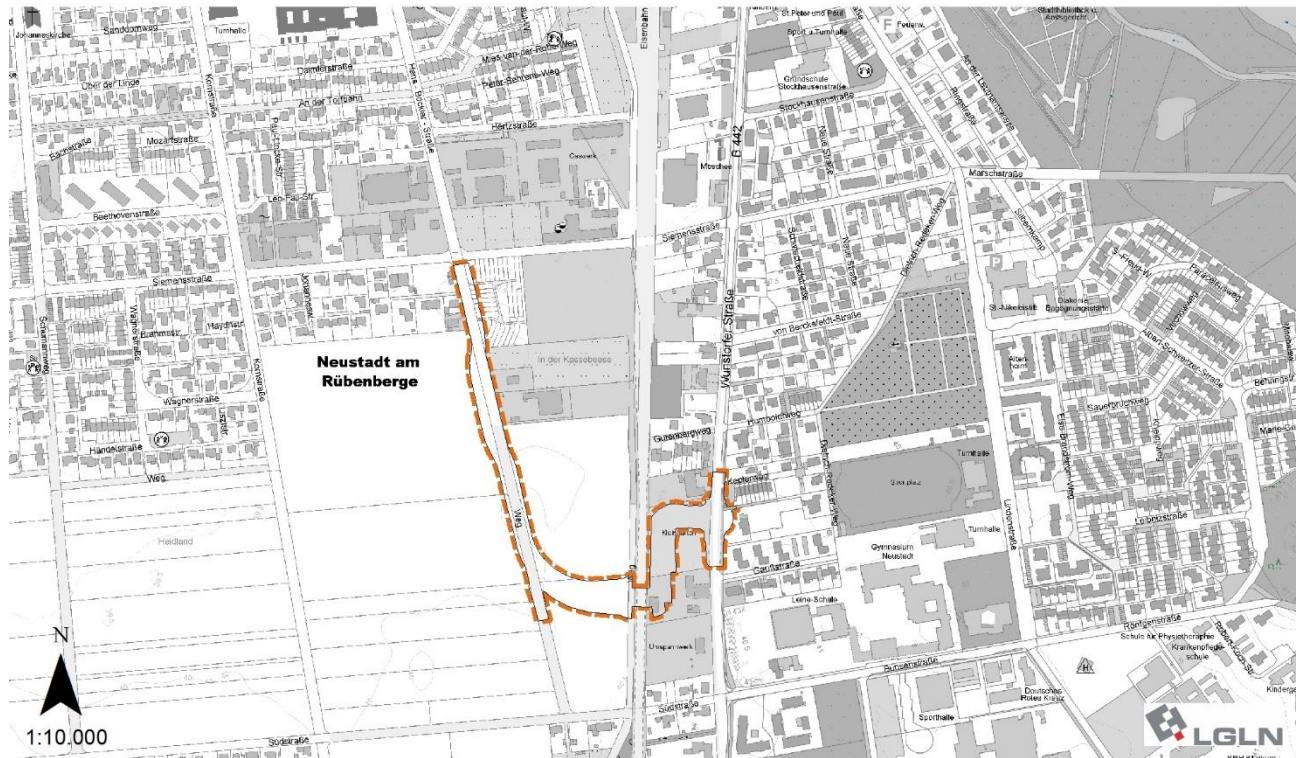


# Stadt Neustadt am Rübenberge

## Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“)



### Begründung

### Vorentwurf

Stand: 16.05.2022

Betreuung:

.....  
(Unterschrift)



planungsgruppe  
**puche**

stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

386 BP Begründung 1-c

## IMPRESSUM:

### Projekt:

Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“), Stadt Neustadt am Rübenberge

### Projektnummer:

386 BP Begründung 1-c

### Kommune:

Stadt Neustadt am Rübenberge  
Nienburger Straße 31  
31535 Neustadt am Rübenberge

### Auftragnehmer:



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

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>III</b>
<b>1 Vorbemerkungen</b>	<b>1</b>
1.1 Rechtsgrundlagen	1
1.2 Verfahren	2
<b>2 Hintergrund der Planung</b>	<b>2</b>
2.1 Planungsanlass	2
2.2 Planungserfordernis und Planungsumfang	3
2.3 Ziele und Zwecke der Planung	4
2.4 Geltungsbereich	5
2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung	5
2.6 Planungsalternativen	6
2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens	7
2.6.1.1 Variante 1	7
2.6.1.2 Variante 2	8
2.6.1.3 Variante 3	9
2.6.1.4 Variante 4	10
2.6.1.5 Ergebnisse der Variantenvergleiche	11
2.6.1.6 Detailvarianten Bahnquerung und Brückenbauwerk	11
2.6.1.7 Planvariante	12
2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens	12
<b>3 Übergeordnete Planungen</b>	<b>13</b>
3.1 Regionales Raumordnungsprogramm	13
3.2 Flächennutzungsplan	16
3.3 Verkehrsentwicklungskonzept	24
<b>4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung</b>	<b>24</b>
4.1 Lage	24
4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption	25
4.3 Nutzungen und Nutzungskonflikte	26
4.3.1 Umfeld des Plangebietes	26
4.3.2 Schalltechnische Beurteilung	28
4.4 Technische Infrastruktur	29



4.4.1	Verkehr und Erschließung	29
4.4.2	Ver- und Entsorgung	30
4.5	Sozialstruktur	31
4.5.1	Versorgungseinrichtungen	31
4.5.2	Eigentumsverhältnisse	32
<b>5</b>	<b>Vorstudie zum Umweltbericht</b>	<b>32</b>
5.1	Checkliste zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 (6) 7 BauGB	33
5.2	Erläuterung der Umweltbelange	34
5.2.1	Schutzgüter	34
5.2.2	Schutzgebiete	42
5.2.3	Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	42
5.3	Fazit zu den Umweltbelangen	43
<b>6</b>	<b>Festsetzungen</b>	<b>43</b>
6.1	Straßenverkehrsfläche	44
6.2	Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind	44
6.3	Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	44
6.4	Sonstige Festsetzungen	44
6.4.1	Geltungsbereich	44
<b>7</b>	<b>Städtebauliche Werte, Kosten</b>	<b>45</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Variante 1 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	8
Abbildung 2	Variante 2 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	9
Abbildung 3	Variante 3 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	10
Abbildung 4	Variante 4 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)	11
Abbildung 5	Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)	14
Abbildung 6	Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes	17
Abbildung 7	Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)	20
Abbildung 8	Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)	22

Abbildung 9	Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)	23
Abbildung 10	Ort der geplanten Straßenüberführung (eigene Aufnahme)	26
Abbildung 11	Hans-Böckler-Straße-Richtung Süden (eigene Aufnahme)	27
Abbildung 12	Ort der geplanten Anschlussstelle an die B 442/Wunstorfer Straße (eigene Aufnahme)	28
Abbildung 13	Lage des Untersuchungsgebiets (Quelle: ABIA, 2022)	35
Abbildung 14	Luftbild mit vorläufigem Straßenverlauf (nicht aktuell: Stand Januar 2022)	36

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Flächenbilanz	45
-----------	---------------	----

## ANLAGE

- 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.
- IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße.
- Sweco GmbH, Wöhleke und Schwetzler (Herbst 2018): Variantenbetrachtung im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Poppenhagen. Erläuterungsbericht. Machbarkeitsstudie.



