

BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Der Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt“ der Stadt Neustadt am Rübenberge, hat gem. § 3 (1) BauGB in der Zeit vom 23.09.2022 bis einschließlich 24.10.2022 bei der Stadtverwaltung der Stadt Neustadt am Rübenberge, frühzeitig öffentlich ausgelegen. Es bestand die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit wurden vorgetragen. Die Namen wurden anonymisiert, der Verwaltung der Stadt Neustadt am Rübenberge sind jedoch die Namen bekannt.

Im Folgenden wird der Inhalt der Stellungnahmen entsprechenden Abwägungs- und Beschlussvorschlägen gegenübergestellt:

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
BEBAUUNGSPLAN	
1. Anonymisiert, 10.10.2022 (PE) BP	
<p>Hiermit legen wir Widerspruch gegen die Änderungen bei der o.g. Bauleitplanung ein:</p> <p>Wir bewohnen ein Haus, an der die geplante Hauptverkehrsstraße direkt vorbeiführen soll.</p> <p>Sollte der Verlauf der geplanten Straßentrasse nicht verändert werden, erwarten wir erhebliche negative wirtschaftliche Auswirkungen auf den Wert unserer Immobilie, da neben den deutlich steigenden Lärmimmissionen mit zunehmenden Abgasimmissionen zu rechnen ist.</p> <p>Wir erwarten von der Verwaltung eine Überarbeitung der Trassenführung bzw. die Berücksichtigung unserer wohnlichen Situation bei der Findung einer auch für uns tragbaren Lösung. Beispielweise wäre eine Beibehaltung der bisherigen Straßenführung entlang der Siemensstraße oder eine Verlegung nach Osten vernünftig.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Zu 1</p> <p>Bei der Planung handelt es sich um eine Gemeindestraße. Die Notwendigkeit der Planung ist durch ein öffentliches Interesse begründet. Mit der durch die raumordnerisch gesicherte und darüber hinaus zu entwickelnder Trassenführung der Deutschen Bahn, werden die ohnehin schon hohen Schließzeiten am bisherigen Bahnübergang Siemensstraße deutlich erhöht. Eine Verbindung zwischen der südwestlichen und der südöstlichen Kernstadt ist in diesem Zuge als unmöglich mit einem Höhengleichen Bahnübergang zu halten. Die Folge wäre eine verkehrliche Isolierung und Ausweichverkehre durch andere Stadtteile, die sowohl die Verkehrswege als auch umliegende Nutzungen belasten. Nicht zuletzt auch aus Gründen der Sicherheit wird daher eine Überführung notwendig, um sowohl Schienenverkehr als auch innerstädtischen PKW, Fuß- und Radverkehr Ordnungsgemäß zu ermöglichen.</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahngleise geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grunde nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Es handelt sich um eine innerörtliche Verbindungsstraße, deren Ziel- und Quellverkehre ohnehin schon bestehen. Es wird nicht zuletzt auch durch die</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Einbeziehung der schalltechnischen und rechtlichen Erfordernisse davon ausgegangen, dass durch die Straße unzumutbare Belastungen im Sinne einer Wertminderung umliegender Immobilien ausgehen.</p> <p>Ohnehin überwiegt in diesem Falle das öffentliche Interesse.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>2. Anonymisiert, 10.10.2022 (PE) BP</p>	<p>Zu 2</p>
<p>Hiermit legen wir Widerspruch gegen die Änderungen bei der o.g. Bauleitplanung ein:</p> <p>Die Heiko Schubert & Zdravko Kordic GbR Auto-Service betreibt seit mehr als 20 Jahren an der Hans-Böckler-Straße 44A einen erfolgreichen Reparaturbetrieb mit 4 Beschäftigten, der über einen sehr großen Kundenstamm in Neustadt verfügt.</p> <p>Sollte der Verlauf der geplanten Straßentrasse nicht verändert werden, erwarten wir einen erheblichen wirtschaftlichen Schaden für unser Unternehmen und werden den Betrieb voraussichtlich nicht weiterführen können, da die bisherige Zufahrt auf das Grundstück sowie die Abstellmöglichkeit der zu reparierenden Fahrzeuge nicht mehr gegeben sein wird.</p> <p>Wir erwarten von der Verwaltung eine Überarbeitung der Trassenführung bzw. die Berücksichtigung unserer wirtschaftlichen Situation bei der Findung einer für alle Betroffenen tragbaren Lösung.</p>	<p>Der Betrieb der genannten Kfz-Werkstatt befindet sich auf dem Flurstück 178/42.</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahngleise geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p> <p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise.</p> <p>Die Bereiche für Ein- und Ausfahrt wurden beim Straßenentwurf berücksichtigt und werden durch den künftigen Bebauungsplan nicht ausgeschlossen. Das Abstellen der zu reparierenden Fahrzeuge kann auf dem Betriebsgelände vorgesehen werden.</p> <p>Falls das betriebseigene Gelände nicht ausreichend ist, den Betrieb aufrecht zu erhalten, kann durch die Verwaltung geprüft werden ob weitere Flächen südlich des Betriebsgeländes in einem separaten Planverfahren für diese Zwecke überplant werden könnten. Für die hiesige Bauleitplanung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>3. Anonymisiert, 17.10.2022 BP</p>	
<p>Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 175</p> <p>„Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt“, Kernstadt Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit</p> <p>Es wird mit folgenden Einwendungen Stellung genommen:</p>	<p>Zu 3</p> <p>Es wird auf die folgenden Punkte 3-1 – 3.6 verwiesen.</p>
<p>3.1</p> <p>Mit dem Bebauungsplan wird der Bahnübergang Siemensstraße nicht ersetzt, sondern es wird ein Brückenbauwerk nahe der Südstraße (die Brücke ist 500m entfernt von der Siemensstraße) geschaffen.</p> <p>Meiner Meinung nach wird durch dieses Brückenbauwerk die Sicherheit des Verkehrs nicht verbessert.</p> <p>Das Brückenbauwerk über die Bahntrasse wird aus technischen Gründen (Oberleitung, Gleisbett, Sicherheitsabstand) ca. 10 Meter hoch sein; in dieser Höhe ist für Fußgänger keine Verbesserung der Sicherheit gegeben, sondern eine Zumutung eines erheblichen Umweges bei Hitze, Wind und Regen völlig ungeschützt. Das rd. 10 m hohes Brückenbauwerk trägt nach allgemeiner Lebenserfahrung somit durch die Aussetzung der Fußgänger und Radfahrer allen widrigen Witterungsbedingungen nicht dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs bei. Starke Winde, peitschender Regen auf einem ringsum freiliegenden Brückenbauwerk erschweren die Sicht, die Fahrkonzentration und die Anstrengungen aufgrund der Steigung führen zum Gegenteil: Rutschige Fußgänger- und Fahrradwege sind auf dem kurvenreichen Verlauf der geplanten Verkehrswege unvermeidlich ein Unfallschwerpunkt. Eine dramatische Verschlechterung der Verkehrssicherheit tritt bei Sichtbehinderungen durch tiefstehende Sonne, Regen, Schnee etc. des Kfz-Verkehrs in Verbindung mit den jeweiligen Kreuzungs- bzw. Kreisüberquerungen durch Radfahrer und Fußgänger ein.</p>	<p>Zu 3.1</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emittierende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Besonders betroffen sind alle Senioren und körperlich beeinträchtigte Menschen. Eine Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs wird offensichtlich nicht erreicht. Sie bleibt ein Wunschtraum des Planungsverfassers.</p> <p>Die im regionalen Raumordnungsprogramm Hannover 2016 ebenso verankerte planerische Verpflichtung bei der räumlichen Entwicklung die Bedürfnisse der zu Fußgehenden sowie der Radfahrenden insbesondere durch den Ausbau eigener, zusammenhängender und sicherer Fuß- und Radwege zu berücksichtigen wurde im Bebauungsplan verletzt. Damit verstößt der Bebauungsplan gegen das regionale Raumordnungsprogramm; die Region verpflichtet die Planungsbehörden auf die Hinwirkung für eine „Region der kurzen Wege“. Mit diesem Bebauungsplan wird dagegen für alle Bewohner der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete eine übermäßig lange und schwierige Wegstrecke geplant.</p> <p>Als Physiotherapeutin, weise ich darauf hin, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Brückenüberquerung die Einzige sein wird, die behindertengerecht für Rollstuhlfahrer eine Bahnüberquerung ermöglichen wird; alle übrigen Bahnquerungen im Stadtgebiet Neustadt am Rübenberge sind nicht behindertengerecht.</p>	<p>einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Quermöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>3.2</p> <p>Auch im Flächennutzungsplan 2000 wird festgelegt, dass durch entsprechenden Wegebau der Fußgänger- und Radfahrerverkehr gefördert werden muss. Dieses Ziel wird auch national verfolgt: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gewährt Zuschüsse, wenn die vorgesehenen Maßnahmen an Kreuzungsbereichen dem Bau von Radwegen dienen.</p> <p>Dies wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht berücksichtigt, da für alle betrachteten Varianten wird zwar auf der jeweiligen Seite der Bahnstrecke ein richtlinienkonformer Fuß- und Radweg geplant wurde. Jedoch ist offensichtlich lediglich ein einseitiger kombinierter Fuß- und Radweg geplant. Da eine separate richtlinienkonforme Führung für Radfahrer und Fußgänger infolge der vorhandenen Bebauung, des Bauwerkes über die Bahnstrecke und der zu kurzen Entwicklungslänge nicht möglich ist.</p> <p>Dies ist in der Begründung deutlich dargelegt:</p> <p>Variante 1: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurvenaußenbereich angelegt“ Variante 2: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurveninnenbereich angelegt“</p>	<p>Zu 3.2</p> <p>Es wird auf Punkt 3.1 verwiesen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Variante 3: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurveninnenbereich angelegt“ Variante 4: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird entsprechend Variante 2 oder Variante 3 im Kurveninnenbereich angelegt“</p> <p>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.</p> <p>In der Begründung wird ausgeführt:</p> <p>„Die inzwischen weiter fortgeführte und im Detail weiter ausgearbeitete Variante des Brückenbauwerks und der Straßenführung beinhaltet jedoch zu beiden Seiten der Bahnstrecke Richtlinienkonforme Rad- und Fußwegeführungen.“</p> <p>Durch das Ausblenden von Rollstuhlfahrern und anderen Behinderten in der Begründung wird offensichtlich, dass eine behindertengerechte Erstellung des Brückenbauwerks aufgrund der zu kurzen Entwicklungslänge auf der Ostseite nicht möglich ist. Die Stadt Neustadt a. Rbge. verschließt sich Sachzwängen und gesetzlichen Vorgaben indem es keine behindertengerechte Brückenüberquerung plant.</p> <p>Der Bebauungsplan bringt eine massive Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse für alle in den benachbarten Bebauungsplänen lebenden Menschen und Betriebe. Das Wohlbefinden, die Gesundheit der Menschen sowie die Naherholung werden durch den Bebauungsplan drastisch verschlechtert.</p>	
<p>3.3</p> <p>Nach dem Flächennutzungsplan 2000 ist der Bereich zwischen Nienburger Straße/Landwehr und Wunstorfer Straße/Herzog-Erich-Allee als Fußgängerzone geplant. Damit wird von rund 14.000 Fahrzeugen täglich ein großer Teil durch die Hans-Böckler-Straße über das geplante Brückenbauwerk fahren und so Radfahrer massiv gefährden. Für Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44</p>	<p>Zu 3.3</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist also gewährleistet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>- 50 ist nach der Planung ein linksabbiegen Richtung Innenstadt (Norden) nahezu unmöglich, da eine separate Abbiegespur überquert werden müsste. Die nahe Kreuzung zwischen Siemensstraße und Hans-Böckler-Str. ist ein Verkehrsknotenpunkt von Hauptverkehrsstraßen (siehe auch Begründung zum Flächennutzungsplan). Ohne freie Sicht auf herannahende Fahrzeuge wird hier ein Unfallschwerpunkt geschaffen.</p> <p>Das Ziel einer verbesserten Anbindung der südwestlichen Kernstadt an die östliche Kernstadt (Einkaufen im Nord-Osten) wird tatsächlich nicht erreicht. Es erfolgt eine Verbesserung der Anbindung an den süd-östlichen Stadtteil (Krankenhaus, Schulen). Für die Verbindung zum östlichen Teil der Kernstadt bleibt es beim Verkehrsstau auf der Wunstorfer Straße bzw. Lindenstraße.</p>	<p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p> <p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>3.4</p> <p>Im Rahmen der Daseinsfürsorge der Stadt Neustadt verstößt die Planänderung massiv gegen die natürlichen Lebensgrundlagen, der Arbeitsbedingungen, der Lebensqualität und der Mobilität der in den angrenzenden Plangebieten lebenden Menschen und Betriebe.</p> <p>Die Planung einer Hauptverkehrsstraße führt zu erheblicher Lärmbelastigung der Anwohner der angrenzenden Baugebiete (u.a. Bebauungsplan Nr. 138), dass gemäß Schreiben der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 23.12.2003 (Ihr Zeichen 60 Wp/Ja 5202) sich schleichend zu einem Mischgebiet entwickelt hat und in dem von der Stadt Neustadt am Rübenberge ein Antrag auf Wohnnutzung genehmigt wurde. Als Ausdruck dieser Änderung zeigt die aktuelle Bodenrichtwertkarte für dieses Gebiet einen Bodenrichtwert von Euro 230,- /qm, der für ein am Rand liegendes Gewerbegebiet absolut untypisch ist.</p> <p>Bei Neubaumaßnahmen ist zwingend ein Lärminderungsplan aufzustellen, dieser fehlt in den Unterlagen zum Bebauungsplan. Die Hans-Böckler-Str.</p>	<p>Zu 3.4</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emitterende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt. Gem.§§ 47 FF BImSchG ff ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das Projekt nicht erforderlich.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>wird direkt an die überörtlich bedeutsame Bundesstraße 442 angeschlossen und wird somit ebenfalls zu einer örtlichen Hauptverkehrsstraße. Es ist mit hohen negativen Beeinträchtigungen aller in den angrenzenden Bebauungsplänen lebenden Bürger und Betriebe zu rechnen; eine Verkehrsstromsimulation zeigt dies deutlich.</p> <p>Unter Berücksichtigung der sich neu ausrichtenden Verkehrsströme kann in den Verkehrsflächen mit erheblicher Erhöhung der Schadstoffbelastung gerechnet werden. Hierdurch sind sämtliche angrenzenden Gebiete erheblich betroffen.</p> <p>Die Straßenkreuzung des Weges für die im Bebauungsplan Nr. 138 lebenden Menschen ist ein Mobilitätshindernis und führt unweigerlich zu einem Unfallschwerpunkt, da 30 m weiter in Richtung Norden die Straßenkreuzung zwischen Siemensstr. und Hans-Böckler-Str. eine Hauptverkehrsstraßenkreuzung mit hoher Verkehrsbelastung geplant ist.</p> <p>Der Eingriff in den Naherholungsraum Hans-Böckler-Str. (als Teil des Naturpark Steinhuder Meer) verschlechtert massiv und dauerhaft die Wohn- und Lebenssituation sämtlicher Menschen, die in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten leben. Dieser Naherholungsraum wird dauerhaft zerstört und belastet ebenso das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohngebiet südlich des Bebauungsplans 138 und westlich der geplanten Hauptverkehrsstraße.</p>	<p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grunde nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>3.5</p> <p>In der veröffentlichten Begründung wird auf Seite 3 zum Planungsanlass ausgeführt: Eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen Stadtkern und westlichen Stadtteilen sowie den Bundesstraßen (B 442 und B 6) zu ermöglichen und den Verkehrsfluss zu optimieren.</p> <p>Im Gegensatz dazu steht im Rubrum der Veröffentlichung eine Verbesserung der Anbindung der südwestlichen Kernstadt mit der östlichen Kernstadt.</p> <p>Hier weicht die veröffentlichte Begründung eklatant vom Ziel (genannt im Rubrum) der Maßnahme ab. Es wird etwas anderes begründet als das, was als Ziel der Maßnahme den Bürgern ausgegeben wurde. Damit verfehlt die veröffentlichte Begründung eine Begründung für das genannte Ziel der Maßnahme. Das eigentliche Ziel bleibt somit unklar. Insbesondere ob der gesamte westliche Stadtteil oder nur der südwestliche Stadtteil betroffen ist.</p>	<p>Zu 3.5</p> <p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Auch als Ziel der Verkehrsführung ist einerseits der Stadtkern und andererseits die östliche Kernstadt genannt.</p> <p>Weitere Unklarheit: In der Begründung wird vom Verkehrsfluss (also die durchschnittliche zeitliche Dauer zum Zurücklegen der Wegstrecke) und dagegen wird das genannte Ziel eine Verbesserung einer Anbindung ohne Rücksicht auf den Verkehrsfluss genannt. Wobei Simulationen tatsächlich keine Verbesserung des Verkehrsflusses in die östliche Kernstadt zeigen.</p> <p>Neustadt am Rübenberge ist als Standort innerhalb des Regionalen Raumordnungsprogramms mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung ausgewiesen. Wie oben dargestellt widerspricht der Bebauungsplan eklatant diesen Zielen.</p>	<p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Bezüglich der raumordnerischen Belange werden durch die Planung nicht die Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung hervorgerufen. Diese Aufgaben werden an anderer Stelle im Stadtgebiet weiter erfüllt. Die Region Hannover, als zuständige Raumordnungsbehörde, hat in Ihrer Stellungnahme zudem keine Hinweise oder Anregungen dazu vorgetragen. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>3.6</p> <p>Eine Güterabwägung zeigt eindeutig, dass das der Bebauungsplan wesentlich Behinderte diskriminiert, das Leben, die Gesundheit und den Lebensraum der Bewohner sowie die Betriebsfortführung im angrenzenden Bebauungsplan 138 massiv beeinträchtigt. Der Bebauungsplan Nr. 175 ist unzumutbar.</p>	<p>Zu 3.6</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Querungsmöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden die schalltechnischen Belange anhand der Trassenführung geprüft und bewertet, Maßnahmen zum Schallschutz erarbeitet und in die Planung integriert. Für den Bau der Planung ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Durch den Bebauungsplan sind keinerlei negativen Auswirkungen auf den Betrieb der ansässigen Firma Schubert und Kordic GbR erkennbar. Siehe Punkt 2</p> <p>Eine Abwägung aller Belange untereinander und gegeneinander ist bei der Planung erfolgt.</p> <p>Die Stadt hält weiter an den Planungen fest und führt die Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 sowie zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes fort,</p> <p>Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>4. Anonymisiert, 20.10.2022 BP</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>anbei erhalten Sie meine Stellungnahme und meinen Widerspruch zum Bebauungsplan Nr. 175 und Flächennutzungsplan Nr. 46 und Flächennutzungs-ergänzung Nr. 11.</p> <p>Die Schriftstücke liegen der Stadt Neustadt am Rübenberge in Papierform seit dem 21.10.2022 vor. Siehe auch Empfangsbestätigung der Neustadt am Rübenberge im Anhang.</p> <p>Ich bitte um Eingangsbestätigung meiner Unterlagen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Stellungnahme und Einspruch zum Bebauungsplan Nr. 175</p>	<p>Zu 4</p> <p>Es wird auf die nachfolgenden Punkte 4.1 – 4.7 verwiesen.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>„Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt“, Kernstadt Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit</p> <p>Es wird wie folgt Stellung genommen:</p>	
