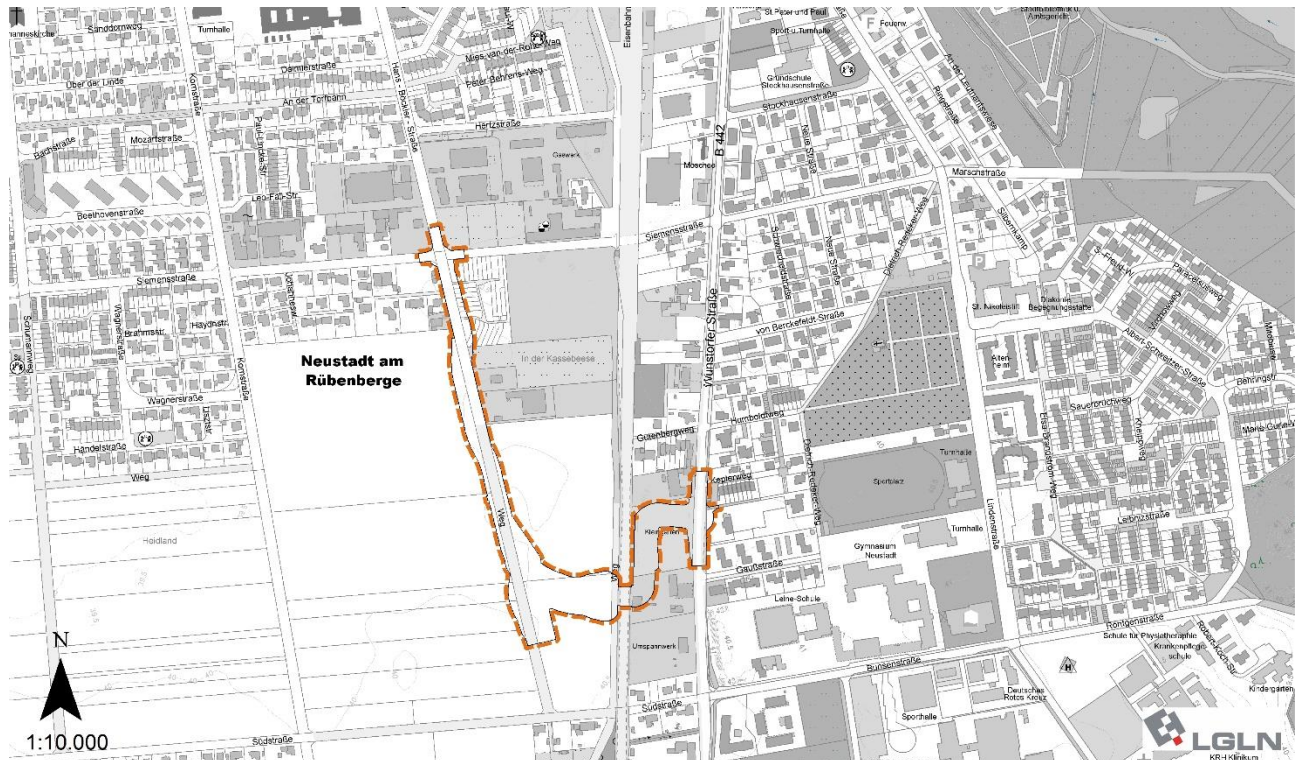


Stadt Neustadt am Rübenberge

Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“

(und gleichzeitig teilweise Aufhebung der Bebauungspläne Nr. 106 „Feldstraße“, Nr. 136 „In den Kassebeern“ und Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“)



Begründung

Abschrift

Stand: 23.11.2023

Betreuung:

Gez. Puche



planungsgruppe
puche

stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

386 BP Begründung Abschrift.docx

IMPRESSUM:

Projekt: Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“, Stadt Neustadt am Rübenberge

Projektnummer: 386 BP Begründung Abschrift.docx

Kommune: Stadt Neustadt am Rübenberge
Nienburger Straße 31
31535 Neustadt am Rübenberge

Auftragnehmer:



stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

Häuserstraße 1
37154 Northeim

Mitarbeitende: Patrick Ronnenberg, M.Sc.
Dipl.-Ing. Stadtplaner Mathias Flörke, M.Sc.
Dipl. Ing. Stadtplaner Wolfgang Pehle

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	III
1 Vorbemerkungen	1
1.1 Rechtsgrundlagen	1
1.2 Verfahren	2
1.3 Abwägungsgrundsatz	3
2 Hintergrund der Planung	4
2.1 Planungsanlass	4
2.2 Planungserfordernis und Planungsumfang	4
2.3 Ziele und Zwecke der Planung	6
2.4 Geltungsbereich	6
2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung	7
2.6 Planungsalternativen	8
2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens	9
2.6.1.1 Variante 1	9
2.6.1.2 Variante 2	10
2.6.1.3 Variante 3	11
2.6.1.4 Variante 4	12
2.6.1.5 Ergebnisse der Variantenvergleiche	13
2.6.1.6 Detailvarianten Bahnquerung und Brückenbauwerk	13
2.6.1.7 Planvariante	14
2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens	15
3 Übergeordnete Planungen	15
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm	15
3.2 Flächennutzungsplan	17
3.3 Verkehrsentwicklungskonzept	26
4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung	27
4.1 Lage und Ortsbild	27
4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption	28
4.3 Nutzungen und Nutzungskonflikte	29
4.3.1 Umfeld des Plangebietes	29
4.3.2 Schalltechnische Beurteilung	32



4.4	Technische Infrastruktur	35
4.4.1	Verkehr und Erschließung	35
4.4.2	Ver- und Entsorgung	36
4.5	Sozialstruktur	38
4.5.1	Versorgungseinrichtungen	38
4.5.2	Eigentumsverhältnisse	38
5	Auswirkungen der Planung in Bezug auf Boden, Natur und Landschaft	39
5.1	Umweltbericht	39
5.2	Eingriffsregelung	40
5.3	Artenschutz	41
6	Festsetzungen	41
6.1	Straßenverkehrsfläche	41
6.2	Flächen für Versorgungsanlagen, für Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser sowie für Ablagerungen	42
6.3	Sonstige Festsetzungen	43
6.3.1	Geltungsbereich	43
7	Ausgleichsmaßnahmen	43
7.1	CEF-Maßnahmen Bluthänfling, Girlitz und Goldammer: Entwicklung einer Staudenflur mit Gehölzen	43
7.2	CEF-Maßnahmen Feldlerche und Rebhuhn: Entwicklung einer Ackerbrache mit Blühfläche	45
7.3	CEF-Maßnahme Star: Anbringen von Nistkästen	46
8	Nachrichtliche Übernahmen	47
8.1	Bauschutzbereiche	47
9	Hinweise	47
9.1	Boden	47
9.2	Archäologie	48
9.3	Baugrund	48
9.4	Hochspannungsleitungen	49
9.5	Bauzeitenregelung	49
9.6	Kampfmittel	49
10	Städtebauliche Werte, Kosten	51

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Variante 1 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	10
Abbildung 2	Variante 2 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	11
Abbildung 3	Variante 3 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	12
Abbildung 4	Variante 4 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	13
Abbildung 5	Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)	16
Abbildung 6	Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes	18
Abbildung 7	Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)	21
Abbildung 8	Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes	24
Abbildung 9	Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)	25
Abbildung 10	Ort der geplanten Straßenüberführung (eigene Aufnahme)	30
Abbildung 11	Hans-Böckler-Straße-Richtung Süden (eigene Aufnahme)	30
Abbildung 12	Ort der geplanten Anschlussstelle an die B 442/Wunstorfer Straße (eigene Aufnahme)	31
Abbildung 13	Rasterlärmkarte für den Planfall nachts (Quelle: TÜV Nord)	33
Abbildung 14	Anordnung der Blühfläche und Brache (Quelle: Gottschalt & Beeke, o. D., S. 11)	46
Abbildung 15	Luftbildauswertung auf Kampfmittel (Quelle: Mull und Partner)	50
Abbildung 17	Auszug der Ergebniskarte zur Kampfmittelbelastung (Quelle: Kampfmittelbeseitigungsdienst der LGLN)	51

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Beurteilungspegel und Immissionsgrenzwerte der Immissionsorte	34
Tabelle 2	Flächenbilanz	51



ANLAGE

- Abia GbR, Herrmann und Geier (März 2023): Gutachten zu Fauna und Biotoptypen im Rahmen der geplanten Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße in Neustadt a. Rbge.
- Abia GbR, Herrmann und Geier (Januar 2023): Artenschutzrechtliche Kontrolle im Rahmen der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße
- IG-Verden-Wunstorf, Arcadis, Obermeyer, Kuschel und Schaumlöffel (September 2022): Straßenentwurfsplanung
- IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße.
- Mull und Partner (September 2022): Bericht. Neustadt am Rübenberge, Strecke 1740, BÜ km 30,511. Kampfmittelvorerkundung / Luftbildauswertung zur Erkundung möglicher Kampfmittelbelastungen (Phase A)
- Planungsgruppe Puche, Lisa Egger, M.A., Julia Klose M. Sc. (März 2023): Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“
- Sweco GmbH, Wöhleke und Schwetzler (Herbst 2018): Variantenbetrachtung im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Poggenhagen. Erläuterungsbericht. Machbarkeitsstudie.
- TÜV Nord, Kaiser (März 2023): Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Überführung der Schienenstrecke 1740 als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang „Siemensstraße“ in Neustadt am Rübenberge.
- Zacharias Verkehrsplanungen, Bögert, Zacharias: (März 2023): Verlegung Bahnübergang Siemensstraße in der Stadt Neustadt am Rübenberge – Verkehrliche Wirkung

1 Vorbemerkungen

1.1 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage für die Aufstellung und das Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ ist

- das niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.12.2012 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.06.2023 (Nds. GVBl. S. 111),
- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I, S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221),
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I, S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.01.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6),
- die Planzeichenverordnung (PlanzV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. I, 1991, S. 58), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.06.2021 (BGBl. I. S. 1802),
- die niedersächsische Bauordnung (NBauO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.11.2021 (Nds. GVBl. S. 739),
- das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240),
- das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2154),
- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.06.2022 (BGBl. I S. 922),
- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.09.2021 (BGBl. I S. 4147),
- das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.08.2021 (BGBl. I S. 3436),
- das niedersächsische Denkmalschutzgesetz (NDSchG) vom 30-05-1978 (Nds. GVBl. S. 517), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.06.2022 (Nds. GVBl. S. 388).



1.2 Verfahren

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am 29.08.2022 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (1) BauGB fand nach ortsüblicher Bekanntmachung am 15.09.2022 durch Auslegung des Vorentwurfes mit Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung im Rathaus der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 23.09.2022 bis einschließlich 24.10.2022 statt.

Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 20.09.2022 gemäß § 4 (1) und § 2 (2) BauGB bis zum 24.10.2022 frühzeitig beteiligt.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am 11.04.2023 dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ einschließlich der Entwurfsbegründung mitsamt Umweltbericht zugestimmt und seine öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ wurde nach ortsüblicher Bekanntmachung am 20.04.2023 vom 28.04.2023 bis einschließlich 30.05.2023 durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 25.04.2023 gemäß § 4 (2) und § 2 (2) bis zum 30.05.2023 BauGB beteiligt.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Neustadt a. Rbge. hat in seiner Sitzung am 06.11.2023 dem geänderten Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“, Stadt Neustadt a. Rbge. nebst Begründung und Umweltbericht zugestimmt und die erneute beschränkte Veröffentlichung gemäß § 4a (3) S. 4 BauGB beschlossen.

Die erneute beschränkte Veröffentlichung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 175 „Straßenüberführung Bahntrasse südliche Kernstadt“ einschließlich Begründung wurde gemäß § 4a (3) Satz 4 BauGB durchgeführt, indem der überarbeitete Plan im Internet veröffentlicht und der betroffenen Öffentlichkeit und den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vom 08.11.2023 bis 22.11.2023 Gelegenheit zur Stellungnahme in Bezug auf die Änderung oder Ergänzung und ihre möglichen Auswirkungen gegeben wurde.

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am 07.12.2023 den Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ einschließlich Begründung mitsamt Umweltbericht nach Prüfung der nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB vorgebrachten Anregungen als Satzung beschlossen.

1.3 Abwägungsgrundsatz

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind gem. § 1 (7) BauGB die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Unter anderem durch die im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen wurde eine Ermittlung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange vorgenommen. Dabei wurden die gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.

Die Gemeinde ist gem. Punkt 28.4.2 der Verwaltungsvorschriften zum Baugesetzbuch (VV-BauGB) nicht in jedem Falle an die Stellungnahme eines beteiligten Trägers öffentlicher Belange gebunden. Das Beteiligungsverfahren nach § 4 BauGB zwingt nicht zur Herstellung des Einvernehmens. Ebenso ist § 3 BauGB zu verstehen, da die Herstellung des Einvernehmens mit Jedermann theoretisch zwar möglich, jedoch praktisch nicht erreichbar ist.

Die Stadt hat sich mit allen Belangen auseinandergesetzt und mögliche Handlungsoptionen geprüft um nach ihren Möglichkeiten und ihrem Ermessen ein Einvernehmen zu schaffen. Eine Abwägungsentscheidung hat in den politischen Gremien der Stadt Neustadt am Rübenberge stattgefunden (siehe Kapitel 1.2) Entsprechende politische Beschlüsse über die Abwägung sind in den Gremien gefasst worden.

Dem rechtskräftigen Bebauungsplan ist gemäß § 10a BauGB eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung berücksichtigt wurden, und über die Gründe, aus denen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Ausschlaggebend für die Einleitung der Planung war das von der Deutschen Bahn eingeleitete Planfeststellungsverfahren zur Aufhebung des ebenerdigen Bahnüberganges an der Siemensstraße. Um die ohnehin schon angespannte Verkehrssituation in der Kernstadt nicht weiter zu gefährden und die Sicherheit und Leichtigkeit aller Verkehrsarten keinem Risiko auszusetzen, sollte ein Ersatz für den aufzuhebenden Bahnübergang geschaffen werden. Aus baulich-technischen Gründen sowie damit einhergehenden Problemen der Flächenverfügbarkeit, konnte ein Ersatz, weder ober- noch unterirdisch, an selbiger Stelle erfolgen.

Es wurden verschiedene alternative Überquerungen und Trassenverläufe geprüft. Im Ergebnis steht die gewählte Planvariante, die durch den Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ planungsrechtlich zulässig wird.

Insbesondere die Flächenverfügbarkeit, aber auch naturschutzfachliche Belange standen einer Straßenführung in Bahntrassennähe entgegen. Mit der letztlich gewählten Straßenführung wurde ein besonderer Konflikt festgestellt, der das Heranrücken der neuen Straßenführung des Bebauungsplanes an die vorhandene Wohnbebauung im östlichen Teil des Bebauungsplanes Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“ betrifft. Die Schutzbedürftigkeit der Wohnbebauung ist sachgerecht durch ein Fachgutachten ermittelt und bewertet worden. Es hat sich gezeigt, dass für einige Teile direkt benachbarter Wohnbebauung durch die neue Straßenführung mit einer Mehrbelastung durch Verkehrslärm zu rechnen ist.

In diesem Fall wurden den Sachzwängen der Flächenverfügbarkeit sowie den naturschutzfachlichen Belangen Vorrang vor den Belangen der Wohnbebauung eingeräumt und die Straßenführung entsprechend abgewogen. Zudem wird die präferierte Trassenführung zum



einem Großteil auf einer bestehenden Straßentrasse geplant und damit neue Versiegelungen von unbebauten Flächen minimiert.

Da aktiver Lärmschutz im Straßenraum aufgrund städtebaulicher Gründe und mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich ist, haben die betroffenen Wohngebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz, um schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 BImSchG durch die Planung zu vermeiden. Eine Prüfung des Einzelfalls und die Festlegung der Schallschutzmaßnahmen erfolgen außerhalb der Bauleitplanung. Im Auftrag der DB Netz AG werden Untersuchungen zur Feststellung des tatsächlichen Anspruchs sowie zur Festlegung der konkreten Schutzmaßnahmen für die betroffenen Schlafräume (und ggf. Wohnräume) durchgeführt und bei Erforderlichkeit umgesetzt.

2 Hintergrund der Planung

2.1 Planungsanlass

In der Stadt Neustadt am Rübenberge soll der derzeit ebenerdige Bahnübergang Siemensstraße durch eine Straßenüberführung ersetzt werden. Der Bahnübergang ist derzeit ein wichtiger Knotenpunkt in der Verbindung zwischen der westlichen Kernstadt und den Stadtteilen östlich der Bahnanlage sowie mit der B 442 und der B 6. Aufgrund des regen Zugverkehrs auf der Bahnstrecke sind die Schrankenanlagen am Bahnübergang in der Siemensstraße oft und lange geschlossen, sodass der Straßenverkehr erheblich davon negativ beeinflusst ist und der Bahnübergang daher nur sehr eingeschränkt nutzbar ist. Durch die von der Deutschen Bahn geplanten „Alpha-E-Variante“, wird durch den zusätzlichen Streckenausbau eine Verschärfung der negativen Auswirkungen für die Zukunft erwartet. In diesem Rahmen hat die Deutsche Bahn eine Plangenehmigung zur Aufhebung des Höhengleichen Bahnüberganges an der Siemensstraße in einem eigenständigen Verfahren beantragt. Daher soll eine neu zu schaffende Straßenüberführung eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen Stadtkern und westlichen Stadtteilen sowie den Bundesstraßen ermöglichen und den Verkehrsfluss optimieren.

Da auch die Bundesstraße B 442 durch die Planung berührt ist, wurde nach Prüfung gem. § 78 VwVfG und in Abstimmung mit der Region Hannover und der Deutschen Bahn AG die Baurechtssetzung über Bauleitplanung beschlossen.

Das bedeutet, dass das Verfahren zur Bauleitplanung das Planfeststellungsverfahren für das Brückenbauwerk über die Bahntrasse gem. § 18 (1) AEG i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG ersetzt. Eine Planfeststellung erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt.

