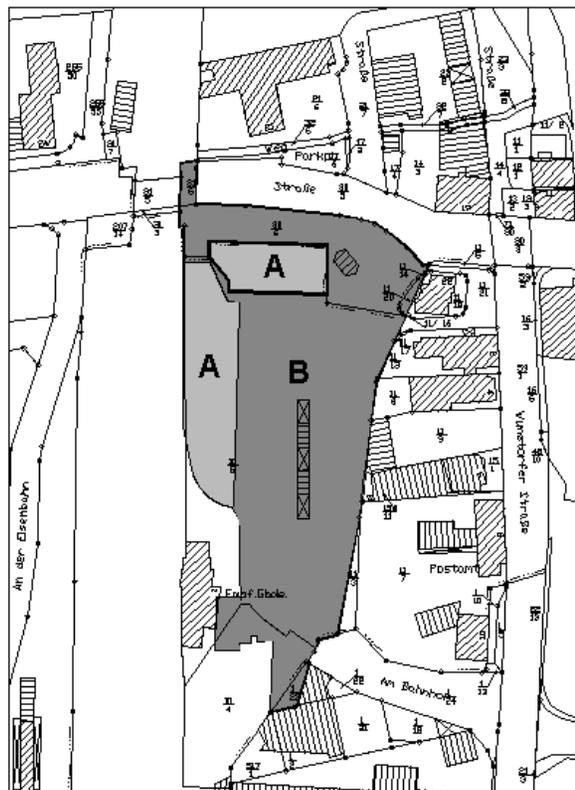
Am Bahnhof Neustadt a. Rbge. besteht Bedarf mit hoher Ausbaupriorität für die Kapazitätserweiterungen für die P+R- und B+R-Angebote und für die Qualitätsverbesserung der vorhandenen B+R-Angebote.

Am Bahnhof Neustadt a. Rbge. wurden im Jahr 2006 pro Werktag 4.740 SPNV-Ein- und Aussteiger gezählt. Am ZOB wurden im Jahr 2008 werktags 2.070 Buseinsteiger von dem zuständigen Verkehrsunternehmen RegioBus Hannover gezählt.

4.4 Planfeststellung

Ein Teilbereich des Bebauungsplanes wurde am 31.05.1978 für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes planfestgestellt. Die Fläche A ist als Bahnanlage und die Fläche B als öffentlich-rechtliche Verkehrsfläche gewidmet.

Als Teil der Fachplanung von überörtlicher Bedeutung ist die Eisenbahnplanung unter den Voraussetzungen des § 38 BauGB privilegiert. Die Zulässigkeitsprüfungen erfolgen nicht oder nur eingeschränkt nach den §§ 29 bis 37 BauGB und die Gemeinde wird im Gebrauch ihrer Planungshoheit in Bezug auf die vorhandene Anlage der Fachplanung beschränkt.



ANLAGE

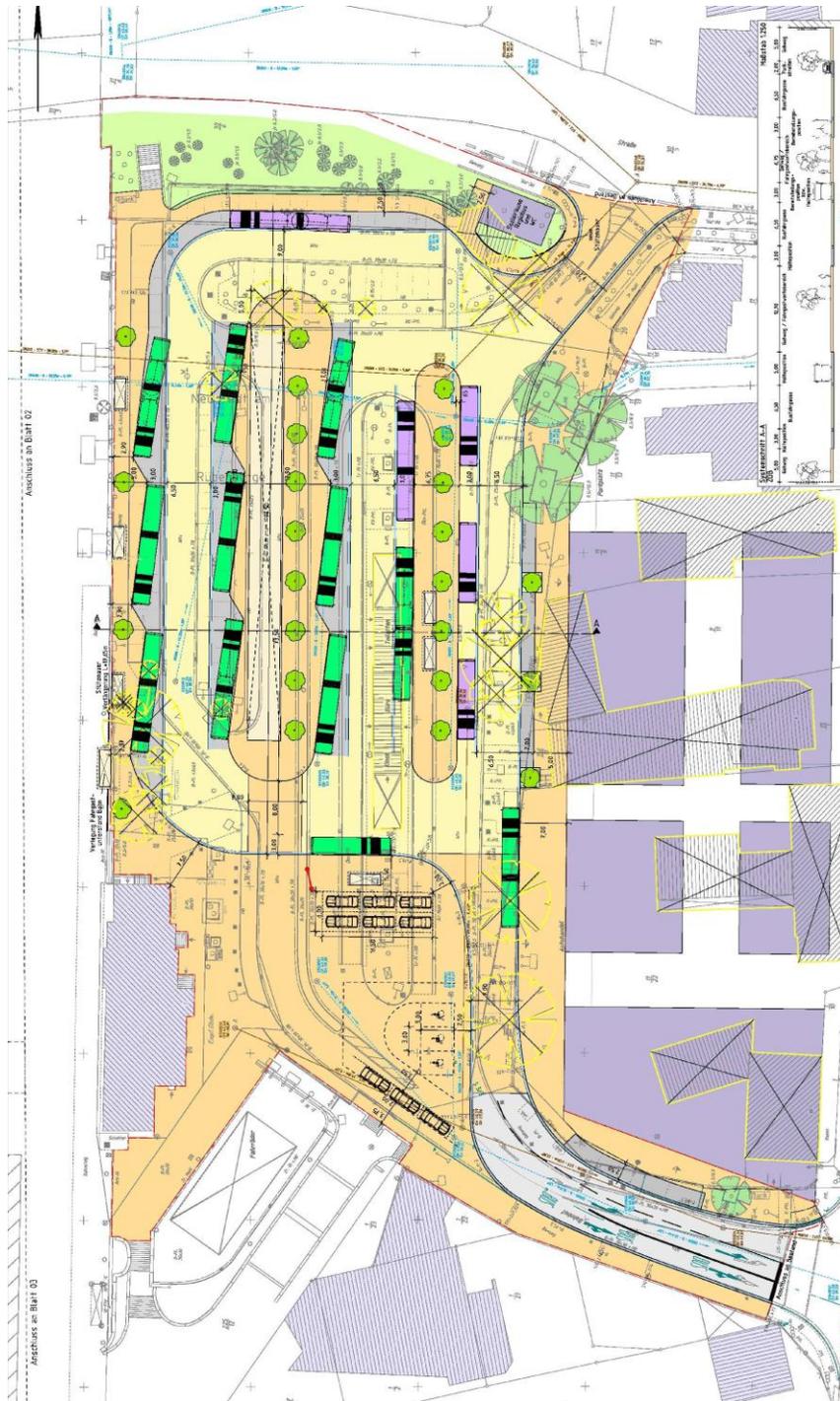
Widmungen gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 31.05.1978

Die Prüfung der Entbehrlichkeit der Bahnflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wurde auf Antrag der Region Hannover durchgeführt und von der DB AG bestätigt. Damit liegen die Voraussetzungen für die Einleitung einer förmlichen Entwidmung vor. Nach förmlicher Entwidmung gilt die uneingeschränkte Planungshoheit der Gemeinde für die Grundstücke.

Die förmliche Entwidmung wird nach Abschluss der Grundstückskaufverträge durchgeführt.

4.5 Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches

Die Region Hannover hat als zuständiger Verkehrsträger eine Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches mit Bahnhofsvorplatz, ZOB und Park-and-Ride-Anlagen einschließlich städtebauliches Umfeld in Auftrag gegeben. Das verkehrliche Grundkonzept wurde mit der Stadt Neustadt a. Rbge. und dem Verkehrsunternehmen RegioBus abgestimmt. Auf Grundlage des Entwurfes wurde von der Region Hannover am 01.06.2012 ein Finanzierungsantrag bei der zuständigen Landesnahverkehrsgesellschaft eingereicht. Die Entscheidung über die Finanzierungszusage wird voraussichtlich Anfang des Jahres 2013 fallen.

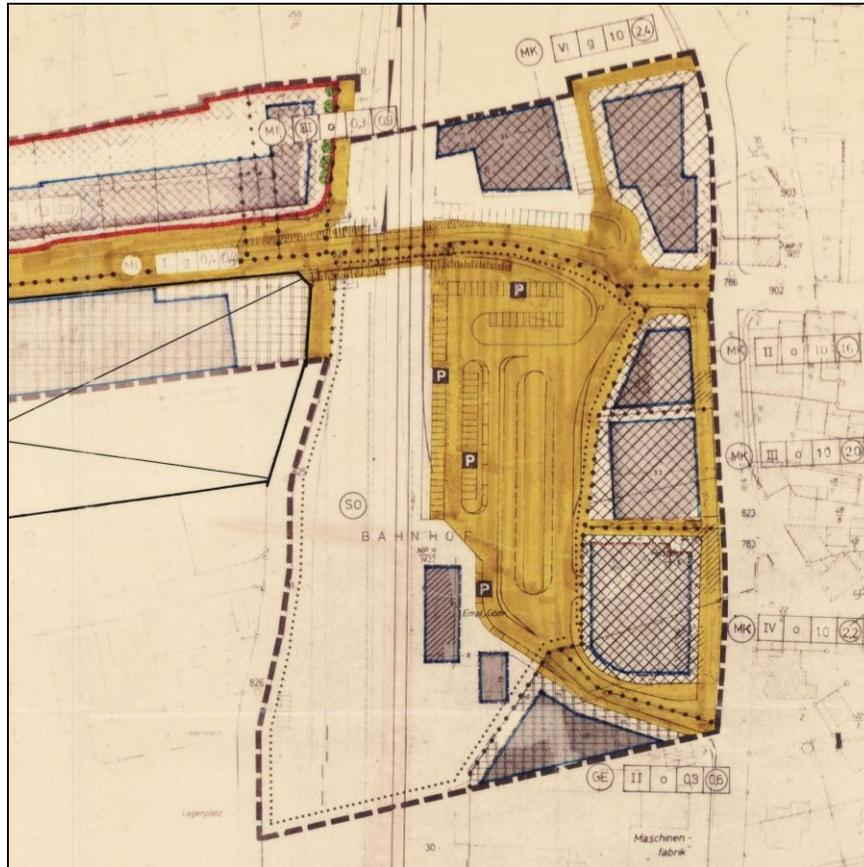


Planung zur Umgestaltung von Bahnhofsvorplatz und ZOB (Entwurf)