<p>4.1</p> <p>Mit dem Bebauungsplan wird der Bahnübergang Siemensstraße nicht ersetzt, sondern es wird ein Brückenbauwerk nahe der Südstraße (die Brücke ist 500m entfernt von der Siemensstraße) geschaffen.</p> <p>Meiner Meinung nach wird durch dieses Brückenbauwerk die Sicherheit des Verkehrs nicht verbessert.</p> <p>Das Brückenbauwerk über die Bahntrasse wird aus technischen Gründen (Oberleitung, Gleisbett, Sicherheitsabstand) ca. 10 Meter hoch sein; in dieser Höhe ist für Fußgänger keine Verbesserung der Sicherheit gegeben, sondern eine Zumutung eines erheblichen Umweges bei Hitze, Wind und Regen völlig ungeschützt. Das rd. 10 m hohe Brückenbauwerk trägt nach allgemeiner Lebenserfahrung somit durch die Aussetzung der Fußgänger und Radfahrer allen widrigen Witterungsbedingungen nicht dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs bei. Starke Winde, peitschender Regen und einem ringsum freiliegendem Brückenbauwerk erschweren die Sicht, die Fahrkonzentration und die Anstrengungen aufgrund der Steigung führen zum Gegenteil: Rutschige Fußgänger- und Fahrradwege sind auf dem kurvenreichen Verlauf der geplanten Verkehrswege unvermeidlich ein Unfallschwerpunkt. Eine dramatische Verschlechterung der Verkehrssicherheit tritt bei Sichtbehinderungen durch tiefstehende Sonne, Regen, Schnee etc. des Kfz-Verkehrs in Verbindung mit den jeweiligen Kreuzungs- bzw. Kreiselüberquerungen durch Radfahrer und Fußgänger ein.</p> <p>Besonders betroffen sind alle Senioren und körperlich beeinträchtigte Menschen.</p> <p>Eine Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs wird offensichtlich nicht erreicht. Sie bleibt ein Wunschtraum des Planungsverfassers.</p>	<p>Zu 4.1</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emittierende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene,</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Die im regionalen Raumordnungsprogramm Hannover 2016 ebenso verankerte planerische Verpflichtung bei der räumlichen Entwicklung die Bedürfnisse der zu Fußgehenden sowie der Radfahrenden insbesondere durch den Ausbau eigener, zusammenhängender und sicherer Fuß- und Radwege zu berücksichtigen wurde im Bebauungsplan verletzt. Damit verstößt der Bebauungsplan gegen das regionale Raumordnungsprogramm; die Region verpflichtet die Planungsbehörden auf die Hinwirkung für eine „Region der kurzen Wege“. Mit diesem Bebauungsplan wird dagegen für alle Bewohner der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete eine übermäßige lange und schwierige Wegstrecke geplant.</p> <p>Ich weise darauf hin, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Brückenüberquerung die Einzige sein wird, die behindertengerecht für Rollstuhlfahrer eine Bahnüberquerung ermöglichen wird; alle übrigen Bahnquerungen im Stadtgebiet Neustadt am Rübenberge sind nicht behindertengerecht.</p>	<p>bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Quermöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>4.2</p> <p>Auch im Flächennutzungsplan 2000 wird festgelegt, dass durch entsprechenden Wegebau der Fußgänger- und Radfahrerverkehr gefördert werden muss. Dieses Ziel wird auch national verfolgt: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gewährt Zuschüsse, wenn die vorgesehenen Maßnahmen an Kreuzungsbereichen dem Bau von Radwegen dienen. Dies wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht berücksichtigt, da für alle betrachteten Varianten zwar auf der jeweiligen Seite der Bahnstrecke ein richtlinienkonformer Fuß- und Radweg geplant wurde. Jedoch ist offensichtlich lediglich ein einseitiger kombinierter Fuß- und Radweg geplant. Da eine separate richtlinienkonforme Führung für Radfahrer und Fußgänger infolge der vorhandenen Bebauung, des Bauwerkes über die Bahnstrecke und der zu kurzen Entwicklungslänge nicht möglich ist.</p> <p>Dies ist in der Begründung deutlich dargelegt:</p> <p>Variante 1: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurvenbereich angelegt“ Variante 2: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurvenbereich angelegt“ Variante 3: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurvenbereich angelegt“</p>	<p>Zu 4.2</p> <p>Es wird auf Punkt 4.1 verwiesen</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Variante 4: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird entsprechend Variante 2 oder Variante 3 im Kurvenbereich angelegt“</p> <p>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.</p> <p>In der Begründung wird ausgeführt:</p> <p>„Die inzwischen weiter fortgeführte und im Detail weiter ausgearbeitete Variante des Brückenbauwerks und der Straßenführung beinhaltet jedoch zu beiden Seiten der Bahnstrecke Richtlinienkonforme Rad- und Fußwegeführungen.“</p> <p>Durch das Ausblenden von Rollstuhlfahrern und anderen Behinderten in der Begründung wird offensichtlich, dass eine behindertengerechte Erstellung des Brückenbauwerks aufgrund der zu kurzen Entwicklungslänge auf der Ostseite nicht möglich ist.</p> <p>Die Stadt Neustadt a. Rbge. verschließt sich Sachzwängen und gesetzlichen Vorgaben indem es keine behindertengerechte Brückenüberquerung plant.</p> <p>Der Bebauungsplan bringt eine massive Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse für alle in den benachbarten Bebauungsplänen lebenden Menschen und Betriebe. Das Wohlbefinden, die Gesundheit der Menschen sowie die Naherholung werden durch den Bebauungsplan drastisch verschlechtert.</p>	
<p>4.3</p> <p>Nach dem Flächennutzungsplan 2000 ist der Bereich zwischen Nienburger Straße/Landwehr und Wunstorfer Straße/Herzog-Erich-Allee als Fußgängerzone geplant. Damit wird von rund 14.000 Fahrzeugen täglich ein großer Teil durch die Hans-Böckler-Straße über das geplante Brückenbauwerk fahren und so Radfahrer massiv gefährden. Für Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44 - 50 ist nach der Planung ein linksabbiegen Richtung Innenstadt (Norden)</p>	<p>Zu 4.3</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist also gewährleistet.</p> <p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>nahezu unmöglich, da eine separate Abbiegespur überquert werden müsste. Die nahe Kreuzung</p> <p>zwischen Siemensstraße und Hans-Böckler-Str. ist ein Verkehrsknotenpunkt von Hauptverkehrsstraßen (siehe auch Begründung zum Flächennutzungsplan). Ohne freie Sicht auf herannahende Fahrzeuge wird hier ein Unfallschwerpunkt geschaffen.</p> <p>Das Ziel einer verbesserten Anbindung der südwestlichen Kernstadt an die östliche Kernstadt (Einkaufen im Nord-Osten) wird tatsächlich nicht erreicht. Er erfolgt eine Verbesserung der Anbindung an den süd-östlichen Stadtteil (Krankenhaus, Schulen). Für die Verbindung zum östlichen Teil der Kernstadt bleibt es beim Verkehrsstau auf der Wunstorfer Straße bzw. Lindenstraße.</p>	<p>sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p> <p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>4.4</p> <p>Im Rahmen der Daseinsfürsorge der Stadt Neustadt verstößt die Planänderung massiv gegen die natürlichen Lebensgrundlagen, der Arbeitsbedingungen, der Lebensqualität und der Mobilität der in den angrenzenden Plangebieten lebenden Menschen und Betriebe.</p> <p>Die Planung einer Hauptverkehrsstraße führt zu erheblicher Lärmbelastigung der Anwohner der angrenzenden Baugebiete (u.a. Bebauungsplan Nr. 138), dass gemäß Schreiben der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 23.12.2003 (Ihr Zeichen 60 Wp/Ja 5202) sich schleichend zu einem Mischgebiet entwickelt hat und in dem von der Stadt Neustadt am Rübenberge ein Antrag auf Wohnnutzung genehmigt wurde. Als Ausdruck diese Änderung zeigt die aktuelle Bodenrichtwertkarte für dieses Gebiet einen Bodenrichtwert von Euro 230,-/qm, der für ein am Rand liegendes Gewerbegebiet absolut untypisch ist.</p> <p>Bei Neubaumaßnahmen ist zwingend ein Lärminderungsplan aufzustellen, dieser fehlt in den Unterlagen zum Bebauungsplan. Die Hans-Böckler-Str. wird direkt an die überörtlich bedeutsame Bundesstraße 442 angeschlossen und wird somit ebenfalls zu einer örtlichen Hauptverkehrsstraße. Es ist mit</p>	<p>Zu 4.4</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emitterende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt. Gem.§§ 47 FF BImSchG ff ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das Projekt nicht erforderlich.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>hohen negativen Beeinträchtigungen aller in den angrenzenden Bebauungsplänen lebenden Bürger und Betriebe zu rechnen; eine Verkehrsstromsimulation zeigt dies deutlich.</p> <p>Als direkter Anwohner der neu geplanten Hauptverkehrsstraße wird aufgrund von erhöhter Lärmbelastung und erhöhter Abgasimmission unsere Lebensqualität (Ruhe, Erholung) deutlich gemindert und eingeschränkt. Durch die Veränderung der Straßenführung und den damit verbundenen negativen Auswirkungen entsteht ein erheblicher Wertverlust unserer Immobilie.</p> <p>Ergänzend weise ich darauf hin, dass ich als Gewerbebetreiber der Firma Schubert & Kordic GbR mit erheblichen wirtschaftlichen Einbußen rechnen, da durch die geplante Hauptverkehrsstraße ein reibungsloser Arbeitsablauf des Betriebes nicht mehr gewährleistet ist. Wir möchten unseren Mitarbeitern weiterhin einen sicheren Arbeitsplatz/Ausbildungsplatz bieten und erwarten daher eine tragbare Lösung unserer privaten und gewerblichen Situation.</p> <p>Unter Berücksichtigung der sich neu ausrichtenden Verkehrsströme kann in den Verkehrsflächen mit erheblicher Erhöhung der Schadstoffbelastung gerechnet werden. Hierdurch sind sämtliche angrenzenden Gebiete erheblich betroffen.</p> <p>Die Straßenkreuzung des Weges für die im Bebauungsplan Nr. 138 lebenden Menschen ist ein Mobilitätshindernis und führt unweigerlich zu einem Unfallschwerpunkt, da 30 m weiter in Richtung Norden die Straßenkreuzung zwischen Siemensstr. und Hans-Böckler-Str. eine Hauptverkehrsstraßenkreuzung mit hoher Verkehrsbelastung geplant ist.</p> <p>Der Eingriff in den Naherholungsraum Hans-Böckler-Str. (als Teil des Naturpark Steinhuder Meer) verschlechtert massiv und dauerhaft die Wohn- und Lebensqualität sämtlicher Menschen, die in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten leben. Dieser Naherholungsraum wird dauerhaft zerstört und belastet ebenso das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohngebiet</p>	<p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>südlich des Bebauungsplans 138 und westlich der geplanten Hauptverkehrsstraße.</p>	<p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Durch den Bebauungsplan sind keinerlei negativen Auswirkungen auf den Betrieb der ansässigen Firma Schubert und Kordic GbR erkennbar. Siehe Punkt 2</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>4.5</p> <p>In der veröffentlichten Begründung wird auf Seite 3 zum Planungsanlass ausgeführt:</p> <p>Eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen Stadtkern und westlichen Stadtteilen sowie den Bundesstraßen (B 442 und B 6) zu ermöglichen und den Verkehrsfluss zu optimieren.</p> <p>Im Gegensatz dazu steht im Rubrum der Veröffentlichung des Bebauungsplans eine Verbesserung der Anbindung der südwestlichen Kernstadt mit der östlichen Kernstadt. Hier weicht die veröffentlichte Begründung eklatant vom Ziel (genannt im Rubrum) der Maßnahme ab. Es wird etwas anderes begründet als das, was als Ziel der Maßnahme den Bürgern ausgegeben</p>	<p>Zu 4.5</p> <p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>wurde. Damit verfehlt die veröffentlichte Begründung eine Begründung für das genannte Ziel der Maßnahme. Das eigentliche Ziel bleibt somit unklar. Insbesondere ob der gesamte westliche Stadtteil oder nur der südwestliche Stadtteil betroffen ist. Auch als Ziel der Verkehrsführung ist einerseits der Stadtkern und andererseits die östliche Kernstadt genannt. Weitere Unklarheit: In der Begründung wird vom Verkehrsfluss (also die durchschnittliche zeitliche Dauer zum Zurücklegen der Wegstrecke) und dagegen wird das genannte Ziel eine Verbesserung einer Anbindung ohne Rücksicht auf den Verkehrsfluss genannt.</p> <p>Wobei Simulationen tatsächlich keine Verbesserung des Verkehrsflusses in der östlichen Kernstadt zeigen.</p> <p>Neustadt am Rübenberge ist als Standort innerhalb des Regionalen Raumordnungsprogramms mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung ausgewiesen. Wie oben dargestellt widerspricht der Bebauungsplan eklatant diesen Zielen.</p>	<p>die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p> <p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Bezüglich der raumordnerischen Belange werden durch die Planung nicht die Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung hervorgerufen. Diese Aufgaben werden an anderer Stelle im Stadtgebiet weiter erfüllt. Die Region Hannover, als zuständige Raumordnungsbehörde, hat in Ihrer Stellungnahme zudem keine Hinweise oder Anregungen dazu vorgetragen. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>4.6</p> <p>Eine Güterabwägung zeigt eindeutig, dass der Bebauungsplan wissentlich Behinderte diskriminiert, das Leben, die Gesundheit und den Lebensraum der Bewohner sowie die Betriebsfortführung im angrenzenden Bebauungsplan 138 massiv beeinträchtigen. Der Bebauungsplan Nr. 175 ist unzumutbar.</p> <p>Unterschrift</p>	<p>Zu 4.6</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Querungsmöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden die schalltechnischen Belange anhand der Trassenführung geprüft und bewertet, Maßnahmen zum Schallschutz erarbeitet und in die Planung integriert. Für den Bau der Planung ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist also gewährleistet.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung verkleinert und erstreckt sich südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im Umfeld vorhanden. Dies wird durch die Planung in Kauf genommen. Die Belange des Verkehrs und der Raumordnung haben in diesem Falle Vorrang.</p> <p>Durch den Bebauungsplan sind keinerlei negativen Auswirkungen auf den Betrieb der ansässigen Firma Schubert und Kordic GbR erkennbar. Siehe Punkt 2</p> <p>Eine Abwägung aller Belange untereinander und gegeneinander ist bei der Planung erfolgt.</p> <p>Die Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 sowie der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes werden fortgeführt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>4.7</p> <p><u>Anlagen</u> Anlage 1 [siehe Punkt 2] Anlage 2 [siehe Punkt 1] Anlage 3</p> <p>Empfangsbestätigung/Empfangsbekanntnis der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 21.10.2022</p>	<p>Zu 4.7</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Punkte 1 und 2 verwiesen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>5. Anonymisiert, 24.10.2022 BP</p> <p>Bebauungsplan Nr. 175 Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt, Neustadt am Rübenberge und 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes</p> <p>Frühzeitige Beteiligung und Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB</p> <p>Stellungnahme der u.g. betroffenen Bürger [10 Personen namentlich aufgeführt]</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wohnhaft in der südwestlichen Kernstadt sind wir,</p> <p>[Namen]</p> <p>direkt betroffen von der geplanten Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch Wegfall der Querung an der Siemensstraße werden sich die Wege in den östlichen Teil der Kernstadt z.T. wesentlich verlängern. - Der Weg zum Nahversorgungszentrum „Rewe-Markt“ östlich der Bahnlinie werden sich für uns ebenfalls verlängern. - Wir nutzen regelmäßig den Bereich südlich der Siemensstraße zur Naherholung. - Die in der Begründung beschriebene Zunahme des Verkehrs wird ebenfalls Auswirkungen auf uns haben. - Einige der betroffenen Einreicher haben Kinder, die sowohl die Hans-Böckler-Schule als auch das Gymnasium Neustadt besuchen - Darüber hinaus sind einige der Stellungnehmenden mobilitätseingeschränkt. 	<p>Zu 5</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emittierende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahngleise geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p> <p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise. Im weiteren Verfahren werden die schalltechnischen Belange anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt. Gem.§§ 47 FF BImSchG ff ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das Projekt nicht erforderlich.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Wir haben uns als Betroffene mit den ausgelegten Unterlagen befasst und übersenden Ihnen im Namen der o.g. betroffenen Bürger hiermit fristgerecht unsere Stellungnahme zum o.g. Verfahren. Zum besseren Verständnis zitieren wir im Folgenden die Ausführungen aus der Begründung und nehmen direkt daran Stellung.</p> <p>Da die Ausführungen in der Begründung zur 46. Änderung und 11. Erweiterung des Flächennutzungsplans i.W. gleichlautend sind, gelten die im Folgenden für die Begründung zum Bebauungsplan ausgeführten Einwände auch für die Änderung des Flächennutzungsplans.</p> <p>Zu 2.3 Ziele und Zwecke der Planung:</p> <p>„Es wird eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit der Planung angestrebt.“</p> <p>→ Aufgrund der Verlagerung um ca. 500 m in südlicher Richtung wird der Verkehr insbesondere für (mobilitätseingeschränkte) Fußgänger und Radfahrer erschwert.</p> <p>„Eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur und die dazugehörigen Fachplanungen sollen bei der Aufstellung des Bebauungsplanes integriert werden.“</p> <p>→ Ein Verkehrskonzept sowie für eine Planung notwendige Simulation der Verkehrsströme liegt nicht vor. Aus der Begründung ist nicht ersichtlich inwieweit diese wichtigen Grundlagen in die Planungen eingeflossen sind. Das umfassende Verkehrskonzept muss zeitnah vorgelegt werden, damit Betroffene ausreichend beteiligt werden können.</p> <p>„Das Plangebiet soll so entwickelt werden, dass sich die Situation im Zusammenhang mit den in der Nähe befindlichen, teilweise schutzwürdigen, Nutzungen verträglich gestaltet. Zu diesem Zweck werden vor allem die Belange des Immissionsschutzes, des Natur- und Landschaftsschutzes; des Klimaschutzes und der Klimaanpassung im Rahmen der Bauleitplanung Beachtung finden.“</p>	<p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grunde nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen sepa-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>→ Es fehlen Angaben /Gutachten z.B. zu Lärm- und Abgasemissionen und der Umweltbericht zur Bewertung dieser Feststellung. Der Bericht zu Fauna-Biototypen (Anlage 4.3) ist unvollständig, da es den nordwestlichen Teil des Planungsgebietes nicht abdeckt und eine veraltete Situation beschreibt, da durch Abholzungsmaßnahmen gravierend in die Flora und Fauna eingegriffen wurde. Auch diese Unterlagen müssen den Betroffenen mit ausreichender Vorlaufzeit zur Kommentierung vorgelegt werden.</p> <p>Fazit: Zwecke und Ziele werden mit dem vorgeschlagenen Konzept nicht erreicht. Zu 2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung</p> <p>„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. ...“</p> <p>→ Für die Neuversiegelung in erheblichem Maß eine 1:1-Entsiegelung muss an anderer Stelle möglichst trassennah eine Entsiegelung erfolgen.</p> <p>„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.“</p> <p>→ Die Diskussion mit den in 2018 verglichenen Varianten, die den vorgelegten Entwurf nicht beinhaltete, erfolgt nicht unter Berücksichtigung vergleichbarer Parameter und bspw. Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen/ Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Andere Varianten wie von der Politik vorgegeben (Unterführung für Radfahrer und Fußgänger) wurden nicht berücksichtigt.</p> <p>Fazit: Die vorgelegte Variante wurde nicht strukturiert auf der Basis belastbarer Parameter verglichen.</p>	<p>raten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p> <p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Durch den Bebauungsplan sind keinerlei negativen Auswirkungen auf den Betrieb der ansässigen Firma Schubert und Kordic GbR erkennbar. Siehe Punkt 2</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Zu 2.6 Planungsalternativen</p> <p>„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.“</p> <p>→ Satz 1: Diese Behauptung ist nicht richtig: Diese „umfangreiche Prüfung“ wurde bisher nicht vorgelegt. Stattdessen verwies die Stadtverwaltung in den politischen Gremien auf die Notwendigkeit der gesonderten Beauftragung eines Ingenieurbüros (Angebot Kirchner).</p> <p>→ Satz 2 und 3: In Sarstedt wurde im Zuge der K515 eine vergleichbare Unterführung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben realisiert (insbesondere auf der östlichen Seite). Darüber hinaus wird in der Vorlage trotz Auftrag durch die Politik nicht geprüft, wie eine Unterführung einer Rad-/Fußwegunterquerung ohne eine Autoverkehrsstraße realisiert werden kann – mit geringerer Durchfahrts-/gangshöhe (2,5 m) und ggf. Verschwenkung der Rampen.</p> <p>→ Selbst die in Sarstedt realisierte Lösung ist bei einer Kombination von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr mit einer Rampenlänge von ca. 70 m und einer Breite von ca. 14,5 m (auf der östlichen Seite) eine zu prüfende Variante, deren Realisierung an der Siemensstraße auch im Hinblick auf den Naturschutz und Flächenverbrauch sachlich geprüft werden muss.</p> <p>„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. ...“</p>	<p>Das faunistische Gutachten des Büros Abia GbR wurde als Anlage zur Flächennutzungsplanänderung und zur Aufstellung des Bebauungsplanes mit ausgelegt und im Internet zugänglich gemacht. Die Unterlagen werden erneut bei der Auslegung und Beteiligung gem. §§ 3(2) und 4(2) BauGB erneut mit ausgelegt.</p> <p>Für den Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen getroffen.</p> <p>Bezüglich der raumordnerischen Belange werden durch die Planung nicht die Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung hervorgerufen. Diese Aufgaben werden an anderer Stelle im Stadtgebiet weiter erfüllt. Die Region Hannover, als zuständige Raumordnungsbehörde, hat in Ihrer Stellungnahme zudem keine Hinweise oder Anregungen dazu vorgetragen. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</p> <p>Eine Abwägung aller Belange untereinander und gegeneinander ist bei der Planung erfolgt.</p> <p>Die Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 sowie der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes werden fortgeführt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>→ In dieser Passage fehlt die entscheidende Angabe der Höhe, die in Sarstedt gesetzeskonform 2,5 m beträgt. Nur eine Unterquerung für den Fahrzeugverkehr benötigt eine Durchfahrtshöhe von 4,5m.</p> <p>Fazit: Für eine Unterführung nur für Radfahrer und Fußgänger ist eine deutlich geringere Länge der Rampen erforderlich.</p> <p>Zu 2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens</p> <p>„Im Vorfeld der Bauleitplanung wurde eine Machbarkeitsstudie zur Variantenbetrachtung im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge angefertigt...“</p> <p>→ Diese Variantenbetrachtung (aus 2018) basierte ausschließlich auf der Vorgabe, eine Brücke für den gesamten Verkehr (Kfz, Radfahrer und Fußgänger) zu realisieren, obwohl die Politik im Dezember 2020 die Prüfung einer gesonderten Unterführung an der Siemensstraße beauftragt hatte. Die grob skizzierte Variante einer Unterführung wurde mit Parametern angenommen (wie z.B. 6% Steigung/Gefälle), die eine rechtlich zwingende, barrierefreie Ausführung nicht ermöglichen. Bspw. eine Verschwenkung wurde nicht in Betracht gezogen.</p> <p>Zu 2.6.1.7 Planvariante</p> <p>„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.“</p> <p>→ Kosten sind zwar ein Kriterium für die Entwicklung weiterer Varianten, jedoch nicht das allein entscheidende. Mögliche Mehraufwände für alternative Planungen hätten den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt wer-</p>	