2.2 Planungserfordernis und Planungsumfang

Die Kommunen haben gemäß § 1 (3) BauGB Bauleitpläne aufzustellen bzw. zu ändern, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.



Ein Großteil des betroffenen Bereiches liegt im planungsrechtlichen Außenbereich, zum Teil sind aber auch die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 106 „Feldstraße, Nr. 136 „In der Kassebeern“, und Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“ betroffen. Diese Teilbereiche werden im überplanten Kreuzungsbereich Hans-Böckler-Straße/Siemensstraße aufgehoben und durch den neuen Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ überplant werden.

Zur Planung gehören auch die textlich festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Teile der Flächen sind zudem mit den textlichen Festsetzungen zu Vergnügungsstätten des Bebauungsplanes Nr. 167 „Vergnügungsstätten“ (Teilbereiche B und D) überplant. Die Regelungen des BP 167 "Vergnügungsstätten" gelten nur in festgesetzten Misch- und Gewerbegebieten und in Bereichen, die nach § 34 BauGB zu beurteilen sind. Im Geltungsbereich des BP 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ werden nur Verkehrsflächen festgesetzt." Daher werden die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 167 nach Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ innerhalb dieses Geltungsbereiches keine planungsrechtlichen Auswirkungen mehr haben. Dies bedeutet, dass diese Festsetzungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ nicht mehr maßgeblich sein werden.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 167 „Vergnügungsstätten“ werden nicht aufgehoben, entfalten jedoch gemäß ihrer Definition keine Wirksamkeit mehr in den Flächen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“.

Im Flächennutzungsplan soll die geplante Straßenrasse als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt werden. Überplant werden gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen, Bahnanlagen, Sonderbauflächen Einzelhandel und Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft und Bereiche, die bisher von den Darstellungen und der Genehmigung ausgenommen waren. Es handelt sich um die 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes. (siehe Kapitel 3.2)

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen im Normalverfahren ist gem. § 2 Abs.4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nummer 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen und im Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten.

Neben der Umweltprüfung wird auch die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz gem. § 1a Abs. 3 BauGB erforderlich. In ihr sollen die Eingriffsintensität der geplanten Nutzung und der Bestandsnutzung gegenübergestellt werden. Eine Bilanzierung entscheidet über Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen.

Ergänzend zum Planverfahren der Deutschen Bahn zur Aufhebung des Bahnüberganges wird die Bauleitplanung zur Schaffung der planungsrechtlichen Erfordernisse zum Straßenneubau und zum Bau der Ersatzmaßnahme (Brückenbauwerk) erforderlich.

2.3 Ziele und Zwecke der Planung

Folgende allgemeine Ziele und Zwecke liegen der Planung zugrunde:

- Es soll eine Straßenüberführung einer gemeindlichen Straße über die Bahnanlagen der deutschen Bahn ermöglicht werden, die als Ersatzbauwerk nach der erforderlichen Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs an der Siemensstraße, die Siemensstraße und Wunstorfer Straße (B442) miteinander verbindet.
- Verbesserung und Sicherung der Anbindung der südwestlichen Kernstadt zu den östlichen Stadtteilen und den südöstlichen Infrastruktureinrichtungen (Schulzentrum, Krankenhaus) sowie zu den überörtlichen Verkehrswegen B442 und B6.
- Es wird eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit der Planung angestrebt.
- Eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur und die dazugehörigen Fachplanungen sollen bei der Aufstellung des Bebauungsplanes integriert werden.
- Das Plangebiet soll so entwickelt werden, dass sich die Situation im Zusammenhang mit den in der Nähe befindlichen, teilweise schutzwürdigen, Nutzungen verträglich gestaltet. Zu diesem Zweck werden vor allem die Belange des Immissionsschutzes, des Natur- und Landschaftsschutzes; des Klimaschutzes und der Klimaanpassung im Rahmen der Bauleitplanung Beachtung finden.
- Die Belange des Schallschutzes sollen berücksichtigt werden.
- Die Umweltbelange sollen besonders geprüft und im Umweltbericht dokumentiert werden.
- Die durch den Eingriff hervorgerufenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft sollen im Sinne der Eingriffsregelung ausgeglichen werden und durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen kompensiert werden.
- Artenschutzrechtliche Sachverhalte sollen durch eine faunistische Untersuchung gewürdigt werden.
- In dem Bauleitplanverfahren sollen alle öffentlichen und privaten Belange einbezogen werden. Ziel ist es, eventuell vorhandene, unterschiedliche Nutzungsansprüche zu harmonisieren sowie Vorgaben für eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu machen.

2.4 Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt in den Fluren 14 und 23 der Gemarkung Neustadt am Rübenberge.

Die Flurstücke 138/67, 141/1, 141/4, 141/6, 141/8, 147/7, 149/4, 149/5, 159, 163/1, 165/1, 178/31, 219/37, 219/38, 219/39, 219/41, 219/42, 220/5, 223/2, 224, 227/1, 227/2, 226/4, 236/1, 236/9, 512/156 und 513/158 sind jeweils teilweise betroffen.

Auf dem Flurstück 225/33 befinden sich die Bahnanlagen. Es wird durch den Bebauungsplan auf Brückenhöhe überlagert.



Der Bebauungsplan hebt gleichzeitig den Bebauungsplan Nr. 106 „Feldstraße“ in den Teilen der Flurstücke 227/1, 236/1 und 236/9 auf, die sich im Geltungsbereich des neuen Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ befinden.

Der Bebauungsplan hebt gleichzeitig den Bebauungsplan Nr. 136 „In der Kassebeern“ in den Teilen der Flurstücke 219/37, 219/38, 219/39, 219/41, 219/42, 220/5 227/2 auf, die sich im Geltungsbereich des neuen Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ befinden.

Der Bebauungsplan hebt gleichzeitig den Bebauungsplan Nr. 138 „Östliche Kornstraße“ in den Teilen des Flurstückes 178/31 auf, die sich im Geltungsbereich des neuen Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ befinden.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 3,14 ha.

Zum Planvorhaben gehören auch die textlich festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese sind auf den Flurstücken 77/1, 83/3 und 84/12 der Flur 15 in der Gemarkung Neustadt am Rübenberge festgesetzt.

Maßgeblich ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes in der Planzeichnung des Bebauungsplanes im Maßstab 1:1.000.

2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung

Das Baugesetzbuch (BauGB) wurde durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548) mit dem Ziel geändert, die Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden zu stärken. Insofern ist der Vorrang der Innenentwicklung zur Verringerung der Neuinanspruchnahme von Flächen ausdrücklich als ein Ziel der Bauleitplanung bestimmt worden. Der § 1 (5) BauGB sieht zusätzlich vor, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll. In den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz wird gemäß § 1a (2) BauGB folgendes bestimmt:

„Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden. Die Grundsätze nach den Sätzen 1 und 2 sind in der Abwägung nach § 1 (7) zu berücksichtigen. Die Notwendigkeit der Umwandlung landwirtschaftlich oder als Wald genutzter Flächen soll begründet werden; dabei sollen Ermittlungen zu den Möglichkeiten der Innenentwicklung zugrunde gelegt werden, zu denen insbesondere Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten zählen können.“

Für die Bauleitplanung bedeutet das, dass in den Begründungen zu Bauleitplänen darzulegen ist, dass die planende Kommune Bemühungen unternommen hat, vor der Neuinanspruchnahme von den o.g. Flächen zunächst die Möglichkeiten der Innenentwicklung zu untersuchen und ausreichend auszuschöpfen.

Mit der angestrebten Planung wird das Ziel verfolgt, die innerstädtische Verkehrssituation langfristig zu verbessern. Es geht um die bessere Querbarkeit der Schienenverkehrsanlagen im Bereich der Siemensstraße. Der jetzige Bahnübergang ist täglich insgesamt fast 15 Stunden geschlossen. Dies führt zu hohem Rückstau in den umliegenden Straßen und zusätzlichen Belastungen für die nicht-höhengleichen Bahnübergänge in der Stadt sowie zusätzlichen Belastungen für die gesamte Stadt durch entsprechenden Umfahrungsverkehr. Diese Situation wird sich durch die Umsetzung der von der Deutschen Bahn geplanten Alpha-E-Variante und den resultierenden höheren Schließzeiten der Schranken absehbar sogar verschärfen. Die Planung ist als Maßnahme für eine verträgliche städtebauliche Entwicklung erforderlich. Dem Grunde nach handelt es sich also um eine infrastrukturelle Innenentwicklungsmaßnahme, auch wenn viele Teile des Plangebietes bisher planungsrechtlich im sogenannten Außenbereich liegen.

Die Plangebietsgröße lehnt sich an die vorgesehene Straßenverkehrsführung an. Eine Variantendiskussion befindet sich in Kapitel 2.6.1. Sie ergab, dass es sich bei der gewählten Führung um die geeignetste Variante handelt, die städtebaulichen und verkehrlichen Ziele der Stadt zu erreichen. Nähere Ausführungen zum Verkehr finden sich in Kapitel 4.4.1.

2.6 Planungsalternativen

Die Möglichkeit einer Planfeststellung wurde mit der Planfeststellungsbehörde der Region Hannover sowie der Deutschen Bahn erörtert und in diesem Falle für nicht möglich erachtet, weil es sich hier um die Planung einer örtlichen Gemeindestraße handelt und der Planungsbereich sich überwiegend im Innenbereich befindet. Stattdessen wird das Bauleitplanverfahren des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ durchgeführt.

Es besteht die Möglichkeit, die angestrebte Planung nicht durchzuführen. Bei Nichtdurchführung der Planung könnten die Entwicklungsziele der Stadt im Bezug zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Siemensstraße nicht erreicht werden. Daher wird im Folgenden auf die räumlichen und inhaltlichen alternativen zum Planvorhaben Bezug genommen.

Die Möglichkeit zur Realisierung einer Unterführung für alle Verkehrsteilnehmer (motorisierte Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger) wurde umfangreich geprüft. Aufgrund der Platzverhältnisse zwischen Bahndamm und Wunstorfer Straße ist der Bau eines solchen Bauwerkes dort aber nicht möglich. Anders als eine baustarre Unterführung kann die Zuwegung zur Brücke so verschwenkt werden, dass gesetzlich vorgeschriebene Standards und Richtlinien wie der maximal zulässige Steigungswinkel eingehalten werden können.

Für Neubauten von Fußgänger- und Radfahrertunneln ist eine lichte Höhe (Durchfahrhöhe) von mindestens 2,50 Metern erforderlich. Hinzu kommen die Bodenplatte und die den Bahndamm haltende Deckenkonstruktion. Die Fahrbahn des Troges an der „Siemensstraße“ müsste gut 4,50 Meter unter dem Gleiskörper realisiert werden. Das Gefälle/die Steigung der Rampen darf maximal 6 Prozent betragen. Außerdem muss alle 6 Meter ein 1,50 Meter großes ebenerdiges „Podest“ eingeplant werden, welches beispielsweise Rollstuhlfahrern ermöglicht, eine Pause zu machen. Jede Rampe würde somit rund 100 Meter lang sein. Weil der Anstieg der jeweiligen Rampe erst nach dem Gleiskörper beginnen darf, würde die Rampe in Richtung Osten somit erst im Kreuzungsbereich der „Bundesstraße 442“ enden.

Die Stadt Neustadt kann sich Sachzwängen und gesetzlichen Vorgaben nicht verschließen und hält die Herstellung einer barrierefreien Brücke für das Beste zu erzielende Ergebnis.

2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens

Im Vorfeld der Bauleitplanung wurde eine Machbarkeitsstudie zur Variantenbetrachtung¹ im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge angefertigt. In ihr wird untersucht, welche verkehrstechnischen Lösungen möglich sind, um die Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Stadtgebiet aufrecht zu erhalten, wenn der höhengleiche Bahnübergang im Zuge der Siemensstraße aufgehoben wird.

Eine Über- oder Unterführung am jetzigen Bahnübergang ist aufgrund der notwendigen Gefälle nicht möglich. Grundlegende Parameter bei der Variantenprüfung sind, eine nach Süden ausgerichtete Entwicklung der Route sowie aus technischen Machbarkeitsgründen eine nicht zu weit aus dem Stadtgebiet herausgeführter Querungspunkt. Die Studie hat den Fokus auf die technischen Aspekte der Planung gelegt.

Für alle vier Varianten ist man in der damaligen Planungsphase davon ausgegangen, dass die Vorgaben aus den Richtlinien für Radverkehr und Fußgänger infolge der örtlichen Gegebenheiten nicht eingehalten werden könnten. Eine separate richtlinienkonforme Führung für Radfahrer und Fußgänger auf der Ostseite sei infolge der vorhandenen Bebauung, des Bauwerkes über die Bahnstrecke und der zu kurzen Entwicklungslänge nicht möglich. Da es im Bereich des Bahnhofs eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radverkehr gibt, sei dies soweit akzeptiert gewesen. Die inzwischen weiter fortgeführte und im Detail weiter ausgearbeitete Variante des Brückenbauwerks und der Straßenführung beinhaltet jedoch zu beiden Seiten der Bahnstrecke richtlinienkonforme Rad- und Fußwegführungen.

2.6.1.1 Variante 1

„Bei Variante 1 wird die Bahnstrecke in ca. 250m Entfernung zur Siemensstraße in 10m Höhe mit einem Radius von $R=50m$ gequert. Die Länge der Rampen ergibt sich aus der Höhenentwicklung. Als Längsneigungen ergeben sich Steigungen von 3,8% und 6%. Der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurvenaußenbereich angelegt, um beidseitig an die vorhandenen Wege in der Siemensstraße anbinden zu können. Vom Baubeginn bis zur Querung der Bahnstrecke werden landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Nach der Querung der Bahngleise verläuft die Trasse durch mehrere Gärten von Anwohnern an der Bahn. Um den Flächenanspruch auf den Flächen der Anwohner zu verringern, könnte die Böschung durch eine Stützwand ersetzt werden, welches aber die Baukosten deutlich anheben würde.“

¹ Sweco GmbH, Wöhleke und Schwetzler (Herbst 2018): Variantenbetrachtung im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Poggenhagen. Erläuterungsbericht. Machbarkeitsstudie.





Abbildung 1 Variante 1 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)

2.6.1.2 Variante 2

„Bei Variante 2 wird die Bahnstrecke ca. 500m von der Siemensstraße entfernt in 10m Höhe mit einem Radius von $R=50m$ gequert. Die Länge der Rampen ergibt sich aus der Höhenentwicklung. Als Längsneigungen ergeben sich Steigungen von 3% und 6%. Der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurveninnenbereich angelegt, um an die vorhandene Wegeführung an der B442 und der Siemensstraße anbinden zu können. Der Bauanfang von Variante 2 ist identisch mit dem Bauanfang der Variante 1. Die Trasse verläuft bis zur Querung der Bahnstrecke durch landwirtschaftlich genutzt Flächen. Sie quert ca. 260m weiter südlich als Variante 1 in Höhe einer vorhandenen Tankstelle und Kleingartenkolonie die Bahnlinie. Die Kleingärten werden durch die Böschung der Rampe vollständig überbaut. Weiterhin wird ein großer Teil der Freiflächen der angrenzenden Tankstelle für die Rampen und Böschungen in Anspruch genommen. Der Flächenverbrauch im Tankstellenbereich kann reduziert werden, wenn die Böschung durch eine Stützwand ersetzt wird. Damit erhöhen sich die Baukosten deutlich.“



Abbildung 2 Variante 2 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)

2.6.1.3 Variante 3

„Bei Variante 3 wird die Bahnstrecke ca. 500m von der Siemensstraße entfernt in 10m Höhe mit einem Radius von $R=50m$ gequert. Die Länge der Rampen ergibt sich aus der Höhenentwicklung. Als Längsneigungen ergeben sich Steigungen von 3% und 6%. Der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurveninnenbereich angelegt, um beidseitig an die vorhandene Wegführung an der B442 bzw. dem Weg anbinden zu können.

Bis auf den Beginn der Baustrecke entspricht die Variante 3 der Variante 2. Der Baubeginn liegt in Verlängerung der Hans-Böckler-Straße ca. 250m südlich der Siemensstraße. Von hier verläuft die Rampe in östlicher Richtung durch landwirtschaftlich genutzt Flächen, bis sie auf die Trasse der Variante 2 trifft. Mit einer Einmündung werden die beiden Trassen verknüpft. Die weitere Führung bis zum Bauende ist identisch mit Variante 2. Auch hier werden nach der Bahnquerung die Flächen einer vorhandenen Tankstelle und Kleingartenkolonie durch die Böschung der Rampe überbaut. Der Flächenverbrauch im Tankstellenbereich kann hier ebenfalls reduziert werden, wenn die Böschung durch eine Stützwand ersetzt wird. Die Baukosten steigen dadurch deutlich an.“



Abbildung 3 Variante 3 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)

2.6.1.4 Variante 4

Bei Variante 4 wird die Bahnstrecke ca. 500m von der Siemensstraße entfernt in 10m Höhe mit einem Radius von $R=50m$ gequert. Die Länge der Rampen ergibt sich aus der Höhenentwicklung. Als Längsneigungen ergeben sich Steigungen von 3% und 6%. Der gemeinsame Geh- / Radweg wird entsprechend Variante 2 oder Variante 3 im Kurveninnenbereich angelegt, um beidseitig an die vorhandene Wegeführung anbinden zu können. Die Variante 4 setzt sich als Überlagerung der Varianten 2 und 3 zusammen. Der Baubeginn der Hauptstrecke liegt auf der Siemensstraße. Die Trasse verläuft durch landwirtschaftlich genutzt Flächen parallel zur Bahnlinie. Der zweite Baubeginn liegt in Verlängerung der Hans- Böckler-Straße ca. 250m südlich der Siemensstraße. Die Trasse verläuft senkrecht zur ersten Hauptstrecke und wird mit einer Einmündung an diese angeschlossen. Die Bahnquerung erfolgt in Höhe einer vorhandenen Tankstelle und Kleingartenkolonie. Die Flächen werden durch die Böschung der Rampe überbaut. Der Flächenverbrauch im Tankstellenbereich kann reduziert werden, wenn die Böschung durch eine Stützwand ersetzt wird, welches aber die Baukosten deutlich anheben würde.