5. Inhalte des bisherigen Bebauungsplanes Nr. 106 A

Der Bebauungsplan Nr. 106 A trifft für das Plangebiet folgende Festsetzungen:

- Kerngebiete
- Sondergebiet Bahnhof mit Empfangsgebäude und Parkplätzen
- Öffentliche Straßenverkehrsflächen
- Parkplätze



Auszug aus dem Ursprungsbebauungsplan Nr. 106 A

6. Eigentumsverhältnisse

Die überbaubaren Grundstücksflächen an der Wunstorfer Straße und das Bahnhofsgebäude (Flurstück 225/17, Flur 23) befinden sich in der Hand verschiedener Privateigentümer. Die Grundstücke am nördlichen Rand des Plangebietes (Flurstück 30/6, Flur 5), im Süden (Flurstücke 225/12, Flur 23 und 1/23, Flur 14), die Straße Am Bahnhof (Flurstück 11/3, Flur 8 und Flurstücke 1/24, 1/25, Flur 14) sowie an der Wunstorfer Straße (Flurstücke 1/5, 1/10, 1/13, Flur 14) befinden sich im Eigentum der Stadt Neustadt a. Rbge. Die übrigen Flächen (Flurstücke 225/13, 225/15, 225/16, 225/18, Flur 23) sind im Eigentum der Deutsche Bahn AG und werden von der Stadt Neustadt a. Rbge. erworben.

Die Bauflächen im östlichen Bereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. 106 A, 3. Änderung, werden im Rahmen einer privaten Grenzregelung in der Weise neu geordnet, dass nach Lage, Form und Größe für die geplante Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke entstehen.

7. Planverfahren

Das Bebauungsplangebiet umfasst einen Teilbereich des seit 27.02.1974 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 106 A, dessen Festsetzungen in diesem Teilbereich mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 106 A, 3. Änderung, außer Kraft treten.

Dieser Bebauungsplan wird nach § 13 a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Bebauungspläne der Innenentwicklung sind Pläne, die der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung wie z.B. zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben und der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen und der Erweiterung des zentralörtlichen Versorgungsbereiches dienen.

Die festgesetzte Größe der Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt weniger als 20.000 m², sodass eine Vorprüfung des Einzelfalls nach der Anlage 2 zum BauGB, ob voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen entstehen, nicht erforderlich ist.

Ein Vorhaben, welches eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG oder dem NUVPG unterliegt, wird nicht begründet.

Es besteht keine Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten.

Die Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a BauGB liegen vor. Damit gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend. Das bedeutet, dass von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2 a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 Abs. 5 Satz 3 und § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen wird. § 4 c BauGB, der die Überwachung der erheblichen Auswirkungen regelt, ist nicht anzuwenden. Außerdem gelten Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

8. Städtebauliches Konzept

Die städtebauliche Neuordnung des Bereiches wird im Wesentlichen durch die funktionale und gestalterische Neuordnung der ÖPNV-Funktionen am Bahnhof und durch die räumliche und funktionale Neuordnung der MK2-Gebiete erreicht.

Das Bahnhofsgebäude wird durch den Bau eines Vorplatzes städtebaulich aufgewertet. Am Vorplatz werden zusätzlich klassische ÖPNV-Funktionen wie eine Pkw-Vorfahrt mit Kiss+Ride-Plätzen, Taxen- und Behindertenstellplätzen sowie eine Busausstiegshaltestelle und eine dynamische Busanzeigetafel angeordnet. Die vorhandene Personenunterführung und die B+R-Stellplätze bleiben unverändert erhalten. Der Zentrale Omnibusbahnhof wird nach Nordwesten

verlegt und so dimensioniert, dass die erforderlichen Buseinstiegshaltestellen, Fahrgastwartebereiche und Buswarteplätze funktional, gestalterisch und verkehrstechnisch optimal hergerichtet werden können. Die Lage der Einstiegshaltestellen ist so geplant, dass die Umsteigewege zum Bahnsteig 1 und der Busse untereinander verkürzt werden. Die vorhandenen P+R-Stellplätze werden auf die Westseite der Bahnanlage verlagert.

Die Fußgängerströme vom Bahnhof in die Kernstadt werden gebündelt über den Bahnhofsvorplatz auf den Fußweg östlich der Straße Am Bahnhof geleitet. Der Fußweg wird gestalterisch aufgewertet (Fußgängerpromenade) und mit insgesamt 5 m Breite so dimensioniert, dass er den funktionalen Anforderungen gerecht wird, die aus der großen Zahl der täglichen Passanten (werktäglich über 4.700 Ein- und Aussteiger am Bahnhof und über 2.000 Ein- und Aussteiger am ZOB) und den künftigen publikumsintensiven Nutzungen der MK-Gebiete erwachsen. Neben der bereits vorhandenen Hauptfußwegverbindung zur Marktstraße wird wie bereits im Ursprungsbebauungsplan Nr. 106 A zur Entlastung ein zweiter Fußweg vom Bahnhofsvorplatz zum Bereich der Marktstraße Süd gesichert. Die Lage des Fußweges ist um einige Meter nach Süden verlegt. Damit soll eine direkte Verbindung zur Schäfergasse und damit zum Bereich Marktstraße Süd hergestellt werden.

Die Lage des Fußweges ist so gewählt, dass ÖPNV-Nutzer, die aus dem Bereich Marktstraße Süd aus der Innenstadt kommen, das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude bereits von der Schäfergasse an in der Blickachse erkennen können. Damit wird der Bahnhof als wichtige Infrastruktureinrichtung und Identifikationsmerkmal der Kernstadt wieder stärker in den Blickpunkt gesetzt.

Die Bauflächen (Kerngebiete) werden neu geordnet und zugunsten der Fußgängerpromenade an der Straße Am Bahnhof nach Osten bis an die Parzellengrenzen an der Wunstorfer Straße verschoben. Die entlang der Wunstorfer Straße im Ursprungsbebauungsplan Nr. 106 A auf den privaten Grundstücken festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche wurde nie seiner Bestimmung zugeführt. Inzwischen besteht kein Bedarf mehr, die Wunstorfer Straße in diesem Bereich aufzuweiten. Insofern stehen der Verlagerung der Bauflächen bis an die östlichen Parzellengrenzen keine öffentlichen Belange entgegen.

Die Kerngebiete selbst sollen so entwickelt werden, dass an der Wunstorfer Straße und an der Straße Am Bahnhof neue raumwirksame Stadtkanten entstehen. An der Wunstorfer Straße und in der Innenstadt herrschen Baustrukturen vor, die sich aus kleinteiligen Parzellen ergeben. Diese ortstypischen Strukturen sollen mit geeigneten Festsetzungen langfristig gesichert werden.

Künftig sollen in den Baugebieten repräsentative kerngebietstypische Nutzungen wie Läden, Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe entstehen können, um die Innenstadt mit ihren Angeboten zu ergänzen und zu stärken. In den Erdgeschosszonen der MK2-Gebiete werden Arkaden festgesetzt, um attraktive Möglichkeiten zum Verweilen vor den Läden und Gastronomiebetrieben zu schaffen. Wohnen soll in den oberen Geschossen der Kerngebiete allgemein zulässig sein, um eine Belebung der innenstadtnahen Gebiete zu ermöglichen.

Die Planung soll eine funktional und gestalterisch wesentliche Aufwertung des Innenstadtbereiches der Stadt Neustadt a. Rbge. ermöglichen und vorhandene städtebauliche und gestalterische Missstände beheben. Der Bahnhofsbereich soll gestalterisch und funktional zu einem attraktiven Entree der Stadt mit ansprechenden Aufenthaltsangeboten entwickelt werden.

TEIL II BEGRÜNDUNG DER WESENTLICHEN FESTSETZUNGEN

1. Kerngebiete

1.1 Art der baulichen Nutzung

Im Plangebiet werden in Anlehnung an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 106 A und die umgebenden Bebauungspläne Kerngebiete als zulässige Nutzung festgesetzt.

Im Baugebiet sind Nutzungen erwünscht, die geeignet sind, den Einzelhandelsstandort der Innenstadt Neustadt a. Rbge. zu stärken und die für ein Kerngebiet typische Nutzungsvielfalt zu erhalten und zu entwickeln. Es sollen Flächen für kleinteilige Ladeneinheiten mit innenstadttypischen Sortimenten entstehen, um zusätzliche Käufer an die Innenstadt zu binden und damit Investitionsanreize zu schaffen. Dadurch sollen Synergieeffekte ermöglicht werden, um so langfristig höher spezialisierte Einzelhandelsbetriebe an die Innenstadt zu binden.

Die Vorschrift, dass in den Kerngebieten Wohnungen oberhalb des zweiten Vollgeschosses zulässig sind, wurde in Anlehnung an das städtebauliche Ziel festgesetzt, die Innenstadt zu beleben und deren Marktfunktion zu stärken.