# 1 Vorbemerkungen

## 1.1 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage für die Aufstellung und das Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“) 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).
- 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 18.08.2021 (BGBl. I „„, 3908)
- 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 10.09.2021 (BGBl. I S. 4147)
- 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)



## 1.2 Verfahren

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am \_\_\_\_ die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ 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 des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ 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“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ 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) bis zum \_\_\_\_ BauGB beteiligt.

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am \_\_\_\_ den Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ einschließlich Begründung mitsamt Umweltbericht nach Prüfung der nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB vorgebrachten Anregungen als Satzung 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 geplanten Alpha-E-Variante, wird durch en 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.

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.

Ferner wird durch Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes der Anschluss und der Umbau an der B 442 gem. § 17 FStrG i.V.m. § 17b FStrG die Planfeststellung ersetzt.

## 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 ist aber auch der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ betroffen. Dieser Teilbereich soll aufgehoben und durch den neuen Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ überplant werden.

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 werden nur Verkehrsflächen festgesetzt." Daher werden die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 167 nach Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 175 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 Straßentrasse 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.

Neben der Bauleitplanung zur Schaffung der planungsrechtlichen Erfordernisse zum Straßenneubau und zum Bau der Ersatzmaßnahme (Brückenbauwerk), wird auch die Aufhebung des Bahnüberganges in einem eigenständigen Planverfahren der Deutschen Bahn durchgeführt.

## 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 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 Immissions-schutzes, des Natur- und Landschaftsschutzes; des Klimaschutzes und der Klima-anpassung im Rahmen der Bauleitplanung Beachtung finden.
- Das Störpotenzial der Planung im Zusammenhang mit dem Umfeld möglichst gering zu halten
- 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 138/40 bis 138/45, 138/55, 138/67, 141/1 141/6 141/8, 147/7 149/4, 149/5, 165/6, 159, 163/1, 165/1, 219/37, 219/38, 219/41, 219/42, 220/5, 223/2, 224, 227/2, 226/4, 513/58 sind jeweils teilweise betroffen.

Das Flurstück 225/33 ist ein Flurstück, auf dem sich die Bahnanlagen befinden. Es wird auf Brückenhöhe überplant.

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

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 2,5 ha.

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 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.

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.

## 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 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 (Durchfahrthöhe) von mindestens 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 Variantenbetrachtung<sup>1</sup> 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 habe sich zu der damaligen Planungsphase gezeigt, 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 Brückenbauwerkes 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.“*

<sup>1</sup> Sweco GmbH, Wöhleke und Schwetzler (Herbst 2018): Variantenbetrachtung im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Poppenhagen. Erläuterungsbericht. Machbarkeitsstudie.



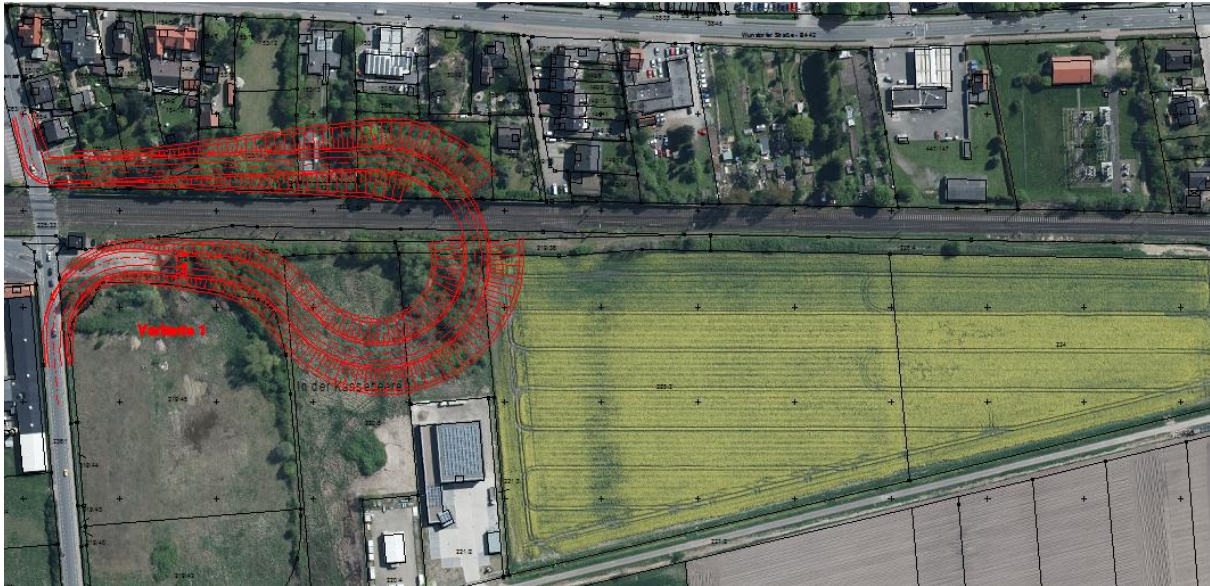


Abbildung 1 Variante 1 aus Machbarkeitsstudie (ohne Maßstab)

### 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 (StrBITr), der Stadt Neustadt am Rübenberge, wurde unter Beachtung einschlägiger Vorschriften, Richtlinien und Normen diverser Fachplanungsrichtungen ein entsprechendes Konzept<sup>2</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 Bahnhofs 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) 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 Grundstückseigentümer, 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.

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

Diese Variante wurde durch Arcadis fachplanerisch als Straßenentwurf technisch entworfen und ist die Grundlage des Bebauungsplanes für die frühzeitige Beteiligung.

## **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. Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange könnten alternative Möglichkeiten und Festsetzungen 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 des 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.