Abbildung 4 Variante 4 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)

2.6.1.5 Ergebnisse der Variantenvergleiche

„Infolge der dichten Bebauung bis zur Bahnlinie bleiben nur die südlich der Siemensstraße landwirtschaftlich genutzten Flächen für eine mögliche alternative Führung des KFZ-Verkehrs bei Sperrung des Bahnüberganges. Variante 1 fällt aus der Betrachtung heraus, da es im östlichen Bereich der Rampe zum Bauwerk massive Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke der Anwohner gibt. Die Gärten werden bis über 50% von der Maßnahme in Anspruch genommen. Auch beim Bau einer Stützwand zur Reduzierung der Eingriffsfläche werden weiterhin erhebliche Teile dieser Flächen beeinträchtigt. Diese Eingriffe sind als unzumutbar für die Anwohner einzustufen. Als alternative Anbindung an die Wunstorfer Straße (B 442) bleibt nur der Bereich der Kleingärten und der angrenzenden Tankstelle. Bei den Varianten 2-4 ist die Anbindung östlich der Bahnlinie bis zur Wunstorfer Straße (B 442) identisch. Sie unterscheiden sich im westlichen Bereich bis zur Querung der Bahnlinie. Variante 2 beginnt von der Siemensstraße in Höhe des Bahnüberganges und die Variante 3 in Verlängerung der Hans-Böckler-Straße. Bei Variante 4 werden die Varianten 2 und 3 überlagert. Der Bauanfang der Variante 3 wird mit einer Einmündung an die Trasse der Variante 2 angebunden. Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie hat sich die Variante 4 als Vorzugsvariante herausgestellt.“

2.6.1.6 Detailvarianten Bahnquerung und Brückenbauwerk

In Abstimmung mit der DB Netz AG, dem Straßenbaulastträger (StrBlTr), der Stadt Neustadt am Rübenberge, wurde unter Beachtung einschlägiger Vorschriften, Richtlinien und Normen diverser Fachplanungsrichtungen ein entsprechendes Konzept² zur Aufhebung des Bahnübergangs mittels einer Ersatzmaßnahme entwickelt, die als bereits beschriebene Straßenüberführung realisiert werden soll. Dafür wurden Detailvarianten zur Ausführung der Straßenführung und zum Überführungsbauwerk entwickelt, gegenübergestellt und bewertet sowie abermals eine Vorzugsvariante entwickelt.

² IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße.

Die vertiefenden Varianten drehten sich um die unmittelbare Querung der Straße über die Bahngleise. Dabei wurden folgende Möglichkeiten untersucht und miteinander verglichen:

- SÜ in Dammlage, Kreuzung in einer Geraden
- SÜ in Dammlage Kreuzung im Bogen
- SÜ mit Viadukt rechts der Bahn (Ostseite)

Erstere Variante wurde noch mit zwei verschiedenen Modifikationen untersucht. Bei einer Modifikationsvariante wurde davon ausgegangen, dass die Spurplananpassung des Bahnhof Neustadt am Rübenberge einen Einfluss auf die neue Querungsstelle besitzt, während die die andere Variante nicht von dieser Betroffenheit ausgeht. So ist die Gerade über das Bauwerk in ersterer Modifikation verlängert, da dort ein drittes Gleis eingeplant wurde und dadurch der Straßenverlauf weiter Richtung Tankstelle verschoben. Auf der Ostseite führt dies zu einer leicht veränderten Verkehrsführung im Vergleich zur anderen Modifikation.

Bei einem Vergleich der Varianten unter den Gesichtspunkten benötigter Grundstücke, vorgesehener Verkehrsanlagen, des zu erwartenden Ingenieurbauwerks sowie der allgemeinen Wirtschaftlichkeit bewertet. Die Variante SÜ Dammlage, Kreuzung in einer Geraden mit der Modifikation für ein mögliches drittes Gleis ging in diesem Vergleich als Vorzugsvariante hervor.

2.6.1.7 Planvariante

Die in Kapitel 2.6.1.5 und 2.6.1.6 erörterten Varianten mussten im Zuge artenschutzrechtlicher Sachverhalte (siehe Kapitel 5.3) erneut überprüft werden. Eine Trasse westlich an der Bahn hätte zu erheblichem Mehraufwand hinsichtlich Planung, Kosten und Zeit aufgrund artenschutzrechtlicher Anforderungen geführt. Hinzu kommt die fehlende Verkaufsbereitschaft eines Grundstückseigentümers, der seine für die Umsetzung der Planung erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stellt.

Der westlich der Bahn gelegene Teil der Straßenführung wurde daher neu geplant. Die Anbindung der Planstraße an das Straßennetz erfolgt nun über die südliche Verlängerung der Hans-Böckler-Straße über das Flurstück 227/2. Von dort wird ungefähr auf Höhe der Flurstücksgrenzen 223/2 und 224 ein Bogen nach Westen geplant, der auf das Brückenbauwerk führt. Die bereits vorhandene Straßenparzelle ist bereits teilweise versiegelt.

Östlich der Bahngleise ist zudem aufgrund des weiteren Planungsfortschrittes nun aus verkehrstechnischen Gründen ein Kreisverkehr vorgesehen, anstatt wie bisher eine einfache Straßenkreuzung.

Die gewählte Variante hat die Vorteile, dass teilweise vorhandene Straßentrassen genutzt werden, artenschutzrechtliche Belange sich auf weniger betroffene Bereiche erstrecken und die Verfügbarkeit der Grundstücke gegeben ist.

Diese Variante wurde durch Arcadis fachplanerisch als Straßenentwurf technisch entworfen und ist die Grundlage des Bebauungsplanes. Der Straßenentwurf weist richtlinienkonforme Rad- und Fußwegeverbindungen auf, sodass er auch durch mobilitätseingeschränkte Personen benutzbar ist.

2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens

Inhaltliche Alternativen beziehen sich auf die Inhalte des Bebauungsplanes, also die getroffenen Festsetzungen.

Aufgrund des Zieles, eine Straßenverkehrsinfrastruktur bauleitplanerisch zulässig zu machen, werden bisher keine Alternativen zu den getroffenen Festsetzungen gesehen.

3 Übergeordnete Planungen

3.1 Regionales Raumordnungsprogramm

Gemäß § 1 (4) BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Aussagen des Regionalen Raumordnungsprogramms der Region Hannover (RROP) 2016 vorhanden, die sich aus dem Landes-Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen 1994 und der Neubekanntmachung 2008, geändert 2017, ableiten.

Das Plangebiet liegt am südlichen Rand des Ortsteiles Neustadt am Rübenberge (Kernstadt), das Mittelzentrum und zentrales Siedlungsgebiet ist. Es liegt innerhalb der Darstellungen von vorhandener Bebauung bzw. bauleitplanerisch gesicherter Bereiche.

Das Mittelzentrum ist zudem Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten, der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten sowie Standort besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung.

Im Bereich des Plangebietes verläuft von Nord nach Süd eine Gleisanlage, die als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke und zudem als Vorranggebiet elektrischer Betrieb festgelegt ist. Nordöstlich des Plangebietes befindet sich ein Vorranggebiet Bahnhof mit Verknüpfungsfunktion ÖPNV, dem sich ein Vorranggebiet Park-and-ride / Bike-and-ride anschließt. Parallel zur Haupteisenbahnstrecke verläuft östlich der Gleise die B 442 als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße. Diese trifft nordöstlich des Bahnhofes auf die als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung festgelegte K 347. In diesem Bereich befindet sich auch der Versorgungskern.

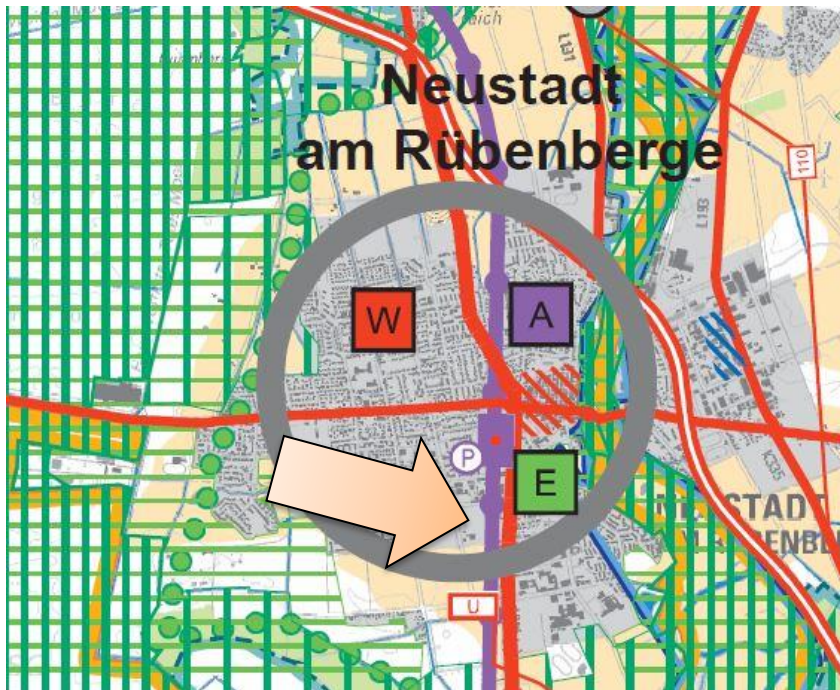


Abbildung 5 Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit der Bauleitplanung sind die verkehrlichen Belange des regionalen Raumordnungsprogrammes.

Die Hauptisenbahnstrecke Hannover Bremen ist für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im europäischen Schienennetz aus- und teilweise neu zu bauen. Zudem ist die Strecke Hannover Wunstorf-Nienburg/Weser [...] für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Ferner sind alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der Zweckbestimmung vereinbar sein. Auch auf die Vorranggebiete Park-and-ride/ Bike-and-ride müssen alle raumbedeutsamen Planungen mit der Zweckbestimmung vereinbar sein.

Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr weiter verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann.

Das vorhandene Eisenbahnnetz soll erhalten werden und stetig auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau gebracht werden. Aus- und Neubaumaßnahmen sollen dort erforderlich sein, wo Kapazitätsengpässe auftreten.

Gemäß dem Grundsatz des LROP Abschnitt 4.1.2 Ziffer 01 Satz 4, sowie dem Grundsatz des RROP 2016 4.1.2 Ziffer 03 Satz 4 sollen höhengleiche Bahnübergänge möglichst beseitigt werden

Der Personenverkehr soll durchgängig vom Fern- zum Nahverkehr in einem abgestuften und aufeinander abgestimmten System von ICE, EC/IC, RE, RB sowie S-Bahnen vorgehalten werden.

Die Qualität der Bedienung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll gesichert und weiter erhöht werden. Die Erreichbarkeit des Oberzentrums, der Mittel- und Grundzentren mit hohem Fahrgastaufkommen sowie die Anschlüsse in den Umsteigebahnhöfen sollen weiterhin verbessert werden.

Für die Stärkung des Schienengüterverkehrs soll eine Sicherung und Förderung vorhandener Gleisanschlüsse und Industriestammgleise an geeigneten Standorten gewährleistet werden.

Das Schienennetz, einschließlich der Bahnhöfe, der Haltepunkte und deren Funktionen bei der Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrssysteme, soll in der Weise weiterentwickelt werden, dass die Abhängigkeit des Nahverkehrs vom Personenfern- und Güterverkehr weitgehend abgebaut, die Attraktivität des Angebotes verbessert und die Siedlungsbereiche besser erschlossen werden. Dabei sind die an die Region Hannover angrenzenden Landkreise besonders zu berücksichtigen.

Das Bahnhofsumfeld der Stationen des Schienenpersonennahverkehrs soll bezüglich der Neunutzung der Altimmobilien und Restflächen der Bahn, der Ausschöpfung der Siedlungspotenziale im Umfeld der Bahnhöfe und Haltepunkte verbessert werden.

Vorranggebiete Hauptverkehrsstraßen sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der Zweckbestimmung vereinbar sein.

In Abstimmung mit der DB Netz AG, dem Straßenbaulastträger (StrBlTr), der Stadt Neustadt am Rübenberge wurde, unter Beachtung einschlägiger Vorschriften, Richtlinien und Normen diverser Fachplanungsrichtungen, ein entsprechendes Konzept zur Aufhebung des höhen- gleichen Bahnübergangs mittels einer Ersatzmaßnahme erstellt, das als bereits beschriebene Straßenüberführung realisiert werden soll. Dafür wurden Detailvarianten zur Ausführung der Straßenführung und zum Überführungsbauwerk entwickelt, gegenübergestellt und bewertet sowie abermals eine Vorzugsvariante entwickelt.

Die technischen und räumlichen Erfordernisse sind also bereits abgestimmt, sodass die Einhaltung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung, insbesondere schienen- und straßenverkehrlicher Belange, entsprochen wird und keine negativen Auswirkungen durch die Planung zu erwarten sind.

Der Plan wirkt an dieser Stelle zudem planfeststellungsersetzend, sodass auch die rechtlichen Normen für die Verlegung der Straßenführung sichergestellt werden können.

Zur Erfüllung der anderen Entwicklungs- und Schwerpunktaufgaben sind innerhalb des Stadtgebietes andere Standorte vorgesehen. Durch die Planung werden keinerlei negativen Auswirkungen auf die anderen Belange des RROP erwartet. Mit der geplanten Entwicklung entspricht die vorgesehene Planung somit den Zielen des regionalen Raumordnungsprogrammes.

3.2 Flächennutzungsplan

Der bauplanungsrechtlich zu überplanende Bereich ist im Flächennutzungsplan nicht vollständig dargestellt. Teile des Plangebietes sind aus den rechtswirksamen Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen.



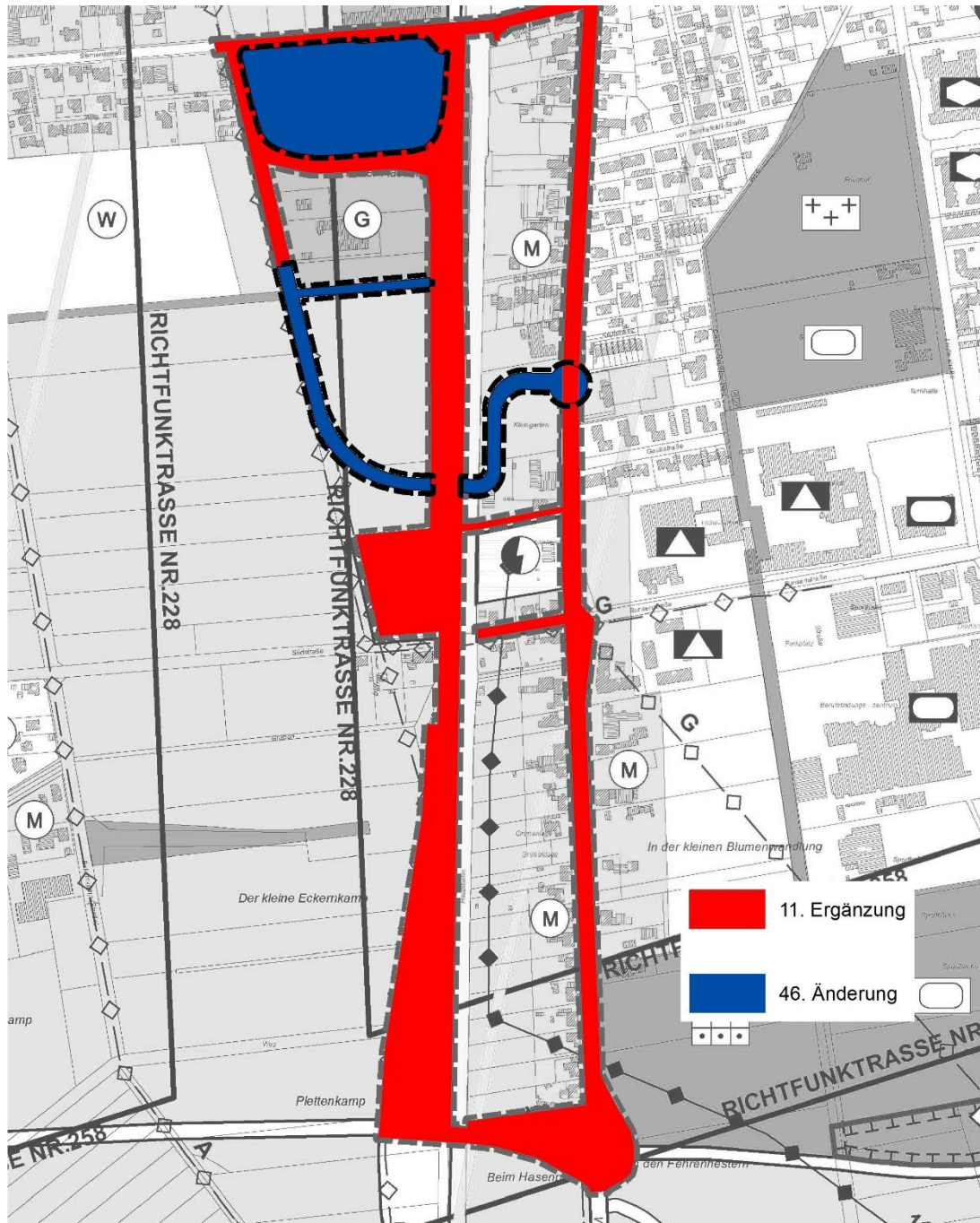


Abbildung 6 Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

Das Verkehrskonzept der Stadt Neustadt a. Rbge. sah zur Zeit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2000 die Verlagerung der B 442 innerhalb des Stadtgebietes vor, um vor dem Hintergrund der Aufhebung von 3 Bahnübergängen die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den Bahnhofsbereich in die Fußgängerzone einbeziehen zu können. Die Verlagerung der B 442 auf die Westseite des Bahnkörpers machte aus damaliger Sicht zahlreiche Baumaßnahmen für den Anschluss an das vorhandene Straßennetz notwendig; dies waren insbesondere die geplante Nordspange mit Anschluss an den Verkehrsknoten Leinestraße / B 6, die Anschlüsse Landwehr und Siemensstraße sowie die Überführung über die Bundesbahn nördlich Hachland mit Anschluss an die Kreisstraße 333 (spätere B

442). Aufgrund einer Verständigung der politischen Gremien der Stadt Neustadt a. Rbge. sollen die Planungen, die mit der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge im Zusammenhang stehen, erneut gutachterlich geprüft und ggf. modifiziert werden. Um jedoch das damalige Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes nicht noch länger zu verzögern, wurden die Darstellungen zur Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge im Gesamtplan ausgenommen (gem. § 5 Abs. 1 Satz 2 BauGB) und sollten zu einem späteren Zeitpunkt (nach der gutachterlichen Prüfung) ergänzend dargestellt werden.

