

Stadt Neustadt am Rübenberge

46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

(für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“)



Begründung

Vorentwurf

Stand: 16.05.2022

Betreuung:

.....
(Unterschrift)



planungsgruppe
puche

stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

386 FNP Begründung 1-c

IMPRESSUM:

Projekt: 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

Projektnummer: 386 FNP Begründung 1-c

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

Auftragnehmer:



planungsgruppe
puche

stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

Häuserstraße 1
37154 Northeim

Projektbearbeitung: Patrick Ronnenberg, M.Sc.
Lisa Egger, M.A.
Dipl.-Ing. Mathias Flörke, M.Sc.
Dipl.-Geogr. Thomas Fatscher

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	III
1 Vorbemerkungen	1
1.1 Rechtsgrundlagen	1
1.2 Verfahren	1
2 Hintergrund der Planung	2
2.1 Planungsanlass	2
2.2 Planungserfordernis und Planungsumfang	2
2.3 Ziele und Zwecke der Planung	3
2.4 Geltungsbereich	3
2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung	3
2.6 Planungsalternativen	4
2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens	5
2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens	5
3 Übergeordnete Planungen	5
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm	5
3.2 Flächennutzungsplan	8
3.3 Verkehrsentwicklungskonzept	16
4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung	16
4.1 Lage	16
4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption	17
4.3 Nutzungen und Nutzungskonflikte	18
4.3.1 Umfeld des Plangebietes	18
4.3.2 Schalltechnische Beurteilung	20
4.4 Technische Infrastruktur	20
4.4.1 Verkehr und Erschließung	20
4.4.2 Ver- und Entsorgung	22
4.5 Sozialstruktur	23
4.5.1 Versorgungseinrichtungen	23
4.5.2 Eigentumsverhältnisse	23



5	Vorstudie zum Umweltbericht	24
5.1	Checkliste zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 (6) 7 BauGB	24
5.2	Erläuterung der Umweltbelange	26
5.2.1	Schutzgüter	26
5.2.2	Schutzgebiete	30
5.2.3	Artenschutz/Biotoptypen	31
5.3	Fazit zu den Umweltbelangen	34
6	Darstellungen	34
6.1	Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge	35
6.1.1	Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen	35
6.1.2	Bahnanlagen	35
6.2	Art der baulichen Nutzung	35
6.2.1	Gemischte Bauflächen	35
6.2.2	Gewerbliche Bauflächen	36
6.3	Grünflächen	36
6.4	Fläche für die Landwirtschaft	36
6.5	Sonstige Planzeichen	37
6.5.1	Geltungsbereich	37
7	Städtebauliche Werte, Kosten	38

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)	6
Abbildung 2	Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes	9
Abbildung 3	Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)	12
Abbildung 4	Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)	14
Abbildung 5	Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)	15
Abbildung 6	Ort der geplanten Straßenüberführung (eigene Aufnahme)	18
Abbildung 7	Hans-Böckler-Straße-Richtung Süden (eigene Aufnahme)	19
Abbildung 8	Ort der geplanten Anschlussstelle an die B 442/Wunstorfer Straße (eigene Aufnahme)	19
Abbildung 9	Lage des Untersuchungsgebiets (Quelle: ABIA, 2022)	27

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Flächenbilanz	38
-----------	---------------	----

ANLAGE

- Abia GbR, Heermann und Geier (Februar 2022): Gutachten zu Fauna und Biototypen im Rahmen der geplanten Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße in Neustadt a. Rbge.

1 Vorbemerkungen

1.1 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage für die 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplans ist

- Das niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 567), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.12.2021 (Nds. GVBl. S. 830)
- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.09.2021 (BGBl. I S. 4147)
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)
- 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).

1.2 Verfahren

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am __.__.____ die Aufstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

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

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

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am __.__.____ dem Entwurf der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes einschließlich der Entwurfsbegründung mitsamt Umweltbericht zugestimmt und seine öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes wurde nach ortsüblicher Bekanntmachung am __.__.____ vom __.__.____ bis einschließlich __.__.____ durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom __.__.____ gemäß § 4 (2) und § 2 (2) BauGB beteiligt.

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am ____ die 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes einschließlich der Begründung mitsamt Umweltbericht nach Prüfung der nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB vorgebrachten Anregungen beschlossen.

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 Deutschenbahn geplante Alpha-E-Variante, wird durch einen zusätzlichen Streckenausbau eine Verschärfung der negativen Auswirkungen für die Zukunft erwartet. Daher soll eine neu zu schaffende Straßenüberführung eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen Stadtkern und westlichen Stadtteilen sowie den Bundesstraßen ermöglichen und den Verkehrsfluss optimieren.

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.

Im Flächennutzungsplan soll die geplante Straßentrasse als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt werden. Überplant werden gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen, Bahnanlagen, 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 Änderung von Flächennutzungsplänen 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.

Im so genannten Parallelverfahren wird der Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des. Nr. 136 „In der Kassebeern“) in einem eigenständigen Planverfahren aufgestellt. Für ihn wird im Laufe des Verfahrens eine Bilanzierung über Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen entscheiden.

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 Siemensstraße und Wunstorfer Straße (B442) miteinander verbindet.
- Es soll eine Änderung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes geben, die der Bebauungsplanebene im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ entspricht.
- Die im Umfeld der neuen Straßenführung bisher im Flächennutzungsplan ausgenommenen Flächen sollen ergänzt werden.
- Die Umweltbelange sollen besonders geprüft und im Umweltbericht dokumentiert 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 Ebene des Flächennutzungsplanes ist nicht parzellenscharf. Betroffen sind folgende Bereiche:

Die Flächen westlich der Bahngleise zwischen Siemensstraße, der südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße bis etwa 560m südlich der Südstraße.

Die Bahnanlage auf Höhe der Siemensstraße sowie der westlich der Bahnanlage gelegene Teil der Siemensstraße und die Wunstorfer Straße bis etwa zum südlichen Ortsrand.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 14,0 ha.

Maßgeblich ist der Geltungsbereich der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes in der Planzeichnung im Maßstab 1:5.000.

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 Umfahrvverkehr. 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 im Innenbereich liegen.

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. Stattdessen wird das Bauleitplanverfahren des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“) durchgeführt und wirkt an dieser Stelle planfeststellungsersetzend.

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



2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens

Die Wahl der Trassenführung der Straße, nach der sich die Flächendarstellung der Änderung und Ergänzung richtet, wird auf Ebene des Bauleitplanverfahrens genauer betrachtet. Dort ist eine ausführliche Variantendiskussion beschrieben.

Zusammenfassend ist die Straßenführung das Ergebnis der Betrachtung technischer Erfordernisse und artenschutzrechtlicher Belange sowie wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens

Inhaltliche Alternativen beziehen sich auf die Inhalte der Änderung und Ergänzung des Flächennutzungsplanes, also die getroffenen Darstellungen.

Die gewählten Darstellungen entsprechen der üblichen Darstellungsweise des Flächennutzungsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge. Sie überführen zum Teil auf Bebauungsebene festgesetzte Nutzungen auf die Flächennutzungsplanebene und ergänzen die bisher ausgelassenen Flächen entsprechend. Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange könnten alternative Möglichkeiten und Darstellungen diskutiert werden.

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 festgelegt ist und zudem als Vorranggebiet elektrischer Betrieb 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.