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>den können. Auch können mögliche Verkaufsbereitschaften in diesem Stadium nur ein nachgeordnetes Kriterium sein. Dieses Argument für das Ausbleiben der Entwicklung weiterer Varianten kann nicht akzeptiert werden.</p> <p>Zu 3.1 Regionales Raumordnungsprogramm</p> <p>„Durch die Planung werden keinerlei negativen Auswirkungen auf die anderen Belange des RROP erwartet. Mit der geplanten Entwicklung entspricht die vorgesehene Planung somit den Zielen des regionalen Raumordnungsprogrammes“</p> <p>→ Diese Feststellung ist unrichtig: Im RROP der Region Hannover ist beschrieben, dass eine planerische Verpflichtung bei einer räumlichen Entwicklung besteht, die Bedürfnisse der Fußgehenden und Radfahrenden im Hinblick auf die Trennung vom motorisierten Verkehr zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind die Planungsbehörden auf die Hinwirkung für eine Region der kurzen Wege verpflichtet. Die Verlängerung des Weges für Radfahrer und Fußgänger um ca. einen Kilometer verstößt gegen diese Forderung. Der Hinweis auf den sog. Bahnhofstunnel ist ebenfalls nur begrenzt anwendbar, da dieser für einen kombinierten Rad-/ Fußweg nicht geeignet ist.</p> <p>Zu 3.2 Flächennutzungsplan</p> <p>„... noch im Rahmen der Westverlegung der B446 notwendig. ...“</p> <p>→ Eine B446 verläuft nicht durch Neustadt am Rübenberge. Darüber hinaus sind Planungen für eine Verbindung zwischen Himmelreich und Poggenhagen westlich der Bahnlinie im Bundesverkehrswegeplan 2030 beschrieben, die im vorliegenden Konzept nicht berücksichtigt sind.</p> <p>„Die bisherige Darstellung las 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.“</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>→ Der erste Satz ist nicht verständlich und die Darstellung ist unrichtig, da der östlich der Bahnlinie gelegene Rewe-Markt im aktuellen Einzelhandelskonzept der Nahversorgung südwestlichen Wohngebiete dient. Die vorgeschlagene Umleitung führt zu einer Verlängerung des Weges von mehr als einem Kilometer und entspricht damit nicht mehr dem zitierten Konzept.</p> <p>Zu 3.3 Verkehrsentwicklungskonzept</p> <p>„Derzeit wird durch die Stadt ein neues Verkehrskonzept erarbeitet, dass voraussichtlich Ende 2022 abschließend vorliegt.“</p> <p>→ In den politischen Gremien wurde seitens der Verwaltung wiederholt ausgeführt, dass das Verkehrskonzept in diesem Verfahren berücksichtigt wurde. Die Ausführungen in der Begründung sind diesbezüglich unkonkret. Den politischen Gremien und der Öffentlichkeit ist dieses Konzept nicht bekannt. Da die geplante Baumaßnahme einen gravierenden Eingriff in die Verkehrsflüsse haben wird, ist das Konzept nebst Simulationen unabdingbar für die Planung und Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Instanzen. Eine Verlegung des Bahnübergangs kann/darf ohne die konsequente Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen Verkehrsflüsse nicht erfolgen.</p> <p>Zu 4.1 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung - Lage</p> <p>„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.“</p> <p>→ Dies ist für Anlieger der möglichen Trasse von großer Bedeutung. Da diese grundlegenden Untersuchungen bzw. Abschätzungen nicht vorliegen, kann dieser Gesichtspunkt im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nicht kommentiert werden.</p> <p>Fazit: Ohne die entscheidenden Grundlagen kann der Verlauf einer Trasse nicht festgelegt werden. Zu 4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption</p>	