Ausgeschlossen sind Tankstellen, weil die in dem kleinteilig geprägten Innenstadtbereich störend wirken und dadurch verursachter zusätzlicher Zu- und Abgangsverkehr in dieser zentralen Lage vermieden werden soll. Ebenfalls ausgeschlossen werden Handelsbetriebe mit großem Lagerflächenbedarf wie Fahrzeughandelsbetriebe, Holz- und Baustoffhändler und Sportgroßgeräthändler, weil diese Nutzungen aufgrund des hohen Flächenbedarfes der gewünschten kleinteiligen Entwicklung im Baugebiet entgegenstehen. Für diese Arten von Handelsbetrieben stehen andere geeignete Flächen im Stadtgebiet zur Verfügung. Des Weiteren sind nur bestimmte Arten von Vergnügungsstätten (Tanzcafés, kleinere Lichtspieltheater, Tanzschulen) zulässig, die keinen überregionalen Einzugsbereich erwarten lassen. Damit soll zum Schutz der ausdrücklich gewünschten sonstigen Wohnungen ein übermäßiger Ziel- und Quellverkehr in den Abendstunden vermieden werden. Nicht zulässig sind damit alle sonstigen Arten von Vergnügungsstätten wie z. B. Spielhallen, Diskotheken, Nachtlokale jeglicher Art, Sex- und Pornokinos, Bordelle, bordellartige Betriebe und Wohnungsprostitution, um die Gefahr der Entwicklung eines Vergnügungsviertels an diesem Standort zu vermeiden und um dem bereits erkennbaren Trading-down-Effekt entgegen zu wirken. Insbesondere sollen durch die eingeschränkte Zulässigkeit von Vergnügungsstätten Beeinträchtigungen durch regelmäßige, erhebliche Lärmbelastigungen aufgrund ihres Benutzerkreises und der Nutzungszeiten durch die Veranstaltungen selbst und Lärmbelastigungen durch deren Zu- und Abgangsverkehr sowie durch Verdrängung von innenstadttypischen Nutzungen durch diese Arten von Vergnügungsstätten vermieden werden. Die Nutzungseinschränkungen sollen den Charakter des Kerngebietes als gehobenes, das zentrale Versorgungsgebiet der Innenstadt ergänzendes Baugebiet sichern. Damit wird dem Entwicklungsziel an diesem Standort, Angebote zur Ergänzung der Innenstadtfunktionen wie Handel, Dienstleistung und Gastronomie zu schaffen, Vorrang gegenüber dem Belang der uneingeschränkten Nutzung des Kerngebietes eingeräumt. Vergnügungsstätten können an anderen, städtebaulich geeigneten Standorten im Stadtgebiet realisiert werden. Für die im Plangebiet vorhandenen Nutzungen gilt der Bestandsschutz.

1.2 Maß der baulichen Nutzung

Die maximal zulässige Grundflächenzahl wird wie in Teilen des Ursprungsbebauungsplanes und in den umgebenden Bebauungsplänen mit 1,0 festgesetzt. Die Geschossflächenzahl variiert in Abhängigkeit der zulässigen Geschosshöhen. Im Bereich der denkmalgeschützten Gebäude an der Marktstraße 22 und an der Wunstorfer Straße Nr. 2 sind die zulässige Zahl der Vollgeschosse sowie Grund- und Geschossflächenzahl so festgesetzt, dass die Denkmale im Wesentlichen unverändert erhalten bleiben. Im Bereich der Wunstorfer Straße 4 wird die zulässige Geschosshöhe mit Rücksichtnahme auf das nördlich angrenzende zweigeschossige Denkmal wie im Ursprungsbebauungsplan auf maximal 3 Vollgeschosse festgesetzt. Im Bereich der Wunstorfer Straße 6 bis 10 wird die zulässige Zahl der Vollgeschosse durchgängig auf vier festgesetzt. Damit soll sichergestellt werden, dass zum Straßenraum an der Wunstorfer Straße, zum Bahnhofsvorplatz und zum ZOB eine raumwirksame Randbebauung entwickelt wird. Die Geschossflächenzahl wird in Anlehnung an die aktuelle Baunutzungsverordnung auf 3,0 bzw. auf 2,2 im Kerngebiet mit den maximal zulässigen drei Vollgeschossen erhöht.

Bei der Realisierung von Garagen sind die Flächen nicht auf die zulässige Geschossflächenzahl anzurechnen. Zur Lösung der Stellplatzprobleme im südlichen Innenstadtbereich soll damit möglichen Investoren ein Anreiz geschaffen werden, die notwendigen Stellplätze auf den Grundstücken unterzubringen.

1.3 Bauweise

Auf den Grundstücken Wunstorfer Straße 4 – 10 sollen an den öffentlichen Straßen Gebäude entstehen, die als Einzelbaukörper in einer maximalen Breite von 21 m erlebbar sind. Dieses Ziel soll auch ohne Beachtung der derzeitigen Parzellenstruktur umgesetzt werden können. In den MK2-Gebieten wird deshalb auf die Festsetzung einer geschlossenen oder offenen Bauweise verzichtet. Damit auch größere zusammenhängende Baukörper entwickelt werden können, ohne dass die gewünschte räumliche Wirkung von Einzelbaukörpern beeinträchtigt wird, sind entlang der Baulinien Fassadenrücksprünge in mindestens 3 m Tiefe zulässig, wenn ein Baukörper insgesamt länger als 21 m sein soll. Oberhalb der dritten Vollgeschosse sind in den MK2-Gebieten ebenfalls Rücksprünge von den Baulinien in bis zu 2 m Tiefe erlaubt. Damit sollen Möglichkeiten für die Anordnung von Terrassen zugelassen werden.

1.4 Baugrenzen, Baulinien, überbaubare Flächen

Um sicherzustellen, dass sowohl zum Straßenraum an der Wunstorfer Straße als auch zum Bahnhofsvorplatz und zum ZOB eine raumbildende Randbebauung entwickelt wird, werden die angrenzenden Baufelder mit Baulinien versehen. An der künftigen Fußgängerpromenade und an der Wunstorfer Straße soll die Festsetzung von Arkaden im Erdgeschoss sicherstellen, dass die Erdgeschosszonen mit attraktiven Vorbereichen zum Verweilen entwickelt werden, die z. B. als Aufstellflächen für Waren und Verkaufsstände oder als Sitzmöglichkeiten für Gastronomiebetriebe mit Außenbewirtschaftung genutzt werden können. Die angrenzenden öffentlichen Gehwege werden damit räumlich und funktional erweitert, ohne deren Laufbereich einzuschränken. Gleichzeitig wird eine maximale Ausnutzung der Grundstücke durch die Bebaubarkeit in den oberen Geschossen bis an die westlichen Grundstücksgrenzen heran ermöglicht. Die übrigen Bauflächen werden mit Baugrenzen gegliedert. Um die Gestaltungsfreiheiten zu erhöhen, sind Ausnahmen von der Pflicht an die Baulinien heran zu bauen in der örtlichen Bauvorschrift Nr. 1 geregelt (siehe auch vorheriges Kapitel).

1.5 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen

Auf den nicht überbaubaren Flächen sind Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen nicht zulässig. Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, dass auf den den öffentlichen Straßen und Fußwegen zugewandten Flächen keine Bereiche mit Hinterhofcharakter entstehen. Für das mit einem Denkmal bebaute Flurstück 11/13, Flur 8, ist eine Ausnahme für die auf dem Grundstück vorhandenen Stellplätze vorgesehen.

Um im Zusammenhang mit der Neuordnung der Kerngebiete eine durchgehende Tiefgarage mit einer zusammengefassten Ein- und Ausfahrt im südwestlichen Bereich der MK2-Gebiete realisieren zu können, darf der öffentliche Fußweg im Bereich der Wunstorfer Straße 8 bis 10 mit einer Tiefgarage unterbaut werden.

2. Öffentliche Verkehrsflächen

Die heutige verkehrliche Erschließung wird im Prinzip beibehalten. Die Straße Am Bahnhof soll weiterhin nur ZOB- und in geringem Maße Erschließungsverkehr für die angrenzenden MK-Gebiete aufnehmen. Im Fall der Errichtung einer Tiefgarage ist die Zufahrtsmöglichkeit im südlichen Bereich vorgesehen, um den ZOB möglichst vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten. Für den Kfz-Verkehr zum Bahnhof sind eine Vorfahrt und eine Wendemöglichkeit am Bahnhofsvorplatz vorgesehen.

Die im Ursprungsbebauungsplan festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche an der Wunstorfer Straße entfällt, weil die Verbreiterungsoption aufgrund der seit langem geplanten Verlegung der B 442 nicht mehr benötigt wird. Im Gegenzug wird die öffentliche Verkehrsfläche an der Straße Am Bahnhof auf insgesamt 13,50 m verbreitert. Davon ist entlang den MK-Gebieten ein Gehweg in 5 m Breite vorgesehen. Dieser Gehweg dient als Hauptverbindung für einen großen Teil der täglich über 4.600 Fahrgäste am SPNV-Haltepunkt und über 2.000 Fahrgäste am ZOB über den Bahnhofsvorplatz zur Innenstadt und zurück. In der vorgesehenen Breite ist der Gehweg geeignet, die vorhandenen Fußgängerströme aufzunehmen. Zudem soll der Bahnhofsbereich mit einer attraktiven Fußgänger Verbindung aufgewertet werden und die angrenzenden MK-Gebiete zur Unterbringung von publikumsintensiven Nutzungen anregen.

Der Radverkehr wird auf den öffentlichen Verkehrswegen zur Bahnhofsunterführung bzw. zu der vorhandenen B+R-Anlage geleitet.

2.1 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Bahnhofsvorplatz

Auf dem Bahnhofsvorplatz ist neben den bahnhofsüblichen Nutzungen wie Kiss+Ride-Vorfahrt, Taxiständen und Behindertenparkplätzen auch die vorhandene eingeschossige B+R-Anlage zulässig. Das vorhandene Empfangsgebäude ist ein Denkmal und soll als identitätsstiftendes Bauwerk in seiner jetzigen Form erhalten bleiben. Die Zulässigkeit wird mit der Festsetzung der überbaubaren Fläche, der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse und mit Regelungen über die Art der Nutzungen dauerhaft gesichert.

Es ist städtebaulich gewünscht, dass im historischen Bahnhofsgebäude langfristig Nutzungen untergebracht werden, die dem Reiseverkehr und dem Tourismus dienen. In den Obergeschossen können ausnahmsweise sonstige Büros und Verwaltungseinrichtungen zugelassen werden. Wohnnutzungen sind wegen der in diesem Bereich besonders hohen Lärmbelastungen nicht zulässig.

2.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ZOB

Der ZOB wird baulich und funktional neu geordnet. Die P+R-Stellplätze werden verlagert, um den Individualverkehr aus dem Bereich des Busverkehrs herauszunehmen. Die Zahl der Einstiegshaltestellen und Buswartepositionen und die Dimensionierung der Fahrgassen werden bedarfsgerecht optimiert. Auch die Wartebereiche für die Fahrgäste werden verbessert.