Im gültigen Flächennutzungsplan ist ein Teil der Fläche als öffentliche Grünfläche zur Ortsrandeingrünung dargestellt, an die sich südlich Darstellungen von Flächen für die Landwirtschaft anschließen. Östlich der aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommenen Flächen befindet sich ein schmaler Streifen öffentlicher Grünfläche, dem sich die als Flächen für Bahnanlagen dargestellten Gleisflächen anschließen. Zwischen den Gleisanlagen und der ebenfalls aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommenen B 442 (Wunstorfer Straße) sind zwei schmale Korridore ausgenommen, die die B 442 mit den westlich der Gleisanlagen befindlichen ausgenommenen Flächen verbindet. Südlich des einen Korridors befindet sich eine Fläche für Versorgungsanlagen der Elektrizität. Nördlich davon ist eine gemischte Baufläche dargestellt, die sich bis zur Siemensstraße erstreckt. Diese ist bis zur Kreuzung der Hans-Böckler-Straße ebenfalls aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen und verbindet die ausgenommenen Flächen der B 442 und die westlich der Gleisanlagen befindlichen ausgenommenen Flächen und begrenzt das Plangebiet der 11. Ergänzung und 46. Änderung des Flächennutzungsplanes nach Norden.

Südlich wird das Plangebiet der 46. Änderung und 11. Ergänzung von der Fläche begrenzt, die etwa auf Höhe „Beim Hasenpfahl“, am Ende der durchgehenden westlichen Bebauung entlang der Wunstorfer Straße, liegt. Diese bisher aus den Darstellungen des FNP ausgenommenen Flächen waren bei Aufstellung des Flächennutzungsplanes noch im Rahmen der Westverlegung der B442 notwendig. Mit der Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges und der Neuschaffung einer Bahnüberführung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ werden diese Flächen nicht mehr für die vorgesehenen verkehrlichen Zwecke benötigt und entsprechend ihrer umliegenden vorherrschenden Nutzung (Grünfläche und Flächen für die Landwirtschaft) im Flächennutzungsplan ergänzt.

Der südlich der Siemensstraße gelegene Teil der Hans-Böckler-Straße ist ebenfalls aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen. Von ihm führt eine ehemals für eine spätere Straße vorgesehene Fläche, die ebenfalls aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen ist, nach Osten und führt dort auf den Korridor parallel zu den Gleisanlagen, der auch aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen ist. Diese beschriebene Fläche trennt ein als gewerbliche Baufläche dargestelltes Gebiet am Ortsrand von der nördlich gelegenen und inselhaft ausgeprägten Sonderbaufläche für Einzelhandel. Der ausgelassene Korridor östlich der Bahnanlagen führt weiter nach Süden und wird westlich durch Flächen für die Landwirtschaft begrenzt.

Östlich der B 442 befinden sich zudem überwiegend als Wohnbaufläche dargestellte Areale sowie Mischbauflächen. Hinter den Mischbauflächen befinden sich quasi in zweiter Reihe Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule.

Außerdem werden unterirdische Hauptversorgungsleitungen für Wasser und Gas im Bereich der Hans-Böckler-Straße, der Südstraße/Bunsenstraße dargestellt. Eine überirdische Hauptversorgungsleitung wird von der Versorgungsfläche für Elektrizität ausgehend nach Süden verlaufend dargestellt

Zudem befindet sich die Richtfunktrassen Nr. 228 im westlichen Teil und die Richtfunktrasse 258 am südlichen Ende des Plangebietes der 11. Ergänzung und 46. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Die Plangebiete liegen im Bauschutzbereich des Flughafens Wunstorf und im Südosten der 11. Ergänzung des FNP zusätzlich im Bauschutzbereich des Flughafens Hannover.



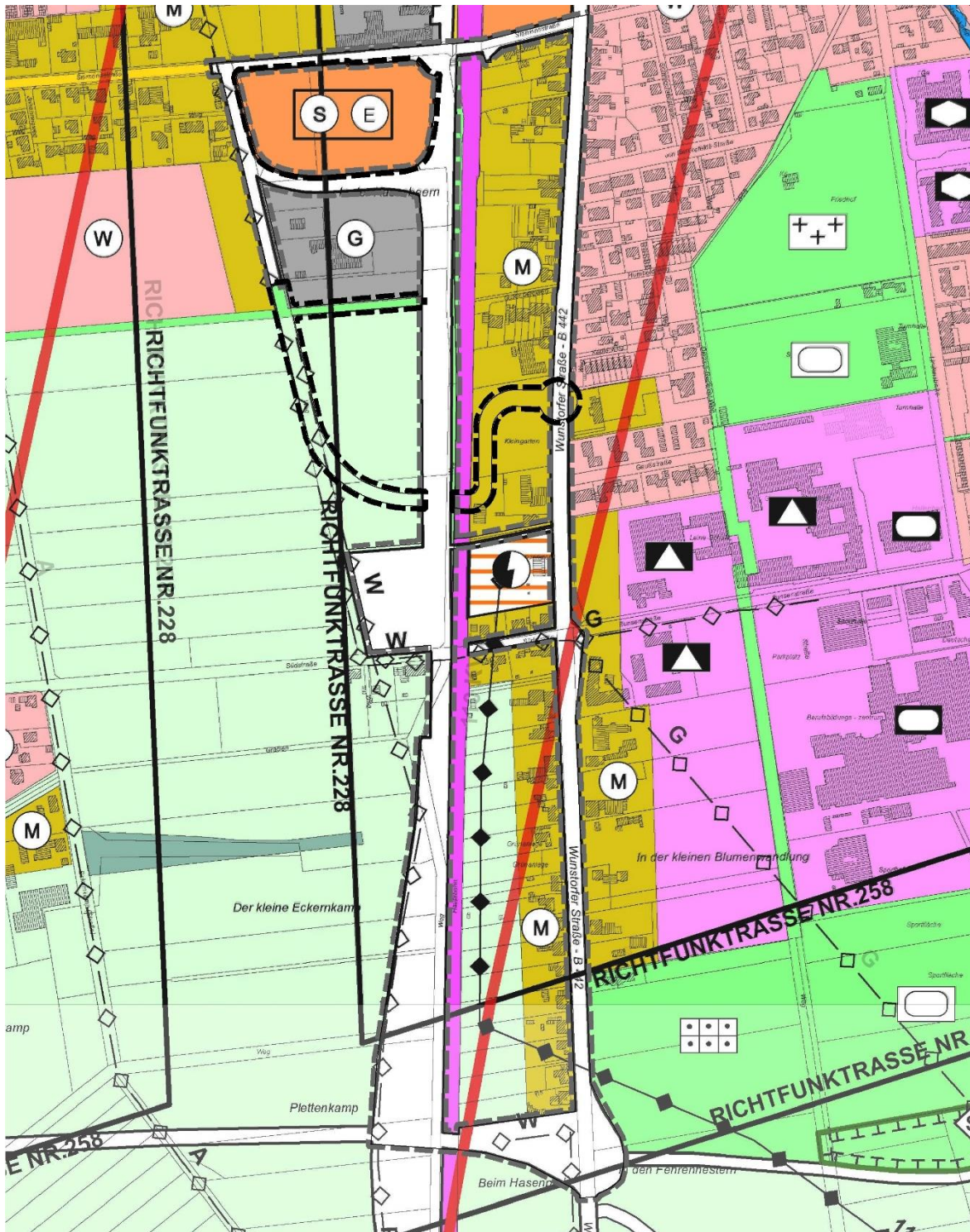


Abbildung 7 Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung wird ein paralleles Verfahren zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge durchgeführt. Letzteres bedeutet, dass die durch die Planung betroffenen Flächen, die bisher aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen waren, im Flächennutzungsplan eine Ergänzung erfahren.

Die zu ergänzenden Flächen können im Detail aus folgenden Gründen mit einbezogen und künftig überplant bzw. im Flächennutzungsplan ergänzt und dargestellt werden:

- Die auf der Trasse der Siemensstraße geplante PKW- Unterführung entfällt mit dem Bau der Ersatzstraße.
- Ebenso entfällt die südlich der Siemensstraße ringförmige Anbindung der Unterführung an die Straße „Zur Eisenbahn“ und an die südliche Verlängerung der Hans-Böckler-Straße durch den Bau der Ersatzmaßnahme
- Im südlichen Bereich (etwa auf Höhe „Beim Hasenpfahl“) werden die Flächen ergänzt, die im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Anbindung der Westverlegung der B442 zum Anschluss an die ebenfalls angedachten Umgehungsstraßen zur B6 und K347 standen und nun allesamt nicht mehr benötigt werden
- der damals noch vorhandene, inzwischen jedoch zurückgebaute höhengleiche Übergang für Fußgänger und Radfahrer in Höhe der Südstraße ist obsolet
- die nördlich des Umspannwerks geplante Fahrradbrücke von der Hans-Böckler-Straße über die neu geplante B442 und die Bahnanlage Richtung Wunstorfer Straße und zum Schulzentrum Süd ist durch das neue Ersatzbauwerk nicht mehr notwendig
- Die Flächen zwischen „Beim Hasenpfahl“ und der Siemensstraße werden auf der Ostseite ergänzt, weil dort die B442 als überörtliche Hauptverkehrsstraße bestand hat und auf der Westseite werden die entsprechenden Flächen ergänzt, da eine Westverlegung der B442 nicht mehr geplant ist.

Die neue Straße wird schematisch als Band mit angedeutetem Kreisverkehr an der B442 dargestellt und die umliegenden Flächen aus den bestehenden Flächennutzungsplandarstellungen an die Straße herangeführt und entsprechend dargestellt.

Jene Flächen, die im Flächennutzungsplan überplant werden, sind entsprechend der später beabsichtigten Nutzung und der Darstellungen auf Ebene des Bebauungsplanes geändert. Dies betrifft die Fläche des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“, die südlich an die Siemensstraße grenzen. Diese Flächen sind im westlichen Teil als MI festgesetzt und folglich als M im Flächennutzungsplan dargestellt. Der östliche Teil wird entsprechend der bestehenden Festsetzung als Gewerbegebiet (Bebauungsplan) später als Gewerbliche Baufläche im Flächennutzungsplan dargestellt. Die bisherige Darstellung als Sondergebiet für Einzelhandel wurde damals im FNP vorgesehen. Inzwischen gibt es dafür keinen Bedarf mehr, wie es sich auch im aktuellen Einzelhandelskonzept der Stadt widerspiegelt. Dort ist dieser Standort nicht mehr für die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen vorgesehen.

Die bisher westlich der Bahnschienen aus dem Flächennutzungsplan ausgenommenen Flächen werden entsprechend ihrer westlich angrenzenden Darstellung der allgemeinen Art der Nutzung in die Flächennutzungsplanung aufgenommen. Dies bedeutet gewerbliche und gemischte Nutzung (nördlicher Teil) und landwirtschaftliche Fläche (südlicher Teil). Der bisher dargestellte Grünstreifen zwischen gewerbliche Fläche und landwirtschaftlicher Fläche entfällt. Er war für eine Radwegeverbindung vorgesehen, die aufgrund der geplanten Straßenüberführung dort nicht mehr vorgesehen ist. Ein schmaler Grünstreifen, westlich der Bahnanlagen wird zudem aus Gründen der Maßstäblichkeit nicht mehr dargestellt. Dies hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die dort vorhandenen Grünstrukturen. Der östlich der



Bahnanlagen befindliche Teil der Siemensstraße sowie die bisher ausgenommenen Verbindungswege im Bereich des Umspannwerkes werden künftig als Mischbaufläche dargestellt. Eine kleine Fläche östlich der B442, die bisher aus den Darstellungen des FNP ausgenommen war und potenzielle Aufweitungsfäche für Abbiegungen sein sollte, wird künftig als Mischbaufläche dargestellt.

Die Flächen, die das Plangebiet der 11. Ergänzung und 46. Änderung südlich begrenzen, werden nach gleichem Prinzip östlich der Bahn als Fläche für die Landwirtschaft und Grünfläche dargestellt. Der bisher aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommene Teil der Wunstorfer Straße/B442 wird in etwa zwischen Siemensstraße und etwa südlichem Ortsrand als Verkehrsfläche ergänzt.

Die Bahnanlage wird bis auf an der Stelle der Überführung als Flächen für Bahnanlage dargestellt. Die Flächen, an denen sich das spätere Brückenbauwerk befindet, und auf der die Straßenführung die Bahnanlagen quert, werden auf Ebene des Flächennutzungsplanes als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Dies entspricht dem Darstellungskanon, der bisher in der Stadt Neustadt am Rübenberge für den Querungsfall einer solch klassifizierten Straße über die Bahnanlagen angenommen wurde. Die Nutzung der Bahnanlagen bleibt hiervon jedoch unberührt, da auf Ebene des Bebauungsplanes hier genauere Regelungen erfolgen.

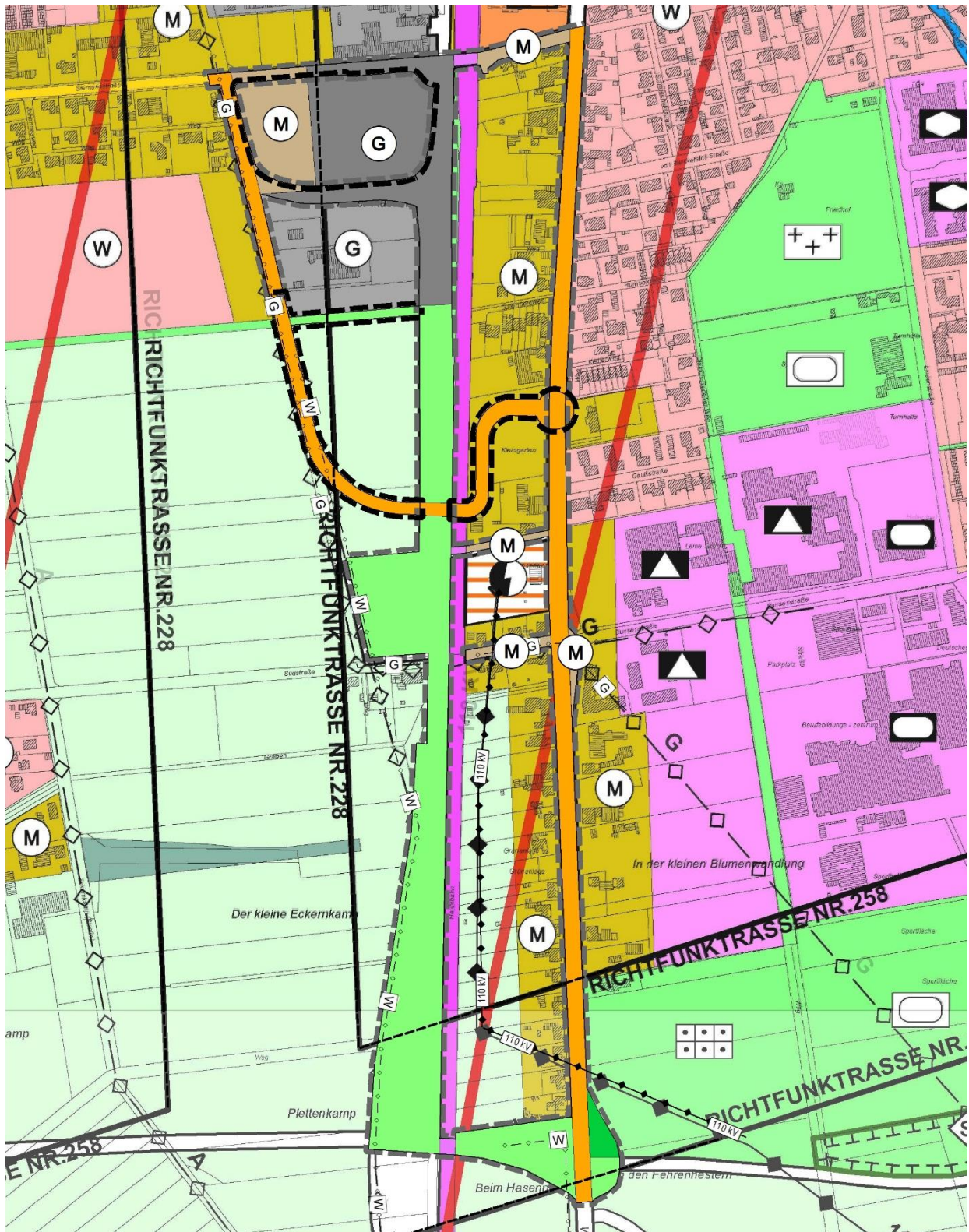


Abbildung 9 Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)

Mit der geplanten Änderung und Ergänzung des Flächennutzungsplanes ist der Bebauungsplan aus den Plänen der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt. Eine Straßenverkehrsfläche wird im Umfeld der bestehenden Nutzungen nicht als schädlich angesehen und entspricht der bei Aufstellung des Flächennutzungsplanes angedachten späteren Ergänzung dieser Flächen. Wie bereits bei Aufstellung des Flächennutzungsplanes vorgesehen, wird somit kein Grundzug der städtischen Flächennutzungsplanung berührt.

Bei den Anpassungen im Bereich der Mischbaufläche und der gewerblichen Baufläche südlich der Siemensstraße handelt es sich um jeweils kleinflächige Anpassungen der dargestellten Nutzungen (ehemals Sonderbaufläche, gewerbliche Baufläche und ausgelassene Fläche), die aufgrund der Maßstäblichkeit der Flächennutzungsplanung als marginal zu bezeichnen sind.