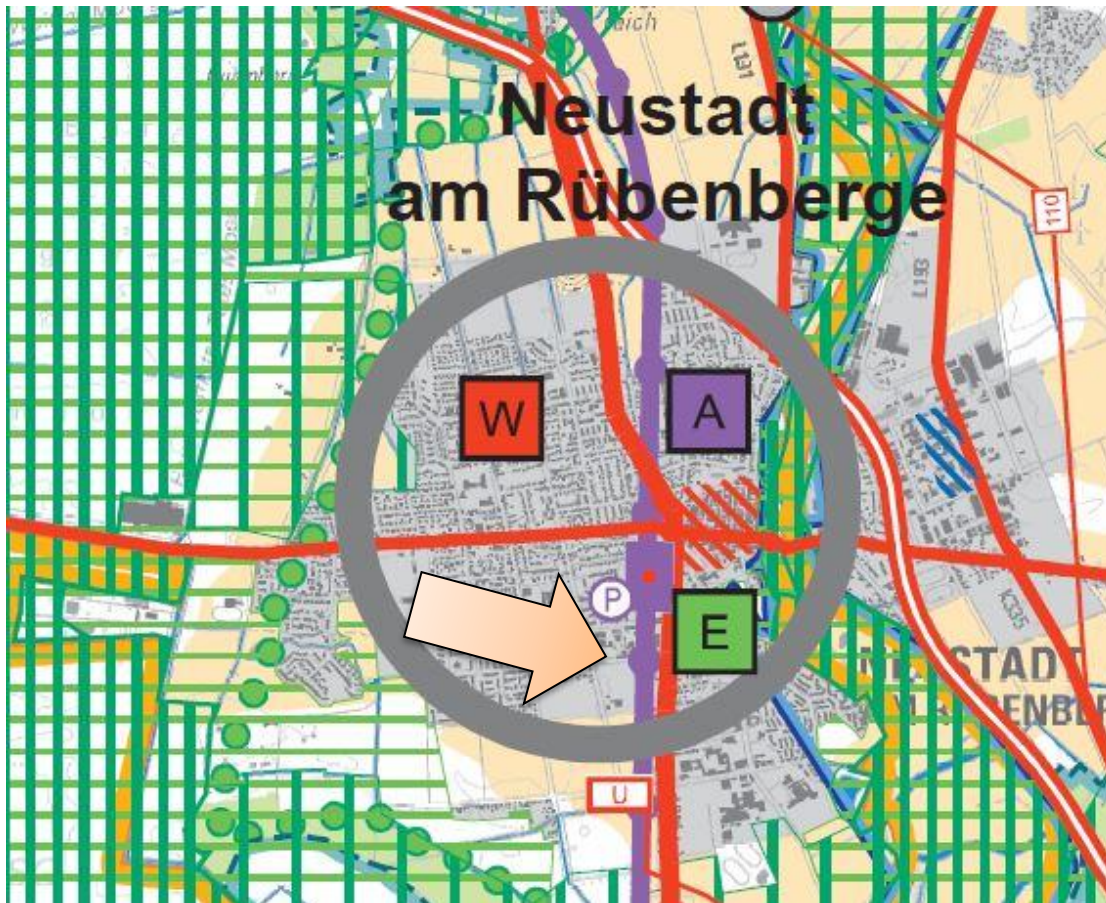


Abbildung 5 Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)

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

Die 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<sup>3</sup> 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 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

---

<sup>3</sup> IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße.



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.



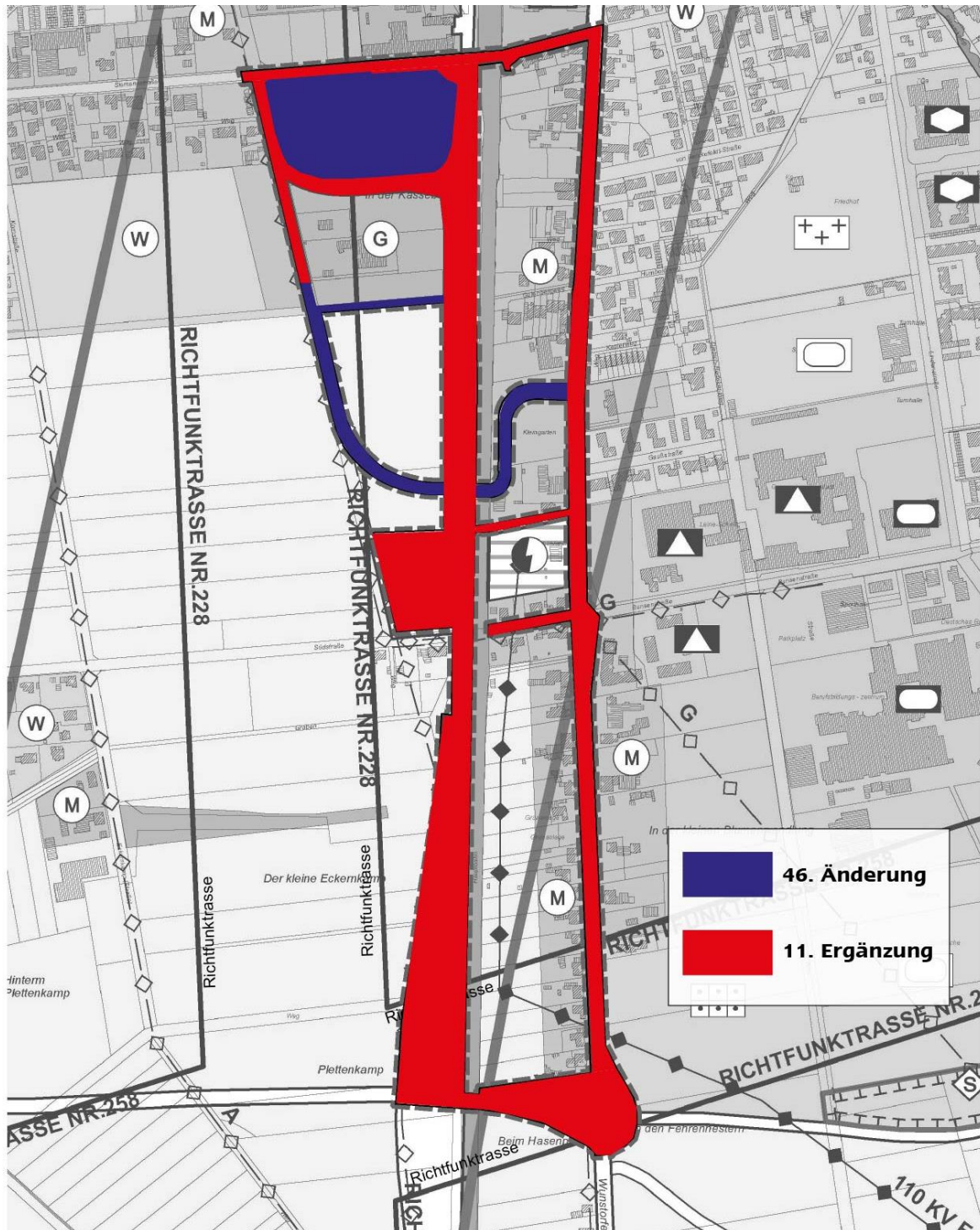


Abbildung 6 Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

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.