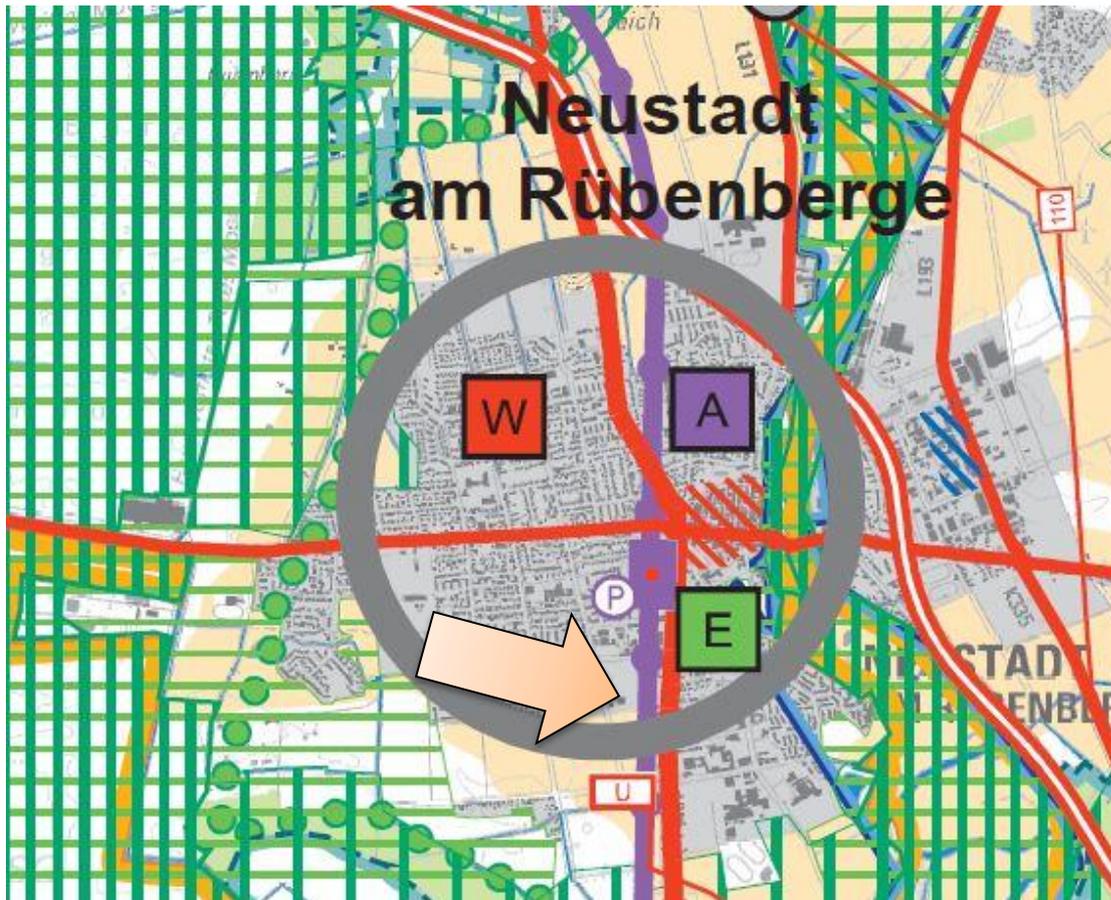


Abbildung 1 Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)

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

Die Haupteisenbahnstrecke 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.

Höhengleiche Bahnübergänge sind möglichst zu beseitigen.

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 beschriebener Straßenüberführung realisiert werden sollte. 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 planfeststellungsetzend, 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.



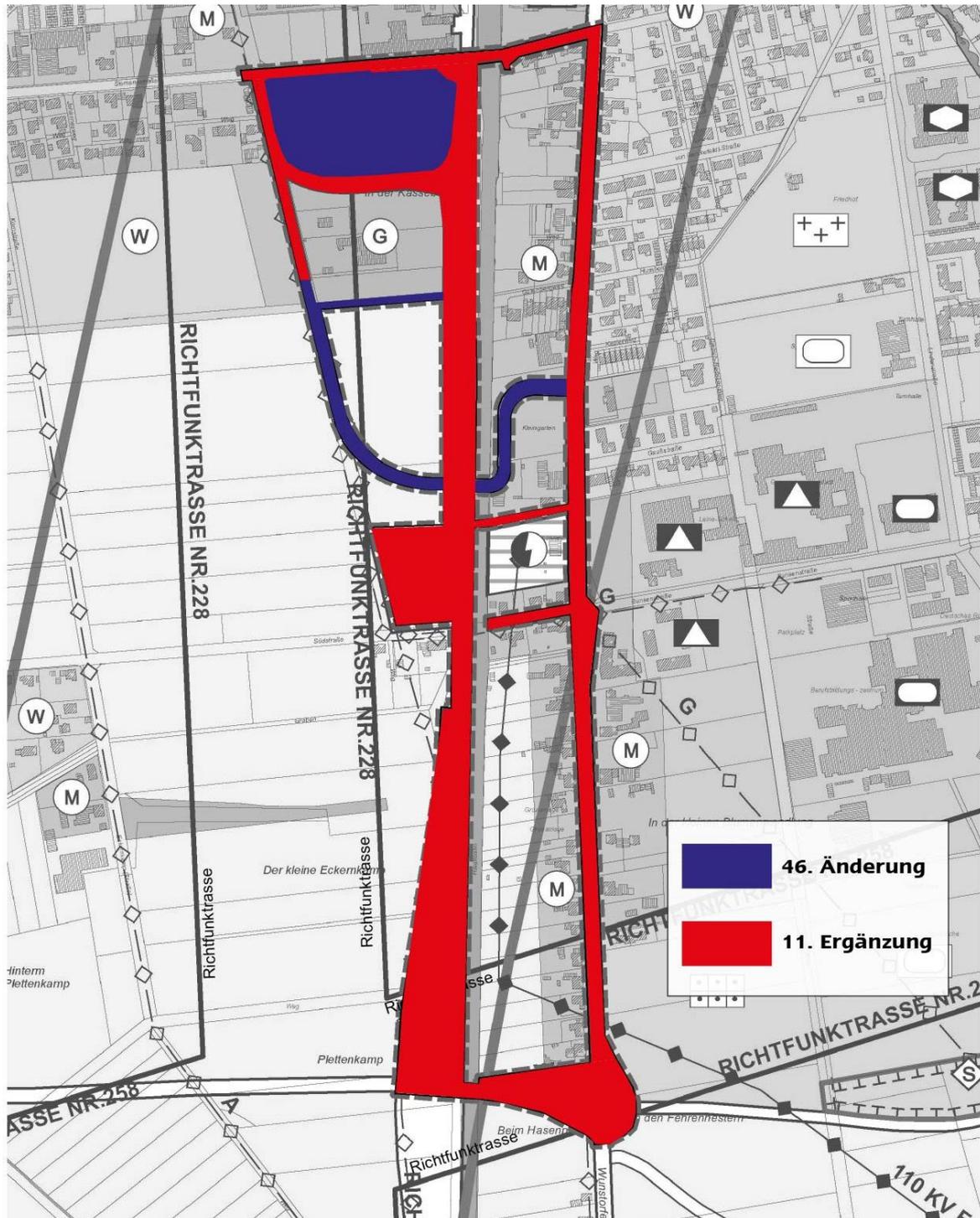


Abbildung 2 Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

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.

Ein Teil der Fläche ist 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) 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 ein Mischgebiet dargestellt, das sich bis zur Siemensstraße erstreckt. Diese ist bis zur Kreuzung der Hans-Böckler-Straße ebenfalls aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen ist 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 Hasenfeld, 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 B446 notwendig. Mit der Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges und der Neuschaffung einer Bahnüberführung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 175 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 beschriebenen Flächen 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 überwiegen als Wohnbaufläche dargestellte Areale sowie Mischgebiete. Hinter den Mischgebieten 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.