Leitungen und Leitungstrassen werden bei der Ausführungsplanung beachtet. Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen und dargestellten Infrastrukturen, wie Leitungen und Umspannwerke und die von ihr ausgehenden Versorgungsfunktionen nicht negativ beeinflusst werden und dass sich dort keine relevanten Änderungen für die Flächennutzungsplanung ergeben.

Durch die Änderung und Ergänzung des Flächennutzungsplanes werden keine negativen Auswirkungen auf den Schienen- und auf den Straßenverkehr erwartet.

Es wird also insgesamt davon ausgegangen, dass keine Konflikte durch die Flächennutzungsplanänderung und der Ergänzung des Flächennutzungsplanes hervorgerufen werden. Nach Abschluss des Verfahrens ist das Entwicklungsgebot gewahrt.

3.3 Verkehrsentwicklungskonzept

Derzeit befindet sich das Verkehrskonzept der Stadt Neustadt am Rübenberge in der Aufstellung. In den vergangenen ca. 30 Jahren wurden verschiedene Verkehrsentwicklungskonzepte für die Kernstadt erarbeitet. Jedoch hat es für keines dieser Konzepte politische Mehrheiten zur Umsetzung gegeben. Dies war darin begründet, dass sich viele städtische und auch äußere Rahmenbedingungen geändert haben. So waren im Verkehrskonzept bspw. zunächst noch die Westverlegung der B 442 angedacht. Im Laufe des Erarbeitungsprozesses wurde jedoch deutlich, dass dies nicht geschehen sollte. Bei Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 2000 wurde noch davon ausgegangen, dass die Westverlegung der B 442 zumindest eine Option darstellt. Daher wurden Flächen westlich der Bahnstrecke von der Genehmigung des Flächennutzungsplanes ausgenommen.

Derzeit wird durch die Stadt ein neues Verkehrskonzept erarbeitet. Dieses liegt noch nicht abschließend vor. Die Planungen zur Straßenführung des hiesigen Bebauungsplanes wurden jedoch in Abstimmung mit der Entwicklung des Verkehrskonzeptes erarbeitet. Eine Untersuchung hat in diesem Rahmen kam u.a. zu folgenden Ergebnissen:

Die neue Trasse über die Bahnanlagen wird bei den zukünftigen Verkehrsmengen in der Prognose 2035 werktäglich von ca. 4.800 Kfz/24h frequentiert (200 SV/24h). Gegenüber dem Prognosenullfall 2035 steigern sich die Verkehrsmengen im Bereich der Bahnquerung damit um ca. + 1.500 Kfz/24h (+ 40 SV/24h), da der Durchfahrtswiderstand der bisherigen Schrankenanlage entfällt (bisher häufig geschlossen).

Durch die Maßnahme einer neuen Bahnüberführung wird dementsprechend mehr Verkehr auf die neue Trasse gezogen. Hierbei handelt es sich jedoch i.d.R. um Quell- und Zielverkehre sowie Binnenverkehre, die dem südwestlichen Stadtgebiet zuzuordnen sind (Start- und Zielpunkte dichter an Landwehr) und bisher bei geschlossener Schranke einen „Umweg“ über die B 442 Wunstorfer Straße im Kernstadtbereich in Kauf genommen haben. Die Erschließung erfolgt zukünftig ohne Fahrtzeitverlust und führt zu einer Entlastung von ca. - 1.450 Kfz/24h im Versatzstück der B 442 zwischen Landwehr und Herzog-Erich-Allee östlich des Bahnhofs.

In Verlängerung der neuen Trasse nach Norden erfährt auch die Hans- Böckler-Straße eine leichte Mehrbelastung von ca. + 900 Kfz/24h, so dass diese Achse aufgrund der Verkehrsbedeutung zukünftig gegenüber der Siemensstraße bevorrechtigt geführt werden sollte.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Verlegung des Bahnüberganges Siemensstraße mit der derzeit vorgesehenen Ausbauplanung zu einer besseren Verknüpfung des südwestlichen Stadtgebietes mit der B 442 Wunstorfer Straße führt. Ein wesentliches Ziel der Stadt Neustadt am Rübenberge ist eine Entlastung des Kernstadtbereiches vom Kfz-Verkehr, was durch diese Maßnahme anteilig erreicht werden kann.

4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung

4.1 Lage und Ortsbild

Das Plangebiet liegt im Bereich des südlichen Ortstrandes der Kernstadt Neustadt am Rübenberge, auf der Westseite der B 442, südlich des historischen Stadtkernes. Es bildet den südlichsten der drei Überquerungspunkte der Bahngleise, die die Kernstadt von Nord nach Süd durchziehen und verbindet insbesondere die westlich gelegenen Wohngebiete mit den sozialen und gesundheitlichen Infrastrukturen, wie Schulen, Kindergarten Altenzentrum und Kliniken östlich der Gleisanlagen und der B 442.

Das Plangebiet ist im Norden und Nordosten von gewerblichen Nutzungen umgeben im Süden von landwirtschaftlichen Flächen bzw. der freien Landschaft umgeben.

Die Planung ist von besonderer Bedeutung, da es in der südlichen Kernstadt bisher nur einen höhengleichen Bahnübergang gibt, der eine enorme verkehrliche Belastung darstellt. Durch die Schaffung der Überführung wird die Verkehrssituation zur Verbindung der Stadtgebiete östlich und westlich der Bahnanlagen in diesem Bereich mittel- und langfristig verbessert. Dies betrifft nicht nur den motorisierten Verkehr, sondern auch Radverkehr und Fußverkehr.

Das Brückenbauwerk ist eine bauliche Anlage die mit ca. 10m Höhe die umliegende Bebauung nicht überschreitet und daher in der Höhe keine wesentliche Beeinträchtigung auf das Ortsbild entfaltet. Die Dammbauweise ist dabei in der Wirkung auch längenbezogen von Bedeutung. Östlich der Bahn ist die Rampe („Dammbauweise“) durch bauliche Anlagen umgeben. Westlich der Bahn bildet die Rampe den Abschluss der derzeit zur Bebauung vorgesehen Flächen, mit Ausnahme des Flurstücks 223/2.



In der Wirkung wird hier der Blick auf die landwirtschaftliche Fläche aus Süden versperrt. Ebenso wird der Blick in die freie und wenig bebaute Landschaft in der Sichtachse Siemensstraße, zwischen Bahngleisen und Hans-Böckler-Straße eingeschränkt. Die gleiche Wirkung hat jedoch eine dort zulässigerweise zu errichtende bauliche Anlage auch.

Es wird davon ausgegangen, dass die Randbereiche der Rampe begrünt werden, sodass dadurch die optische Wirkung der Anlage zusätzlich reduziert wird.

In der Abwägung überwiegen hier die verkehrlichen Belange vor den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes. Weitere Berücksichtigungen dieser Belange sind im Umweltbericht behandelt.

Die mit der Verlegung bzw. Neuschaffung der Straßenführung einhergehenden Belastungen auf die umliegenden Wohnnutzungen sind im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung genauer betrachtet und im Verfahren berücksichtigt (siehe Kapitel 4.3.2)

Somit wird die Entwicklung des Plangebietes lagegerecht und unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Entwicklung gesteuert.

4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption

Bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts wird die Stadt von den Bahngleisen der Strecke Hannover-Bremen von Nord nach Süd durchzogen, die auch den örtlichen Bahnhof südwestlich des Stadtkernes als Haltepunkt nutzen. Parallel dazu verläuft etwa 100 m östlich die B 442.

Nach dem zweiten Weltkrieg entwickelten sich Wohngebiete rund um die Altstadt. Vor allem in Bahnhofsnähe und am jetzigen südlichen Stadtrand entwickelten sich auch verhältnismäßig kleine Gewerbeareale, die aber bald darauf wiederum von Wohngebieten umschlossen waren. In den 60er Jahren entwickelte sich östlich der B 442 öffentliche Einrichtungen, Sportanlagen und auch ein Klinikgelände, die bis zum dortigen südlichen Stadtrand reichen. Die Gewerbeflächenentwicklung in der Kernstadt fand hauptsächlich östlich der B 6 – am östlichen Stadtrand – statt.

Die Siemensstraße fungiert als Sammelstraße und bildet eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil der Stadt.

Bereits bei Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 2000 war vorgesehen, die verkehrliche Entwicklung in der Stadt neu zu ordnen, entsprechend wurden Flächen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes auch im Umfeld des Plangebietes ausgenommen.

Teilflächen der heute zur Realisierung der Straße erforderlichen Flächen liegen im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 106 „Feldstraße“, Nr. 136 „In den Kassebeern“ und Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“. Diese werden in den betroffenen Bereichen Teilaufgehoben. Der Bebauungsplan Nr. 167, dessen Geltungsbereich teilweise den hiesigen Geltungsbereich überschneidet entfaltet keine Rechtskraft mehr im hiesigen Geltungsbereich (siehe Kapitel 2.2)

Die östlichen und westlichen Teile der Kernstadt sind derzeit durch die hohen Schließzeiten der Bahnanlage faktisch die meiste Zeit voneinander getrennt. Mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke sind weitere Erhöhungen der Schließzeiten anzunehmen. Zum einen, um

einen besseren Ablauf des Schienenverkehrs zu erreichen, soll der höhengleiche Bahnübergang entfernt werden. Zur Aufrechterhaltung der verkehrlichen Anbindung zwischen östlicher und westlicher Kernstadt, ist eine Ersatzmaßnahme notwendig. Nach eingehender Prüfung von Alternativen ist festzustellen, dass das geplante Überführungsbauwerk alternativlos ist.

Ziel der heutigen Planung ist es Baurecht zu schaffen für die Straße und das Ersatzbauwerk (Brücke), welches ungefähr 450 m südlich der Siemensstraße die Bahnanlage überbrückt. Zwar werden dadurch die Wegeverbindungen im Bereich der Siemensstraße zwischen östlicher und westlicher Bahnseite verlängert. Dies ist jedoch angesichts der Umstände unvermeidbar. Der Belang zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs überwiegt hier.

Dadurch können die westlichen und östlichen Stadtteile für motorisierten Verkehr und für Radfahrer und Fußgänger miteinander verbunden werden und gleichzeitig werden die Voraussetzungen für die auf der Bahnstrecke Hannover - Bremen geplante Blockverdichtung erfüllt. Die Anbindung zur Bundesstraße erfolgt innerhalb eines Gebietes, das bisher durch Lagerflächen bzw. durch Kleingärten überbaut und genutzt war, die sich zwischen B 442 und Bahnschienen befinden.

Die Pachtverträge mit den Kleingartenbetreibern wurden bereits gekündigt. Die Flächen sind bereits seit längerem in städtischem Eigentum und für eine entsprechende Entwicklung vorgesehen. Zudem entfällt ein Gebäude, das derzeit noch im Streckenverlauf der geplanten Verkehrsanlage steht. Gebäude und Fläche befinden sich in städtischem Eigentum.

Es könnte sein, dass die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen zu späteren Zeitpunkten überplant oder bebaut und somit Teil des Siedlungskörpers werden. Egal, ob die umliegenden Strukturen bebaut werden, oder weiterhin landwirtschaftlich oder anderweitig als unbebaute Fläche genutzt werden, spricht aus städtebaulicher Sicht nichts gegen die Entwicklung der geplanten Straße und der Bahnüberführung.

Darüberhinausgehende negative Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung werden nicht gesehen.

4.3 Nutzungen und Nutzungskonflikte

4.3.1 Umfeld des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im Umfeld der Bahnanlagen der Deutschen Bahn. Unmittelbar bei den Gleisanlagen wird ein Brückenbauwerk errichtet, über das die neue Straße über die Bahnanlagen geführt wird.



Abbildung 10 Ort der geplanten Straßenüberführung (eigene Aufnahme)

Westlich der Bahnanlagen wird das Plangebiet größtenteils von landwirtschaftlichen Flächen umschlossen. Der westliche Teil der Planstraße verläuft größtenteils fast parallel zu den Bahngleisen auf der Höhe der bereits teilausgebauten südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße. Zwischen diesem Straßenteil und der Bahnanlagen sind im nördlichen Bereich brachliegende und bebaute gewerbliche Flächen. Landwirtschaftliche Fläche und gewerbliche Flächen werden durch Grünstreifen und Gehölzstrukturen und einen Wirtschaftsweg von den Bahnanlagen der Deutschen Bahn getrennt. Westlich der Bahngleise und nördlich der Siemensstraße schließen gewerbliche Nutzungen an das Plangebiet an, während sich weiter östlich entlang der Siemensstraße zunächst gemischte Baugebiete (Wohnen und Gewerbe) unmittelbar angrenzen. Dahinter in etwa 100 m Entfernung schließen die nächsten Wohngebiete an.



Abbildung 11 Hans-Böckler-Straße-Richtung Süden (eigene Aufnahme)

Östlich der Bahnstrecke befinden sich verschiedene gewerbliche Nutzungen, Wohnnutzungen, ein Umspannwerk sowie Kleingärten, durch die die spätere Straßenführung verläuft.

Dort verläuft in etwa 100 m Entfernung parallel zu Bahnstrecke die B 442 als Wunstorfer Straße, auf die die Straßenüberführung dann einmündet. Nordöstlich des Plangebietes befindet sich ein Nahversorger östlich der Bahnleiße an der Siemensstraße. Entlang der Wunstorfer Straße befinden sich sowohl gewerbliche Nutzungen als auch Wohnnutzungen.



Abbildung 12 Ort der geplanten Anschlussstelle an die B 442/Wunstorfer Straße (eigene Aufnahme)

Das Plangebiet selbst befindet sich westlich der Bahn zu Teilen auf Flächen die durch ein Gewerbegebiet überplant sind und zum Teil auf unbeplanten landwirtschaftlichen bzw. Ruderalflächen. Östlich der Bahnanlage befindet sich das Plangebiet auf einer dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnenden Fläche, auf der Kleingärten genutzt wurden. Diese Nutzung wurde bereits aufgegeben. Die Flächen der ehemaligen Kleingärten und der ungenutzten Lagerhalle befinden sich in Eigentum der Stadt und sind verpachtet. Die Pachtverträge sind bereits gekündigt, sodass die neue Straße dort realisiert werden kann. Direkt an der Grenze zum Tankstellengelände ist eine Stützmauer und Fundamente vorgesehen, die die Aufschüttungen und das Brückenbauwerk stützt. Es wird davon ausgegangen, dass die Nutzung der Tankstelle dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Es handelt sich bei der Planung um eine Verkehrsinfrastruktur, die als Gemeindestraße fungiert. Durch die Straße wird Verkehrslärm zu erwarten sein, der auf die umliegenden Nutzungen einwirkt. Insbesondere die schutzwürdigen Wohnnutzungen könnten hiervon beeinträchtigt werden. Deshalb wird im Rahmen der Bauleitplanung ein schalltechnisches Gutachten erstellt und in Kapitel 4.3.2 näher erläutert.

Durch die Umsetzung der Planung geht landwirtschaftliche Fläche verloren, die überbaut werden. Wesentliche Auswirkungen auf die umliegenden Ackerflächen und auf die Agrarstruktur der Region werden durch das Plangebiet aufgrund der geringen Flächengröße nicht gesehen. Die verkehrliche Erschließung der von der neuen Straße umgebenden landwirtschaftlichen und gewerblichen Grundstücke bleibt weiterhin möglich.

Durch die Neuplanung werden unter Beachtung der nachstehenden Kapitel keine städtebaulichen Spannungen erwartet.

4.3.2 Schalltechnische Beurteilung

Zur Ermittlung und Bewertung der Belange des Lärmschutzes im Hinblick auf umliegende schutzwürdige Nutzungen wurde ein schalltechnisches Gutachten³ erstellt, das die durch die Planung hervorgerufenen Schallimmissionen beurteilt.

Das Gutachten wurde in Zusammenarbeit mit dem Verfasser des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Neustadt am Rübenberge erstellt, von dem auch die Verkehrszahlendaten als Grundlage des Gutachtens stammen.

Das Gutachten geht dabei von zwei Prognose-Fällen für die Zukunft aus. Zum einen der Nullfall, in dem die bauliche Situation wie bisher bleibt und die Verkehrsachse zwischen B442 und Hans-Böckler-Straße wie bisher über die Siemensstraße abgewickelt wird.

Zum anderen der Planfall, in dem die Schließung des Bahnübergangs an der Siemensstraße und der Bau der durch die Planung vorgesehenen Ersatzstraße berücksichtigt wird.

Dabei werden in beiden Szenarien Schienen- und Straßenverkehrsgeräusche berücksichtigt, sodass sich die Lärmentwicklung ausrechnen und anhand sogenannter Rasterlärmkarten abbilden lässt.

³ TÜV Nord, Kaiser (März 2023): Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Überführung der Schienenstrecke 1740 als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang „Siemensstraße“ in Neustadt am Rübenberge.