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.



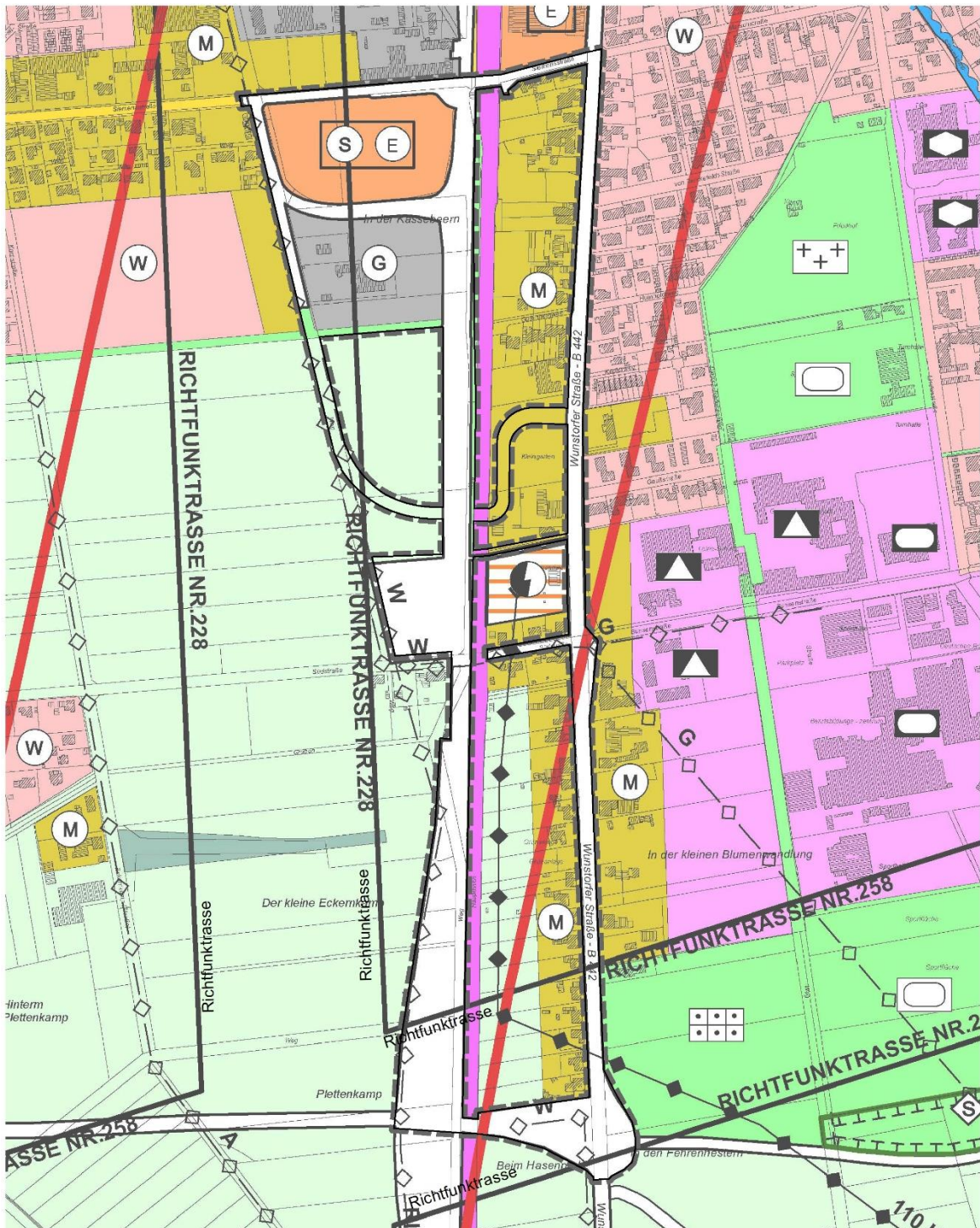


Abbildung 7 Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung wird ein 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 8 Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