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>„... Dadurch können die westlichen und östlichen Stadtteile für motorisierten Verkehr und für Radfahrer und Fußgänger wesentlich besser miteinander verbunden werden. ...“</p> <p>→ Da das Verkehrskonzept nicht vorliegt, ist diese Aussage nicht belegt. Aktuell staut sich der Verkehr regelmäßig auf der Wunstorfer Straße in nördlicher Richtung an der Kreuzung zur Herzog-Erich-Allee. Es ist zu erwarten, dass sich diese Situation für den Kfz-Verkehr verschlechtern wird.</p> <p>→ Diese Aussage ist subjektiv und ist nicht faktenbasiert. Da die Überquerung im südlichen Teil der Kernstadt geplant ist, wird sich die Situation für (mobilitätseingeschränkte) Fußgänger und Radfahrer nicht verbessern. Stattdessen wird sich der Weg zur Innenstadt erheblich verlängern.</p> <p>Zu 4.5.1 Versorgungseinrichtungen</p> <p>„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. ...“</p> <p>→ Was ist die Basis für diese Aussage? Die Planungen widersprechen dem aktuellen Einzelhandelskonzept der Stadt Neustadt am Rübenberge.</p> <p>→ Mögliche Einschränkungen werden ebenfalls für die Schubert & Kordic Autoservice GbR erwartet.</p> <p>Zu 5.2.1 Schutzgüter</p> <p>„Folglich werden die Ergebnisse der entsprechend der geänderten Planung nicht mehr betroffenen Bereiche westlich der Bahngleise in der Vorprüfung zum Umweltbericht ausgespart.“ ... 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.“</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>→ Abgesehen davon, dass die abgebildete Karte das Planungsgebiet nicht abdeckt (im nord-westlichen Bereich) und die naturschutzrechtliche Situation durch die Abholzung im nördlichen Teil des Planungsgebietes nicht richtig dargestellt ist, wurden in genau diesem Gebiet geschützte Rebhühner gesichtet. Ein Aussparen der Ergebnisse ist gesetzeswidrig. Die Beschreibung in der Begründung ist falsch.</p> <p>„Durch das Planvorhaben wird zu Teilen unbeplante Fläche in Anspruch genommen und landwirtschaftliche Fläche aus ihrer Nutzung genommen.“</p> <p>→ Bei einer umfassenden, unvoreingenommenen Variantenprüfung wäre dies ein Kriterium für Alternativen wie z.B. eine Unterführung, die die in Anspruch zu nehmender Fläche minimieren würde.</p> <p>„Mit der Umsetzung des Planvorhabens kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in einem Bereich, der vorher verkehrsberuhigt war, nämlich entlang der Hans-Böckler-Straße, ...“</p> <p>→ An der Hans-Böckler-Straße (reines Wohngebiet) befindet sich eine Grundschule. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich kann nicht akzeptiert werden. Darüber hinaus werden sich die Verkehrsströme über die Hans-Böckler-Straße und andere Wohnbereiche südlich der Landwehr erhöhen, wenn der Verkehr nicht über die Landwehr abfließen kann / wird.</p> <p>Zu 5.3. Fazit zu den Umweltbelangen</p> <p>„Nach derzeitigem Bearbeitungsstand muss damit gerechnet werden, dass mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen der Umweltbelange Boden, Bodenwasser, Flora und Fauna, Landschaftsbild und Mensch bestehen.“</p> <p>→ Die aufgeführten Beeinträchtigungen spiegeln u.a. die Parameter wider, die bei einem notwendigen Variantenvergleich zugrunde gelegt werden müssen. Da die Brückenkonstruktion als ausschließliche Vorgabe zu Grunde gelegt wurde, wurden Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen nicht</p>	