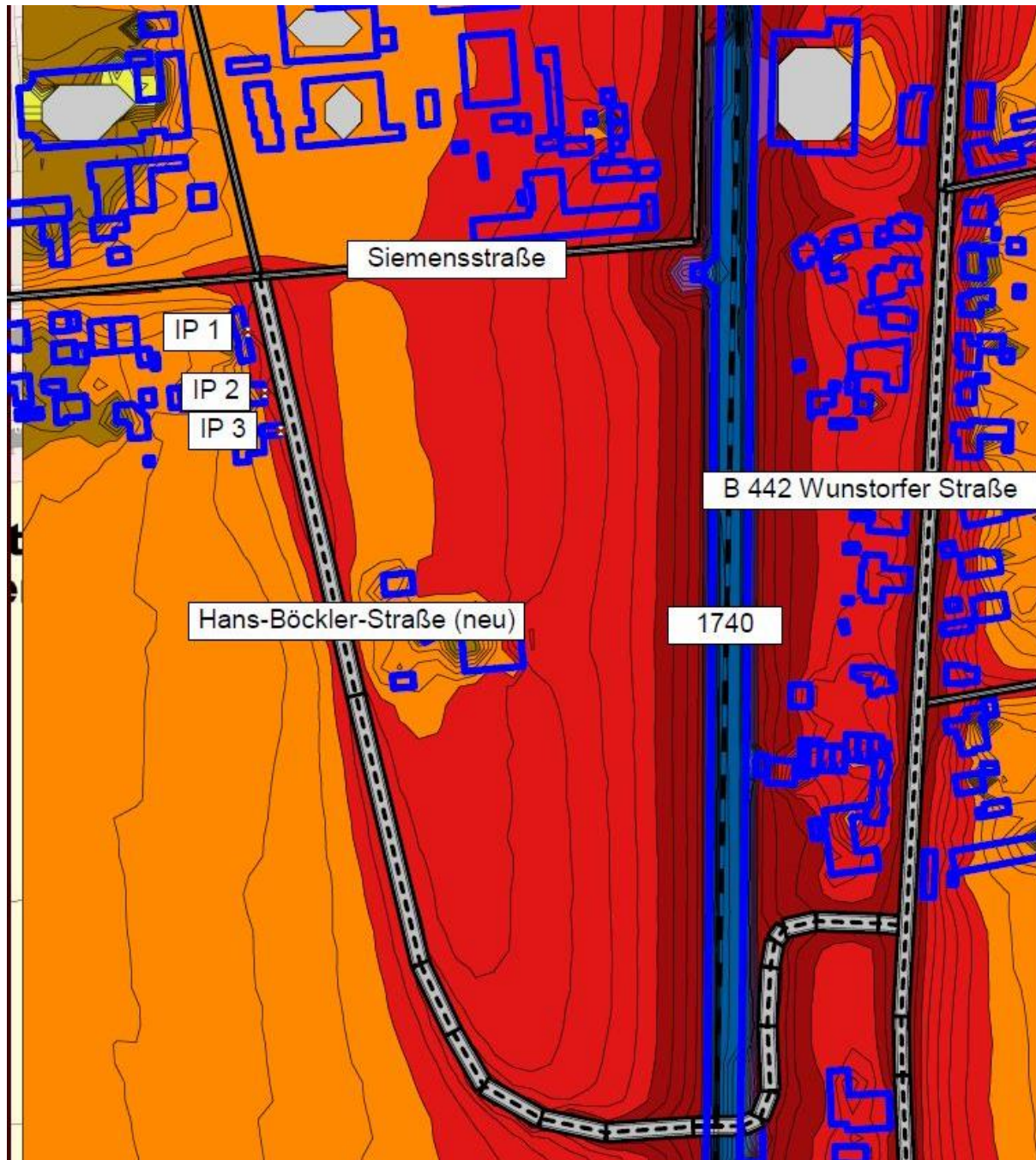


Abbildung 13 Rasterlärmappe für den Planfall nachts (Quelle: TÜV Nord)

Von besonderer Bedeutung ist dabei der Unterschied, der von der Planung im Gegensatz zum Nullfall hervorgerufen wird.

Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

„Die Verlegung des Verkehrs für die Überführung auf den südlichen Abschnitt der hierzu ausgebauten „Hans-Böckler-Straße“ führt zu einer Pegelerhöhung von tags bis zu ca. 8 dB(A) und nachts 3 dB(A) am Immissionsort IP 3 (Hans-Böckler-Straße 44a). Am Immissionsort IP 1 liegen die Pegelerhöhungen bei tags ca. 5 dB(A) und nachts 2 dB(A) und für den Immissionsort IP 2 tagsüber bei ca. 7 dB(A) und nachts bei 3 dB(A). Im Bereich des ausgewiesenen Mischgebietes im Bebauungsplan 136 erhöhen sich die Pegel tags im nördlichen Teil um 3 dB(A). Im

südlichen Teil des Mischgebietes werden aufgrund der Verkehrsverlegung bis zu 7 dB(A) höhere Werte erreicht.

An den übrigen Verkehrswegen ist die Verkehrszunahme zwischen „Prognose-Nullfall“ und „Planfall“ nur geringfügig oder sogar negativ, so dass sich an den übrigen Immissionsorten eine nicht relevante Pegelerhöhung von $\leq 3,0$ dB(A) ergibt.

Bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.

Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.

Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten werden, besteht für die betroffenen Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.“

Für die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden die planungsrechtlichen Einstufungen der Immissionsorte/Immissionspunkte (IP) zugrunde gelegt.:

Tabelle 1 Beurteilungspegel und Immissionsgrenzwerte der Immissionsorte

Immissionsort	Nullfall Beurteilungspegel L _r		Planfall Beurteilungspegel L _r		Grenzwerte	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IP 1	59,2 dB(A)	58,2 dB(A)	64,3 dB(A)	59,9 dB(A)	69 dB(A)	59 dB(A)
IP 2	58,1 dB(A)	58,1 dB(A)	64,9 dB(A)	60,2 dB(A)	69 dB(A)	59 dB(A)
IP 3	58,5 dB(A)	58,6 dB(A)	66,3 dB(A)	61,2 dB(A)	69 dB(A)	59 dB(A)

„Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.“

Eine Lärmschutzwand kommt für die Stadt Neustadt am Rübenberge aus städtebaulichen Gründen sowie aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht in Betracht.

Insgesamt werden die Lärmbelastungen für die Flächen um das Plangebiet irrelevant erhöht. Die einzig relevanten Erhöhungen an den Immissionspunkten 1-3 werden nach der Einzelfallprüfung ggf. mit erforderlichen Maßnahmen zur Lärminderung versehen, um die wesentlichen Beeinträchtigungen zu mindern. Dies wird in Kauf genommen, um den für die Verbesserung der verkehrlichen Missstände wichtigen Straßenersatzbau zu ermöglichen.

Eine Überprüfung erfolgt im Auftrag der Deutschen Bahn. Wenn sich im Ergebnis zeigt, dass für etwaige schutzbedürftige Nutzungen bauliche Maßnahmen erforderlich sind, werden diese durch die Deutsche Bahn umgesetzt.



4.4 Technische Infrastruktur

4.4.1 Verkehr und Erschließung

Bei der Planung handelt es sich um ein Verkehrsinfrastrukturprojekt. Bisher wurde der Straßenverkehr im südlichen Bereich der Kernstadt über die Bahnstrecke 1740 über den höhengleichen Bahnübergang an der Siemensstraße abgewickelt.

Durch die langen Schließzeiten des Bahnüberganges kommt es immer wieder zu hohem Rückstau in den umliegenden Straßen und zusätzlichen Belastungen für die nicht-höhengleichen Bahnübergänge in der Stadt sowie zusätzlichen Belastungen für die gesamte Stadt durch entsprechenden Umfahrvverkehr. So staut sich der Verkehr bis auf umliegende Straßen zurück und stellt mitunter auch ein Sicherheitsrisiko dar. Durch die Alpha-E-Planung der DB werden die Schrankenschließzeiten künftig weiter erhöht, was den bereits bestehenden städtebaulichen Missstand erheblich verstärkt. Die DB Netz hat eine Plangenehmigung zur Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Die Genehmigung wird Mitte 2023 erwartet.

Daher soll der bisherige höhengleiche Bahnübergang an der Siemensstraße durch eine Überführung ersetzt werden. Dazu führt auf der westlichen Seite des derzeit bestehenden Bahnüberganges eine Straße von der Verlängerung der Kreuzung Siemensstraße/Hans-Böckler-Straße nach Süden ab und verläuft parallel zu den Gleisanlagen bis etwa 350 m südlich, wo sie nach Osten Richtung Bahngleise verschwenkt.

Am Ende der Planstraße ist ein Überführungsbauwerk (Brücke) für die Straße vorgesehen, die die Bahngleise rechtwinklig überquert. Auf der östlichen Seite des Gleiskörpers wird die Straße zunächst etwa 120 m nach Norden geführt, bevor sie eine Verschwenkung in östlicher Richtung macht und auf die B 442 (Wunstorfer Straße) anschließt.

Um die Höhe der Brücke zu erreichen sind Aufschüttungen unterhalb der Straße vorgesehen, die die Rampe für die Straße zum Anschluss an das Brückenbauwerk darstellen.

Die Planung der Ersatzmaßnahme erfolgte durch ein Fachbüro⁴ nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Für die Planung wurde die Straßenkategorie örtliche Hauptverkehrsstraße mit einer Planungsgeschwindigkeit von 50 km/h festgelegt. Aspekte aus den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind in die Planung eingeflossen.

Da auch Begegnungsfällen von Schwerverkehr zu ermöglichen ist, wird gemäß RASt06 von einer Fahrbahnbreite von 7 m ausgegangen. Aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede der einzelnen Verkehrsteilnehmer, insbesondere in Gefällstrecken, werden alle Verkehrsteilnehmer in separaten Verkehrsräumen geführt.

Um die Barrierefreiheit zu berücksichtigen, wird eine maximale Längsneigung von 5,5 % festgelegt. Dies ist insbesondere durch die kurze Rampenlänge auf der östlichen Seite erforderlich. Die benötigte Rampenlängsneigung führt zu Einschränkungen in der Barrierefreiheit für den nichtmotorisierten Verkehr. Baulich besteht jedoch die Möglichkeit durch die Errichtung

⁴ Siehe Anhang: IG-Verden-Wunstorf, Kuschel und Schaumlöffel (September 2022): Straßenentwurfsplanung



von Zwischenpodesten die Barrierefreiheit zu erzielen. Böschungen werden mit einer Regelanneigung von 1:1,5 angenommen. Dies entspricht den Vorgaben der RAS06.

Für das Brückenbauwerk wurden neben der RAS06 auch die Anforderungen des Bahnverkehrs beachtet, sodass ausreichend Platz für Randwege als Rettungswege gelassen wurde.

Zur Minimierung des Eingriffs in den Eisenbahnbetrieb werden Plattenbalken-Fertigteile werkseitig hergestellt und angeliefert. Sie werden unter Einsatz eines Mobilkrans in einer Sperrpause (Totsperrung) eingebaut. Dafür ist eine direkt an das Bauwerk anschließende BE-Fläche⁵ erforderlich. Auf ein gesondertes Lehrgerüst in Bauwerkslängsrichtung kann verzichtet werden. Im Anschluss kann die Fahrbahnplatte in einem Guss betoniert werden. Nachdem die Abdichtung und die Kappen hergestellt sind, kann der Überbau in einer „natürlichen Sperrpause“ in endgültiger Höhe abgesetzt werden.

Im Bereich der Anbindung an die B 422 ist die Knotenpunktausbildung im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Vorgesehen ist derzeit ein Kreisverkehr, der Teil der B442 wird.

Eine genaue Aufteilung des Straßenraumes innerhalb und außerhalb des Plangebietes obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung und wird nicht im Bebauungsplan geregelt.

Bereits im Vorfeld der Planung sind Abstimmungen mit den notwendigen Stellen wie Straßenbaulastträger, der Deutschen Bahn AG zu rechtlichen und technischen Erforderlichkeiten an Planung und Ausführung erfolgt.

Für Fußgänger und Radfahrer verlängern sich Wege in die östliche Kernstadt (Richtung Südosten - Schulen, KRHS - über die neue Straße). Insbesondere auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bedeutet dies längere Wege. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben und weiteren Richtlinien, ist eine Führung für Radfahrer und Fußgänger als Trogbauwerk an der Siemensstraße nicht möglich. Diese Bedingungen werden jedoch zugunsten der allgemeinen Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in Kauf genommen. Insbesondere kann somit der reibungslose und störungsfreie Ablauf des motorisierten Verkehrs, auch auf gesamtstädtischer Ebene erreicht werden. Zu beachten ist, dass Auslöser und Veranlasser der Maßnahme auch die Erleichterung des schienengebundenen Verkehrs ist.

Die Stadt Neustadt kann weitere Möglichkeiten und Angebote für Rad- und Fußverkehr sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens prüfen.

Weitere negative Auswirkungen auf die verkehrliche Situation, sowohl auf den Schienen als auch auf den Straßenverkehr, werden insgesamt somit nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen nicht erwartet.

4.4.2 Ver- und Entsorgung

Durch die Versiegelung auf den Flächen im Plangebietes ist mit einer Verschärfung der Abfluss-Situation des Regenwassers zu rechnen.

⁵ Eine BE-Fläche wird als Zwischenlagerfläche für die bahntechnische Ausrüstung (Oberleitungsmasten, Kabeltröge, Kabeltrommeln und Signalen) genutzt.

Die Versickerungseigenschaften des Bodens im Plangebiet sind sehr unterschiedlich, so dass eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nur bedingt möglich ist. Vor allem die Einhaltung des erforderlichen Abstandes zwischen dem maximalen Grundwasserspiegel und der Sohle der Versickerungsanlagen von 1,0 m wird nicht immer eingehalten werden können. Im Planbereich stehen jedoch vorhandene städtische Niederschlagswasserkanäle als Vorflut für die Ableitung von Niederschlagswasser zur Verfügung. Im Teilbereich westlich der Bahnstrecke befindet sich ein entsprechender Niederschlagswasserkanal am nördlichen Gebietsrand im Kreuzungsbereich der Siemensstraße mit der Hans-Böckler-Straße. Dieser führt auch bisher schon das anfallende Niederschlagswasser in der Hans-Böckler-Straße nach Norden ab.

Auch im Teilbereich östlich der Bahnstrecke befindet sich ein Niederschlagswasserkanal in der Wunstorfer Straße / B442, der hier das Niederschlagswasser ebenfalls nach Norden ableitet. Zur Vermeidung von Kapazitätsproblemen innerhalb des bestehenden Kanalnetzes muss jedoch das Niederschlagswasser von neu anzuschließenden Flächen vor einer Einleitung in das städtische Kanalnetz auf eine Menge von maximal 3,0 l/(s x ha) der angeschlossenen Fläche gedrosselt und das darüber hinaus ankommende Niederschlagswasser in geeigneten Anlagen zurückgehalten und zwischengespeichert werden.

Entsprechende bauliche Anlagen zur Drosselung und Rückhaltung des Niederschlagswassers können je nach Erfordernis innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsflächen ausgeführt werden. Innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen sind durch die Straßenplanung Entwässerungsmulden vorgesehen. Zudem ist zur Rückhaltung anfallenden Regenwassers ein Regenrückhaltebecken innerhalb der Flächen für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken vorgesehen.

Für die Oberflächenentwässerung wurde im Verfahren der Bauleitplanung ein externer Gutachter beauftragt. Die Ergebnisse sind bei der Straßenplanung mit eingeflossen.

Das anfallende Oberflächenwasser wird in Mulden entlang der Straße versickert. Es ist für Starkregenereignisse darüber hinaus vorgesehen, ein Regenrückhaltebecken zum gedrosselten Abfluss des Oberflächenwassers zu errichten. Eine entsprechende ausreichend große Fläche ist im Bebauungsplan als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken festgesetzt.

Die Oberflächenentwässerung ist somit für das Plangebiet auf Ebene der Bauleitplanung ausreichend bearbeitet. Ein Nachweis kann im Rahmen der Ausführungsplanung erbracht werden.

Die Entwässerung der Fahrbahnoberfläche erfolgt über die Längs- und Querneigung der Fahrbahn. Das Wasser wird voraussichtlich am Fahrbahnrand gesammelt und unterirdisch durch ein neu zu errichtendes Rohrsystem in die bestehende Kanalisation eingeleitet. Für die Entwässerung ist die ZTV-ING 8-5 zu beachten. Die Längsgefälle betragen 5,5 % und weisen somit ausreichende Längsneigung zur Entwässerung der Oberfläche auf. Die Längsentwässerung der Brücke erfolgt voraussichtlich mit Abnahme des Wassers über Sickerwände an der Widerlagerrückseite. Es kann auf Brückenabläufe verzichtet werden.

Die freie Strecke der Bahnanlage ist mit einer Regeloberleitung der DB bespannt. Dies wurde bei der Straßenverkehrsplanung berücksichtigt. Durch die Auffassung des Bahnüberganges ist die derzeit vorhandene Fahrdrähtanhebung am Bahnübergang nicht mehr erforderlich und



daher ist die Regelfahrdrahthöhe herzustellen. Zusätzlich ist eine Kettenwerkabsenkung erforderlich. Am Bauwerk sind Schutzmaßnahmen nach EN 50122-1 und RiL 997.02xx (Innere und äußere Erdung, Berührungsschutz) vorzusehen. Im Bereich der Neubaumaßnahme müssen die vorhandenen LST/BÜ-Kabelanlagen bauzeitlich gesichert und nach Fertigstellung der Straßen- bzw. Eisenbahnüberführung in eine neue Kabeltrasse eingebracht werden.

Eine Versorgung des Plangebietes mit den notwendigen Energie-, Wasser- und Telekommunikationsleitungen kann über die vorhandenen Leitungen im Umfeld des Plangebietes erfolgen. Die ggf. entsprechenden notwendig werdenden Leitungstrassen werden im Zuge der Ausführung und der Erschließung gelegt und verlegt. Die Möglichkeiten und technischen Notwendigkeiten sind im Laufe des Fortschritts der Erschließungsplanung mit den entsprechenden Versorgungsunternehmen abzustimmen. Eine Bestandsaufnahme vorhandener Leitungsinfrastrukturen ist bereits bei der Vorplanung erfolgt.⁶

4.5 Sozialstruktur

4.5.1 Versorgungseinrichtungen

Direkter Einfluss auf Versorgungseinrichtungen im Sinne der Daseinsvorsorge sind durch die Planung nicht zu erwarten. Nahversorger sind relativ gut über das Stadtgebiet verteilt und gut erreichbar. Durch die Planung wird jedoch die Erreichbarkeit der sozialen Infrastrukturen (inklusive Bildungsinfrastrukturen) und gesundheitlichen Infrastrukturen im Südosten der Stadt vor allem von den südwestlichen Stadtgebieten aus verbessert.