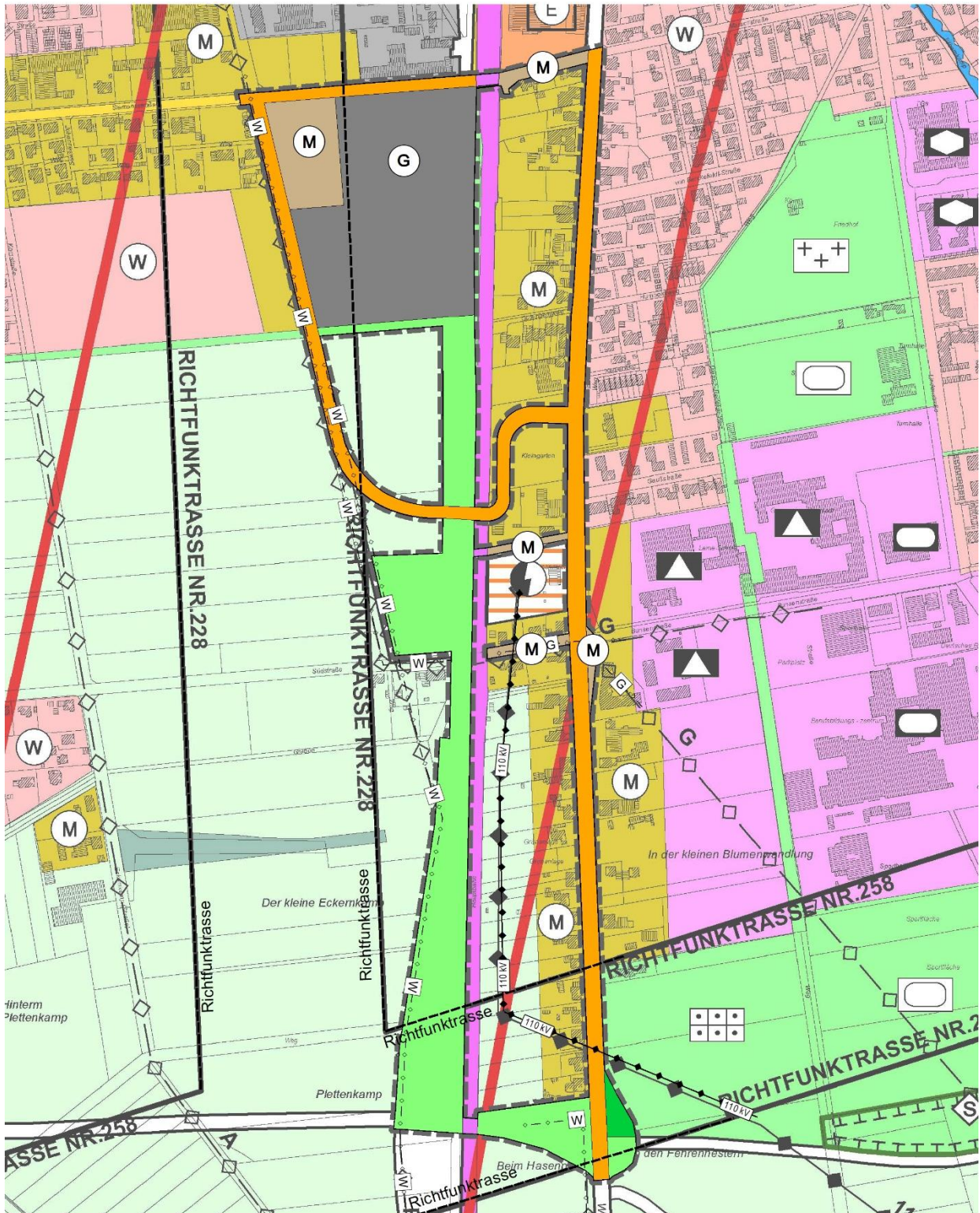


Abbildung 9 Geplante Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)

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 Bahnleiße, 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 den Darstellungen des Flächennutzungsplanes auch im Umfeld des Plangebietes ausgenommen.

Teilflächen der heute zur Realisierung der Straße erforderlichen Flächen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 136. Dieser wird 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)

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 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 südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße. Zwischen diesem Straßenteil und der Bahnanlagen sind im nördlichen Bereich brachliegende gewerbliche Flächen, die im südwestlichen Teil bebaut sind und von einem örtlichen Malereibetrieb genutzt werden im südwestlichen Teil bebaut sind und von einem örtlichen Malereibetrieb genutzt werden. 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 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 Bahngleise 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 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 der Grenze zum 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.

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.

## 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.

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 Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (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 Regelanneigung 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 Knotenpunktbildung 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 Fahrdrähtanhebung am Bahnübergang nicht mehr erforderlich und daher ist die Regelfahrdrähthöhe 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.<sup>4</sup>

## 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.

<sup>4</sup> IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße.



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.

Ein hydraulisches Gutachten wird die zukünftige Situation zum Niederschlagswasserabfluss bewerten. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

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
<b>Schutzgüter nach § 2 (1) UVPG</b>			
Arten /Lebensgemeinschaften	x		
Biototypen	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	
<b>Schutzgebiete / Geschützte Objekte</b>			
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	
<b>Sonstiges</b>			
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 der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden		x	

## 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 / Artenschutz/ Biotoptypen

Das Untersuchungsgebiet für Flora und Fauna geht zum Teil weit über das eigentlich Plangebiet hinaus. Grund hierfür ist der zukünftige Straßenverlauf, der noch nicht abschließend geplant ist. So erschreckt sich das bisherige Untersuchungsgebiet 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 13).

Das Büro Abia aus Neustadt erfasste in einem Gutachten<sup>5</sup> sowohl Biotoptypen als auch Fauna und zwar die Brutvögel, Fledermäuse und Reptilien.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse nur bedingt Relevanz für die jetzige Planung haben. Die aktuelle Straßenplanung spart, wie sich durch die Untersuchung herausgestellt

<sup>5</sup> 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.



hat, für Arten und Biotope hochwertige Bereiche aus (siehe Abbildung 14). Diese sind vor allem direkt westlich entlang der Bahngleise vorzufinden. Die Untersuchungen haben ergeben, dass sich entlang der Bahngleise sowohl hochwertige Bruthabitats für Vögel, ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen als auch ein Lebensraum der Waldeidechse befinden.

Die Ergebnisse zu den Bereichen der zukünftigen Bahnüberführung, der Tankstelle und der Kleingartenkolonie behalten weiterhin ihre Relevanz.

Folglich werden die Ergebnisse der entsprechend der geänderten Planung nicht mehr betroffenen Bereiche westlich der Bahngleise in der Vorprüfung zum Umweltbericht ausgespart.