Aufgrund der geplanten Umgestaltungsmaßnahmen müssen die zurzeit auf der Buswarteinsel vorhandenen, dem ÖPNV dienenden baulichen Anlagen entfallen. Da es sich bei diesen Nutzungen um notwendige bzw. fahrgastfreundliche Angebote handelt, sollen diese auch künftig auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „ZOB“ untergebracht werden. Zu diesem Zweck sind neben den Verkehrsanlagen auch Gebäude für folgende Nutzungen zulässig:

- Öffentliche WC-Anlage
- Fahrkartenverkaufsstelle
- Servicegebäude für Busfahrer (Aufenthaltsraum, WC und EDV-Raum)
- Überdachungen für die Wartebereiche der Fahrgäste.

Die maximal zulässigen Grundflächen der baulichen Anlagen sind auf ein Mindestmaß beschränkt worden.

2.3 Fußgängerbereich

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger“ im Bereich der Marktstraße 22 dient als Hauptzugang vom Bahnhof und ZOB in die Innenstadt und wurde bereits im Rahmen der Sanierung erworben und gesichert. Der Fußweg soll mit dieser Festsetzung auch künftig in dieser Funktion gesichert werden.

Die zwischen Wunstorfer Straße 8 und 10 gelegene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger“ soll als zusätzliche Fußgängerverbindung vom Bahnhof in den innerstädtischen Bereich „Marktstraße Süd“ entwickelt werden. Die neue Fußgängerverbindung soll zum einen den vorhandenen Fußweg zur Marktstraße entlasten und zum anderen liegt der Fußweg in der Sichtachse zum Bahnhofsgebäude als Identifikationsmerkmal.

TEIL III GRUNDSÄTZLICHE BELANGE UND UMWELTBELANGE

1. Gestaltung

Die Anforderungen an die Gestaltung von baulichen Anlagen in diesem Plangebiet wurden bezüglich der Werbeanlagen an die in der Innenstadt geltenden Örtlichen Bauvorschriften angeglichen. Damit sollen zum einen Beeinträchtigungen z. B. durch dominierende Werbeanlagen vermieden werden und zum anderen hat der Bereich als Innenstadterweiterung eine große Bedeutung für die Steigerung der Attraktivität des Einkaufsbereiches und zur Identitätsbildung.

Die Festsetzungen zur Baukörpergestaltung sollen sicherstellen, dass von den MK2-Gebieten Wirkungen ausgehen, die der ortstypischen kleinteiligen Baukörperstruktur entsprechen (siehe auch Teil II, Kapitel 1.3).

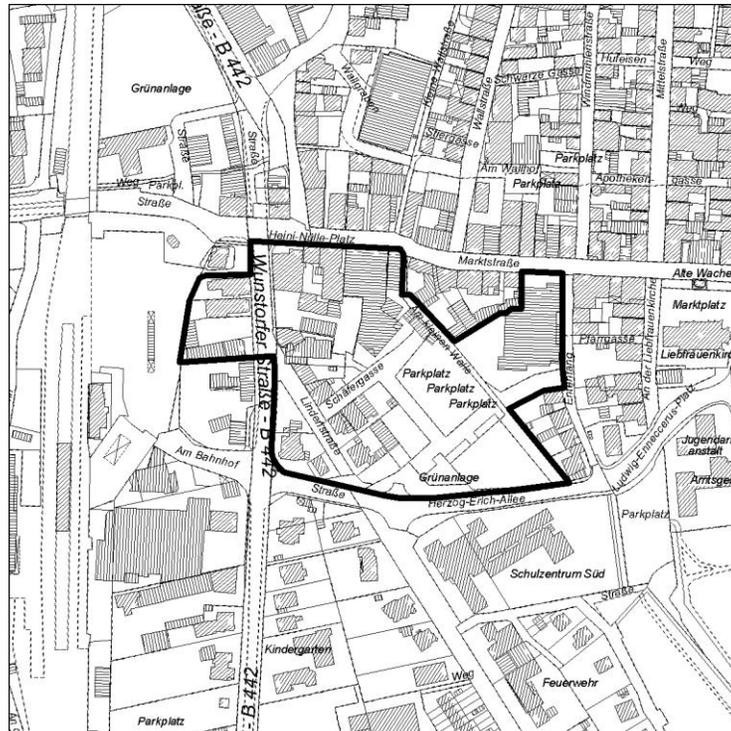
Auf die Festsetzung weiterer Vorschriften zur baulichen Gestaltung wurde verzichtet, weil im Geltungsbereich kein prägender Baubestand wie in der Altstadt vorhanden ist und die Verwirklichung moderner Architekturen möglich sein soll. Die vorhandenen Gebäude in der Nachbarschaft stehen unter Denkmalschutz. Baugenehmigungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes müssen daher auch nach Denkmalrecht beurteilt werden. Insofern kann hierdurch ein Mindestanspruch an gestalterischer Qualität durchgesetzt werden.

2. Denkmalschutz

Drei Gebäude innerhalb des Geltungsbereiches sind Baudenkmale gemäß Niedersächsischem Denkmalschutzgesetz, an deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht. In öffentlichen Planungen und bei öffentlichen Baumaßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sowie die Anforderungen des UNESCO-Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt vom 16. November 1972 (BGBl. 1977 II S. 213) rechtzeitig und so zu berücksichtigen, dass die Kulturdenkmale und das Kulturerbe im Sinne des Übereinkommens erhalten werden und ihre Umgebung angemessen gestaltet wird, soweit nicht andere öffentliche Belange überwiegen.

3. Sanierungsgebiet

Teilflächen des Plangebietes liegen innerhalb des am 05.06.1986 förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Innenstadt“ in der Kernstadt. Die Sanierung ist noch nicht abgeschlossen. Im Jahr 2006 wurden wesentliche Teile aus dem förmlichen festgelegten Sanierungsgebiet entlassen.



Geltungsbereich des Sanierungsgebietes „Innenstadt“

Im Sanierungsgebiet gelten folgende Sanierungsziele:

- a) Verbesserung der Wohnverhältnisse sowohl innerhalb der Gebäude als auch in der Wohnung,
- b) Steigerung der Innenstadtattraktivität durch eine Verbesserung der zentralen Einkaufszone,
- c) Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Verkehrsberuhigung und Parkraumschaffung,
- d) Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses.

Als besonders hervorzuhebende Sanierungsmaßnahmen sind u. a. vorgesehen:

- Behebung von Funktions- und Gestaltungsmängeln im Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit dem ZOB,
- Verbesserung der Nutzungsbeziehungen zwischen dem westlich der Wunstorfer Straße gelegenen Gebietsbereich mit Bahnhof und Bundespost zum Geschäftszentrum,
- Erstellung eines neuen Stadtentwicklungskonzeptes für den Bereich des bestehenden Bebauungsplanes Nr. 106 A und für den östlich angrenzenden Bereich (des Bebauungsplanes Nr. 108 F und G).

Die Planungsziele für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 106 A "Bahnhof Ostseite/ZOB", 3. Änderung, sind aus den Sanierungszielen abgeleitet.

4. Kommunales Einzelhandelskonzept der Stadt Neustadt a. Rbge.

Im Jahr 2009 hat die Stadt Neustadt a. Rbge. ein Gutachten zum kommunalen Einzelhandelskonzept von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) erarbeiten lassen. Das Konzept wurde am 18.06.2009 vom Rat der Stadt beschlossen. Es dient der Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im Neustädter Land und wird als Grundlage zur Beurteilung von Erweiterungs- und Ansiedlungsvorhaben insbesondere von großflächigen Einzelhandelsbetrieben herangezogen.

Für einen zentralen Versorgungsbereich ist die Konzentration zentraler Versorgungseinrichtungen maßgeblich, wobei neben dem Einzelhandel auch sonstige (zentrale) Versorgungseinrichtungen von Bedeutung sind. Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt für die Stadt Neustadt a. Rbge. erfolgte anhand der örtlichen Gegebenheiten und ist in der angefügten Karte mit dem rot umrandeten Bereich dargestellt.