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>berücksichtigt. Aus diesem Grund muss eine unvoreingenommene Variantenbetrachtung durchgeführt werden.</p> <p>Fazit</p> <p>Es fehlt die von der Politik geforderte Prüfung einer Unterquerung für Fußgänger und Radfahrer im Rahmen der Bauleitplanung. Stattdessen werden z.T. Gründe aufgeführt, die sich nicht auf Fakten beziehen.</p> <p>Die Variantenprüfung muss erneut umfassend durchgeführt werden, da</p> <ul style="list-style-type: none"> - die naturschutzrechtlichen Gegebenheiten nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen. Das bedeutet, dass der Ausschluss einer Trassenführung für den Autoverkehr entlang der Bahnlinie nicht belegt ist, da darüber hinaus die Bahn ein drittes Gleis errichten will, bei dessen Bauarbeiten ebenfalls in die Fauna eingegriffen wird. - die für eine derartig umfangreiche verkehrliche Maßnahme zwingend notwendige Beschreibung der aktuellen und zu erwartenden Verkehrsflüsse (einschließlich Simulationen) offenbar nicht berücksichtigt und in der Begründung bzw. mit den Unterlagen als Grundlage für eine Beteiligung der Öffentlichkeit nicht veröffentlicht wurde. - die neue Variante nicht mit den im Sweco-Gutachten von 2018 verglichenen Versionen übereinstimmt und nicht mit den für ein derartiges Bauvorhaben Parametern verglichen wurde. - die vorgeschlagene Ausführung nicht mit den unter 2.3 aufgeführten Zielen und Zwecken übereinstimmt. - der Ratsbeschluss eine Fortsetzung der Planung einer Unterführung für Fußgänger- und Radfahrer entlang der Siemensstraße im Rahmen des Bauleitverfahrens vorsieht. - eine Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf existierende Betriebe (wie z.B. der Rewe-Markt oder Schubert & Kordic Autoservice GbR) nicht betrachtet wurde. 	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> - die Ausführungen für eine westliche Umgehung Neustadts veröffentlicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht berücksichtigt wurden. - eine Errichtung einer Unterführung sowohl ergonomisch, optisch als auch unter dem Gesichtspunkt der Flächennutzung eine Alternative sein könnte. - die Brückenkonstruktion aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds von ca. 10 m besondere Gefahren für fahrradfahrende Schüler beinhaltet – insbesondere bei ungünstigen Wetterlagen und dem direkt an die Rampe angrenzenden Kreisell. Eine Unterführung würde auch in diesem Fall die sicherere Variante darstellen. - wir bezweifeln, dass die behindertengerechte Rampe auf der östlichen Seite aufgrund der Brückenhöhe gesetzeskonform ausgeführt werden kann. - weitere Gesichtspunkte, die im ersten Teil dieser Stellungnahme beschrieben wurden. <p>Die Begründung beschreibt im Wesentlichen die Vorteile für den motorisierten Verkehr. Eine Betrachtung aus Sicht der (mobilitätseingeschränkten) Fußgänger und Radfahrer fehlt: Die geplante Brücke muss mit einer Durchfahrthöhe von mindestens sechs Meter eine Höhe von ca. 10 m Meter aufweisen. Eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger benötigt dagegen eine Gesamthöhe von ca. 4,5 Meter. Abgesehen von den zu überwindenden Höhenunterschieden benötigt diese Unterführung eine deutlich geringere Länge der Rampen, die damit auch an der Siemensstraße errichtet werden können.</p> <p>Die für eine ausreichende Bewertung notwendigen Unterlagen (Verkehrsgutachten, Lärmgutachten, umfassendes Naturschutzgutachten) liegen nicht vor und müssen den Betroffenen rechtzeitig zur Stellungnahme vorgelegt werden. Diesbezüglich berechtigte Einwände können gravierende Auswirkungen auf die weitere Planung haben.</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>6. Anonymisiert, 17.10.2022 BP</p>	
<p>Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 175</p> <p>„Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt“, Kernstadt Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit</p> <p>Es wird mit folgenden Einwendungen Stellung genommen:</p>	<p>Zu 6</p> <p>Es wird auf die nachfolgenden Punkte verwiesen.</p>
<p>6.1</p> <p>Mit dem Bebauungsplan wird der Bahnübergang Siemensstraße nicht ersetzt, sondern es wird ein Brückenbauwerk nahe der Südstraße (die Brücke ist 500m entfernt von der Siemensstraße) geschaffen.</p> <p>Meiner Meinung nach wird durch dieses Brückenbauwerk die Sicherheit des Verkehrs nicht verbessert.</p> <p>Das Brückenbauwerk über die Bahntrasse wird aus technischen Gründen (Oberleitung, Gleisbett, Sicherheitsabstand) ca. 10 Meter hoch sein; in dieser Höhe ist für Fußgänger keine Verbesserung der Sicherheit gegeben, sondern eine Zumutung eines erheblichen Umweges bei Hitze, Wind und Regen völlig ungeschützt. Das rd. 10 m hohe Brückenbauwerk trägt nach allgemeiner Lebenserfahrung somit durch die Aussetzung der Fußgänger und Radfahrer allen widrigen Witterungsbedingungen nicht dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs bei. Starke Winde, peitschender Regen auf einem ringsum freiliegendem Brückenbauwerk erschweren die Sicht, die Fahrkonzentration und die Anstrengungen aufgrund der Steigung führen zum Gegenteil: Rutschige Fußgänger- und Fahrradwege sind auf dem kurvenreichen Verlauf der geplanten Verkehrswege unvermeidlich ein Unfallschwerpunkt. Eine dramatische Verschlechterung der Verkehrssicherheit tritt bei Sichtbehinderungen durch tiefstehende Sonne, Regen, Schnee etc. des Kfz-Verkehrs in Verbindung mit den jeweiligen Kreuzungs- bzw. Kreisellüberquerungen durch Radfahrer und Fußgänger ein.</p>	<p>Zu 6.1</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emittierende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Besonders betroffen sind alle Senioren und körperlich beeinträchtigte Menschen.</p> <p>Eine Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs wird offensichtlich nicht erreicht. Sie bleibt ein Wunschtraum des Planungsverfassers.</p> <p>Die im regionalen Raumordnungsprogramm Hannover 2016 ebenso verankerte planerische Verpflichtung bei der räumlichen Entwicklung die Bedürfnisse der zu Fußgehenden sowie der Radfahrenden insbesondere durch den Ausbau eigener, zusammenhängender und sicherer Fuß- und Radwege zu berücksichtigen wurde im Bebauungsplan verletzt. Damit verstößt der Bebauungsplan gegen das regionale Raumordnungsprogramm; die Region verpflichtet die Planungsbehörden auf die Hinwirkung für eine „Region der kurzen Wege“. Mit diesem Bebauungsplan wird dagegen für alle Bewohner der angrenzenden Wohn- und Mischgebiete eine übermäßig lange und schwierige Wegstrecke geplant.</p> <p>Ich weise ich darauf hin, dass die im Bebauungsplan vorgesehene Brückenüberquerung die Einzige sein wird, die behindertengerecht für Rollstuhlfahrer eine Bahnüberquerung ermöglichen wird; alle übrigen Bahnquerungen im Stadtgebiet Neustadt am Rübenberge sind nicht behindertengerecht.</p>	<p>einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Quermöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>6.2</p> <p>Auch im Flächennutzungsplan 2000 wird festgelegt, dass durch entsprechenden Wegebau der Fußgänger- und Radfahrerverkehr gefördert werden muss. Dieses Ziel wird auch national verfolgt: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gewährt Zuschüsse, wenn die vorgesehenen Maßnahmen an Kreuzungsbereichen dem Bau von Radwegen dienen.</p> <p>Dies wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht berücksichtigt, da für alle betrachteten Varianten wird zwar auf der jeweiligen Seite der Bahnstrecke ein richtlinienkonformer Fuß- und Radweg geplant wurde. Jedoch ist offensichtlich lediglich ein einseitiger kombinierter Fuß- und Radweg geplant. Da eine separate richtlinienkonforme Führung für Radfahrer und Fußgänger infolge der vorhandenen Bebauung, des Bauwerkes über die Bahnstrecke und der zu kurzen Entwicklungslänge nicht möglich ist.</p> <p>Dies ist in der Begründung deutlich dargelegt:</p> <p>Variante 1: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird im Kurvenaußenbereich angelegt“ Variante 2: „der gemeinsame Geh - / Radweg wird im Kurveninnenbereich angelegt“</p>	<p>Zu 6.2</p> <p>Es wird auf Punkt 6.1 verwiesen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Variante 3: „der gemeinsame Geh-/ Radweg wird im Kurveninnenbereich angelegt“ Variante 4: „der gemeinsame Geh- / Radweg wird entsprechend Variante 2 oder Variante 3 im Kurveninnenbereich angelegt“</p> <p>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.</p> <p>In der Begründung wird ausgeführt:</p> <p>„Die inzwischen weiter fortgeführte und im Detail weiter ausgearbeitete Variante des Brückenbauwerks und der Straßenführung beinhaltet jedoch zu beiden Seiten der Bahnstrecke Richtlinienkonforme Rad- und Fußwegführungen.“</p> <p>Durch das Ausblenden von Rollstuhlfahrern und anderen Behinderten in der Begründung wird offensichtlich, dass eine behindertengerechte Erstellung des Brückenbauwerks aufgrund der zu kurzen Entwicklungslänge auf der Ostseite nicht möglich ist. Die Stadt Neustadt a.Rbge. verschließt sich Sachzwängen und gesetzlichen Vorgaben indem es keine behindertengerechte Brückenüberquerung plant.</p> <p>Der Bebauungsplan bringt eine massive Verschlechterung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse für alle in den benachbarten Bebauungsplänen lebenden Menschen und Betriebe. Das Wohlbefinden, die Gesundheit der Menschen sowie die Naherholung werden durch den Bebauungsplan drastisch verschlechtert.</p>	
<p>6.3</p> <p>Nach dem Flächennutzungsplan 2000 ist der Bereich zwischen Nienburger Straße/Landwehr und Wunstorfer Straße/Herzog-Erich-Allee als Fußgängerzone geplant. Damit wird von rund 14.000 Fahrzeugen täglich ein großer Teil durch die Hans-Böckler-Straße über das geplante Brückenbauwerk fahren und so Radfahrer massiv gefährden. Für Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44</p>	<p>Zu 6.3</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>- 50 ist nach der Planung ein Linksabbiegern Richtung Innenstadt (Norden) nahezu unmöglich, da eine separate Abbiegespur überquert werden müsste. Die nahe Kreuzung zwischen Siemensstraße und Hans-Böckler-Str. ist ein Verkehrsknotenpunkt von Hauptverkehrsstraßen (siehe auch Begründung zum Flächennutzungsplan). Ohne freie Sicht auf herannahende Fahrzeuge wird hier ein Unfallschwerpunkt geschaffen.</p> <p>Das Ziel einer verbesserten Anbindung der südwestlichen Kernstadt an die östliche Kernstadt (Einkaufen im Nord-Osten) wird tatsächlich nichterreicht. Es erfolgt eine Verbesserung der Anbindung an den südöstlichen Stadtteil (Krankenhaus, Schulen). Für die Verbindung zum östlichen Teil der Kernstadt bleibt es beim Verkehrsstau auf der Wunstorfer Straße bzw. Lindenstraße.</p>	<p>im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p> <p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>6.4</p> <p>Im Rahmen der Daseinsfürsorge der Stadt Neustadt verstößt die Planänderung massiv gegen die natürlichen Lebensgrundlagen, der Arbeitsbedingungen, der Lebensqualität und der Mobilität der in den angrenzenden Plangebieten lebenden Menschen und Betriebe.</p> <p>Die Planung einer Hauptverkehrsstraße führt zu erheblicher Lärmbelastung der Anwohner der angrenzenden Baugebiete (u.a. Bebauungsplan Nr. 138), dass gemäß Schreiben der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 23.12.2003 (Ihr Zeichen 60 Wp/Ja 5202) sich schleichend zu einem Mischgebiet entwickelt hat und in dem von der Stadt Neustadt am Rübenberge ein Antrag auf Wohnnutzung genehmigt wurde. Als Ausdruck dieser Änderung zeigt die aktuelle Bodenrichtwertkarte für dieses Gebiet einen Bodenrichtwert von Euro</p>	<p>Zu 6.4</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emittierende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungspla-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>230,- /qm, der für ein am Rand liegendes Gewerbegebiet absolut untypisch ist.</p> <p>Bei Neubaumaßnahmen ist zwingend ein Lärminderungsplan aufzustellen, dieser fehlt in den Unterlagen zum Bebauungsplan. Die Hans-Böckler-Str. wird direkt an die überörtlich bedeutsame Bundesstraße 442 angeschlossen und wird somit ebenfalls zu einer örtlichen Hauptverkehrsstraße. Es ist mit hohen negativen Beeinträchtigungen aller in den angrenzenden Bebauungsplänen lebenden Bürger und Betriebe zu rechnen; eine Verkehrsstromsimulation zeigt dies deutlich.</p> <p>Unter Berücksichtigung der sich neu ausrichtenden Verkehrsströme kann in den Verkehrsflächen mit erheblicher Erhöhung der Schadstoffbelastung gerechnet werden. Hierdurch sind sämtliche angrenzenden Gebiete erheblich betroffen.</p> <p>Die Straßenkreuzung des Weges für die im Bebauungsplan Nr. 136 lebenden Menschen ist ein Mobilitätshindernis und führt unweigerlich zu einem Unfallschwerpunkt, da 30 m weiter in Richtung Norden die Straßenkreuzung zwischen Siemensstr. und Hans-Böckler-Str. eine Hauptverkehrsstraßenkreuzung mit hoher Verkehrsbelastung geplant ist.</p> <p>Der Eingriff in den Naherholungsraum Hans-Böckler-Str. (als Teil des Naturschutzgebiets Steinhuder Meer) verschlechtert massiv und dauerhaft die Wohn- und Lebenssituation sämtlicher Menschen, die in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten leben. Dieser Naherholungsraum wird dauerhaft zerstört und belastet ebenso das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohngebiet südlich des Bebauungsplans 136 und westlich der geplanten Hauptverkehrsstraße.</p>	<p>nung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt. Gem.§§ 47 FF BImSchG ff ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das Projekt nicht erforderlich.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>6.5</p> <p>In der veröffentlichten Begründung wird auf Seite 3 zum Planungsanlass ausgeführt: Eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen Stadtkern und westlichen Stadtteilen sowie den Bundesstraßen (B 442 und B 6) zu ermöglichen und den Verkehrsfluss zu optimieren.</p> <p>Im Gegensatz dazu steht im Rubrum der Veröffentlichung eine Verbesserung der Anbindung der südwestlichen Kernstadt mit der östlichen Kernstadt.</p> <p>Hier weicht die veröffentlichte Begründung eklatant vom Ziel (genannt im Rubrum) der Maßnahme ab. Es wird etwas anderes begründet als das, was als Ziel der Maßnahme den Bürgern ausgegeben wurde. Damit verfehlt die</p>	<p>Zu 6.5</p> <p>Es ist zwischen der räumlichen Verbindung für die südwestliche und südöstliche Kernstadt durch die rein baulichen Anlagen der Brücke und der Straße sowie zum anderen die Verkehrsströme zu unterscheiden. Letztere begrenzen sich nicht auf einen fixen Ort, sondern umfassen das gesamte Stadtgebiet, insbesondere, bei Nichtdurchführung der Planung.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, eine räumliche Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen, um im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist der störungsfreie Ablauf des Verkehrs. Dies ist derzeit durch</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>veröffentliche Begründung eine Begründung für das genannte Ziel der Maßnahme. Das eigentliche Ziel bleibt somit unklar. Insbesondere ob der gesamte westliche Stadtteil oder nur der südwestliche Stadtteil betroffen ist. Auch als Ziel der Verkehrsführung ist einerseits der Stadtkern und andererseits die östliche Kernstadt genannt.</p> <p>Weitere Unklarheit: In der Begründung wird vom Verkehrsfluss (also die durchschnittliche zeitliche Dauer zum Zurücklegen der Wegstrecke) und dagegen wird das genannte Ziel eine Verbesserung einer Anbindung ohne Rücksicht auf den Verkehrsfluss genannt. Wobei Simulationen tatsächlich keine Verbesserung des Verkehrsflusses in die östliche Kernstadt zeigen.</p> <p>Neustadt am Rübenberge ist als Standort innerhalb des Regionalen Raumordnungsprogramms mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung ausgewiesen. Wie oben dargestellt widerspricht der Bebauungsplan eklatant diesen Zielen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>die langen Schließzeiten und langem Rückstau nicht gewährleistet und zudem auch mitunter als Risiko für die Verkehrssicherheit zu werten.</p> <p>Mit den eingeleiteten Planungen werden diese Ziele verfolgt. Dies ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan und zum Bebauungsplan entsprechend dargelegt.</p> <p>Bezüglich der raumordnerischen Belange werden durch die Planung nicht die Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung hervorgerufen. Diese Aufgaben werden an anderer Stelle im Stadtgebiet weiter erfüllt. Die Region Hannover, als zuständige Raumordnungsbehörde, hat in Ihrer Stellungnahme zudem keine Hinweise oder Anregungen dazu vorgetragen. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>6.6</p> <p>Eine Güterabwägung zeigt eindeutig, dass das der Bebauungsplan wesentlich Behinderte diskriminiert, das Leben, die Gesundheit und den Lebensraum der Bewohner sowie die Betriebsfortführung im angrenzenden Bebauungsplan 136 massiv beeinträchtigt. Der Bebauungsplan Nr. 175 ist unzumutbar.</p>	<p>Zu 6.6</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Quersungsmöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden die schalltechnischen Belange anhand der Trassenführung geprüft und bewertet, Maßnahmen zum Schallschutz erarbeitet und in die Planung integriert. Für den Bau der Planung ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Durch den Bebauungsplan sind keinerlei negativen Auswirkungen auf den Betrieb der ansässigen Firma Schubert und Kordic GbR erkennbar. Siehe Punkt 2</p> <p>Eine Abwägung aller Belange untereinander und gegeneinander ist bei der Planung erfolgt.</p> <p>Die Stadt hält weiter an den Planungen fest und führt die Bauleitplanverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 sowie zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes fort,</p> <p>Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</p>
<p>7. Anonymisiert, 20.10.2022 BP</p>	
<p>1. Stellungnahme zur Flächennutzungsplanänderung (FNPÄ) Nr 46 und Flächennutzungsplanergänzung (FNPE) Nr.11</p> <p>2. Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 175</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Eigentümer des Grundstückes [anonymisiert] sind wir von den Änderungen der oben genannten öffentlichen Planfeststellungen nachhaltig betroffen.</p>	<p>Zu 7</p> <p>Es wird auf die nachfolgenden Punkte 7.1 – 7.3 verwiesen</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
Dazu haben wir u.a. nachstehende Einwendungen.	
<p>7.1 zu 1.</p> <p>In der Planänderung wird im Bereich südlich der Siemensstraße nunmehr ein Gewerbegebiet ausgewiesen. Der Flächennutzungsplan 2000 legt fest, dass die Gewerbeflächenentwicklung im Wesentlichen als Erweiterung des Gewerbegebietes Ost zu vollziehen ist.</p> <p>Die Planung einer Hauptverkehrsstraße, die durch den Neubau der Bahnüberführung westlich der Bahn verlegt wird, führt zu einer erheblichen Lärmbelastigung der Anwohner der angrenzenden Baugebiete.</p> <p>Unter Berücksichtigung der sich neu bildenden Verkehrsströme kann in den Verkehrsflächen und angrenzenden Grundstücksflächen mit erheblich erhöhter Schadstoffbelastung gerechnet werden.</p> <p>Zweck der Planungsänderung ist die Schaffung von Voraussetzungen für ein Straßenbrückenbauwerk über die Bahn. Das Brückenbauwerk über die Bahntrasse wird voraussichtlich eine Höhe von 10 Meter erreichen. Das ist für Fußgänger (Behinderte!!) und Radfahrer nur mühsam zu überwinden.</p> <p>Bei Regen (Glatteis/Schnee) wird es zu einem unfallträchtigen Risiko.</p> <p>Wir haben von unserem Grundstück aus gesehen regelmäßig Westwind. Wie wirkt sich die Ablenkung des Windes (besonders bei Sturm) durch den aufsteigenden Straßendamm auf die naheliegenden Grundstücke aus??</p>	<p>Zu 7.1</p> <p>Bei den neu dargestellten gewerblichen Bauflächen bzw. Mischbauflächen handelt es sich um die Ergänzung der ausgelassenen Flächen im Flächennutzungsplan sowie eine Änderung der ehemals als Sonderbaufläche dargestellten Flächen südlich der Siemensstraße. Die Darstellung stellt lediglich eine Anpassung des auf Ebene des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ geltenden Festsetzungen eines Gewerbegebietes dar. Es handelt sich zudem um eine vergleichsweise kleine Fläche.</p> <p>Dies steht nicht im Widerspruch mit den generellen Zielen der Flächennutzungsplanung.</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundesstraße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emitterende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt. Gem.§§ 47 FF BImSchG ff ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das Projekt nicht erforderlich.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Die Aufschüttungen zum Anstieg der Fahrbahn zum Brückenbauwerk hat ähnliche Auswirkungen wie andere bauliche Anlagen auch. Es wird nicht mit negativen Beeinflussungen umliegender Grundstücke gerechnet. Ohnehin können sich etwaige Verwirbelungen in die freie Landschaft nach Süden und Südwesten verflüchtigen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>7.2 Zu 2.</p>	<p>Zu 7.2</p> <p>Es handelt sich um eine Straßenverlegung, durch die per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo ausgelöst wird. Die Hans-Böckler-Straße ist über die Siemensstraße derzeit ebenfalls an die Bundes-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Mit dem Bebauungsplan wird der Bahnübergang Siemensstraße nicht ersetzt, sondern es wird ein Brückenbauwerk nahe der Südstraße (die Brücke ist 500m entfernt von der Siemensstraße) geschaffen.</p> <p>Meiner Meinung nach wird durch dieses Brückenbauwerk die Sicherheit des Verkehrs nicht verbessert.</p> <p>Auf der westlichen Seite soll der Verkehr von der neuen Brücke zur Siemensstraße zu-/abgeführt werden. Dazu soll der Kreuzungsbereich Siemensstraße Hans-Böckler Straße ausgebaut werden.</p> <p>Die Anlieger der Hans-Böckler Straße südlich der Siemensstraße werden dadurch nachhaltig beeinträchtigt. Lärm, Verkehrsstau, Luftverschmutzung. Dazu kommt, dass sich die Anlieger der Hans Böckler Str. 44 bis 50 nur unter Gefahr von ihrer Stichstraße in den laufenden Verkehr einordnen können.</p>	<p>straße angeschlossen. Durch die veränderte Trassenführung wird dieser Zustand nicht erst hervorgerufen. Durch die Planung wird der Schadstoff-Emittierende verkehr verbessert, sodass im Umfeld des Plangebietes eine keine Verschlechterung der Schadstoffbelastung zu erwarten sind.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p> <p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Straßenplanung ist nach aktuellen Regeln der Technik und geltender Gesetze durch ein Fachbüro (Arcadis/Obermeyer) ausgearbeitet, sodass keine</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, am Brückenbauwerk oder im sonstigen Straßenverlauf zu erwarten sind. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer stand dabei im Fokus und kann durch die vorgelegte Planung gewährleistet werden.</p> <p>Der Naherholungsraum wird durch die Straßenführung zwar verkleinert, erstreckt sich jedoch auch südlich des Planvorhabens. Somit bleibt Naherholungsraum für die Wohnbevölkerung im näheren Umfeld vorhanden. Die Verkleinerung des Naherholungsraumes wird durch die Planung in Kauf genommen. Den Belangen des Verkehrs und der Raumordnung wird in diesem Falle der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Quersungsmöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Die verkehrstechnischen Belange wurden bei der Straßenplanung berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass keine unzumutbaren Belastungen für die Bewohner der Hans-Böckler-Straße, südlich der Siemensstraße ergeben.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Für die Stichstraße der Grundstücke Hans-Böckler-Straße 44 bis 50 (Stichstraße) ist im Straßenentwurf eine Anbindung an die neue Straße vorgesehen. Weitere verkehrsregelnde Maßnahmen sind auf Ebene der Ausführungsplanung und im Rahmen von Ordnungsmaßnahmen prüfbar. Für die Bauleitplanung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>7.3</p> <p>Der Vorschlag 4 des von Ihnen beauftragten Gutachters hat die Zufahrt /Abfahrt von der Brücke dicht an den Bahngleisen geplant. Damit würde der Verkehrsfluss unmittelbar vor der heutigen Bahnschranke auf die Siemensstraße treffen. An dieser Stelle kann der Verkehr störungsfrei auf die Siemensstraße einmünden und sich dann gen Westen verteilen bzw. von Westen auf die Brücke auffahren.</p> <p>Ich bitte Sie, diesen Vorschlag 4 erneut in die Planung einzubeziehen.</p>	<p>Zu 7.3</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahngleise geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p> <p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>

BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

Die Fachbehörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die benachbarten Gemeinden wurden gemäß § 4 (1) und § 2 (2) BauGB frühzeitig beteiligt. Zu diesem Zweck ist ihnen der Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt“ sowie der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge, am 22.09.2022 mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 24.10.2022 zugeleitet worden.

Von folgenden Adressaten liegen keine Stellungnahmen vor:

- Region Hannover Denkmalpflege
- Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Hannover
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, BS Hildesheim
- EBA Eisenbahn-Bundesamt
- IHK Hannover-Hildesheim
- Handwerkskammer Hannover
- HVH Handelsverband Hannover e. V.
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Finanzamt Nienburg
- Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser
- LGLN Katasteramt Hannover
- Polizeikommissariat Neustadt a. Rbge.
- Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
- Landvolk Hannover e. V.
- Nds. Heimatbund e. V.



**STADT NEUSTADT AM RÜBENBERGE: BEBAUUNGSPLAN NR. 175 UND FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG NR. 46 UND -ERGÄNZUNG NR. 11
„STRAßENÜBERFÜHRUNG BAHNTRASSE SÜDLICH KERNSTADT“ DER STADT NEUSTADT AM RÜBENBERGE**

Abwägung über die im Verfahren gem. § 3 (1) i.V.m. § 4 (1) BauGB eingegangenen Stellungnahmen – Stand: 05.04.2023

- Naturschutzbeauftragter westlich der Leine, Herr Ulrich Thiele
- Naturschutzbeauftragter östlich der Leine, Herr Werner Magers
- Rasant Vertrieb Telekommunikation
- LeineNetz GmbH
- Abfallwirtschaft Region Hannover
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Transpower-stromübertragungs gmbh
- Unterhaltungsverband „Untere Leine“
- Wasser- und Bodenverband „Leineniederung“
- Ev.-luth. Kirchenamt in Wunstorf
- Bischöfliches Generalvikariat
- Forstamt Nordheide-Heidmark
- Realverband der Gemarkung Neustadt a. Rbge.
- BUND Kreisgruppe Region Hannover, Herr Hertwig
- BUND Kreisgruppe Region Hannover, Frau Domnick
- Ökologische Schutzstation Steinhuder Meer e. V. ÖSSM, Herr Beuster
- Ökologische Schutzstation Steinhuder Meer e. V. ÖSSM, Herr Brandt
- NABU Niedersachsen Landesgeschäftsstelle
- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn (BNetzA).