Die direkte Anbindung der südwestlichen Wohngebiete der Kernstadt zur Innenstadt und den östlichen Stadtgebieten entfällt. Für diese Kunden werden Umwege erforderlich, die zu Verlagerung der Kaufaktivitäten führen könnten. Dies betrifft insbesondere den Nahversorger an der nordwestlichen Ecke Wunstorfer Straße/Siemensstraße. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich dies nicht wesentlich auswirkt, weil die Wegelänge zwar zunimmt, aber die Erreichbarkeit mit Pkw und Fahrrad verbessert wird. Zu Fuß gehende Kunden aus den westlichen Wohngebieten können außerdem die Bahnunterführung am Bahnhof nutzen. Zudem wird die Verbesserung für die Verkehrssituation und die damit einhergehende verbesserte Anbindung der südwestlichen Kernstadt und der südöstlichen Kernstadt im Zusammenhang mit der verbesserten Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs höher bewertet. Auf die Versorgungsstrukturen der Kernstadt werden insgesamt jedoch keine Auswirkungen erwartet.

Negative Auswirkungen auf die Versorgungssituation und die damit einhergehenden raumordnerischen mittezentralen Funktionen werden durch die Planung nicht erwartet.

4.5.2 Eigentumsverhältnisse

Die derzeitigen Verkehrsflächen befinden sich auf öffentlichen Grundstücken. Eigentümer ist die Stadt Neustadt bzw. für den Teil der Bundesstraße der Bund. Der Bahnübergangsbereich

⁶ IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße.

befindet sich auf Grundstücken der DB AG. Die angrenzenden Grundstücke befinden sich in Privateigentum.

Die Stadt ist zudem Eigentümerin der Flurstücke 147/7 149/4, 219/37, 219/38, 219/41 sowie 224.

Es ist beabsichtigt, die Straßenverkehrsfläche als Gemeindestraße in öffentlichem Eigentum zu widmen. Auch die nicht befestigten Straßenseitenflächen (Versickerungsmulden, Böschungen, Unterhaltungstreifen im Bereich der Böschungen) bzw. die Flächen für Aufschüttungen bleiben im Eigentum der Stadt.

Die Straßenverkehrsflächen, die Teil der Bundesstraße werden (Kreisverkehr) sollen in das Eigentum des Bundes übergehen.

Es werden Ankäufe oder vertragliche Vereinbarungen zum Ankauf erforderlicher privater Grundstücksteile notwendig, um das Planvorhaben zu realisieren.

5 Auswirkungen der Planung in Bezug auf Boden, Natur und Landschaft

5.1 Umweltbericht

Die Belange von Natur und Landschaft sowie die Auswirkung der Planung auf die naturräumlichen Potentiale werden im Umweltbericht⁷ abgearbeitet. Mit der Erstellung des Vorwurfes wurde zunächst eine Ersteinschätzung von der Kommune getroffen, welche Potentiale durch die Planung grundsätzlich betroffen sein könnten. Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurde ermittelt, ob weitere Potentiale betroffen sind und betrachtet werden müssen.

Der Umweltbericht (Stufe 2) untersucht und beurteilt vollständig die betroffenen Umweltbelange. Dazu zählen insbesondere auch die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung.

Der Umweltbericht Stufe 2 ist der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes als eigenständiges Dokument beigefügt.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans werden Auswirkungen auf die Umwelt vorbereitet, die zum Teil auch als erheblich einzustufen sind. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind aufgrund der Bestandssituation und der geplanten Nutzung für Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt und Artenschutz, das Bodenpotenzial, Mensch und Gesundheit und die Fläche gegeben.

Bei dem Vorhaben müssen auch bisher unversiegelte Flächen, insbesondere im landwirtschaftlichen Bereich, durch die Straße überbaut werden. Durch diese Neuversiegelung im

⁷ Planungsgruppe Puche, Lisa Egger, M.A., Julia Klose M. Sc. (März 2023): Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“



Zuge der Nutzungsänderung entstehen erhebliche Beeinträchtigungen auf das Bodenpotenzial. Der Boden geht in diesen Bereichen für die Bodenfunktionen und Biotopentwicklungen unwiederbringlich verloren.

Die erheblichen Auswirkungen auf Flora und Fauna sind in erster Linie auf den Verlust von Ackerfläche, Gehölzen und Grünfläche und somit auch Entfall von Brut- und Lebensstätten bestimmter Vögel zurückzuführen. Dies wurde im Rahmen eines faunistischen Gutachtens näher untersucht. Es werden externe Ausgleichsflächen realisiert.

Die negativen Auswirkungen auf den Menschen ergeben sich insbesondere durch Lärm. Diesbezüglich wurde eine schalltechnische Untersuchung beauftragt, welche einen stellenweise erhöhten Lärmpegel prognostiziert, weswegen gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen.

Das Lokalklima wird durch das Vorhaben insgesamt negativ beeinflusst. Neu versiegelte Flächen erhitzen sich schneller als die bestehende Ackerfläche. Gleichzeitig entfällt die stauanfällige Bestandssituation, was dem Klima zu Gute kommt. Erhebliche Auswirkungen sind somit nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben wird die Erholungsfunktion reduziert. Die Landschaft in dem Plangebiet selbst hat diesbezüglich jedoch keine besondere Bedeutung. Aufgrund von Vorbelastungen und sichtverschattenden Gehölzen wird die Wirkung auf das Landschaftsbild daher als nicht erheblich eingestuft.

Neben den festgesetzten externen Ausgleichsmaßnahmen werden im Umweltbericht Empfehlungen für Maßnahmen, die der plangebietsinternen Beeinträchtigungsreduzierung dienen, gegeben.

5.2 Eingriffsregelung

Grundsätzlich trifft die Gemeinde gemäß § 1 (7) BauGB eine Ermessensentscheidung über den Eingriff und den vorzusehenden Ausgleich.

Die naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsregelung (siehe Umweltbericht Kapitel 5 Naturschutzrechtliche Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung) verdeutlicht, dass eine interne Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen in die Belange von Natur und Landschaft nicht vollständig möglich ist.

Die durch die Stadt Neustadt am Rübenberge geführte Abwägung nach § 1 (7) BauGB hat die Belange der Eingriffsregelung berücksichtigt und externe Maßnahmen im Bebauungsplan definiert.

Zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft werden daher externe Maßnahmen festgesetzt (siehe Kapitel 7). Diese Maßnahmen kompensieren neben dem durch die Bauleitplanung verursachten allgemeinen Eingriff in Natur und Landschaft auch Eingriffe im Sinne des Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG und werden daher als sogenannte CEF-Maßnahmen definiert. Näheres ist im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ beschrieben.



5.3 Artenschutz

Im Verfahren wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag⁸ erstellt. Zusätzlich wurden Kontrollen im Bereich der ehemaligen Kleingärten angestellt und dokumentiert⁹. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans sind artenschutzrechtliche Belange betroffen.

Die durch die Stadt Neustadt am Rübenberg geführte Abwägung nach § 1 (7) BauGB hat die Belange des Artenschutzes berücksichtigt. Die gewählte Trassenführung stellte den geringsten Eingriff in die Fauna dar, da teilweise vorhandene Straßentrassen genutzt werden und sich die artenschutzrechtliche Belange auf weniger betroffene Bereiche erstrecken.

Ein Ausgleich erfolgt nach gesetzlicher Maßgabe als sogenannte CEF-Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden für gewöhnlich nicht als Festsetzung des Bebauungsplanes geregelt. Für die CEF-Maßnahmen sind jedoch zum Teil dieselben Flächen vorgesehen, die auch als Ausgleich für die Eingriffe in den Boden herangezogen werden. Näheres ist im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ beschrieben.

6 Festsetzungen

In diesem Kapitel werden die städtebaulichen Festsetzungen für das Plangebiet erläutert, die im Planteil festgesetzt sind.

Das Plangebiet liegt teilweise im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 106 „Feldstraße“, Nr. 136 „In den Kassebeern“ und Nr. 138 „Östliche Kornstraße“. Diese Pläne werden in den Teilen aufgehoben, die durch den hiesigen Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ überplant werden. Das Plangebiet liegt zudem teilweise im Geltungsbereich des BP Nr. 167 „Vergnügungstätten“, der die Zulässigkeit von Vergnügungstätten in Gewerbegebieten und Mischgebieten regelt. Dieser Plan wird nicht aufgehoben, entfaltet jedoch nach Rechtskraft des vorliegenden Bebauungsplans keine Auswirkungen mehr für den überlagerten Planbereich.

6.1 Straßenverkehrsfläche

Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan ist von entscheidender Bedeutung, da sie die Grundlage für die planerische und bauliche Entwicklung eines Gebiets darstellt. In diesem speziellen Fall wurden Straßenverkehrsflächen als Festsetzung gewählt, die durch die Straßenbegrenzungslinie abgegrenzt und anhand einer technischen Zeichnung des Straßenentwurfs festgelegt wurden. Diese Entscheidung basiert auf verschiedenen Überlegungen und Erwägungen:

⁸ Abia GbR, Herrmann und Geier (März 2023): Gutachten zu Fauna und Biotoptypen im Rahmen der geplanten Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße in Neustadt a. Rbge.

⁹ Abia GbR, Herrmann und Geier (Januar 2023): Artenschutzrechtliche Kontrolle im Rahmen der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße



Erschließung der anliegenden Grundstücke: Straßenverkehrsflächen sind entscheidend für die Erschließung von anliegenden Grundstücken. Sie ermöglichen den Zugang zu den verschiedenen Parzellen und dienen somit als Grundlage für die Entwicklung und Nutzung des gesamten Gebiets. Die Straßenverkehrsflächen sind so geplant, dass sie sämtliche erforderlichen Straßenteile und Nebenanlagen einschließen, um eine effektive und sichere Anbindung der Grundstücke zu gewährleisten.

Vereinfachung der Planung und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten: Durch die Festsetzung der Straßenverkehrsflächen wird eine klare Grundlage für die Erschließungsplanung geschaffen. Dies bedeutet, dass die genaue Ausgestaltung und Funktion einzelner Straßenelemente wie Fußwege, Radwege, Stellplätze für Pkw, Grünflächen und Müllauffstellflächen nicht im Detail im Bebauungsplan festgelegt werden. Stattdessen wird die Umsetzung und Gestaltung dieser Elemente der Erschließungsplanung überlassen. Dies ermöglicht eine flexible Anpassung an die jeweiligen Anforderungen und Gegebenheiten vor Ort. Diese Vielseitigkeit ermöglicht eine effiziente Nutzung des begrenzten Raums und fördert die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität der Bewohner.

Integration von Bautechnik: Der Bebauungsplan berücksichtigt auch die bautechnischen Aspekte, die für die Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind. Dies schließt die notwendigen Aufschüttungen und Stützmauern ein. Diese Informationen sind in der Zeichnung des Bebauungsplans nachrichtlich dargestellt und mit der Straßenverkehrsfläche überlagert, um sicherzustellen, dass die technischen Anforderungen erfüllt werden können.

Insgesamt bietet die Festsetzung von Straßenverkehrsflächen im Bebauungsplan eine klare Grundlage für die Erschließung und Entwicklung eines Gebiets. Sie erlaubt gleichzeitig eine flexible Anpassung an die konkreten Bedürfnisse und Anforderungen, ohne in zu viele Details zu gehen. Dies erleichtert die Planung und Umsetzung des Bauprojektes und sorgt für eine nachhaltige Entwicklung.

6.2 Flächen für Versorgungsanlagen, für Abwasserbeseitigung, einschließlich der Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser sowie für Ablagerungen

Das anfallende Oberflächenwasser wird in Mulden entlang der Straße versickert. Es werden entsprechende bauliche Anlagen zur Drosselung und Rückhaltung des Niederschlagswassers erforderlich. Es ist für Starkregenereignisse darüber hinaus vorgesehen, ein Regenrückhaltebecken zum gedrosselten Abfluss des Oberflächenwassers zu errichten. Bei starken Regenfällen ist es erforderlich, das Niederschlagswasser zu drosseln und zurückzuhalten, um die Überlastung des Entwässerungssystems zu verhindern. Dies erfordert spezielle bauliche Anlagen, die im Bebauungsplan vorgesehen sind. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, den Wasserfluss zu kontrollieren und Überflutungen zu verhindern. Diese Einrichtung dient dazu, das Oberflächenwasser für eine langsamere und kontrollierte Ableitung zu speichern und so das Hochwasserrisiko zu minimieren. (siehe auch Kapitel 4.4.2). Eine entsprechend ausreichend große Fläche ist im Bebauungsplan als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken festgesetzt. Sie bildet die rechtliche Grundlage für die Umsetzung der technischen Anlage. Dies stellt sicher, dass die Fläche für diesen speziellen Zweck reserviert ist und nicht anderweitig genutzt wird.



Hydraulische Berechnungen durch ein Ingenieurbüro ergaben die genauen Dimensionen des Regenrückhaltebeckens und die technischen Notwendigkeiten zu dessen Anlage, die im Rahmen der Erschließungsplanung zu berücksichtigen sind.

6.3 Sonstige Festsetzungen

6.3.1 Geltungsbereich

Der Bebauungsplan definiert seinen räumlichen Geltungsbereich mittels Geltungsbereichslinie. Maßgeblich ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes in der Planzeichnung des Bebauungsplanes im Maßstab 1:1.000.

Das Plangebiet liegt in den Fluren 14 und 23 der Gemarkung Neustadt am Rübenberge und hat eine Größe von ca. 3,14 ha.

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 138/67, 141/1, 141/4, 141/6 141/8, 147/7, 149/4, 149/5, 159, 163/1, 165/1, 178/31, 219/37, 219/38, 219/39, 219/41, 219/42, 220/5, 223/2, 224, 227/1, 227/2, 226/4, 236/1, 236/9, 512/156 und 513/158 teilweise.

Auf dem Flurstück 225/33 befinden sich die Bahnanlagen. Es wird auf Brückenhöhe überplant.

7 Ausgleichsmaßnahmen

Für den Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie zur artenschutzrechtlichen Kompensation (CEF) werden von der Stadt Neustadt am Rübenberge folgende Maßnahmen umgesetzt.

7.1 CEF-Maßnahmen Bluthänfling, Girlitz und Goldammer: Entwicklung einer Staudenflur mit Gehölzen

Maßnahme

Auf der Fläche der Flurstücke 84/12 und 83/3 (Flur 15, Gemarkung Neustadt am Rübenberge) ist auf einer Größe von mindestens 6.000 m² eine Staudenflur mit Bäumen und einer Niederstrauchhecke zu entwickeln.

Die Staudenflur ist zu entwickeln durch:

- Natürliche Sukzession mit entsprechender Pflege

Innerhalb der Staudenflur sind 4 Laubbäume anzupflanzen:

- Anpflanzen von standortgerechten, heimischen Laubgehölzen, z. B. Hainbuche (*Carpinus betulus*), Stieleiche (*Quercus robur*), Flatter-Ulme (*Ulmus laevis*) oder Feld-Ahorn (*Acer campestre*)

- dauerhafte Pflege und Erhaltung bzw. Ersatz verlustig gegangener Gehölze.

In Ost-West-Richtung ist etwa mittig der Fläche eine Niederstrauchhecke mit welligem Verlauf zu entwickeln durch:

- Anpflanzen von standortgerechten, heimischen Laubgehölzen als Sträucher, 2xv, o.B., 60 – 80 cm; versetzte, 8-reihige Anordnung, Pflanzabstand der Gehölze untereinander max. 1,5 m - bei den äußeren beiden Reihen größerer Abstand
- dauerhafte Pflege und Erhaltung bzw. Ersatz verlustig gegangener Gehölze.

Eine Unterbrechung der Niederstrauchhecke von 5 m für die Befahrbarkeit der Fläche ist zulässig.

Bis zu drei Informationstafeln sowie die Einzäunung des Geländes sind zulässig.

Ziele und Begründung

Die Maßnahme dient dazu, für die beeinträchtigten und geschützten Arten Bluthänfling, Girlitz und Goldammer ein Ausweichhabitat zu schaffen. Es soll eine Staudenflur mit heimischen Laubbäumen und Niederstrauchhecke entwickelt werden. Die vertikalen Strukturen dienen als geschützter Bereich für die Avifauna und als Ausbreitungsachse für die Avifauna und weitere Fauna.

Bis zum Erreichen des Entwicklungszieles „Staudenflur“ mit samentragenden, insektenfreundlichen Pflanzen ist die Fläche dem natürlichen Sukzessionsablauf zu überlassen und zur Aushagerung der Fläche jährlich jeweils etwa zur Hälfte zwischen Anfang und Mitte Mai mit Abfuhr des Mahdguts rotierend zu mähen. Ab dann ist die Fläche sporadisch etwa alle 3 Jahre und rotierend auf Teilflächen oder mosaikartig durch eine Mahd zwischen dem 15.09. und 28.02. so zu pflegen, dass eine Verbuschung vermieden wird. Die Mahdfrequenz richtet sich dabei nach dem Ziel einer lückigen, nicht zu hohen Staudenflur. Auch Früchte, Körner und Knospen stellen ein Nahrungsangebot dar.

Die Neuanlage der Niederstrauchhecke dient dem artenschutzrechtlichen Ausgleich für Bluthänfling, Goldammer und Girlitz als Heckenbrüter. Für die Niederstrauchhecke sind vorrangig die für den Neustädter Naturraum Weser-Aller-Flachland/ Geest – G (an der Leineau zu dem L) gebietseigen Straucharten zu verwenden. Unter anderen:

- *Crataegus monogyna* (Eingriffeliger Weißdorn)
- *Euonymus europaeus* (Gewöhnliches Pfaffenhütchen)
- *Viburnum opulus* (Gewöhnlichen Schneeball)
- *Frangula alnus* den (Faulbaum)
- *Prunus spinosa* (Schlehe)
- *Rosa canina* agg. (Hundsrose)
- *Sambucus nigra* (Schwarzer Holunder)
- *Salix caprea* (Sal-Weide)

Das Entwicklungsziel „Niederstrauchhecke“ ist eine ca. 3-4 m hohe Strauchhecke mit dichtem Wuchs. Sie besteht aus niedrig wachsenden Sträuchern, erreicht etwa 3-4 m Höhe. Die



Hecke sollte in den ersten fünf bis acht Jahren wie eine Formhecke häufig geschnitten werden, um möglichst viele Verzweigungen an den Ästen zu erhalten. Später genügt eine Pflege alle drei bis fünf Jahre. Der wellige Verlauf sowie die größeren Abstände der äußeren Reihen dienen zur Erhöhung der Strukturvielfalt, welche die Arten fördert.