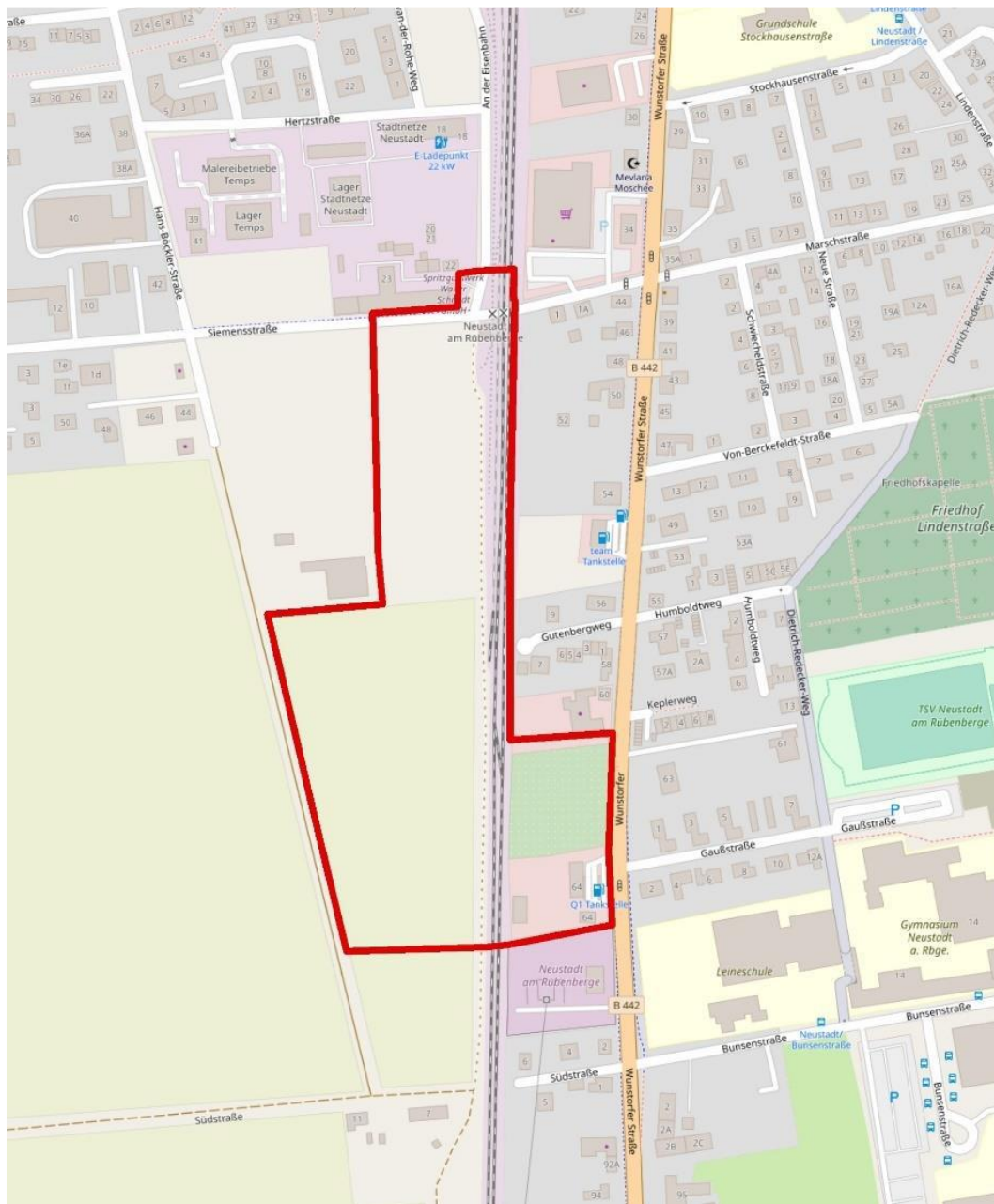


Abbildung 13 Lage des Untersuchungsgebiets (Quelle: ABIA, 2022)



Abbildung 14 Luftbild mit vorläufigem Straßenverlauf (nicht aktuell: Stand Januar 2022)

Zusammenfassend kommt die vorläufige Untersuchung zu folgendem Ergebnis.

#### Biotoptypen

Parallel zur Bahnstrecke ist eine mäßig artenreiche Halbruderaler 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.

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. Im Folgenden sei kurz auf die Wertgebenden bzw. bemerkenswerten Arten eingegangen.

Bluthänfling (RL Nds. 3): Die Art brütete mit je einem Paar westlich und östlich der Bahnstrecke. Besonders die randlich mit Gehölzen bestandene Brachfläche westlich der Bahnlinie bietet der Art ein gut geeignetes Brut- und Nahrungshabitat. Die Art nistet bevorzugt in niedrigen, dichten Gehölzen wie z.B. Hecken, und benötigt Hochstaudenfluren, Brachen o.ä. als Nahrungshabitat.

Feldlerche (RL Nds. 3): Dieser Bodenbrüter der offenen Landschaft wurde nicht im Gebiet selbst, sondern westlich davon in der offenen Ackerflur westlich des Feldwegs in Verlängerung der Hans-Böckler-Straße nachgewiesen. Wegen der Beurteilung einer möglichen Kulissenwirkung des Brückenbauwerks wird die Art mit dokumentiert.

Gartengrasmücke (RL Nds. V): Die Art wurde lediglich einmal in Gebüsch westlich der Bahnstrecke verhört; es resultiert lediglich der Status Brutzeitfeststellung. Grundsätzlich ist das gehölzreiche Gelände westlich der Bahn aber gut für die Gartengrasmücke geeignet.

Gelbspötter (RL Nds. V): Die auf der Vorwarnliste verzeichnete Art nutzt bevorzugt Gebüsche als Brutplatz. Sie findet in den Gehölzen westlich der Bahn günstige Bedingungen zur Brut vor.

Girlitz (RL Nds. V): Ein für strukturreiche, gehölzreiche Siedlungen und Siedlungsränder typische Art, die ihr Nest in Gehölzen anlegt, bevorzugt in Obstbäumen und Zierkoniferen. Im Gebiet ein Revier im Bereich der Kleingartenkolonie.

Goldammer (RL Nds. V): Ein Bodenbrüter der Feldflur, der Gehölze als Singwarte benötigt. Im Untersuchungsgebiet wurde ein Randrevier identifiziert, das neben dem Gebiet selbst auch Teile der angrenzenden Landschaft umfasst.

Grünspecht (ungefährdet): Eine charakteristische Art halboffener Landschaften mit altem Baumbestand und geeigneten Nahrungsflächen mit Vorkommen von Ameisen als Hauptnahrung. Der Grünspecht wurde bei der Nahrungssuche im nordwestlichen Teil des Gebiets beobachtet („Rentrop-Fläche“).

Haussperling (RL Nds. V): Innerhalb des Gebietes einmal Brutverdacht im Bereich der Kleingartenkolonie, darüber hinaus Nahrungsgast im Gebiet und Brutvogel in angrenzenden Bereichen.

Nachtigall (RL Nds. V): Die Brachfläche westlich der Bahn mit dem vorhandenen Mosaik von Hochstaudenfluren sowie Gebüsch und Gehölzen bietet der Art eine optimale Struktur als Bruthabitat; hier wurden zwei Reviere nachgewiesen. Die Nachtigall legt ihr Nest meist in dichter, krautiger Vegetation in Gebüschnähe an. Sie kann gut geeignete Habitate in hoher Dichte besiedeln.



Rebhuhn (RL Nds. 2): Die landes- und bundesweit stark gefährdete Art wurde einmal mit einem Paar am südlichen Rand der „Rentrop-Fläche“ beobachtet, sowie einmal rufend in der offenen Feldflur. Beide Nachweise liegen westlich außerhalb des untersuchten Gebietes.

Star (RL Nds. 3, RL D 3): Für die bundes- und landesweit gefährdete Art besteht im Gebiet zweimal Brutverdacht, und zwar in einem Baumbestand westlich der Bahn (inzwischen gefällt) und in der Kleingartenkolonie (Brut möglicherweise in einem Nistkasten).

Stieglitz (RL Nds. V): Der Gehölzbrüter ist ebenso wie der o.g. Girlitz ein Indikator für struktur- und gehölzreiche Gebiete, naturnahe Siedlungsränder mit Baumbeständen, Obstwiesen o.ä. Im untersuchten Gebiet wurde die Art in Gehölzen westlich der Bahn sowie in der Kleingartenkolonie beobachtet; in beiden Fällen ergab sich jedoch nur der Status Brutzeitfeststellung. Außerdem war die Art regelmäßiger Nahrungsgast im Gebiet.

### Fledermäuse

In den relevanten Bereichen wurden folgende Fledermausarten nachgewiesen:

Breitflügelfledermaus (Einzelbeobachtung, Jagdgebiet, Überflug/Transferflug): 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.

Großer Abendsegler (Überflug/Transferflug): 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.

Zwergfledermaus (Einzelbeobachtung, Jagdgebiet): Das Gebiet wird vor allem von der Zwergfledermaus regelmäßig als Jagdgebiet genutzt. Diese Art war bei allen Begehungen nachzuweisen. [...] Ein [...] Schwerpunkt von jagenden Zwergfledermäusen zeigte sich östlich der Bahn im Bereich der Kleingartenkolonie.