Folgende Träger öffentlicher Belange haben mit ihrem Schreiben keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht; eine Abwägung ist somit nicht erforderlich:

- ExxonMobil Production Deutschland GmbH, 29.09.2022
- TenneT TSO GmbH, 21.09.2022
- TransnetBW GmbH, 20.09.2022
- DB AG – DB Immobilien, 14.10.2022

Die folgenden Stellungnahmen sind in Bezug auf die darin enthaltenen Anregungen geprüft worden. Im Folgenden wird der Inhalt dieser Stellungnahmen entsprechenden Abwägungs- und Beschlussvorschlägen gegenübergestellt:

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
1. Region Hannover, 24.10.2022, BP	
Zu dem Bebauungsplan Nr.175 "Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt" der Stadt Neustadt, Stadtteil Neustadt, wird aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung genommen:	Zu 1 Es wird auf die nachfolgenden Punkte 1.1 - 2.4 verwiesen.
1.1 Raumordnung Grundlage für die raumordnerische Stellungnahme bilden das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) sowie das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) 2016 der Region Hannover. Die Planung ist mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.	Zu 1.1 Die Zustimmung der Raumordnungsbehörde der Region Hannover zur vorgelegten Planung wird zur Kenntnis genommen.
1.1.1 Schienenverkehr	Zu 1.1.1 Die Zustimmung der Raumordnungsbehörde der Region Hannover zur vorgelegten Planung wird zur Kenntnis genommen.



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Gemäß dem Grundsatz des LROP Abschnitt 4.1.2 Ziffer 01 Satz 4, sowie dem Grundsatz des RROP 2016 4.1.2 Ziffer 03 Satz 4 sollen höhengleiche Bahnübergänge möglichst beseitigt werden. Die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Maßnahmen werden daher ausdrücklich begrüßt.</p>	
<p>1.2 Gewässerschutz</p> <p>Aus wasserwirtschaftlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass noch die Oberflächenentwässerung für das Plangebiet nachzuweisen ist.</p>	<p>Zu 1.2</p> <p>Für die Oberflächenentwässerung wurde im weiteren Verfahren ein externer Gutachter beauftragt. Die Ergebnisse sind bei der Straßenplanung mit eingeflossen.</p> <p>Das anfallende Oberflächenwasser wird in Mulden entlang der Straße versickert. Es ist für Starkregenereignisse darüber hinaus vorgesehen, ein Regenrückhaltebecken zum gedrosselten Abfluss des Oberflächenwassers zu errichten. Eine entsprechende ausreichend große Fläche ist im Bebauungsplan als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken festgesetzt.</p> <p>Die Oberflächenentwässerung ist somit für das Plangebiet auf Ebene der Bauleitplanung ausreichend bearbeitet. Ein Nachweis kann im Rahmen der Ausführungsplanung vorgelegt werden.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>1.3 Bodenschutz</p> <p>Im Plangebiet befinden sich mehrere altlastenverdächtige Flächen gemäß § 2 (4) BBodSchG, da hier durch die derzeitige/frühere Nutzung mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wird/wurde, bei denen der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen oder sonstiger Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit besteht.</p> <p>Die Untere Bodenschutzbehörde ist daher im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren für die betreffende/n Fläche/n zu beteiligen.</p> <p>Sonstiges:</p>	<p>Zu 1.3</p> <p>Die Bodenschutzbehörde wird im weiteren Verfahren der Bauleitplanung und bei der weiteren Ausführungsplanung eingebunden.</p> <p>Zudem wird auf die nachfolgenden Punkte verwiesen.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>1.3.1 Hans-Böckler-Straße</p> <p>Im Bereich der Hans-Böckler-Straße grenzt der Planungsbereich an die vier altlastverdächtigen Flächen 253.011.5.230.0452, 253.011.5.230.0317, 253.011.5.230.0325, 253.011.5.230.0521 im Sinne des § 2 Abs. 6 BBodSchG. Informationen zu Boden- oder Grundwasserkontaminationen liegen bei der unteren Bodenschutzbehörde für die relevanten vier Verdachtsflächen aktuell nicht vor. Durch die Planung von Verkehrsflächen wird nicht von einer wesentlichen Zustandsänderung mit bodenschutzrechtlich relevanten Auswirkungen ausgegangen. Eine weitergehende Sachverhaltsermittlung zur Prüfung der potentiellen Kontaminationssituation im Bereich der vier Verdachtsflächen an der Hans-Böckler-Straße ist nach aktuellem Kenntnisstand im Hinblick auf die Planungen nach bodenschutzrechtlich nicht erforderlich.</p>	<p>Zu 1.3.1</p> <p>Es liegen altlastenverdachtsfälle im Umfeld des Bebauungsplanes vor. Weitergehende Untersuchungen werden durch die Region Hannover nicht für notwendig erachtet. Für den Bebauungsplan besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>1.3.2 Wunstorfer Straße</p> <p>Der Planungsbereich tangiert durch Einrichtung des Kreisels an der Wunstorfer Straße B 442 die bekannte Altlast NLÖ 253.011.5.230.0005 auf dem Flurstück 141/6. Auf dem Grundstück wurden im Zeitraum von ca. 1960 – 1995 eine Tankstelle sowie KFZ-Werkstätten betrieben. Aktuell befindet sich ein Fahrzeughändler auf dem Grundstück. Es ist bekannt, dass sich Kontaminationen des Bodens und des oberflächennahen Grundwassers mit Mineralölkohlenwasserstoffen und aromatischen Kohlenwasserstoffen (hier BTEX) auf dem Flurstück 141/6 und im Planungsbereich des Kreisels befinden. Die Informationen zur Kontaminationssituation stammen aus Gutachten zur Boden- und Grundwasseruntersuchung aus den Jahren 1994 und 1996 und weisen damit eine geringe Aktualität auf. Durch die geplante Einrichtung des Kreisels bzw. von Verkehrsflächen wird nicht von einer wesentlichen Zustandsänderung mit Auswirkungen auf die Kontaminationssituation oder eine Veränderung der bodenschutzrechtlich relevanten Wirkungspfade ausgegangen. Das gezielte Versickern von Niederschlagswasser ist für den Bereich des Flurstückes 141/6 aktuell nicht zulässig.</p> <p>Bei Grundwasserabsenkungen im Umfeld des Flurstückes 141/6 ist die Kontaminationssituation zu beachten. Vor einer Grundwasserabsenkung ist die</p>	<p>Zu 1.3.2</p> <p>Die Hinweise beziehen sich auf etwaige Bodenkontaminationen auf dem Flurstück 141/6, auf dem ein Teil der Verkehrsfläche festgesetzt ist, die für den späteren Kreisverkehr zum Anschluss an die B442 notwendig ist. Eine fachgutachterliche Einschätzung kommt zu folgendem Schluss: „Bei besagtem Grundstück handelt es sich um eine ehemalige Tankstelle[,] auf dem Verunreinigungen im Untergrund festgestellt wurden. Der geplante Kiesel liegt nur im Randbereich des Grundstückes und es sind keine tiefgreifenden Eingriffe >1,5 m in den Untergrund vorgesehen. Somit ist im Rahmen der Arbeiten nicht von einem Eindringen in kontaminierte Bereiche auszugehen.</p> <p>Der Umgang mit anfallendem Aushubboden ist Bestandteil des BoVEK-Feinkonzeptes [der Ausführungsplanung – nicht der Begründung zum Bebauungsplan], Kapitel 5 (Entsorgungskonzept). Hier wird u. a. festgelegt, das anfallende Aushub- und Rückbaumassen auf einer Bereitstellungsfläche zwischengelagert und abfalltechnisch deklariert werden müssen. Sollte organoleptisch auffälliges Bodenmaterial angetroffen werden, muss dieses separiert gelagert und beprobt werden. Aus diesem Grund sind Erkundungen im Vorfeld m. E. nicht notwendig.“ Es ist in diesem Bereich keine Versickerung des Regenwassers vorgesehen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>chemische Beschaffenheit des Grundwassers im unmittelbaren Absenkungsbereich laboranalytisch festzustellen. Die Möglichkeiten zur Wiedereinleitung des Grundwassers bzw. einer lokalen Versickerung sind mit den zuständigen Behörden frühzeitig abzustimmen.</p> <p>Aufgrund der vorhandenen Bodenkontaminationen auf dem Flurstück 141/6 ist damit zu rechnen, dass ausgebautes Bodenmaterial nicht uneingeschränkt wiedereinbaufähig ist. Es können erhöhte Entsorgungskosten für entstehenden Bodenabfall anfallen.</p> <p>Es kann aktuell nicht ausgeschlossen werden, dass zukünftig aus bodenschutzrechtlichen Gründen bodensanierende Maßnahmen auf dem Flurstück 141/6 erforderlich werden. Es wird empfohlen das kontaminierte Bodenmaterial im Rahmen der Bautätigkeiten auszubauen und einer fachgerechten Verwertung/ Entsorgung zuzuführen. Es wird empfohlen zu prüfen, ob die bodensanierende Maßnahme als Kompensationsmaßnahme für das Schutzgut Boden angerechnet werden kann.</p>	<p>Im Rahmen der Ausführungsplanung können weitere Sondierungen erfolgen. Teil der Untersuchungen ist dann auch der Umgang bei etwaigen Grundwasserabsenkungen. Für den Bebauungsplan besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</p>
<p>1.3.3 Zu dem Umfang und dem Detaillierungsgrad der Umweltprüfung:</p> <p>Es wird empfohlen im Rahmen der Umweltprüfung eine Bodenuntersuchung im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) mit reduziertem Umfang durchzuführen, um die aktuelle Kontaminationssituation im Planungsbereich auf dem Flurstück 141/6 zu erfassen, um Planungssicherheit herzustellen.</p>	<p>Zu 1.3.3</p> <p>Es wird auf den Punkt 1.3.2 verwiesen.</p>
<p>1.3.4 Stellungnahme zum vorsorgenden Bodenschutz:</p> <p>Ergebnisse der digitalen Bodenfunktionsbewertung:</p> <p>Der Planungsbereich liegt zum Teil in einem aus bodenschutzfachlicher Sicht gering vorbeeinträchtigen Bereich (Ackerfläche), einem mittel vorbeeinträchtigen Bereich (Kleingärten) und stärker anthropogen vorbeeinträchtigen Bereichen (B 442/ Hans-Böckler-Straße, Bahntrasse). Durch die geplante Bebauung findet im Bereich der Kleingärten sowie im Bereich der Ackerfläche</p>	<p>Zu 1.3.4</p> <p>Bei der betroffenen Fläche handelt es sich lediglich um einen Suchraum für den wertvollen Bodentyp Plaggenesch. Es wurde nicht nachgewiesen, das Plaggenesch tatsächlich vorkommt und von der Planung betroffen sein wird. Aus Vorsorgegründen wird Plaggenesch in der Eingriffsbilanzierung für die Ackerfläche mit Suchraum ein Korrekturfaktor von 0,2 angesetzt. Entsprechend wird ein höherer Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Boden ermittelt. Dieser wird im Rahmen der festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>eine hohe Flächenneuversiegelung statt, durch die die aktuelle Bodenfunktionserfüllung beeinträchtigt wird bzw. die Bodenfunktionserfüllung vollständig verloren geht.</p> <p>Die Ergebnisse der digitalen Bodenfunktionskarte weisen darauf hin, dass im Bereich der neu zu versiegelnden Flächen der Kleingärten und der Ackerfläche Böden mit einer sehr hohen Gesamtbodenfunktionserfüllung vorliegen. Die sehr hohe Gesamtbodenfunktionserfüllung ist hier auf die Relevanz von Böden mit Archivfunktion zurückzuführen. Für die Bereiche „Kleingärten“ und „Ackerfläche“ liegt ein Suchraum für schutzwürdige Böden aufgrund des Bodentyps „Plaggenesch“ vor. In der Region Hannover weisen ca. 9 % der Böden eine Relevanz hinsichtlich der Archivfunktion auf. Im Bereich der Stadt Neustadt am Rübenberge weisen ca. 10 % der Böden eine Relevanz hinsichtlich der Archivfunktion auf. Die natürlichen Bodenteilfunktionen weisen eine geringe bis mittlere (natürliche Bodenfruchtbarkeit), eine mittlere (Biotopotentialentwicklungspotential) und eine hohe (Ausgleichskörper im Wasserhaushalt, Filter- und Pufferfunktion) Bodenfunktionserfüllung auf</p> <p>Für den Betrachtungsbereich sind durch die aktuelle Nutzung die natürlichen Bodenteilfunktionen natürliche Bodenfruchtbarkeit, Ausgleichskörper im Wasserhaushalt sowie die Filter- und Pufferfunktion für Schadstoffe als relevant anzusehen. Im unmittelbaren Bereich der neu zu errichtenden Straßenüberführung gehen alle natürlichen Bodenteilfunktionen sowie die Archivfunktion bei Umsetzung der Planung verloren.</p> <p>Die Böden im Planungsbereich weisen eine hohe bis sehr hohe Verdichtungsempfindlichkeit auf.</p> <p>Nach Prüfung der Planungsunterlagen wird festgestellt, dass für das Vorhaben bodenkundliche Untersuchungen im Planungsbereich erforderlich sind. Die Ergebnisse der bodenkundlichen Untersuchungen sowie die Auswertung der Untersuchungsergebnisse sind in das aktuelle Verfahren einzubringen.</p>	<p>Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein geotechnischer Bericht zum Baugrundaufschluss, Labor- und Feldversuche erstellt worden.</p> <p>Im Rahmen der Tiefbau- und Ausführungsplanung sowie bei der Ausführung selbst können zusätzlich weitere Sondierungen der Böden erfolgen, bspw. im Rahmen der archäologischen Untersuchungen. Sofern in Teilbereichen des Plangebietes Eschböden anstehen sollten, bedürfen sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 NDSchG. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen und wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt. Auf die Bestimmungen des § 6 Abs. 3 NDSchG (Veranlasserprinzip) wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>Es erfolgt ein Hinweis im Planteil des Bebauungsplanes und eine Erläuterung in der Begründung des Bebauungsplanes. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>1.3.5 Zu dem Umfang und dem Detaillierungsgrad der Umweltprüfung:</p>	<p>Zu 1.3.5</p> <p>Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein geotechnischer Bericht erstellt worden, der die geforderten Bodenfunktionsbewertungen beinhaltet. Die</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Nach Prüfung des Sachverhaltes sind bodenkundliche Untersuchungen im Sinne bodenkundlicher Profilsprachen und die Durchführung einer maßnahmenbezogenen und maßstabsgerechten Bodenfunktionsbewertung erforderlich. Eine Auswertung der Daten des LBEGs und der aktuellen Bodenkarte „BK 50“ ist für die maßstabsebene der Planung nicht ausreichend, um das Schutzgut Boden fachgerecht darzustellen und zu bewerten. Die Informationen zur Bodenbeschaffenheit des LBEGs (NIBIS Kartenserver) und zur Bodenfunktionserfüllung von der Region Hannover im Maßstab 1:50.000 (aus der digitalen Bodenfunktionskarte) sind durch die bodenkundlichen Kartierungen zu verifizieren. Das Schutzgut Boden und die Bodenfunktionserfüllung der Bodenfunktionen im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 sind im Rahmen des Umweltberichtes bodenkundlich zu bewerten und darzustellen.</p> <p>Durch die Bodenkartierung ist festzustellen, ob bzw. in welcher Ausprägung der Bodentyp Plaggenesch (hier relevant für die Archivfunktion) im Planungsbereich vorliegt. Es ist festzustellen, ob der Plaggenesch im gesamten Planungsbereich (Ackerfläche/ Kleingärten) vorliegt oder nur im Teilabschnitt feststellbar ist. Bei positivem Befund sind Maßnahmen zum Schutz des Plaggeneschs abzuleiten und zu prüfen.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Bodenfunktionserfüllung der natürlichen Bodenteil-funktionen ist umfänglich darzustellen. Maßnahmen zur Verminderung der nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenfunktionserfüllung sind abzuleiten und darzustellen. Die Ergebnisse der feldbodenkundlichen Untersuchungen und der Bodenfunktions-bewertung sind zur fachgerechten Bewertung des Schutzgutes Boden in der Eingriffsregelung heranzuziehen und zu beachten. Maßnahmen zur fachgerechten und funktionsbezogenen Kompensation der Bodenfunktionsverluste sind abzuleiten und darzustellen. Aus den bodenkundlichen Untersuchungen sind Empfehlungen für die Etablierung einer bodenkundlichen Baubegleitung für die Bauausführung zu entwickeln.</p> <p>Es wird an dieser Stelle bereits darauf hingewiesen, dass nach Prüfung des Sachverhaltes für dieses geplante Bauvorhaben eine bodenkundliche Baubegleitung nach DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von</p>	<p>Ergebnisse werden im Umweltbericht berücksichtigt. Die weiteren Hinweise betreffen die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Zum Plaggenesch wird auf Punkt 1.3.4 verwiesen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Bauvorhaben erforderlich wird und frühzeitig in Planungsprozesse und Leistungsausschreibungen einzubeziehen ist.</p> <p>Für Rückfragen steht Ihnen Frau Voges unter Tel.: 616-22749 zur Verfügung.</p>	
<p>1.4 Naturschutz</p> <p>Aus naturschutzfachlicher Sicht wird zur o.g. Beteiligung derzeit keine Stellungnahme abgegeben.</p>	<p>Zu 1.4</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>2. Stadt Neustadt am Rübenberge, 20.10.2022 BP</p>	
<p>2.1 Denkmalrecht, 20.10.2022 BP</p> <p>im Umfeld des Plangebietes sind archäologische Fundstellen bekannt: So wurden östlich des Plangebietes in vergleichbarer Lage bei Erdarbeiten Siedlungsspuren der Bronzezeit und vorrömischen Eisenzeit aufgedeckt. Im Plangebiet ist daher während der mit der Planung verbundenen Erdarbeiten dringend mit dem Auftreten archäologischer Funde und Befunde zu rechnen, bei denen es sich um Kulturdenkmale gem. § 3 Abs. 4 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz handelt.</p> <p>Als Veranlasserin der Planung wird die Stadt Neustadt a. Rbge. daher gebeten, die nachfolgende Information durch Aufnahme in die Planbegründung, besser noch durch einen entsprechenden Hinweis auf dem Plan selbst, den Zulassungsbehörden und den für die Bau- und Erdarbeiten im Plangebiet Verantwortlichen zur Kenntnis zu geben:</p> <p>Da mit dem Auftreten archäologischer Funde oder Befunde zu rechnen ist, bedürfen sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG). Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen und wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt. Auf die Bestimmungen des § 6 Abs. 3 NDSchG (Veranlasserprinzip) wird ausdrücklich hingewiesen. Des Weiteren wird darauf</p>	<p>Zu 2.1</p> <p>Ein Hinweis zur archäologischen Funderwartung wird auf den Planteil des Bebauungsplanes aufgenommen und in der Begründung näher ausgeführt.</p> <p>Im Rahmen der Tiefbau- und Ausführungsplanung ist die Genehmigung der zuständigen Denkmalschutzbehörde einzuholen. Diese kann ggf. Auflagen wie bspw. baubegleitende bodenkundliche Untersuchungen auferlegen.</p> <p>Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>aufmerksam gemacht, dass die Durchführung von Erdarbeiten ohne denkmalrechtliche Genehmigung eine Ordnungswidrigkeit darstellt und mit einem Bußgeld geahndet werden kann (§ 35 NDSchG).</p>	
<p>2.2 Behindertenbeauftragte, 21.10.2022 BP</p> <p>hiermit möchte ich zu dem oben genannten Bebauungsplan wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Seit 2006 fordert die UN-Behindertenrechtskonvention und seit 2008 das Niedersächsische Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen einen gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt für Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten.</p> <p>Diese Forderung ist bei jeder Baumaßnahme mit öffentlichem Interesse zu berücksichtigen. Nur in begründeten Fällen darf auf eine barrierefreie Umsetzung verzichtet werden.</p>	<p>Zu 2.2</p> <p>Es wird auf die nachfolgenden Punkte verwiesen.</p>
<p>2.2.1</p> <p>Das im Planungsverfahren bezeichnete Bauvorhaben "Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt" ist für die gesamte Bevölkerung, die westlich der Bahntrasse und südlich der Landwehr wohnen ein wichtiger Bereich zum Erreichen der Innenstadt und sozialer Treffpunkte, wie zum Beispiel Begegnungsstätte Silbernkamp, Schloß Landestrost und VHS. Der Bahnübergang an der Siemensstraße wird häufig von Fußgängerinnen, Fußgängern und Fahrradfahrenden als direkter Weg zur Querung in West- Ost Richtung und umgekehrt genutzt.</p>	<p>Zu 2.2.1</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Netze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.</p> <p>Auf Ebene der Ausführungsplanung erfolgt auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Standards und Richtlinien für Behinderte bzw. Mobilitätseingeschränkte Menschen. Etwa 400m nördlich ist derzeit am Bahnhof ein Barrierearmer und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen geeigneter Querungsmöglichkeit am Bahnhof vorhanden.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes verhindern nicht die Prüfung und/oder Umsetzung weitere Fuß-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	und Radwegeverbindungen. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen. Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.
3. LBEG Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, 20.10.2022 BP	
3.1 Boden Die Grundlage zur fachlichen Beurteilung des Schutzgutes Boden liefert in Deutschland das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und fokussiert dabei auf die Bewertung der Bodenfunktionen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion vermieden werden (vgl. § 1 BBodSchG). Mit Grund und Boden ist gemäß §1a BauGB sparsam und schonend umzugehen und flächenbeanspruchende Maßnahmen sollten diesem Grundsatz entsprechen (LROP 3.1.1, 04). Um die Ziele zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme (Niedersächsische Nachhaltigkeitsstrategie) und der Neuversiegelung (NAGB-NatSchG §1a) zu erreichen, ist eine verstärkte Berücksichtigung dieser Belange in Planungsprozessen erforderlich. Zur fachgerechten Berücksichtigung in der Planung sollte das Schutzgut Boden in dem zu erarbeitenden Umweltbericht entsprechend der Anlage 1 Baugesetzbuch (BauGB) ausführlich beschrieben und eine Bodenfunktionsbewertung entsprechend der im Bundes-Bodenschutzgesetz (vgl. § 2 BBodSchG) genannten Funktionen vorgenommen werden. Als Datenbasis zur Bearbeitung des Schutzgutes Boden empfehlen wir unsere Bodenkarte i.M. 1:50.000 (BK50) und ihre Vielzahl an Auswertungskarten – u.a. zu Suchräumen für schutzwürdige Böden und zu Empfindlichkeiten der Böden. Sofern genauere Informationen zu den Böden im Gebiet vorliegen, sollten diese zusätzlich herangezogen werden.	Zu 3.1 Bei der betroffenen Fläche handelt es sich lediglich um einen Suchraum für den wertvollen Bodentyp Plaggenesch. Es wurde nicht nachgewiesen, das Plaggenesch tatsächlich vorkommt und von der Planung betroffen sein wird. Aus Vorsorgegründen wird Plaggenesch in der Eingriffsbilanzierung für die Ackerfläche mit Suchraum ein Korrekturfaktor von 0,2 angesetzt. Entsprechend wird ein höherer Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Boden ermittelt. Dieser wird im Rahmen der festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein geotechnischer Bericht erstellt worden, der die geforderten Bodenfunktionsbewertungen beinhaltet. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht berücksichtigt. Die weiteren Hinweise betreffen die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Zum Plaggenesch wird auf Punkt 2.3.4 verwiesen. Im Rahmen der Tiefbau- und Ausführungsplanung sowie bei der Ausführung selbst können zusätzlich weitere Sondierungen der Böden erfolgen. Sofern in Teilbereichen des Plangebietes Eschböden anstehen sollten, bedürfen sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 in Verbindung mit § 12 NDSchG. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen und wird nur unter Auflagen und Bedingungen erteilt. Auf die Bestimmungen des § 6 Abs. 3 NDSchG (Veranlasserprinzip) wird ausdrücklich hingewiesen.