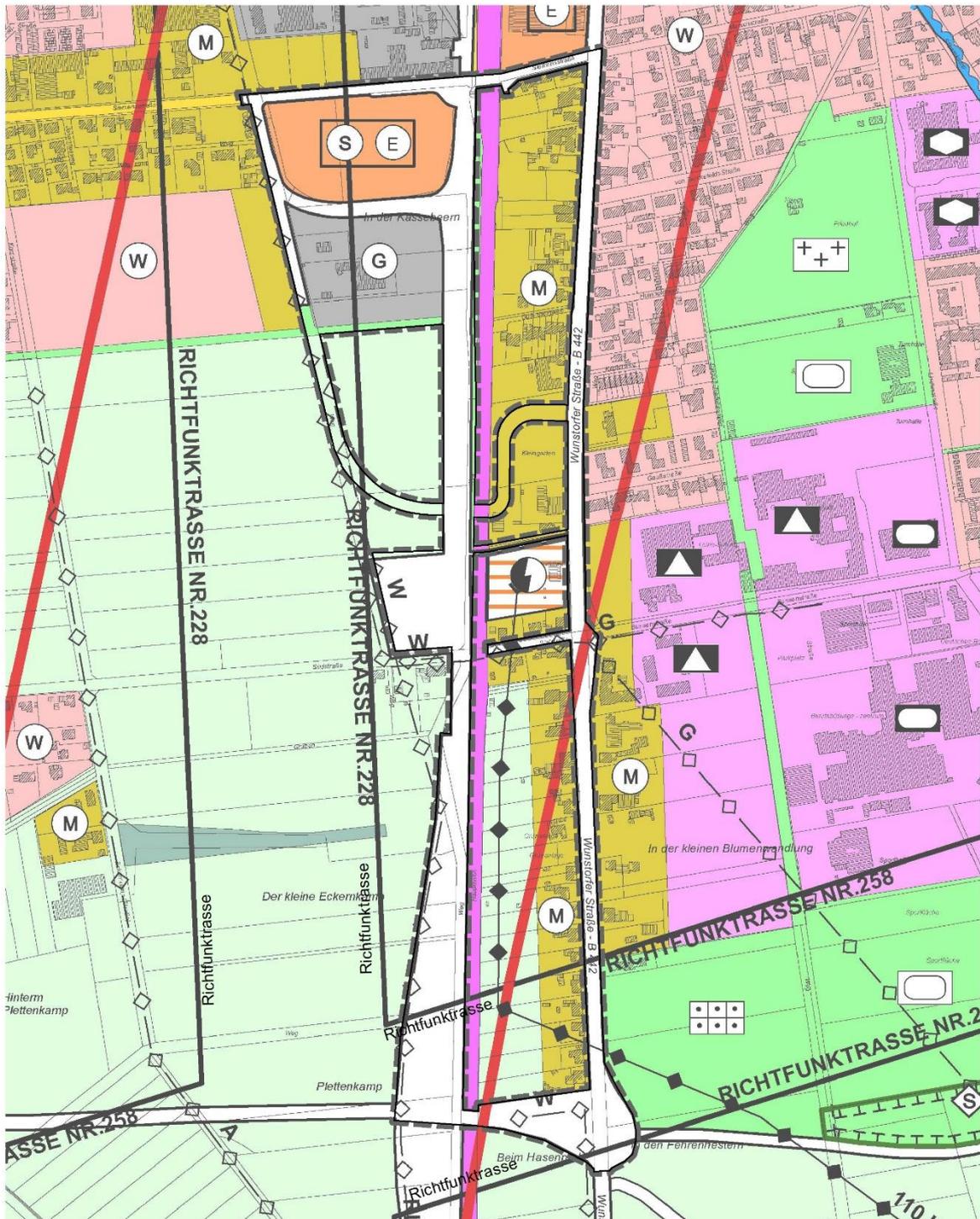


Abbildung 3 Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung wird ein separates 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 Straße wird schematisch als Band 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. Aus Gründen der Klarstellung wurde der südliche Teil der Flächen des Bebauungsplanes, die bereits im Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche dargestellt sind, mit in die Flächennutzungsplanänderung aufgenommen. Dies dient der einheitlichen Lesbarkeit, der durch die Aufstellung des Bebauungsplanes bzw. der damit verbundenen Flächennutzungsplanänderung hervorgerufenen Darstellungen. Aus selbigem Grunde wurde der schmale Grünstreifen parallel östlich entlang der Bahnanlagen ebenfalls mit in die Darstellungen der Änderung aufgenommen.

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 Nutzung (nördlicher Teil) und landwirtschaftliche Fläche (südlicher Teil). Der bisher dargestellte Grünstreifen zwischen gewerblicher Fläche und landwirtschaftlicher Fläche entfällt. Er war für eine Radwegeverbindung vorgesehen, die aufgrund der geplanten Straßenüberführung dort nicht mehr vorgesehen ist. Ein schmaler Grünstreifen, östlich 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 4 Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

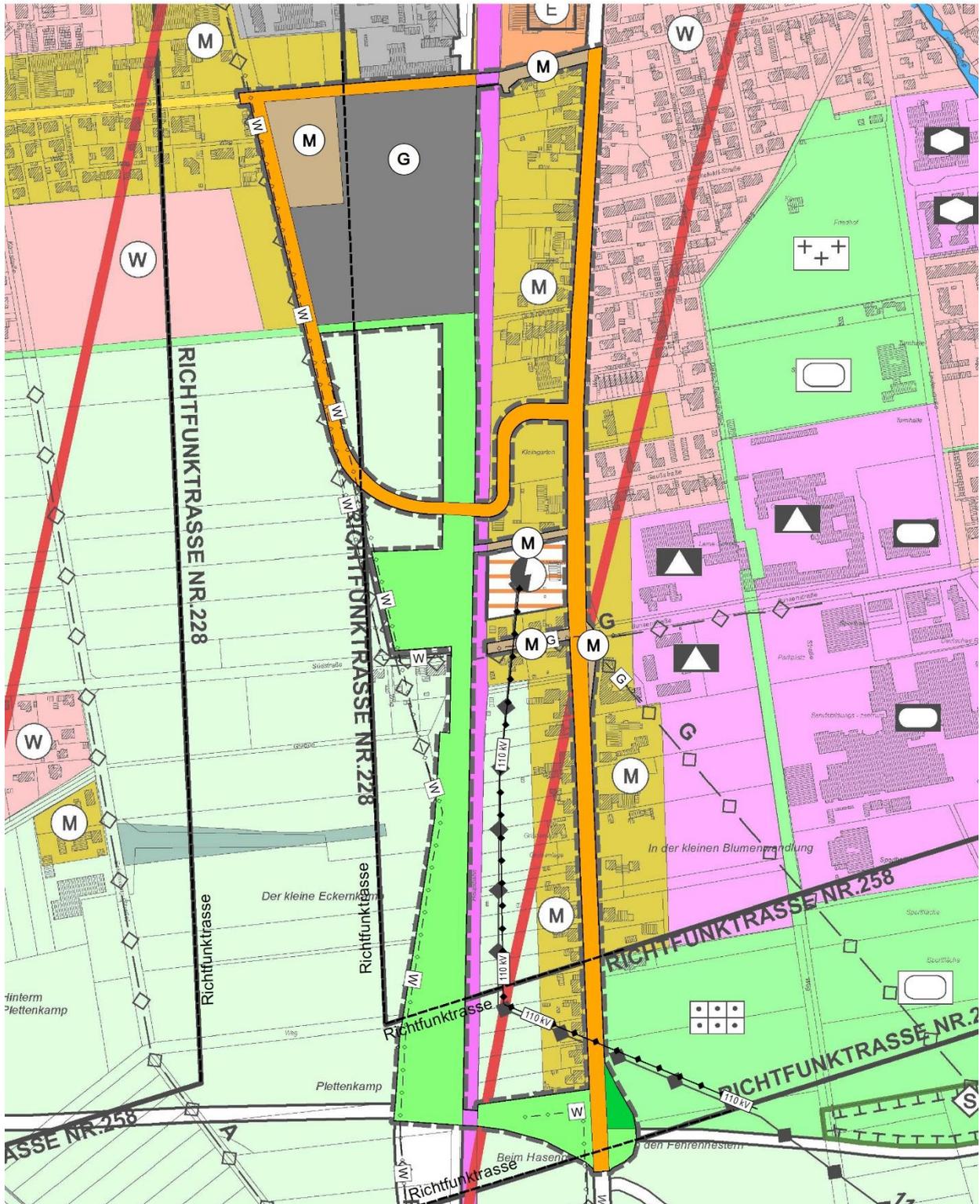


Abbildung 5 Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)

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 ent-



spricht 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 angenommen.

Derzeit wird durch die Stadt ein neues Verkehrskonzept erarbeitet, das voraussichtlich Ende 2022 abschließend vorliegt.

4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung

4.1 Lage

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 höhengleiche Bahnübergänge gibt, die eine enorme verkehrliche Belastung darstellen. 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.

Die mit der Verlegung bzw. Neuschaffung der Straßenführung einhergehenden Belastungen auf die umliegenden Wohnnutzungen werden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung genauer betrachtet und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

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 fungierte bisher 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 dem Ziel der heutigen Planung ist die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs an der Siemensstraße durch ein Ersatzbauwerk, welches ungefähr 450 m südlich der Siemensstraße die Bahnanlage überbrückt. Dadurch können die westlichen und östlichen Stadtteile für motorisierten Verkehr und für Radfahrer und Fußgänger wesentlich besser 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.