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.

Zur genauen Beurteilung einer Trassenführung werden auf der Hans-Böckler-Straße ergänzende Kartierungen im Frühjahr 2022 getätigt. Bereits aktuell lässt sich aber die Aussage treffen, dass die Beeinträchtigungen an dieser Stelle vermutlich geringer wären als im Bereich direkt westlich der Bahnstrecke.

Weitere Aussagen zur Eingriffsbeurteilung und zum Artenschutz können auf Grundlage der endgültigen Planung erfolgen.

Als eingriffsmindernde Maßnahmen könnten straßenbegleitende Grünflächen entwickelt werden. Je nach Gestaltung der Grünflächen kann hier das Ziel der Sichtminderung der Umgebung auf die neue Straße, die optische Wegeführung aber auch die ökologische Aufwertung des Straßenbereichs erreicht werden.

### **Boden/ Bodenwasserhaushalt/ Grundwasser**

Die folgenden Aussagen über den Boden begrenzen sich auf den unbeplanten Bereich des Geltungsbereichs. Folgende Aussagen liegen über den Boden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vor:

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

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

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

Das Plangebiet ist zum einen durch Offenboden im Bereich des Ackers und der Kleingartenkolonie geprägt. Auf der landwirtschaftlichen Fläche weist der Boden eine hohe Bodenfruchtbarkeit auf. Er ist somit ein wertvoller Boden für den landwirtschaftlichen Ackerbau.



Teile davon werden für die neue Straßenplanung in Anspruch genommen. Damit einhergehend kommt es zur Versiegelung und Verdichtung des Bodens.

Im Bereich der Gartenkolonie kommt es zu eben den gleichen Folgen. Nur bei einer Begründung entlang der neuen Straße kann sich der Boden kleinflächig wieder erholen und natürlich entwickeln.

Folgen auf die Grundwasserbildung sind nicht zu erwarten.

Die restlichen Bereiche sind aufgrund von (Teil-) Versiegelung stark vorbelastet. Eine Auswirkung auf Boden und Grundwasser ist nicht zu erwarten.

Zur Bewertung des zukünftigen Niederschlagsabflusses erfolgt eine hydraulische Untersuchung. Die Ergebnisse werden nach Vorlage in die Begründung zum Bebauungsplan und in den Umweltbericht aufgenommen und entsprechend gewürdigt.

Im Umweltbericht muss eine Auseinandersetzung mit den Belangen des Bodens stattfinden, um im Rahmen einer Erheblichkeitseinschätzung entsprechende Aussagen zur möglichen Kompensation formulieren zu können.

### **Fläche**

Durch das Planvorhaben wird zu Teilen unbeplante Fläche in Anspruch genommen und landwirtschaftliche Fläche aus ihrer Nutzung genommen. Zum anderen werden beplante Bereiche einer anderen, für den neuen Straßenverlauf entsprechende Nutzung zugeführt. Darunter fallen auch für die Naturraumpotentiale wichtige Bereiche (z. B. Gartenkolonie, Ruderalflur entlang der Gleise) und Bereiche die dem Menschen als Erholungsraum (Gartenkolonie) dienen.

Eine Begründung der Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme erfolgt im Kapitel 2.5 der Begründung zum Bebauungsplan.

### **Klima / Luft (Lokalklima)**

Im Plangebiet sind klimaausgleichenden Gehölze vorhanden. Die Gehölze westlich der Gleise bleiben trotz Planung zu großen Teilen erhalten. Allerdings muss die gesamte Kleingartenkolonie, samt Gehölze und weitere unbebaute Freiflächen weichen. Als ausgleichende Maßnahme müssen Gehölze an anderer Stelle im Plangebiet neu gepflanzt werden. Entsprechende Festsetzungen zur Bepflanzung werden getroffen.

Des Weiteren werden Teile der landwirtschaftlichen Fläche versiegelt. Die Funktion des Ackers als Kaltluftentstehungsgebiet wird damit eingeschränkt. Großräumig betrachtet handelt es sich allerdings nur um eine verhältnismäßig kleine Fläche. Die Auswirkung auf das Lokalklima ist gering.

Im Plangebiet und in direkter Nachbarschaft befinden sich Schadstoffemittenten. Darunter fallen die Gleisanlagen mit Bahnverkehr, die Siemensstraße, die Wunstorfer Straße und die Tankstelle.

Mit dem Bau einer weiteren Straße wird sich die Situation für das Lokalklima nicht wesentlich ändern, da nur die Verkehrsströme kleinräumig verlagert werden. Es werden keine wesentlichen Effekte auf das Lokalklima erwartet. Dennoch kann sich auch hier eine angemessene Begründung des Plangebiets positiv auswirken.



Im Umweltbericht muss eine Auseinandersetzung mit den Belangen des Lokalklimas stattfinden, um im Rahmen einer Erheblichkeitseinschätzung entsprechende Aussagen zur möglichen Kompensation formulieren zu können.

### **Landschafts-/ Ortsbild**

Das Plangebiet befindet sich im Süden der Stadt Neustadt a. Rbge. Im Osten grenzt die Wunstorfer Straße (B 442) an, im Westen die Hans-Böcker-Straße. Im Norden des Plangebiets verläuft die Siemensstraße. Nach Südwesten gliedern sich hauptsächlich landwirtschaftliche Flächen, kleinere Siedlungsstrukturen sowie Waldflächen an.

Die direkte Umgebung ist städtisch geprägt.

Aufgrund der angrenzenden Bebauung hat das Plangebiet derzeit nur von Süden eine Fernwirkung. Mit der Planumsetzung, insbesondere dem Brückenbau, wird das Vorhaben auch aus den anderen Richtungen wahrnehmbar sein.

Voraussichtlich werden sich das Orts- und Landschaftsbild durch die erhöhte Brückenüberführung verändern.

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**

Das Untersuchungsgebiet ist städtischen geprägt und weist für die Stadt typische Emissionen auf. So liegt das Vorhaben 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 Planvorhabens kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in einem Bereich, der vorher verkehrsberuhigt war, nämlich entlang der Hans-Böckler-Straße, südlich der Siemensstraße und den Ackerbereich hin zur Gleisanlage. Auf der anderen Seite führt der neue Straßenverlauf zu einer Entspannung der Verkehrslage am Bahnübergang der Siemensstraße und der Wunstorfer Straße.

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

Das Plangebiet liegt im Naturpark Steinhuder Meer. Das Planvorhaben widerspricht den Ziel

### 5.2.3 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Die klimatischen Belange sind in der Bauleitplanung als eigenständiger Aspekt zu untersuchen, dabei ist der Fokus unter anderem auch auf den „Klimaschutz“ und die „Klimaanpassung“ zu richten.