Eine Einzäunung sollte nur stattfinden, falls eine erhöhte Störung der Fläche zu verzeichnen ist. In diesem Fall ist sie unter Rücksicht auf das Landschaftsbild und die mögliche Durchquerung von Kleinsäugetieren zu entwickeln. Zum Schutz der besagten Arten sowie zur Umweltbildung können randlich drei Informationsschilder auf Holzpfählen angebracht werden.

7.2 CEF-Maßnahmen Feldlerche und Rebhuhn: Entwicklung einer Ackerbrache mit Blühfläche

Maßnahme

Auf dem Flurstück 77/1 (Flur 15, Gemarkung Neustadt am Rübenberge) ist eine mindestens 3.000 m² große Ackerfläche aus der Nutzung zu nehmen und je zur Hälfte als Sukzessionsbrache und Blühfläche jeweils durchgängig auf einer Breite von mindestens 20 m zu entwickeln und extensiv zu pflegen durch:

- alternierende Umbrechung der Flächen, sodass je eine Blühfläche und eine Sukzessionsbrache besteht.
- Lockere Einsaat der jeweiligen Blühfläche mit regionaler Blühmischung
- Höchstens einmal jährliche Mahd

Ziele und Begründung

Grundsätzliche Anforderungen: Die Fläche soll

- nicht entlang von Wegen angelegt werden, flächenkonstant sein und
- min. 150 m Abstand zu Siedlungsflächen, Waldflächen, größeren Gewässern, Straßen (Kreisstraßen und Straßen höherer Ordnung) sowie Windenergieanlagen haben.
- min. 100 m Abstand zu Feldgehölzen haben.
- min. 50 m Abstand zu Baumreihen, Gehölze, Hecken u. ä. Einzelgebäuden, asphaltierten Wegen (unterhalb der Kategorie Kreisstraße), zu Bahntrassen und Freileitungen haben.

Die Fläche wird in jedem Jahr wechselnd mit einer regionalen, für Feldlerchen und Rebhühner geeigneten Blühmischung mit zweijähriger Standzeit eingesät.

Die eingesäte Fläche kann sich dann jeweils für die Dauer von 2 Jahren ungestört entwickeln. Die Bodenbearbeitung und Einsaat erfolgen jeweils im September.

Pflegeschnitte zur Eindämmung von Problemkräutern, die innerhalb der Brutzeit erforderlich werden, sind auf die unbedingt notwendigen Kleinstbereiche zu beschränken. Zum Schutz der Nester von Bodenbrütern ist eine Mähhöhe von mindestens 20 cm einzuhalten.¹⁰

Die Blühfläche sollte mindestens 20 Meter breit sein. Schmale Streifen sind zu vermeiden (s. Abbildung 14).

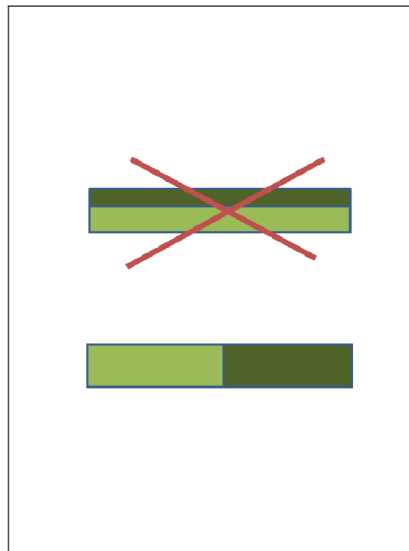


Abbildung 14 Anordnung der Blühfläche und Brache (Quelle: Gottschalt & Beeke, o. D., S. 11)

Die Maßnahme dient dazu, die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Feldlerchen- und Rebhuhnpopulation zu kompensieren und gleichzeitig Lebensraum für offenlandbrütete Vogelarten in der Agrarlandschaft zu entwickeln.

Da diese Arten an bestimmte Brutbedingungen und Nahrungsreviere angewiesen sind, ist ein Lebensraummosaik aus bewirtschafteten, aber in der Anbaumethode modifizierten Flächen, sowie das Anlegen von mehrjährigen, lockerstrukturierten Brachen vorgesehen.

Durch die Brache werden gleichzeitig auch Grünstrukturen entwickelt, die für zahlreiche Tierarten der landwirtschaftlichen Nutzflächen eine Lebensraumverbesserung (Jagdrevier, Nahrungshabitat, Fortpflanzungshabitat) darstellen. Dabei ist darauf zu achten, dass sowohl die Brach- als auch die Blühfläche möglichst kompakt/quadratisch, nicht zu schmal und streifenförmig angelegt wird.

Die Brachflächen dürfen nicht gedüngt oder mit Pflanzenschutzmitteln behandelt werden.

7.3 CEF-Maßnahme Star: Anbringen von Nistkästen

Auf dem Flurstück 32 (Flur 21, Gemarkung Neustadt am Rübenberge) werden 6 Nistkästen angebracht.

¹⁰ Gottschalk, E. & Beeke, W. (o. D.). Leitfaden: Rebhuhnschutz vor Ihrer Haustür: Rebhuhnschutz vor Ihrer Haustür Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Göttinger Rebhuhnschutzprojekt und aus dem Interreg North-Sea-Region-Projekt PARTRIDGE

Die Nistkästen sind einmal jährlich (November-Dezember) zu reinigen. Die Annahme der Nisthilfen ist in den ersten 5 Jahren nach Anbringung zu dokumentieren.

8 Nachrichtliche Übernahmen

8.1 Bauschutzbereiche

Das Plangebiet liegt innerhalb der Bauschutzbereiche des militärischen Flughafens Wunstorf.

Innerhalb der Bauschutzbereiche ist für vorgesehene bauliche Anlagen gem. §12 (3) Ziffer 2 a LuftVG in der weiteren Umgebung eines Flughafens die Zustimmung der Luftfahrtbehörden innerhalb der Anflugssektoren erforderlich, wenn die Bauwerke von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt.

Bauwerke dürfen gem. § 18a (1) LuftVG nicht errichtet werden, wenn dadurch Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung entscheidet auf der Grundlage einer gutachtlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung teilt seine Entscheidung der für die Genehmigung des Bauwerks zuständigen Behörde oder, falls es einer Genehmigung nicht bedarf, dem Bauherrn mit.

Sollte für die Errichtung der Gebäude/ Anlagen der Einsatz eines Baukrans notwendig werden, ist hierfür gemäß § 15 i.V.m. § 12 LuftVG die Genehmigung der militärischen Luftfahrtbehörde dringend erforderlich.

9 Hinweise

9.1 Boden

Bei der betroffenen Fläche handelt es sich um einen Suchraum für den wertvollen Bodentyp Plaggenesch. Im Rahmen der Tiefbau- und Ausführungsplanung sowie bei der Ausführung selbst können zusätzlich weitere Sondierungen der Böden erfolgen. Sofern in Teilbereichen des Plangebietes Eschböden anstehen sollten, bedürfen sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 NDSchG. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde bereits beantragt worden. Diese wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt. Auf die Bestimmungen des § 6 (3) NDSchG (Veranlasserprinzip) wird ausdrücklich hingewiesen.



9.2 Archäologie

Im Umfeld des Plangebietes sind archäologische Fundstellen bekannt: So wurden östlich des Plangebietes in vergleichbarer Lage bei Erdarbeiten Siedlungsspuren der Bronzezeit und vorrömischen Eisenzeit aufgedeckt. Im Plangebiet ist daher während der mit der Planung verbundenen Erdarbeiten dringend mit dem Auftreten archäologischer Funde und Befunde zu rechnen, bei denen es sich um Kulturdenkmale gem. § 3 (4) Niedersächsisches Denkmalrecht handelt.

Als Veranlasserin der Planung wird die Stadt Neustadt a. Rbge. daher gebeten, die nachfolgende Information durch Aufnahme in die Planbegründung, besser noch durch einen entsprechenden Hinweis auf dem Plan selbst, den Zulassungsbehörden und den für die Bau- und Erdarbeiten im Plangebiet Verantwortlichen zur Kenntnis zu geben:

Da mit dem Auftreten archäologischer Funde oder Befunde zu rechnen ist, bedürfen sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 NDSchG. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen und wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt. Auf die Bestimmungen des § 6 (3) NDSchG (Veranlasserprinzip) wird ausdrücklich hingewiesen. Des Weiteren wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Durchführung von Erdarbeiten ohne denkmalrechtliche Genehmigung eine Ordnungswidrigkeit darstellt und mit einem Bußgeld geahndet werden kann (§ 35 NDSchG). Die denkmalrechtliche Genehmigung wurde zwischenzeitlich beantragt und die archäologische Sondage wird vor Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt.

9.3 Baugrund

Im Untergrund des Standorts können lösliche Sulfat-/Karbonatgesteine in Tiefen anstehen, in denen mitunter Auslaugung stattfindet und lokal Verkarstung auftreten kann. Im näheren Umfeld des Standorts sind bisher keine Erdfälle bekannt.

Formal ist dem Standort die Erdfallgefährdungskategorie 1 zuzuordnen (gem. Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, Az. 305.4 - 24 110/2 -). Im Rahmen von Baumaßnahmen am Standort sind bezüglich der Erdfallgefährdung keine besonderen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen notwendig.

Im Zuge der Planung von Baumaßnahmen verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS-Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.

Der Antrag auf denkmalrechtliche Genehmigung wurde bereits vor Beginn der Ausführung des Bauvorhabens von der DB gestellt und das Baufeld vor Beginn der Baumaßnahmen erkundet.



9.4 Hochspannungsleitungen

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich in ca. 60m südlicher Richtung 110 kV Strom-Freileitungen. Bei der Bauausführung sowie vorbereitenden Maßnahmen sind die Schutzanweisungen des Leitungsbetreibers zu beachten. Es wird davon ausgegangen, dass von den Hochspannungsleitungen keine negativen Auswirkungen für die zukünftige Straßenbrücke zu erwarten sind.

9.5 Bauzeitenregelung

Nach § 44 (1) BNatSchG ist es verboten, Tiere europäisch geschützter Arten zu verletzen oder zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören. Dies gilt neben den geschützten Arten auch für alle Vogelarten.

Die Beseitigung von Habitatstrukturen zur Brutzeit der Vögel ist nicht erlaubt, da sie durch Einhaltung von Bauzeiten vermeidbar ist. Es darf daher zur Brutzeit zwischen Anfang März und Ende September kein Baum und kein Gebüsch gefällt werden, in dem ein Vogel brütet, da ansonsten das Tötungsverbot des Artenschutzrechtes für die Gelege einschlägig würde.

Eine Ausnahme von dieser zeitlichen Einschränkung ist möglich, wenn die entsprechenden Gehölze vorher auf Nester bzw. Gelege überprüft werden und eine Störung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie eine Tötung ausgeschlossen werden können.

Bei Zuwiderhandlungen gegen das Artenschutzrecht drohen die Bußgeld- und Strafvorschriften der §§ 69 ff BNatSchG.

9.6 Kampfmittel

Für das Plangebiet wurde eine Kampfmittelvorerkundung mit inbegriffener Luftbildauswertung zur Erkundung möglicher Kampfmittelbelastungen¹¹ durch ein Fachbüro durchgeführt. Der südliche Bereich des Plangebietes ist mit der Flächenkategorie 2 ausgewiesen.

¹¹ Mull und Partner (September 2022): Bericht. Neustadt am Rübenberge, Strecke 1740, BÜ km 30,511. Kampfmittelvorerkundung / Luftbildauswertung zur Erkundung möglicher Kampfmittelbelastungen (Phase A)



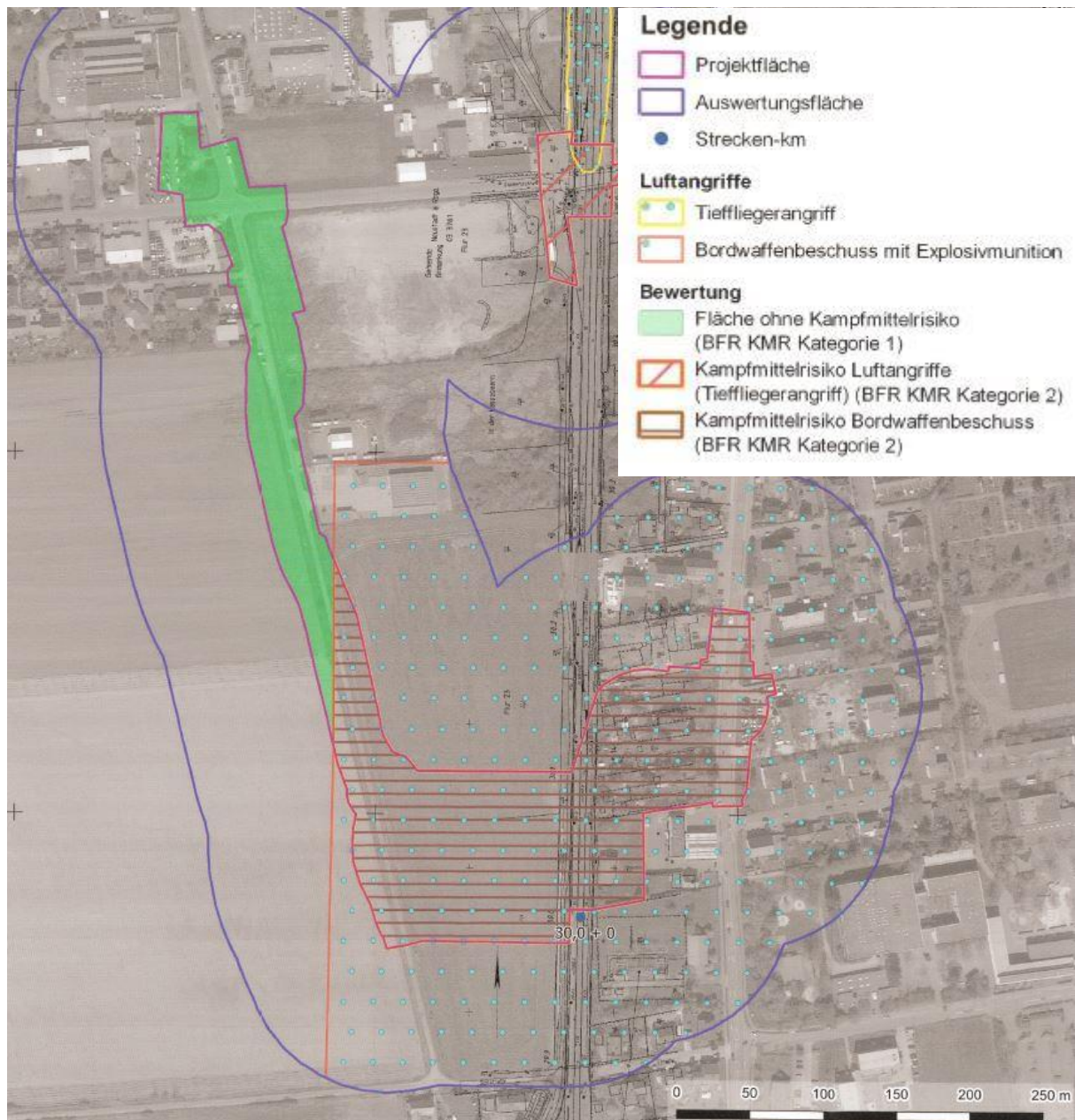


Abbildung 15 Luftbildauswertung auf Kampfmittel (Quelle: Mull und Partner)

Im Laufe des Verfahrens wurde durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst aufgrund ihrer eigenen Luftbildauswertung eine weitere Kampfmittelbelastung vermutet, die durch die bisherigen Untersuchungen nicht vermutet wurden (siehe Abbildung 16, rot umkreist).



Abbildung 16 Auszug der Ergebniskarte zur Kampfmittelbelastung (Quelle: Kampfmittelbeseitigungsdienst der LGLN)

Aufgrund der Diskrepanz zwischen der Stellungnahme und der Kampfmittelvorerkundung, ist im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung zwischen Kampfmittelbeseitigungsdienst der LGLN und dem beauftragten Büro der Kampfmittelvorerkundung zu führen, um etwaige Handlungsbedarfe zu klären.

Es ist seitens der DB ohnehin vorgesehen, vor Beginn der Ausführung eine genauere Sondierung auf Kampfmittel vorzunehmen.

Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst der zentralen Polizeidirektion zu benachrichtigen.

10 Städtebauliche Werte, Kosten

Tabelle 2 Flächenbilanz

Flächenbilanz des Plangebietes:	
Verkehrsflächen	ca. 3,02 ha
Ver- und Entsorgungsfläche (RRB)	ca. 0,12 ha
Geltungsbereich	Ca. 3,14 ha

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ entstehen der Stadt Neustadt am Rübenberge keine Kosten, die über die üblichen Planungs- und Verwaltungskosten hinausgehen.

Nach Abschluss des Bauleitplanverfahrens werden im Rahmen der Erschließung und Ausführung Kosten für die Errichtung und den Anschluss der neuen gemeindlichen Straße zu erwarten sein.

Sämtliche Kosten für die Ersatzmaßnahme des Brückenbauwerks, der neuen Gemeindestraße und deren Anschlüsse an das Straßennetz mitsamt Kreisverkehr an der Bundesstraße sowie etwaig notwendig werdende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden durch die Deutsche Bahn AG übernommen.

Evtl. werden Grundstücksankäufe oder vertragliche Vereinbarungen notwendig, um das Planvorhaben zu realisieren. Auch diese Kosten werden von der Deutschen Bahn AG übernommen bzw. erstattet.

Neustadt am Rübenberge, den 29.01.2024
Stadt Neustadt am Rübenberge
Der Bürgermeister

Gez. Dominic Herbst

L.S.

Beglaubigungsvermerk

Es wird hiermit amtlich beglaubigt, dass die vorliegende Abschrift der Begründung mit der Urschrift übereinstimmt.

Neustadt am Rübenberge, den __.__._____

.....

Der Bürgermeister

i.A.