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 6 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 südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße. Zwischen diesem Straßenteil und der Bahnanlagen sind im nördlichen Bereich brachliegende gewerbliche Flächen, die zum Teil bebaut sind. Landwirtschaftliche Fläche und gewerbliche Flächen werden durch Grünstreifen und Gehölzstrukturen und einem 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 7 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 Bahnstrecke an der Siemensstraße. Entlang der Wunstorfer Straße befinden sich sowohl gewerbliche Nutzungen als auch Wohnnutzungen.



Abbildung 8 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 z.T. aufgegeben. Die Flächen der Kleingärten und der ungenutzten Lagerhalle befinden sich in Eigentum der Stadt und sind verpachtet. Die Pachtverträge werden zu gegebener Zeit gekündigt, sodass die neue Straße dort realisiert werden kann. Direkt an das Tankstellengelände ist eine Stützmauer 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.

Wesentliche Auswirkungen auf die umliegenden Ackerflächen sowie auf die landwirtschaftlichen Flächen und auf die Agrarstruktur der Region werden durch das Plangebiet nicht gesehen. Die verkehrliche Erschließung der von der neuen Straße umgebenden landwirtschaftlichen und gewerblichen Grundstücke bleibt weiterhin möglich. Bei Bedarf kann sich die dann zwischen Straße, Bahn und gewerblichen Flächen liegende landwirtschaftliche Fläche in einem späteren Verfahren einer anderen Nutzung zugewiesen werden.

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 schützenswürdige Nutzungen wurde ein schalltechnisches Gutachten beauftragt und ist derzeit in Aufstellung. Das Gutachten setzt sich mit der Verkehrslärmsituation im Plangebiet und Umfeld des Plangebietes auseinander. Dabei werden sowohl die bereits bestehenden Schallemissionen der zu querenden Schienenstrecke, als auch die durch die Straßenverlegung zu erwartenden Geräuschemissionen berücksichtigt. Nach Vorlage des Gutachtens werden die Ergebnisse zu gegebener Zeit in die Unterlagen eingearbeitet.

Da es sich bei der Ergänzung des Flächennutzungsplanes im Bereich der B442 um die Anpassung an die bereits vorhandenen und dort verlaufende B 442 handelt, sind dort keine weitreichenden Untersuchungen der Schallemissionen in diesem Bauleitplanverfahren notwendig.

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 höhen gleichen 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.

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 nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Für die Planung wurde die Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße mit einer Planungsgeschwindigkeit von 50 km/h festgelegt. Aspekte aus den Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA) und Empfehlungen für Radkehrsanlagen (ERA) sind in die Planung eingeflossen.

Da mit erhöhten Begegnungshäufigkeiten von Schwerverkehr zu rechnen 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 von Zwischenpodesten die Barrierefreiheit zu erzielen. Böschungen werden mit einer Regelsneigung von 1:1,5 angenommen. Dies entspricht den Vorgaben der RAST06.

Für das Brückenbauwerk wurden neben der RAST06 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 (Totalsperrung) eingebaut. Dafür ist eine direkt ans Bauwerk anschließende BE-Fläche 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). 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. Die Stadt Neustadt kann weitere Möglichkeiten für Rad- und Fußverkehr außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens prüfen.

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. Zur Berücksichtigung dieser Tatsache und zur Prüfung der Möglichkeiten zur Abflussentschärfung wurde bereits ein Fachbüro mit der Erstellung eines Konzeptes für die Regenwasserableitung beauftragt. Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor. Im weiteren Verfahrensverlauf werden die Unterlagen mit Ergebnissen zur Regenwasserbewirtschaftung ergänzt. Gegebenenfalls erforderliche Flächen zur verzögerten Ableitung bzw. der Rückhaltung des Regenwassers in das Kanalnetz/ im nächsten Verfahrensschritt des Bebauungsplans einbezogen 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 Auflassung des Bahnüberganges ist die derzeit vorhandene Fahrdradhanhebung am Bahnübergang nicht mehr erforderlich und daher ist die Regelfahrdrathöhe 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 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.

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

Die Stadt ist zudem Eigentümer der Flurstücke 224 und des Flurstücks 149/4. Derzeit sind letztere Flächen als Kleingärten an private Nutzer verpachtet.

Es ist beabsichtigt, die Straßenverkehrsfläche als Gemeindestraße in öffentlichem Eigentum zu widmen. Auch die Grünflächen 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.

Evtl. werden Ankäufe oder vertragliche Vereinbarungen notwendig, um das Planvorhaben zu realisieren.

5 Vorstudie zum Umweltbericht

Ziel der Vorstudie zum Umweltbericht ist es, die Umweltbelange anhand einer Checkliste einer Kurzprüfung zu unterziehen, um bereits im Vorfeld mögliche Betroffenheiten von Umweltpotenzialen herauszuarbeiten. Auf dieser Basis können der Detaillierungsgrad des Umweltberichtes sowie mögliche Bearbeitungsschwerpunkte festgelegt werden.

Informationsgrundlage

Als Informationsgrundlage dienen diverse Online-Kartenserver, darunter der NIBIS® Kartenserver vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) und das NUMIS-Portal vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU).

Des Weiteren werden Regionalpläne, Flächennutzungsplan sowie Pläne mit landschaftsplanerischen und natur- und landschaftsschutzfachlichen Inhalten herangezogen.

Das Büro Abia lieferte erste Ergebnisse zum Vorkommen von Flora und Fauna sowie artenschutzrechtlichen Belangen.

Zu guter Letzt dienen Luftbilder vom NIBIS® Kartenserver der optischen Darstellung des Untersuchungsraumes sowie eine Bestandsaufnahme vor Ort der Beurteilung der Schutzgüter Pflanzen, Biotoptypen, Oberflächengewässer und Landschaftsbild.

5.1 Checkliste zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 (6) 7 BauGB

Umweltbelang	Betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen, sofern sich im Verfahren keine anderen Erkenntnisse ergeben
Schutzgüter nach § 2 (1) UVPG			
Arten /Lebensgemeinschaften	x		
Biotoptypen	x		
Biologische Vielfalt	x		
Boden / Bodenwasserhaushalt / Grundwasser	x		
Fläche	x		



Oberflächengewässer		x	
Klima / Luft (Lokalklima)			x
Landschafts-/Ortsbild	x		
Mensch und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt	x		
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	x		
Wechselwirkungen		x	
Schutzgebiete / Geschützte Objekte			
Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne der EU-Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG		x	
Gebiete der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie (EU-Richtlinie 92/43/EWG)		x	
Naturschutzgebiete gem. § 23 BNatSchG		x	
Nationalparke gem. § 24 BNatSchG		x	
Biosphärenreservate gem. § 25 BNatSchG		x	
Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG		x	
Naturparke gem. § 27 BNatSchG	x		
Naturdenkmale gem. § 28 BNatSchG		x	
Geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 29 BNatSchG		x	
Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG		x	
Sonstiges			
Vermeidung von Emissionen		x	
Anfälligkeit gegenüber Unfällen, Katastrophen		x	
Sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern		x	
Nutzung erneuerbarer Energien		x	
Sparsame und effiziente Nutzung von Energie		x	
Darstellung von Landschaftsplänen			x
Darstellung von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts (einschl. Wasserschutzgebieten gem. § 19 WHG, Heilquellenschutzgebieten oder Überschwemmungsgebieten gem. § 32 WHG)		x	
Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen		x	



der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden			
--	--	--	--

5.2 Erläuterung der Umweltbelange

Es werden im Folgenden die Umweltbelange erläutert, für die eine Betroffenheit gesehen wird bzw. für die ein näherer Erläuterungsbedarf hinsichtlich der Betroffenheitseinstufung zu erkennen ist. Eine kurze Auswirkungsanalyse soll die zu erwartenden Konflikte verdeutlichen. Eine Vertiefung erfolgt im fortgeschrittenen Bauleitverfahren im Umweltbericht.