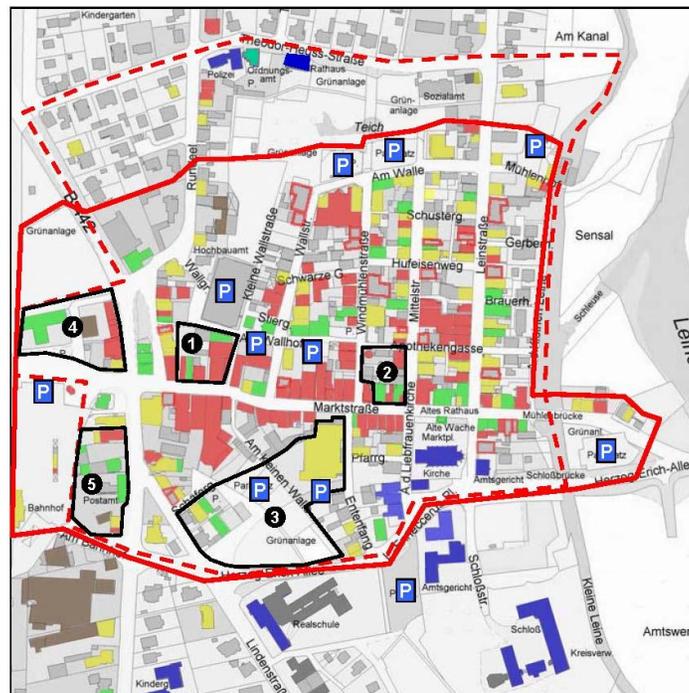


Abb.: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt

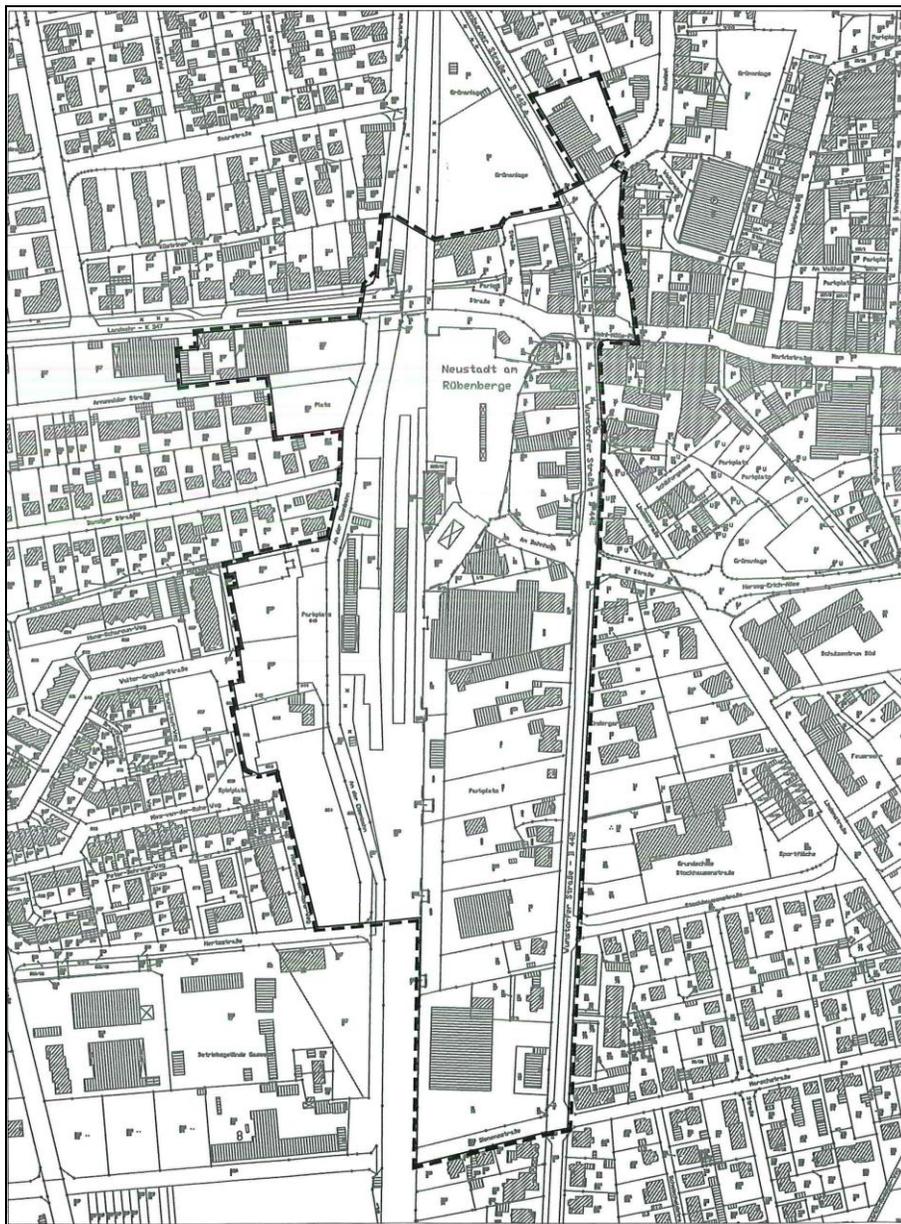
Die MK-Gebiete des Bebauungsplanbereiches befinden sich innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt und sind als Standort 5 gekennzeichnet. Dieser Standort wird im Untersuchungsbericht trotz räumlicher Trennung durch die Wunstorfer Straße von der Haupteinkaufslage als für die Angebotsergänzung der Innenstadt geeignet bewertet. Die Eignung wird durch die fußläufigen Austauschbeziehungen zwischen Marktstraße, Bahnhof und ZOB begründet. In diesem Zusammenhang wird der Verbesserung der Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Marktstraße eine hohe Relevanz beigemessen.

Die Ziele dieses Bebauungsplanes, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung von innenstadttypischem Einzelhandel und Dienstleistungen herzustellen und mit entsprechenden Festsetzungen zu sichern, entspricht den im Einzelhandelskonzept formulierten Grundsätzen der örtlichen Einzelhandelsentwicklung zum Ausbau des Einzelhandelsangebotes in der Innenstadt und zur Sicherung der Attraktivität und Versorgungsbedeutung der Innenstadt. Die Anforderungen des § 1 Abs. 6 BauGB, bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere auch die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu berücksichtigen, werden damit erfüllt.

5. Stadtumbau West

Der Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes liegt vollständig innerhalb der geplanten städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme Stadtumbau West „Bahnhofsumfeld“. Für die Planung wurden vorbereitende Untersuchungen durchgeführt und ein Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm beim Niedersächsischen Ministerium für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration gestellt. Die Entscheidung über die Programmaufnahme steht noch aus.

Wesentlicher Inhalt des Erneuerungskonzeptes ist u. a. die planerische Neuordnung des Baufeldes zwischen Bahnhof und Wunstorfer Straße für hochwertige Nutzungen mit dem Ziel der besseren Verknüpfung von Bahnhofsumfeld und Innenstadt.



Geltungsbereich Stadtumbau West

6. Lärmschutz

In relativer Nähe zum Plangebiet befinden sich folgende lärmrelevante Verkehrswege:

- B 442 Wunstorfer Straße
- Marktstraße
- Bahnlinie Hannover–Nienburg

Darüber hinaus sind die Lärmemissionen des ZOB und des südlich an das Plangebiet angrenzenden Gewerbegebietes zu berücksichtigen.

Alle aufgeführten Emittenten wurden in der schalltechnischen Untersuchung des Büros TÜV-Nord vom 06.06.2012 (Anlage 2) untersucht und bewertet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Beurteilungspegel des Gewerbegebietes im Plangebiet die Immissionsrichtwerte für ein Kerngebiet unterschreiten. Durch die Straßen-, Schienen- und Verkehrsgeräusche des ZOB werden die anzustrebenden Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für Kerngebiete von tagsüber 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) in den 1. Obergeschossen deutlich überschritten. Im Nahbereich der Wunstorfer Straße beträgt die Überschreitung tagsüber um bis zu 7 dB(A) und nachts um bis zu 11 dB(A). Im Bereich des Bahnhofsgebäudes sind tags- und nachtsüber Beurteilungspegel von bis zu 77 dB(A) zu erwarten. Die schalltechnischen Orientierungswerte vergleichbarer Nutzungen werden damit tagsüber um bis zu 12 dB(A) und nachts um bis zu 22 dB(A) überschritten.

Anhand der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – wird die schalltechnische Eignung von städtebaulichen Planungen geprüft. „Die Orientierungswerte [der DIN 18005] haben vorrangig Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen und für die Neuplanung von Flächen, von denen Schallemissionen ausgehen und auf vorhandene oder geplante schutzbedürftige Nutzungen einwirken können.“ Es wird somit geprüft, ob schutzbedürftige Bebauungen aufgrund der vorhandenen Schallimmissionen städtebaulich verträglich sind.

Die Orientierungswerte stellen nicht, wie etwa die Richtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm –, verbindliche Obergrenzen dar, sondern dienen als Entscheidungsgrundlage für das städtebauliche Bauleitplanverfahren.

Die Orientierungswerte werden deutlich überschritten, die Belastungen sind aber nicht unzumutbar. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Planung im Bestand, die bereits Vorbelastungen ausgesetzt ist. Dem ausdrücklichen Planungsziel, den Bahnhofsbereich westlich der Wunstorfer Straße als Ergänzungsfläche für Einzelhandel, Arbeitsstätte und Freizeitgestaltung zu stärken und auch ausdrücklich als Wohnstandort zu sichern, wird mehr Gewicht beigemessen als der optimalen Schallsituation.

Um den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen, werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Wohnnutzungen sind nur oberhalb des zweiten Vollgeschosses zulässig, also in Bereichen, in denen die Immissionsbelastungen geringer sind als in den unteren Geschossen,
- es wurde ein Höchstmaß an passivem Lärmschutz planerisch festgeschrieben.

Ausgehend von den maßgeblichen Außenlärmpegeln wird eine Einstufung in Lärmbereiche vorgenommen, die in der folgenden Tabelle beispielhaft zusammengefasst dargestellt ist (abgeleitet

von der Tabelle 8 der DIN 4109). Abhängig von den Lärmpegelbereichen sind folgende Anforderungen an die resultierende Luftschalldämmung von Außenbauteilen festgesetzt:

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel [dB(A)]	Erforderliches resultierendes Schalldämm-Maß des Außenbauteils $R'_{w,res}$ [dB]	
		Aufenthalts- und Wohnräume, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches	Büroräume und ähnliches
I	≤ 55	30	--
II	56 – 60	30	30
III	61 – 65	35	30
IV	66 – 70	40	35
V	71 – 75	45	40
VI	76 – 80	50	45

Bei der Berechnung der maßgeblichen Außenlärmpegel, die für die Auslegung und den Nachweis von Außenbauteilen herangezogen werden, wird die Tageszeit zugrunde gelegt und es wird unterstellt, dass die so dimensionierten Bauteile auch einen entsprechenden Schutz gegen entsprechende Geräuschimmissionen bieten. Dabei wird die Annahme zugrunde gelegt, dass der Verkehrslärm in der Nachtzeit um ca. 10 dB(A) unter dem Tageswert liegt. Im vorliegenden Fall liegt die Differenz jedoch bei nur 6 dB(A). Für Schlafräume wird daher empfohlen, einen um eine Stufe erhöhten Außenlärmpegel zugrunde zu legen. Zum Schutz der Nachtruhe wird empfohlen, die zur Belüftung der Schlafräume, Kinderzimmer, Hotelzimmer vorgesehenen Fenster mit schalldämmenden Zuluftanlagen zu versehen.

Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen werden keine Veränderungen der auf den benachbarten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 108 H einwirkenden Emissionen verursacht. Weitere Untersuchungen sind daher nicht erforderlich

7. Gewässerschutz und Bodenschutz

Oberflächenentwässerung

Die Oberflächen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bereits jetzt nahezu vollständig versiegelt. Das wird auch nach Umsetzung der Planung der Fall sein. Das anfallende Regenwasser wird derzeit in den bereits vorhandenen Regenwassersammelkanälen abgeleitet.