Neben der Anreicherung von CO<sub>2</sub> und anderen klimarelevanten Gasen wirken sich auch Entwaldungen, Landwirtschaft, Viehzucht, Flächennutzungen etc. zum Teil negativ auf das Klima aus und unterstützen damit den Klimawandel. Trotz einer überwiegend globalen Betrachtung des Klimawandels müssen zur Würdigung des Klimaschutzes auch kleinere Einzelmaßnahmen, zum Beispiel auf Ebene der Bauleitplanung, Berücksichtigung finden.

Dabei spielt neben der Plankonzeption unter anderem auch die klimatische Ausgangssituation mit den örtlichen Besonderheiten eine große Rolle bei der Berücksichtigung von Maßnahmenformulierungen.

Unter **Klimaschutz** sind alle Maßnahmen zu verstehen, mit denen versucht wird die anthropogen verursachte Erderwärmung zu verringern.

Dazu zählt für diese Planung beispielsweise

- Freihaltung von Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebieten
- Versiegelungsbeschränkungen / Entsiegelungen

Unter **Klimafolgenanpassung** sind alle Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels zu verstehen. Es wird das Ziel verfolgt, sich mit bereits erfolgten Klimaänderungen zu arrangieren und auf zu erwartende Änderungen so zu reagieren, dass künftige Schäden so weit wie möglich vermieden werden.

Als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel ist die Berücksichtigung von Maßnahmen zum Schutz vor negativen Auswirkungen von Starkregenereignissen ein zentrales Erfordernis. Dazu zählt beispielsweise das Anlegen eines Regenrückhaltebereichs und die gedrosselte Einleitung von anfallendem Oberflächenwasser in Vorfluter bzw. die Kanalisation. Der Regenrückhaltebereich im Plangebiet ist so bemessen, dass anfallendes Niederschlagswasser zurückgehalten und teilweise verdunstet werden kann. Durch Maßnahmen zur Versiegelungsbeschränkung, Straßenraumbegrünung sowie Entsiegelung werden zusätzlich Bereiche zur Verfügung gestellt innerhalb derer Porenvolumen eine Rückhaltung von Niederschlagswasser möglich ist.





Die Gestaltung von gebietsinternen Freiflächen und das Zusammenwirken aller begrünten Bereiche soll dem Wärmeinselneffekt bebauter und versiegelter Bereiche vorbeugen, der in Zukunft bei entsprechenden Wetterlagen durchaus noch häufiger und extremer auftreten kann. Die Bepflanzungen übernehmen in diesem Fall klimausgleichende Funktionen.

Als weitere Maßnahme zur Anpassung an die veränderten Temperaturen und die Wasserverfügbarkeit wird es notwendig bei dem Grünkonzept - an die Rahmenbedingung angepasste - Gehölze, sogenannte „Klimabäume“, zu berücksichtigen und verstärkt zu integrieren. Eine Einstufung wichtiger Gehölzarten nach ihrer Eignung für eine Verwendung im Stadtbereich bei prognostiziertem Klimawandel gibt die „KlimaArtenMatrix (KLAM) für Stadtbaumarten und -sträucher“ von Roloff et al. (2008) (siehe Gehölzliste).

### 5.3 Fazit zu den Umweltbelangen

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

Je nach Detailplanung werden CEF-Maßnahmen für Feldlerche, Bluthänfling und Star erforderlich. Für die übrigen Arten und Biotope werden ggf. Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung notwendig.

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.

Es ist mit Maßnahmen zur Verringerung, Vermeidung und zum Ausgleich negativer Umweltauswirkungen auf die Belange von Flora und Fauna, Boden, Wasser, Landschafts-/ Ortsbild und Mensch zu rechnen. Näheres regelt der Bebauungsplan.

## 6 Festsetzungen

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Behörden, sowie der Öffentlichkeit werden die endgültigen Festsetzungen für den Bebauungsplan 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 städtebaulichen Festsetzungen für das Plangebiet erläutert, die im Planteil voraussichtlich festgesetzt werden.



## 6.1 Straßenverkehrsfläche

Es sind Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Sie werden umgrenzt durch die Straßenbegrenzungslinie und orientieren sich an der technischen Zeichnung der Straße, die im Vorfeld der Bauleitplanung erstellt wurde.

Die Straßenverkehrsflächen umfassen sämtliche Straßenteile, die zur Erschließung der Grundstücke erforderlich sind. Eine weitere Differenzierung der Straßenverkehrsflächen wird nicht angestrebt. Dies wird der Erschließungsplanung überlassen. Im Allgemeinen bedeutet dies, dass innerhalb der Straßenverkehrsflächen sowohl die eigentliche Straße als auch Fußwege, Radwege, Stellplätze für Pkw und Begrünungsflächen sowie Müllauffstellflächen angeordnet werden können.

## 6.2 Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern, soweit sie zur Herstellung des Straßenkörpers erforderlich sind

Zur Herstellung des Straßenkörpers sind Aufschüttungen notwendig. Die Führung des Straßenkörpers in Dammlage ist notwendig, um die Bahnanlagen zu überbrücken. Die Höhe des Brückenbauwerks ist zu diesem Verfahrenszeitpunkt noch nicht exakt bekannt. Die Aufschüttungen sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Sie sind mit Straßenverkehrsfläche überlagert. Diese Teile müssen nicht zwangsläufig versiegelt sein und könnten Funktionen für Natur und Landschaft übernehmen.

## 6.3 Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Umweltauswirkungen der Planung werden im Rahmen des Umweltberichtes erarbeitet. Entsprechende Festsetzungen werden als Pflanz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen getroffen.

## 6.4 Sonstige Festsetzungen

### 6.4.1 Geltungsbereich

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

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 138/40 bis 138/45, 138/55, 138/67, 141/1 141/6 141/8, 147/7 149/4, 149/5, 165/6, 159, 163/1, 165/1, 219/37, 219/38, 219/41, 219/42, 220/5, 223/2, 224, 227/2, 226/4, 513/58 teilweise.

Das Flurstück 225/33 ist ein Flurstück, auf dem sich die Bahnanlagen befinden. Es wird auf Brückenhöhe überplant.



Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 2,5 ha.

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

## 7 Städtebauliche Werte, Kosten

Tabelle 1 Flächenbilanz

Flächenbilanz des Plangebietes:	
Verkehrsflächen	ca. 2,49 ha
Stützmauer	ca. 0,02 ha
Geltungsbereich	Ca. 2,51 ha

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 (mit teilweiser Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ 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.

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.

Neustadt am Rübenberge, den \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.\_\_\_\_\_

Stadt Neustadt am Rübenberge

Der Bürgermeister

(Siegel)

-----  
(Herbst)