5.2.1 Schutzgüter

Arten- und Lebensgemeinschaften

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich westlich der Bahngleise und südlich der Siemensstraße bis hin zur Hans-Böckler-Straße sowie östlich der Bahngleise im Bereich der Tankstelle und Kleingartenkolonie bis zur Wunstorfer Straße (siehe Abbildung 9).

Das Büro Abia aus Neustadt wurde damit beauftragt in einem Gutachten¹ die Biotoptypen aufzunehmen. Die Kartierung erfolgte im Sommer 2021, das vorläufige Gutachten stand im Februar 2022 zur Verfügung.

Zum Zeitpunkt der Kartierung war der Bereich entlang der Hans-Böckler-Straße und der Kreuzungsbereich zur Siemensstraße nicht Gegenstand der Untersuchung. Es erfolgt im Frühjahr/Sommer 2022 eine ergänzende Kartierung, sodass der gesamte Änderungsbereich des FNPs abgedeckt ist.

¹ Abia GbR, Heermann und Geier (Februar 2022): Gutachten zu Fauna und Biotoptypen im Rahmen der geplanten Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße in Neustadt a. Rbge.



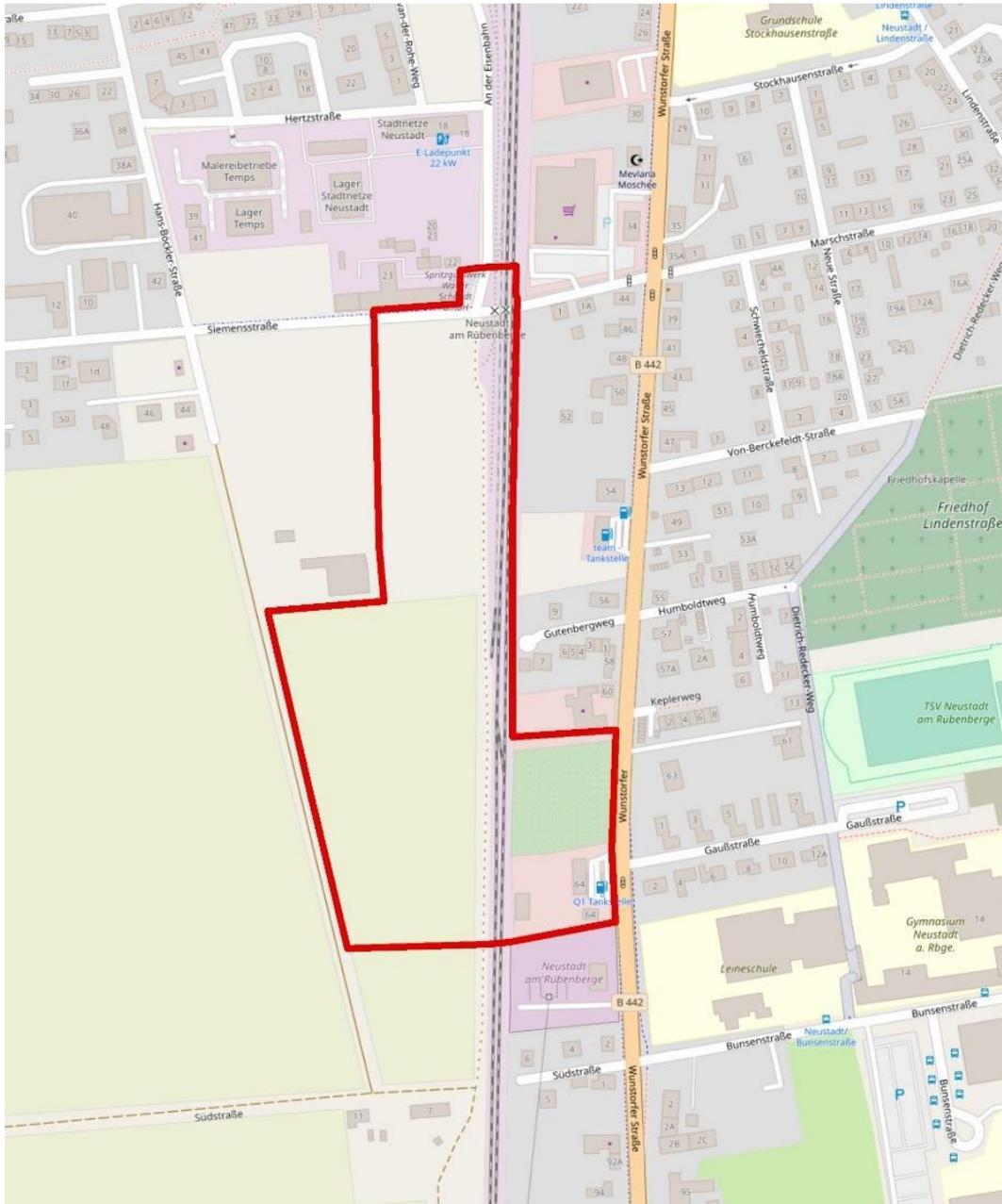


Abbildung 9 Lage des Untersuchungsgebiets (Quelle: ABIA, 2022)

Parallel westlich der Bahngleise verläuft nach dem gültigen FNP ein Streifen unbeplante Fläche. Bei dem Streifen handelt es sich um eine mäßig artenreiche Halbruderale Gras- und Staudenflur mit Ruderalgebüsch. Der Bereich ist wichtiger Lebensraum und Nahrungshabitat für (geschützte) Vögel, Reptilien und Fledermäuse (siehe Kapitel 5.2.3).

Die Darstellung als Grünfläche bleibt nicht bestehen. Allerdings werden künftig auch keine anderen Nutzungen dargestellt, die den Bestand des Grünstreifens beeinträchtigen. Einzig im Süden wird für die Verkehrsfläche ein kleiner Bereich umgewidmet.

Auch östlich der Bahngleise wurden innerhalb der gemischten Baufläche im Bereich der Gartenkolonie (geschützte) Vögel nachgewiesen (siehe Kapitel 5.2.3). Ein Großteil dieses ökologisch wertvollen Bereichs wird in eine Verkehrsfläche umgewidmet. Durch die zu erwartende

Vollversiegelung der Fläche ist mit einem erheblichen Eingriff für Flora und Fauna sowie Bio-
toptypen zu rechnen.

Mit der Planänderung geht auf der westlichen Bahngleisseite landwirtschaftliche Fläche ver-
loren und das vorher zusammenhängende Offenland wird durch eine Verkehrsfläche zer-
schnitten. Dies kann bei einem realen Bau der Straße negative Auswirkungen auf Offenland-
arten, wie die Feldlerche, haben.

Bei der Flächennutzungsplanänderung handelt es sich, vor allem in der südlichen Hälfte des
Änderungsbereichs und im Bereich der Straßen um Klarstellungen der tatsächlichen Nutzun-
gen. Ein Großteil wird entsprechend als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Gehölzstreifen
werden mit in die Darstellung mit aufgenommen. Negative Auswirkungen auf die Grün-
strukturen, z.B. durch das Entfernen der Gehölzriegel, werden als nicht realistisch angese-
hen.

Den restlichen Flächen im Änderungsbereich sind bereits bauliche Flächennutzungen zuge-
wiesen. Rein planungsrechtlich sind damit Eingriffe auf Arten und Lebensgemeinschaften
bereits im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung untersucht und ausgeglichen worden. Je-
doch handelt es sich in der Realität um Bereiche die unbebaut sind und Vorkommen von Ar-
ten und Lebensgemeinschaften aufweisen.

Im Umweltbericht muss eine Auseinandersetzung mit den Belangen der Flora und Fauna
und den Biototypen stattfinden, um im Rahmen einer Erheblichkeitseinschätzung entspre-
chende Aussagen zur möglichen Kompensation formulieren zu können.