Für die Entwässerung des derzeitigen ZOB-Geländes, welches sich im Bebauungsplangebiet befindet, liegt eine wasserbehördliche Erlaubnis zur Einleitung von Oberflächenwasser der Region Hannover vom 28.06.1982 (Az.: 663 38 58/11) vor. Das dort anfallende Oberflächenwasser wird über die Niederschlagswasserkanalisation abgeleitet und an der Einleitstelle Nr. 15 in die „Kleine Leine“ (Gemarkung Neustadt, Flur 7, Flurstück 60/26) eingeleitet. Genehmigt wurde eine Einleitmenge von 3.120 l/s bzw. 218.050 m³/a.

Zukünftig soll das anfallende Niederschlagswasser von allen befestigten Oberflächen im Plangebiet über die zu erneuernden Straßenabläufe und Anschlussleitungen an den das Plangebiet

kreuzenden, vorhandenen Niederschlagswasserkanal abgeleitet werden. Gemäß des vorliegenden Bebauungsplans werden keine weiteren, zusätzlichen abflusswirksamen Flächen geschaffen. Damit bleiben sowohl die zukünftigen Abflussmengen aus dem B-Plangebiet, als auch die Einleitmengen an der Einleitstelle Nr. 15 in die „Kleine Leine“ unverändert.

Altlasten

Für den Bebauungsplan interessiert in erster Linie die Frage, ob der Boden für die geplante Nutzung geeignet ist. Innerhalb des Geltungsbereiches wurde im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung eine orientierende umweltanalytische Untergrunduntersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse in einem Bericht vom 31.10.2011 dargelegt sind (Anlage 1).

In der zusammenfassenden Bewertung wird für diese Bereiche dargelegt, dass

- die anfallenden Straßenausbaustoffe teerfrei sind und kein Asbest enthalten,
- auf dem Gelände oberflächennah teilweise künstliche Auffüllungen mit bis zu 1,3 m Mächtigkeit vorliegen. Nutzungsbedingte, flächenhafte Verunreinigungen werden in den Auffüllungen nicht angetroffen. Die Mischproben zeigen unkritische Schadstoffgehalte.

Im Bereich der Kerngebiete wurden bislang keine Bodenuntersuchungen durchgeführt. Nach Auskunft der Unteren Bodenschutzbehörde bei der Region Hannover befinden sich im Plangebiet zwei altlastenverdächtige Flächen gemäß § 2 Abs. 6 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG). Bei den Flächen handelt es sich um die Grundstücke Wunstorfer Straße 6 und 8 – 10, auf denen in der Vergangenheit zeitweise Nutzungen betrieben worden sind, bei denen der Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen vermutet werden kann und der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung besteht. Bei den Nutzungen handelt es sich um einen Lagerverkaufsbetrieb für Teppiche, Tapeten und Farben, einen Bau- und Immobilienbetrieb, einen Autohandel, eine Druckerei, einen Postbetriebshof und einen Handel für Gastronomie- und Fleischereimaschinen.

Auf den altlastenverdächtigen Flächen besteht der Verdacht von Bodenverunreinigungen oder sonstigen Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit. Im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren auf diesen Flächen ist daher die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover zu beteiligen.

Nach Auskunft der Polizeidirektion zeigen die vorhandenen alliierten Luftbilder im Bereich des ZOB und des Bahnhofsvorplatzes keine Bombardierung. Daher ist davon auszugehen, dass dort keine Bombenblindgänger vorhanden sind.

8. Verkehrserschließung

8.1 ÖPNV

Die Planungen für den ZOB und den Bahnhofsvorplatz wurden im Auftrag der Region Hannover in Abstimmung mit der Stadt Neustadt a. Rbge. von dem Verkehrsplanungsbüro shp aus Hannover erarbeitet. Den Planungen wurden umfassende Verkehrsuntersuchungen zugrunde gelegt und der Entwurf wurde auf verkehrstechnische Funktionsfähigkeit geprüft (Planausschnitt: siehe Teil I, Kapitel 5). Für den ZOB sind bei der vorliegenden Entwurfsplanung insgesamt 17 Haltepositionen vorgesehen. Die Haltepositionen setzen sich aus 11 Abfahrtpositionen, 1 Ankunftsposition und 5 Bereitstellungspositionen zusammen. Die Zufahrt der Busse erfolgt überwiegend

von der Wunstorfer Straße über die Straße Am Bahnhof. Die aus westlicher Richtung über die Landwehr kommenden Busse können von Norden in die Straße Am Bahnhof einfahren. Die Anknüpfungsposition ist an der Straße Am Bahnhof in Höhe des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen. Nach dem Aussteigen der Fahrgäste wird der Bus die Anknüpfungsposition verlassen und entweder eine Abfahr- oder eine Bereitstellungsposition belegen. Die Ausfahrt der Busse erfolgt in Richtung Norden über die Marktstraße. Nach Süden und Osten fahrende Buslinien verlassen den ZOB-Bereich über eine gesonderte Busspur an der Kreuzung Wunstorfer Straße/Am Bahnhof. Der Knotenpunkt Herzog-Erich-Allee/Wunstorfer Straße/Am Bahnhof kann die aus dieser Planung resultierende Verkehrsbelastung aufnehmen.

Auf dem Bahnhofsvorplatz werden im Zuge einer Umfahrung Kiss+Ride-Stellplätze und Behindertenstellplätze angeordnet. Zudem werden auf dem Bahnhofsvorplatz 6 Taxenstände angeordnet. Weitere Kiss+Ride-Stellplätze werden südlich des MK2-Gebietes an der Straße Am Bahnhof angeordnet.

Zurzeit sind am ZOB 70 P+R-Stellplätze der Deutsche Bahn AG vorhanden, deren Verlegung auf die Westseite der Bahnanlage geplant ist. Die Erforderlichkeit zur Verlegung ergibt sich zum einen aus dem vorhandenen, sehr begrenzten Flächenangebot in diesem Bereich. Zum anderen sollen Busverkehr und Individualverkehr voneinander getrennt werden, um den Verkehrsfluss der Busse im ZOB-Bereich und damit die angestrebte Pünktlichkeit der Fahrzeuglinien nicht zu beeinträchtigen. Generell sollen alle P+R-Stellplätze künftig westlich der Bahnanlage gebündelt angeordnet werden, um im innerörtlichen Bereich den Suchverkehr für freie P+R-Stellplätze zu reduzieren.

8.2. Motorisierter Individualverkehr

Durch die geplante Verlagerung der vorhandenen 70 P+R-Stellplätze nach Westen wird der Busverkehr im ZOB-Bereich vom motorisierten Individualverkehr getrennt. Künftig werden nur Individualverkehre zur Erschließung der Grundstücke der MK-Gebiete und des Bahnhofsgebäudes sowie Taxen und Pkw-Verkehr für Abholer und Bringer der ÖPNV-Nutzer über die Straße Am Bahnhof geleitet. Im Zuge der geplanten Neuordnung der MK2-Gebiete ist der Bau einer Tiefgarage zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze möglich. In Abstimmung mit dem Verkehrsträger wurde vereinbart, die Zu- und Abfahrt möglichst weit südlich an der Straße Am Bahnhof anzuordnen, um den Busverkehr soweit wie möglich vom Individualverkehr freizuhalten.

Insgesamt werden dann für die Nutzungen im geplanten MK-Gebiet ca. 230 Stellplätze gemäß NBauO/ EAR 05 geschätzt angenommen. Hierbei muss jedoch angemerkt werden, dass die Rechtsvorschriften nicht zwischen peripherer Stadtrand- oder Ortslage bzw. innerstädtischer Lage der Nutzungen unterscheidet. Betrachtet man den Untersuchungsraum, so kann durch die Nähe zur Kernstadt sowie zum Bahnhof von einem höheren Anteil an nichtmotorisierten Verkehr ausgegangen werden. Zudem werden gerade auch durch weitere Geschäfte im Umfeld Verbundverkehre stattfinden, das heißt von einem Stellplatz aus werden mehrere Geschäfte zu Fuß aufgesucht. Hierbei sind vor allem die öffentlichen Stellplätze von besonderer Bedeutung, da die Tiefgarage nur bestimmten Nutzergruppen zur Verfügung stehen wird. Es kann also davon ausgegangen werden, dass sich hier der tatsächliche Bedarf deutlich reduziert. In diesem Fall kann von einem Stellplatzangebot von 100 bis 120 Stellplätzen ausgegangen werden, die in einer eingeschossigen Tiefgarage als durchaus plausibel und realisierbar erscheinen.

Nach dem Ergebnis der Verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Zacharias vom September 2012 ergibt sich bei dieser reduzierten Stellplatzanzahl von 120 Plätzen im Knoten-

punkt Wunstorfer Straße/ Herzog-Erich-Allee/ Am Bahnhof eine Verkehrsqualität der Stufe D, der Verkehrsfluss ist noch stabil. Im Vergleich zum Bestand steigt das Verkehrsaufkommen innerhalb der Spitzenstunde im Straßenquerschnitt Am Bahnhof jedoch um ca. 50 % an. Die Umlaufzeit der Signalanlage muss von 90 Sekunden auf 120 Sekunden erhöht werden, was sich auch in den Rückstaulängen entlang der Hauptachsen widerspiegelt.

Sollten mehr als 120 Stellplätze in dem MK-2 Gebiet realisiert werden, so ist im Rahmen der Baugenehmigung vom Antragsteller der Nachweis zur weiteren Leistungsfähigkeit des Knotens zu erbringen.

Die verkehrliche Erschließung der MK-Gebiete von der Wunstorfer Straße aus, wird derzeit nicht praktiziert, kann aber im Falle einer Verlegung der B 442 voraussichtlich eingerichtet werden.