Boden/ Bodenwasserhaushalt/ Grundwasser

Folgende Aussagen liegen über den Boden im Änderungsbereich vor:

- Braunerden aus Hochflutlehmen über Niederterrassensanden (Terrassenflächen); ört-
lich vergesellschaftet mit Parabraunerden aus Hochflutlehmen über Niederterras-
sensanden; in Senkenbereichen Gleye aus tonigen Auelehmen über Niederterras-
sensanden
- Hohe Bodenfruchtbarkeit
- Bodenzahl/Ackerzahl: 40/42

Folgenden Aussagen liegen über Boden- und Grundwasser im Geltungsbereich des Bebau-
ungsplanes vor:

- Tiefer Grundwasserstand
- mittleres Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung
- Grundwasserneubildungsrate ist sehr divers innerhalb des Plangebiets

Die Angaben bezüglich Bodenfruchtbarkeit und Zustand des Grundwassers sind in besonde-
ren relevant für die Landwirtschaftlichen Flächen. Hier werden Bereiche mit hoher Boden-
fruchtbarkeit für eine Bebauung verplant. In den übrigen Bereich ist bereits eine bauliche In-

anspruchnahme vorgesehen und die Eingriffe in Boden und Wasser sind im Rahmen vorangegangener Flächennutzungsplanungen bzw. auf Ebene des Bebauungsplanes geregelt worden. Die Hans-Böckler-Straße ist zudem bereits voll versiegelt.

Nichtsdestotrotz wird mit der Änderung des FNP die Planungsgrundlage für eine weitere Versiegelung vorbereitet. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und zu minimieren. Die Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung unter Berücksichtigung der geplanten Bodenversiegelung sowie von Maßnahmen der Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft erfolgt im weiteren Verfahren.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden zudem hydraulische Untersuchungen ange stellt, die den Umgang mit dem auf den versiegelten Flächen anfallenden Regenwasser be handeln.

Fläche

Durch die Maßnahme wird auf FNP-Ebene eine Landwirtschaftliche Fläche zu Teilen in eine Verkehrsfläche umgewidmet und somit auf eine bauliche Inanspruchnahme vorbereitet.

Der Großteil der Darstellungen wird entsprechend der tatsächlichen Nutzung geändert. Eine Inanspruchnahme von unbebauter Fläche bleibt dort aus.

Eine Begründung der Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme erfolgt im Kapitel 2.5. Im Umweltbericht wird eingehender auf die Flächeninanspruchnahme eingegangen.

Klima / Luft (Lokalklima)

Das Lokalklima ist aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum, der Gleisanlagen und den Straßen vorbelastet. Auf der anderen Seite ist der Änderungsbereich durch die Randlage und das an grenzenden Offenland durch Kalt- und Frischluft geprägt.

Mit der Darstellung von weiteren Verkehrsflächen und gewerblichen Bauflächen könnte mit einer Erhöhung von Schadstoffen gerechnet werden. Diese ist für den Bereich der gewerbli chen Flächen als marginal einzuschätzen, da es sich dabei Größtenteils um Anpassungen an Baurecht auf Bebauungsplanebene und damit verbundenen Darstellungskorrekturen auf FNP-Ebene handelt. Die betroffenen Grünflächen sind nicht klimarelevant.

Im Umweltbericht muss eine Auseinandersetzung mit den Belangen des Lokalklimas statt finden. Da sich durch die Planung die Verkehrsströme lediglich kleinräumig verlagern wird auf das Lokalklima keine wesentlichen Änderungen erwartet. Aussagen zur möglichen Kompen sation werden auf Bebauungsplanebene formuliert.

Landschafts-/ Ortsbild

Der Änderungsbereich befindet sich im Süden der Stadt Neustadt a. Rbge. Im Osten grenzt die Wunstorfer Straße (B442) an, im Westen die Hans-Böcker-Straße. Im Norden des Plan gebiets verläuft die Siemensstraße. Nach Südwesten gliedern sich hauptsächlich landwirt schaftliche Flächen, kleinere Siedlungsstrukturen sowie Waldflächen an.

Die direkte Umgebung ist städtisch geprägt.

Aufgrund der angrenzenden Bebauung hat der Änderungsbereich derzeit nur von Süden eine Fernwirkung. Mit der Darstellung von Verkehrsflächen nach Süden werden zukünftige Straßenbau-Vorhaben auch aus den anderen Richtungen wahrnehmbar sein.

Im Umweltbericht wird eine Auseinandersetzung mit den Belangen des Landschafts-/Ortsbildes stattfinden, um im Rahmen einer Erheblichkeitseinschätzung entsprechende Aussagen zur möglichen Kompensation formulieren zu können.

Der Mensch und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt

Der Änderungsbereich ist städtisch geprägt und weist für die Stadt typische Emissionen auf. So liegt der Änderungsbereich unter anderem im Einwirkungsbereich der Bahntrasse, der Siemensstraße und Wunstorfer Straße.

Als Naherholungsraum kann die Hans-Böckler-Straße zählen, da diese zu den unbebauten begrünten Bereichen des Stadtrandes und zu Feldwegen führt.

Mit der Umsetzung des Flächennutzungsplanänderung kann aufgrund der Darstellung von Verkehrsflächen mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in einem Bereich gerechnet werden, der vorher verkehrsberuhigt war, nämlich entlang der Hans-Böckler-Straße, südlich der Siemensstraße und den Ackerbereich hin zur Gleisanlage. Außerdem erhöht sich der Anteil an gewerblichen Bauflächen.

Es wird ein Lärmschutz-Gutachten notwendig, um festzustellen, ob mit negativen Beeinträchtigungen für den Menschen und seine Gesundheit zu rechnen sind.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Umfeld ist eine prähistorische Siedlung bekannt. Es ist mit der Aufdeckung archäologischer Funde zu rechnen. Sollten während der Bauphase Funde gemacht werden, müssen die denkmalrechtlichen Anforderungen berücksichtigt werden. Es besteht die Möglichkeit einer baubegleitenden Dokumentation und Sicherung.

Wechselwirkungen

Die zu betrachtenden Umweltbelange beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind die Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen sowie die Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Umweltbelangen zu betrachten. Die auf die Teilsegmente der Umwelt und des Naturhaushaltes bezogenen Auswirkungen treffen somit auf ein unterschiedlich stark miteinander vernetztes komplexes Wirkungsgefüge.

Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Umweltbelangen sind nicht zu erwarten.

5.2.2 Schutzgebiete

Der Änderungsbereich liegt im Naturpark Steinhuder Meer. Die Darstellungsänderung widerspricht den Zielen des Naturparks nicht.



5.2.3 Artenschutz/Biototypen

Neben den Biototypen erfasste das Büro Abia auch die Fauna und zwar die Brutvögel, Fledermäuse und Reptilien.

Das faunistische Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis.

Biototypen

Vorab sei angemerkt, dass der aktuelle Zustand des Untersuchungsgebietes teilweise nicht mehr dem hier beschriebenen Stand bei der Geländeaufnahme entspricht, da im Nordwesten des Gebietes nach Abschluss der Untersuchung auf größerer Fläche Gehölze gerodet und der Oberboden planiert wurde. Die Rodung ist nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Planung vorgenommen worden und wurde durch den Grundstückseigentümer veranlasst.

Im Umfeld des Gewerbegebietes (OGG) im Westen des Untersuchungsgebiets prägt insbesondere eine Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte (UHM) im Komplex mit Artenarmer Landreitgrasflur (UHL) das Bild. Die Halbruderale Grasflur ist insbesondere im (nord-)östlichen Teilbereich verhältnismäßig artenarm ausgeprägt. Im westlichen Teilbereich bildet sie einen Komplex mit einem großflächigem Ruderalgebüsch mit Dominanzbestand aus der Armenischen Brombeere (*Rubus armeniacus*), jungen gepflanzten Einzelbäumen, einer artenreichen Pionierflur sowie einem angelegten, naturfernen Teich ohne Wasservegetation. Südlich der Halbruderalen Gras- und Staudenflur schließt sich ein strukturreicher Biotopkomplex aus einem Nährstoffreichen Großseggenried (NSG) im Komplex mit einem Binsen- und Simsenried nährstoffreicher Standorte (NSB), einem Weiden-Feuchtgebüsch (BFR), mesophilem Gebüsch (BMS) sowie einem Weiden-Pionierwald (WPW) an.

Parallel zur Bahnstrecke ist eine mäßig artenreiche Halbruderale Gras- und Staudenflur (UHM) im Komplex mit Ruderalgebüsch (BRU) ausgeprägt. Im Süden findet sich neben dem Weizenacker, einer Tankstelle (OAV) mit artenarmen Scherrasen (GRA) und Zierhecke (BZH) eine mäßig strukturierte Kleingartenanlage (PKR) mit teilweise altem Baumbestand.

Gemäß § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 24 NAGBNatSchG geschützte Biototypen stellen die Einheiten GMS, GNF, NSG/NSB sowie RSZ dar. Inwieweit hierbei ein tatsächlicher Schutz unter Berücksichtigung von § 24 Abs. 1 Nr. 2 NAGBNatSchG besteht, ist zu prüfen. Potenziell als Bestandteil von Überschwemmungs- und Uferbereichen geschützte Biotope sind zwar im Gebiet vorhanden, fallen hier aber aufgrund der konkreten Lage und Situation im Gebiet nicht unter den tatsächlichen Schutz.

Im Untersuchungsgebiet wurde mit *Agrimonia eupatoria* (Kleiner Odermennig) eine regional gefährdete Gefäßpflanzenart (RL 3, GARVE 2004) nachgewiesen. Sie wuchs an acht Standorten im Grünland bzw. in der halbruderalen Gras- und Staudenflur im Norden des Untersuchungsgebiets. Mit *Myosotis ramosissima* (Hügel-Vergissmeinnicht) wurde außerdem eine regional auf der Vorwarnliste verzeichnete Art gefunden. Die Art wuchs im Norden des Untersuchungsgebiets im Sandtrockenrasen.

Streng geschützte Gefäßpflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder sonstige gemäß Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Gefäßpflanzenarten wurden nicht nachgewiesen.

Vögel



Bei der Untersuchung wurden insgesamt 35 Vogelarten nachgewiesen, davon 24 als Brutvogelarten und drei weitere Arten mit dem Status Brutzeitfeststellung, d.h. als mögliche Brutvögel. Bei den restlichen acht Arten handelt es sich um Nahrungsgäste oder um Vögel, die das Gebiet überflogen.

Das Brutvogelspektrum ist angesichts der relativ geringen Größe des untersuchten Gebietes als artenreich zu beurteilen. Im Artenspektrum überwiegen die Arten, die frei in Gehölzen brüten. Daneben sind auch einige Höhlen- sowie Bodenbrüter vertreten. Folgende Wert gebende bzw. bemerkenswerten Arten wurden nachgewiesen.

- Bluthänfling (RL Nds. 3)
- Feldlerche (RL Nds. 3)
- Gartengrasmücke (RL Nds. V)
- Gelbspötter (RL Nds. V)
- Girlitz (RL Nds. V)
- Goldammer (RL Nds. V)
- Grünspecht (ungefährdet)
- Haussperling (RL Nds. V)
- Nachtigall (RL Nds. V)
- Rebhuhn (RL Nds. 2)
- Star (RL Nds. 3, RL D 3)
- Stieglitz (RL Nds. V)

Fledermäuse

Arten und Funktionsräume:

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt fünf Fledermausarten bzw. Artengruppen im Untersuchungsgebiet nachgewiesen:

- Bartfledermäuse (*Myotis brandtii* oder *M. mystacinus*)
- *Myotis* unbestimmt
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Breitflügel-Fledermaus (*Eptesicus serotinus*)

Das Gebiet wird vor allem von der Zwergfledermaus regelmäßig als Jagdgebiet genutzt. Diese Art war bei allen Begehungen nachzuweisen. Ein deutlicher Schwerpunkt der Jagdaktivität mit häufig mehreren, ausdauernd jagenden Tieren ergab sich im Nordwesten des Gebietes, wo die Zwergfledermaus in arttypischer Weise bevorzugt an den Gehölzrändern jagte. Ein hoher Insektenreichtum war hier vermutlich auch durch das Vorhandensein von brach liegenden bzw. nur extensiv genutzten Gras- und Staudenfluren gegeben. Ein zweiter, jedoch von der Intensität her deutlich geringerer Schwerpunkt von jagenden Zwergfledermäusen zeigte sich östlich der Bahn im Bereich der Kleingartenkolonie.



Bei der Begehung Anfang September wurden mehrere Breitflügelfledermäuse registriert, die ausdauernd entlang der Gehölzränder über der Ackerfläche im Südwesten des Gebietes jagten. Mitte August jagten ein bis wenige Große Abendsegler über der Brachfläche zwischen Bahn und dem Gelände der Firma Temps.

Kontakte mit Arten der Gattung *Myotis* ergaben sich kaum; sie beschränkten sich auf den Bereich westlich der Bahn. Hier wurde im Frühjahr ein Nachweis von Großer / Kleiner Bartfledermaus erbracht, hinzu kamen mehrere nur auf Gattungsniveau bestimmbare Kontakte im Bereich der Brachfläche zwischen Bahn und dem Temps-Gelände.

An Gelände- bzw. Gehölzstrukturen orientierte Flugrouten ergaben sich nicht. Es wurden mehrere Überflüge von Großen Abendseglern und Breitflügelfledermäusen registriert, allerdings ohne Bezug zu Strukturen im Gebiet. Am 07.09. flog eine einzelne Zwergfledermaus im Bereich der Bahnschranke aus Richtung Norden kommend in das Gebiet ein. Weitere Beobachtungen dieser Art ergeben sich jedoch nicht.

Habitatbäume

Einige Bäume weisen potenziell als Quartier geeignete Strukturen auf; tatsächliche Quartiere wurden im Gebiet allerdings nicht nachgewiesen. Auch indirekte Hinweise wie etwa Sozialrufe oder Schwärmverhalten waren nicht festzustellen.

Reptilien

Im Gebiet wurde eine Reptilienart nachgewiesen, und zwar die Waldeidechse. Die Waldeidechse wurde in drei Bereichen westlich der Bahn beobachtet, einer davon ca. 30 m südlich außerhalb des Untersuchungsgebietes. Die anderen beiden Funde der Waldeidechse liegen inzwischen außerhalb der Straßenplanung. Die Funddaten weisen auf eine mittelgroße Population hin.

Trotz intensiver Nachsuche gelang kein Nachweis der Zauneidechse.

Eingriffsbezogene und artenschutzrechtliche Beurteilung

Je nach Detailplanung wäre bei der Straßenführung entlang der Hans-Böckler-Straße ein Revier der Feldlerche betroffen, was durch eine entsprechende CEF-Maßnahme kompensiert werden könnte.

Ob für das Rebhuhn ebenfalls Maßnahmen notwendig wären, muss auf Grundlage der Detailplanung entschieden werden. Ein Teil des Habitats der Art im Gebiet ist durch die Planung im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets bereits entwertet worden.

Es sind Gehölze und Kleingartenanlagen im Bereich der geplanten Brücke sowie östlich der Bahn bis zur Wunstorfer Straße betroffen. Aus naturschutzfachlicher Sicht betrifft dies vor allem die Brutvorkommen von Vögeln, insbesondere die der beiden gefährdeten Arten Bluthänfling und Star sowie der Goldammer als Art der Vorwarnliste. Für diese Arten werden voraussichtlich (je nach Detailplanung) CEF-Maßnahmen erforderlich sein; für die übrigen Arten und Biotope ggf. Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung.

Weitere Aussagen zur Eingriffsbeurteilung und zum Artenschutz erfolgen im weiteren Verfahren.



5.3 Fazit zu den Umweltbelangen

Grundlage für die Bewertung ist der derzeit gültige FNP in Gegenüberstellung zur 46. Änderung und 11. Ergänzung. Bei der FNP-Änderung handelt es sich sowohl um Flächenverschiebungen und -tausch als auch um Klarstellungen der tatsächlichen Nutzung auf Bebauungsebene im Rahmen der Neudarstellung der geplanten Straßenverbindung Siemensstraße und Wunstorfer Straße.

Im Änderungsgebiet gibt es bereits Darstellungen, die auf eine Bebauung vorbereiten. Davon ausgenommen sind Flächen für Landwirtschaft und eine Eingrünung auf der westlichen Seite der Bahngleise.

Nach Änderung des Flächennutzungsplanes werden Teile der Freiflächen für eine Bebauung vorgesehen und Darstellungen für eine Bebauung für eine andere Nutzung umgewidmet. Auch die Flächen, die aus dem FNP ausgenommen und für eine spätere Straßenverlauf angedacht waren werden teilweise auf eine bauliche Nutzung vorbereitet.