8.3 Radverkehr

Für Pendler, die mit dem Fahrrad ankommen, bestehen am Bahnhofsvorplatz 184 überdachte und 16 nicht überdachte Fahrradabstellplätze (B+R-Anlage). Die überdachte B+R-Anlage ist abschließbar und wird von Pendlern mit Zeitkarten genutzt. Westlich der Bahnanlage bestehen weitere 60 überdachte Fahrradabstellplätze, zusätzlich Fahrradbügel für 60 Fahrräder und weitere 40 nicht überdachte Fahrradabstellplätze im Einmündungsbereich Arnswalder Straße/An der Eisenbahn. Die B+R-Stellplatzzahlen reichen insgesamt zurzeit nicht aus und sollen westlich der Bahnanlage um 90 weitere B+R-Stellplätze erhöht werden. Die B+R-Anlage am Bahnhofsvorplatz wird gezielt von den Pendlern genutzt, die mit einem Schlüssel Zugang zu der abgeschlossenen Anlage haben. Die Zufahrt für Radfahrer aus dem östlichen Bereich der Kernstadt erfolgt über Schutzstreifen an der Wunstorfer Straße und als Mischverkehr auf der Fahrbahn an der Herzog-Erich-Allee in die Straße Am Bahnhof. Dort wird im Mischverkehr die Rampe der Bahnstufenunterführung erreicht. Die barrierefreie Verbindung zum Bahnsteig erfolgt durch einen Fahrstuhl. Die westliche Bahnseite kann derzeit nur über die vorhandene Treppe erfolgen. Eine Rampe auf der Westseite der Bahnanlage ist zurzeit in Planung. Damit soll das Radwegenetz der östlichen Kernstadt zum einen an die bestehenden und geplanten B+R-Stellplätze westlich der Bahnanlage angebunden werden und zum anderen soll eine wichtige Radwegeverbindung zum örtlichen Radwegenetz „Am Hüttengleis“ hergestellt werden.

8.4 Fußgänger

Die dominierende Wegebeziehung zwischen Innenstadt und Bahnhof/ZOB verläuft über den Knotenpunkt Marktstraße/Wunstorfer Straße. Die Fußgängerströme überqueren zurzeit die Busfahrgassen diagonal in Richtung Marktstraße. Werktäglich wurden über 4.700 Ein- und Aussteiger der Bahnen am Bahnhof Neustadt und über 2.000 Ein- und Aussteiger der Busse am ZOB gezählt. Durch die verknüpften Abfahrt- und Ankunftszeiten der Busse mit den Bahnen und der Busse untereinander ergeben sich die zeitweise sehr großen Fußgängerströme im Plangebiet. Künftig sollen diese Ströme geordnet an der Straße Am Bahnhof auf einem ausreichend dimensionierten Fußweg in 5 m Breite entlanggeführt werden. Durch den Bau eines weiteren Fußweges zur Marktstraße Süd sollen zur Entlastung zusätzliche attraktive Wegeverbindungen geschaffen werden. Die Lage des Fußweges ist so gewählt, dass ÖPNV-Nutzer, die aus dem Bereich Marktstraße Süd aus der Innenstadt kommen, das Bahnhofsgebäude bereits von der Schäfergasse an in der Sichtachse erkennen können.

9. Technische Ver- /Entsorgung

Die Leitungen und Anschlüsse zur technischen Ver- und Entsorgung sind im Plangebiet vorhanden. Das Plangebiet liegt für Elektrizität, Gas und Wasser im Versorgungsbereich der Stadtwerke Neustadt a. Rbge. GmbH. Über im Planbereich befindliche Hydranten steht eine ausreichende Gesamtlöschwassermenge von bis zu 192 m³/h, über einen Zeitraum von 2 Stunden im ungestörten Betrieb, aus dem Trinkwassernetz zur Verfügung. Die Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser liegt im Zuständigkeitsbereich des Abwasserbehandlungsbetriebes Neustadt a. Rbge. Das anfallende Niederschlagswasser kann von dem bestehenden Kanalnetz bedenkenlos aufgenommen werden. Die Abfallentsorgung wird durch den Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover geregelt.

10. Private Belange

Zu den von der Planung berührten privaten Belangen gehören im Wesentlichen die aus dem Grundeigentum resultierenden Interessen der Nutzungsberechtigten. Sie umfassen

- das Interesse an der Erhaltung eines vorhandenen Bestandes und
- das Interesse, dass die Nutzungsmöglichkeiten der MK-Gebiete nicht eingeschränkt werden,
- das Interesse, die im ZOB-Bereich vorhandenen Handelsflächen auch künftig nutzen zu können,
- das Interesse auf Minimierung der Immissionen und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Das Interesse an der Erhaltung des vorhandenen Bestandes wird nicht wesentlich geschmälert, weil die MK-Bauflächen durch die Neuordnung optimiert und vergrößert werden. Im Ursprungsbebauungsplan war die Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche an der Wunstorfer Straße vorgesehen und durch eine entsprechende Festsetzung gesichert. Davon waren die Gebäude Wunstorfer Straße Nrn. 2, 4 und 8 betroffen und genießen derzeit nur Bestandsschutz. Künftig werden diese Gebäude innerhalb der festgesetzten Kerngebiete liegen und können im Rahmen der Festsetzungen erneuert, erweitert oder umgenutzt werden. Des Weiteren war im Bereich der Grundstücksgrenze Wunstorfer Straße 6 und 8 ursprünglich ein öffentlicher Fußweg in 6 m Breite vom Bahnhof zur Wunstorfer Straße festgesetzt. Der Fußweg verlief teilweise im Bereich der bestehenden Gebäude auf den genannten Grundstücken. Künftig wird der Fußweg weiter südlich festgesetzt, um eine Wegeverbindung von der Schäfergasse zum Bahnhof zu schaffen. Der Fußweg ist so platziert, dass bei der Herstellung keine bestehenden Gebäude fallen müssen. Der Fußweg wird mit einer Breite von 4 m auf ein Mindestmaß reduziert. Zum Nachteil der Grundstückseigentümer wird die öffentliche Verkehrsfläche an der Straße Am Bahnhof erweitert. In diesem Bereich befinden sich die Nebengebäude der Wunstorfer Straße Nr. 6, die im Zuge der Umbaumaßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches fallen müssen. Die übrigen erforderlichen Flächen (Wunstorfer Straße Nrn. 2, 4 und 8 – 10) sind nicht mit Gebäuden überbaut, sondern werden für private Stellplätze genutzt.

Durch die Festsetzung von Flächen für öffentliche Nutzungen werden Beeinträchtigungen verursacht, die durch die Optimierung der Ausnutzungsmöglichkeiten der Kerngebiete (z.B. Erhöhung der MK-Bauflächen, der zulässigen GFZ und Zahl der Vollgeschosse) vermindert werden. Im Ursprungsbebauungsplan standen im Bereich der Grundstücke Wunstorfer Straße 2 - 10 etwa 4.468 qm MK-Baufläche zur Verfügung. Im künftigen Bebauungsplan werden für diese Grund-

stücke 4.784 qm MK-Baufläche festgesetzt. Die Festsetzungen für das Grundstück Marktstraße 22 werden den tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten angepasst.

Diese Benachteiligung der privaten Grundstückseigentümer Wunstorfer Straße 2 - 10 durch die Festsetzung von Grundstücksteilen für die öffentliche Nutzungen wird zugunsten des öffentlichen Interesses zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung der ÖPNV-Anlagen in Kauf genommen. Die Attraktivität der Kerngebiete wird durch die vorgesehene funktionale und gestalterische Aufwertung der ÖPNV-Einrichtungen, besonders durch den Bau des Bahnhofsvorplatzes und der neuen Fußgängerführung als „Fußgängerpromenade“ wesentlich erhöht.

Über die künftige öffentliche Nutzung der privaten Grundstücksteile wurden bereits Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern geführt. Alle betroffenen Grundstückseigentümer haben ihre Bereitschaft erklärt, die Flächen an die Stadt Neustadt a. Rbge. zu veräußern und in den erforderlichen Fällen den nötigen Gebäudeabriss vorzunehmen. Der Grunderwerb wird vorgenommen, sobald das beauftragte Verkehrswertgutachten vorliegt.

Künftig werden bestimmte, allgemein zulässige Nutzungsarten nicht mehr zulässig sein, um die dadurch zu erwartenden negativen Auswirkungen zu vermeiden (siehe Teil II Kapitel 1.1). Den Eigentümern der Grundstücke in den Kerngebieten bleibt noch die ganze Palette der gewerblichen und sonstigen Nutzungen. Die Einschränkung ist also relativ geringfügig. Die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten werden in Kauf genommen, um künftig in den MK-Gebieten ein attraktives Nutzungsangebot zu verwirklichen, das geeignet ist, die Innenstadtfunktionen zu sichern und zu ergänzen und einem bereits begonnenen Trading-Down-Effekt entgegenzuwirken. Zur Steigerung der Attraktivität im Bahnhofsbereich werden enorme öffentliche Mittel aufgewendet, die auch als wirtschaftliche und soziale Grundlage aus gesamtstädtischer Sicht von großer Bedeutung sind. Dieses öffentliche Interesse wird höher bewertet, als die sehr begrenzte Einschränkung der gewerblichen Nutzbarkeit des Grundeigentums.

Auf dem heutigen ZOB befinden sich Gebäude, die von der Stadt Neustadt a. Rbge. vermietet werden. Bei den Mietern handelt es sich um einen Blumenhändler, die RegioBus Hannover GmbH, die eine Fahrkartenverkaufsstelle mit Aufenthalts- und Sanitärraum für die Busfahrer betreibt, und einen Kioskbetreiber, der auch die angrenzenden öffentlichen Toiletten im Auftrag der Stadt Neustadt a. Rbge. bewirtschaftet. Sämtliche Gebäude müssen für die geplante Neuordnung des ZOB fallen. Das öffentliche WC und die Fahrkartenverkaufsstelle sollen künftig auf der geplanten westlichen Verkehrsinsel neu errichtet werden. Für den Kiosk und den Blumenpavillon bestehen künftig keine Flächenreserven, um im ZOB-Bereich oder auf dem Bahnhofsvorplatz untergebracht zu werden. Die bestehenden Mietverträge müssen daher fristgerecht gekündigt werden, ohne dass den Nutzern von der Stadt Neustadt a. Rbge. ein neuer Mietvertrag angeboten werden kann. Die Benachteiligung der privaten Gewerbetreibenden wird zugunsten des öffentlichen Interesses zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung der ÖPNV-Anlagen in Kauf genommen. Es wird angestrebt, im Rahmen der Neuordnung der MK2-Gebiete Ladenflächen für den Kiosk und den Blumenpavillon anzubieten.

Die MK-Gebiete sind starken Vorbelastungen durch Verkehrsimmissionen ausgesetzt. Eine Erhöhung der Verkehrsimmissionen wird durch die Planung nicht hervorgerufen. Durch die Neuordnung des ZOB wird der Verkehrsfluss der Busse und sonstiger Verkehre im Bereich des ZOB und Bahnhofsvorplatzes optimiert. Insbesondere werden Rangierfahrten der Busse gegenüber dem derzeitigen Zustand minimiert. Durch Verlagerung der 70 im Plangebiet vorhandenen P+R-Stellplätze auf die Westseite der Bahnanlage wird der motorisierte Individualverkehr westlich der MK-Gebiete verringert. Die Erhöhung der zulässigen GFZ der MK-Gebiete führt voraussichtlich nur zu unwesentlichen Erhöhungen der erforderlichen Stellplätze. Zur Minderung von Beein-

trüchtigungen der Gesundheit aufgrund der Verkehrsimmissionen werden Festsetzungen getroffen, die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile lärmzugewandter Gebäudeseiten vorschreiben. Das Interesse auf Minimierung der Immissionen und Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird damit angemessen berücksichtigt.

11. Baumschutzsatzung

Für den gesamten Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gilt die Satzung über den Schutz des Baum-, Hecken- und Feldgehölzbestandes in der Kernstadt der Stadt Neustadt a. Rbge., die seit August 1991 rechtswirksam ist.

Durch eine Bestandskartierung im Juni 2012 wurde festgestellt, dass 24 Laubbäume im Plangebiet unter die Baumschutzsatzung fallen.

Hierbei handelt es sich um 4 Platanen, 3 Linden, 7 Roteichen, 4 Eichen, 1 Hainbuche, 1 Ulme und 4 Ahorne.

22 der betreffenden Bäume befinden sich auf den festgesetzten Verkehrsflächen. Zur Umsetzung der Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des ZOB ist die Beseitigung dieser Bäume nicht zu vermeiden. Auf Antrag kann unter Anwendung des § 5 Abs. 1 d) der städtischen Baumschutzsatzung eine Ausnahmegenehmigung für die Beseitigung der Bäume erteilt werden. Gemäß § 9 wären dann Ersatzpflanzungen zu realisieren.

2 der erhaltenswerten Bäume im Gehwegbereich des nördlichen Straßenabschnittes Am Bahnhof werden durch Festsetzung dauerhaft gesichert. Eine Roteiche im Bereich des Gehweges an der Einmündung der Straße Am Bahnhof in die Wunstorfer Straße und 2 Bäume auf der Parzellengrenze des Flurstückes 11/17, Flur 8 zur Straße Am Bahnhof (1 Ahorn, 1 Hainbuche) können voraussichtlich erhalten werden.

Nördlich der bestehenden P+R-Stellplätze ist eine größere Fläche mit Straßenbegleitgrün vorhanden. Darauf befinden sich 18 Kiefern, die unter die Baumschutzsatzung fallen. Voraussichtlich wird der Bereich als Straßenbegleitgrünfläche erhalten bleiben. Im Falle einer erforderlichen Umgestaltung werden die Vorschriften der Baumschutzsatzung angewendet.

12. Natur- und Landschaftsschutz, Eingriffsregelung

Wie bereits ausgeführt, gelten im beschleunigten Verfahren (in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB) Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Das bedeutet, dass für die Änderung der Festsetzungen die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist.

Trotzdem sind natürlich die Belange des Natur- und Bodenschutzes in die Abwägung und in die planerische Entscheidung mit einzubeziehen.

Das Plangebiet ist bereits mit einem gültigen Bebauungsplan versehen. Die bisherigen Festsetzungen unterscheiden sich im Hinblick der zulässigen Versiegelung von Flächen nur geringfügig von den künftigen Festsetzungen, denn sämtliche festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen werden bereits als solche genutzt und sind versiegelt. Auch die in den MK-Gebieten zulässige GRZ von 1,0 war bereits im Ursprungsbebauungsplan festgesetzt. Dadurch sind im Geltungsbe-

reich des Bebauungsplanes bereits heute alle Flächen nahezu vollständig versiegelt. Ausnahmen bilden im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche lediglich vereinzelte Flächen von Straßenbegleitgrün, Einzelbäume und in den MK-Gebieten vereinzelte, kleine Pflanzbeete. Die nicht versiegelten Flächen haben weder für Natur und Landschaft, noch für das Landschaftsbild oder die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes wesentliche Bedeutung.

Auf besonders schützenswerte Arten der Tier- und Pflanzenwelt liegen keine Hinweise vor.

Im Zuge der baulichen Umgestaltung der dem ÖPNV dienenden Verkehrsflächen müssen die vorhandenen Straßenbäume teilweise entfernt werden. Es werden im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche auch künftig Baumpflanzungen und Straßenbegleitgrünflächen vorgesehen. Die erhaltenswerten Bäume im Bereich des künftigen Gehweges werden durch Festsetzung dauerhaft gesichert. Insofern werden die Belange von Natur und Landschaft durch den Bebauungsplan nicht beeinträchtigt.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) für diesen Bebauungsplan nicht erforderlich.

13. Hochwasserschutz

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiete sowie außerhalb des überschwemmungsgefährdeten Bereiches auf der Bemessungs- und Berechnungsgrundlage eines hundertjährigen Hochwasserereignisses (HQ 100). Der Belang des vorbeugenden Hochwasserschutzes ist berücksichtigt.

14. Sonstiges

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich Flughafen Wunstorf.

TEIL IV DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

1. Flächenbilanz

Kerngebiet MK	4.940 m ²
Straßenverkehrsfläche	3.731 m ²
Verkehrsflächen ZOB	5.899 m ²
Verkehrsflächen Bahnhofsvorplatz	3.973 m ²
Verkehrsfläche Fußgängerbereich	519 m ²
Summe (gerundet)	19.062 m ²

2. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnerische Maßnahmen werden im Übergangsbereich von den MK-Gebieten zur öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich. Die Neuordnung der Grundstückszuschnitte wird durch privaten Grunderwerb erfolgen. Die betroffenen Grundstückseigentümer sind bereit, die erforderlichen Flächen an die Stadt Neustadt a. Rbge. zu veräußern. Die Grundstückskaufverträge sind in Vorbereitung.

Die im Geltungsbereich vorhandenen Grundstücke der Deutsche Bahn AG werden von der Stadt Neustadt a. Rbge. erworben, soweit sie für die geplanten Umgestaltungen benötigt werden.

3. Maßnahmen, Kosten, Finanzierung

Die Kosten für den Grunderwerb, der für die ÖPNV-Nutzungen benötigten Grundstücke, werden vom Verkehrsträger erstattet. Die Planungs- und Baukosten der ÖPNV-Anlage werden, die Förderzusage des Landes Niedersachsen vorausgesetzt, durch die Landesnahverkehrsgesellschaft und die Region Hannover getragen.

Aufgrund der Planung entstehen der Stadt Neustadt a. Rbge. Kosten durch folgende nicht über die LNVG und den Verkehrsträger förderfähigen Maßnahmen:

- Ankauf der für öffentliche Zwecke benötigten Grundstücksteile entlang der Straße Am Bahnhof einschließlich Freilegung und Umgestaltung,
- Ankauf der für den öffentlichen Fußweg benötigten Grundstücksteile des Flurstückes 11/22, Flur 8, Gemarkung Neustadt a. Rbge., und Herstellung des Fußweges,
- Freilegung der öffentlichen Verkehrsfläche und Herstellung der privaten Stellplätze Am Bahnhof,
- Bau eines Servicegebäudes und einer Verkaufsstelle für die RegioBus Hannover GmbH,
- Ersatzpflanzungen für entfallende Bäume, die der Baumschutzsatzung unterliegen,
- Bodenordnung / Umlegung.

Nach grober Schätzung entstehen für die genannten baulichen Maßnahmen insgesamt Kosten in Höhe von ca. 1.050.000 Euro, deren Anteile sich wie folgt zusammensetzen:

- ca. 670.000 Euro - Herstellung „Fußgängerpromenade“ und Restflächen
- ca. 160.000 Euro - Grunderwerb und Herstellung Gehweg zwischen Wunstorfer Str. und Bahnhofsvorplatz
- ca. 35.000 Euro - Herstellung Stellplätze an der Straße Am Bahnhof
- ca. 185.000 Euro - Herstellung Servicegebäude und Verkaufsstelle RegioBus.

Die Kosten für den Grunderwerb im Bereich der privaten Eigentümer wurden nach Bodenrichtwert ermittelt und können erst genauer benannt werden, wenn die Grundwertermittlung für die Flächen vorliegt.

Auf den Grundstücken der DB AG befinden sich im nördlichen Bereich die Regenwassersammelkanäle. Durch den erforderlichen Grunderwerb gehen die Kanäle in städtisches Eigentum über und sollen aufgrund ihrer Schadhaftheit im Rahmen der Baumaßnahmen erneuert werden. Dadurch entstehen voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 140.000 Euro. Ob diese Kosten im Rahmen der ZOB-Baumaßnahmen förderfähig sind, wird noch geprüft

Neustadt a. Rbge., den 24.09.2012
Stadt Neustadt a. Rbge.
– Stadtplanung –

Im Auftrag

Heidi Zerr

Diese Begründung wurde vom Rat der Stadt Neustadt a. Rbge. in seiner Sitzung am **08.11.2012** als Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB beschlossen.

Die Entwurfsbegründung hat zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 106 A "Bahnhof Ostseite/ZOB", 3. Änderung, Stadt Neustadt a. Rbge., Kernstadt, vom **03.08.2012** bis einschließlich **03.09.2012** öffentlich ausgelegen.

Neustadt a. Rbge., den

STADT NEUSTADT A. RBGE.

Uwe Sternbeck
Bürgermeister