Nach derzeitigem Bearbeitungsstand muss damit gerechnet werden, dass mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen der Umweltbelange Boden, Bodenwasser, Flora und Fauna, Landschaftsbild und Mensch bestehen.

Entsprechend den Hinweisen auf mögliches Vorkommen von Kulturgütern und sonstigen Sachgütern kann auch hier von einer Betroffenheit ausgegangen werden.

Eine genaue Bewertung und Analyse erfolgt im weiteren Verfahren im Umweltbericht. Dort werden neben einer Ermittlung der Schwere der möglichen Beeinträchtigungen auch Möglichkeiten zur Konfliktlösung aufgezeigt, um die aufgeführten Umweltbelange ausreichend zu würdigen. Näheres zu Maßnahmen und Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen wird im Bebauungsplan geregelt.

6 Darstellungen

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Behörden, sowie der Öffentlichkeit werden die endgültigen Darstellungen für den Flächennutzungsplan entsprechend der Ziele und Zwecke (siehe Kapitel 2.3) formuliert. Welche Festsetzungen explizit getroffen werden wird im weiteren Verfahren und nach Maßgabe der ausstehenden immissionsschutzrechtlichen Beurteilungen sowie den Aspekten des Umweltberichtes und der Belange von Natur und Landschaft bestimmt.

In diesem Kapitel werden die zu erwartenden Darstellungen für das Plangebiet erläutert, die im Planteil der Änderung und Ergänzung voraussichtlich dargestellt werden.



6.1 Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge

6.1.1 Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

Die geplante Straße wurde symbolisch bandförmig als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der westlich des Änderungsbereiches gelegene Teil der Siemensstraße ist bereits als selbige Fläche dargestellt. Die Darstellung greift also auf das bestehende Klassifikationssystem zurück. Die Darstellung reicht bis zum ausgelassenen Teil an der B442 (Wunstorfer Straße), welche künftig als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt wird.

Der Bereich, an dem das Brückenbauwerk die Straße über die Bahnanlagen führt, wird die überörtliche und örtliche Verkehrsstraße dargestellt. Dies ist der übliche Darstellungstonus der Stadt Neustadt am Rübenberge. Die Belange der Bahn und Bahnanlagen bleiben davon unberührt.

Zugunsten ihrer Darstellung werden Grünflächen und landwirtschaftliche Flächen zu Straßenflächen geändert. Auch innerhalb der östlich der Bahnanlagen als Mischgebiet dargestellten Fläche, wird zukünftig der Flächenteil symbolisch als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt und somit geändert. Teilweise bisher ausgelassene Flächen der Hans-Böckler-Straße und westlich der Bahnanlagen und ihrer begleitenden Grünflächen werden als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße ergänzt.

An den Straßenverlauf passen sich die Darstellung der übrigen Flächen an.

6.1.2 Bahnanlagen

Der bisher ausgenommene Teil der Siemensstraße, der Südstraße und nördlich des Umspannwerkes, die die bereits als Bahnanlagen dargestellten Flächen voneinander trennen, wird zukünftig als Bahnanlage dargestellt. Mit der Verlegung des Hauptverkehrs auf die Planstraße entfällt die Notwendigkeit einer eigenen Darstellung dieser Teile als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße, sodass die Flächen als Teil der Bahnanlagen ergänzt werden.

6.2 Art der baulichen Nutzung

6.2.1 Gemischte Bauflächen

Die gemischten Bauflächen entsprechen in etwa der im Bebauungsplan Nr. 136 „In der Kasseebern“ als Mischgebiet festgesetzten Fläche. Der Teil der vormals als Sonderbaufläche für den Einzelhandel dargestellt ist wird somit geändert. Als Mischbaufläche wird der Teil der Siemensstraße geändert, der sich nördlich dieser Fläche befindet und bisher nicht dargestellt wurde. Dabei wird der östliche Eckpunkt der nördlich des Plangebietes angrenzenden Mischbaufläche als Anschlusspunkt angenommen.

Auf der östlichen Seite der Bahnanlage wird der bisher ausgelassene Teil der Siemensstraße als Mischbaufläche ergänzt und schließt somit die Lücke zwischen der südlich gelegenen Mischbaufläche und der nördlichen Sonderbaufläche für den Einzelhandel.

Zudem werden die bisher ausgelassenen Flächen der Südstraße und nördlich am Umspannwerk sowie eine nicht mehr benötigte Aufweitungsfäche in diesem Bereich, östlich der B442, als gemischte Bauflächen dargestellt.

6.2.2 Gewerbliche Bauflächen

Die gewerbliche Baufläche ist zum Teil bereits in den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vorhanden. Es gab eine Ausgelassene Fläche, die die gewerbliche Baufläche von der (später ehemaligen) Sonderbaufläche für den Einzelhandel getrennt hat. Aus Gründen der Klarstellung und der Darstellung der Abgrenzung der (späteren) Mischbaufläche und der (späteren) gewerblichen Baufläche, wird auch der bereits dargestellte Teil mit in die Änderung aufgenommen.

Die bisher aus dem Flächennutzungsplan ausgelassenen Flächen, östlich und nördlich der bisherigen gewerblichen Baufläche, werden als gewerbliche Baufläche ergänzt.

Der Teil der Sonderbaufläche, der im Bebauungsplan Nr. 136 „In der Kassebeern“ als Gewerbegebiet festgesetzt ist, wird zu gewerblicher Baufläche geändert. Auch der nördlich davon bisher ausgelassene Teil der Siemensstraße wird bis zur nördlich des Plangebietes angrenzenden gewerblichen Baufläche ergänzt und geschlossen.

Am südöstlichen Rand des Plangebietes werden noch Grünflächen ergänzt, da die dortige ausgelassene Fläche nicht mehr für eine mögliche Bahnüberführung oder die Verlegung der B442 benötigt wird.

6.3 Grünflächen

Ein Teil des Plangebietes am südöstlichen Rand wird als Grünfläche ergänzt. Dies entspricht den Darstellungen, die sich dort nach Nordosten und Osten anschließen.

6.4 Fläche für die Landwirtschaft

Es befinden sich zwischen der neuen Straßen Darstellung, der Grünflächen zur Ortsrandeingußung und den Bahnanlagen mitsamt begleitenden Grünflächen eine Fläche für die Landwirtschaft. Diese wird nach Osten erweitert, indem die bisher nicht dargestellten Flächen als landwirtschaftliche Fläche ergänzt werden.

Am südöstlichen Rand des Plangebietes werden noch landwirtschaftliche Fläche ergänzt, da die dortige ausgelassene Fläche nicht mehr für eine mögliche Bahnüberführung oder die Verlegung der B442 benötigt wird.

6.5 Sonstige Planzeichen

6.5.1 Geltungsbereich

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

Die Ebene des Flächennutzungsplanes ist nicht parzellenscharf. Betroffen sind folgende Bereiche:

Die Flächen westlich der Bahngleise zwischen Siemensstraße, der südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße bis etwa 560m südlich der Südstraße.

Die Bahnanlage auf Höhe der Siemensstraße sowie der westlich der Bahnanlage gelegene Teil der Siemensstraße und die Wunstorfer Straße bis etwa zum südlichen Ortsrand.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 14,0 ha.

Maßgeblich ist der Geltungsbereich der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes in der Planzeichnung im Maßstab 1:5.000.

7 Städtebauliche Werte, Kosten

Tabelle 1 Flächenbilanz

Flächenbilanz des Plangebietes:	
Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße	ca. 3,4 ha
Mischbaufläche	ca. 1,2ha
Gewerbliche Baufläche	Ca 4,1 ha
Grünflächen	ca. 0,1 ha
Fläche für die Landwirtschaft	ca. 5,1 ha
Bahnanlage	ca. 0,1 ha
Geltungsbereich	Ca. 14,0 ha

Durch die 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes entstehen der Stadt Neustadt am Rübenberge keine Kosten, die über die üblichen Planungs- und Verwaltungskosten hinausgehen.

Die 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. Genauere Informationen zu den für die Stadt NRÜ entstehenden Kosten werden in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ dargelegt.

Neustadt am Rübenberge, den _____.____._____
 Stadt Neustadt am Rübenberge
 Der Bürgermeister

(Siegel)

 (Herbst)