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Im Plangebiet befinden sich laut den Daten des LBEG Suchräume für schutzwürdige Böden entsprechend GeoBerichte 8 (Stand: 2019). Im Plangebiet handelt es sich um folgende Kategorien:</p> <p>Kategorie</p> <p>Plaggenesch</p> <p>Seltene Böden (statistisch)</p> <p>Die Karten können auf dem NIBIS Kartenserver eingesehen werden.</p> <p>Gemäß dem Nds. Landesraumordnungsprogramm (LROP 3.1.1, 04) sind Böden, welche die natürlichen Bodenfunktionen und die Archivfunktion in besonderem Maße erfüllen, vor Maßnahmen der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung besonders zu schützen.</p> <p>Schutzwürdige Böden sollten bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs besondere Berücksichtigung finden.</p> <p>Entsprechend den Daten des LBEG sind die Böden empfindlich gegenüber Bodenverdichtung (siehe Auswertungskarte „Gefährdung der Bodenfunktionen durch Bodenverdichtung“ auf dem NIBIS Kartenserver). Verdichtungen sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden – zum Schutz und zur Minderung der Beeinträchtigungen des Bodens.</p> <p>In der Planungsphase lassen sich aus bodenschutzfachlicher Sicht mehrere Möglichkeiten der Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen des Schutzguts bedenken und – wenn möglich – in Ausschreibungen bzw. folgende Planungsstufen übernehmen. Besonders schutzwürdige oder empfindliche Bereiche sollten wenn möglich von einer Bebauung ausgenommen werden. Im Rahmen der Bautätigkeiten sollten einige DIN-Normen aktiv Anwendung finden (v.a. DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben, DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau -Bodenarbeiten, DIN 19731 Verwertung von Bodenmaterial). Der Geobericht 28: Bodenschutz beim Bauen des LBEG dient als Leitfaden zu diesem Thema. Weitere Hinweise zur Vermeidung und Minderung von Bodenbeeinträchtigungen sowie zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen sind zudem in</p>	<p>Es erfolgt ein Hinweis im Planteil des Bebauungsplanes und eine Erläuterung in der Begründung des Bebauungsplanes. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag								
<p>Geofakt 31 Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis zu finden.</p> <p>Eine eingriffs- und funktionsbezogene Kompensation verbleibender Bodenfunktionsbeeinträchtigungen sollte durch geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Bodenfunktionen durchgeführt werden (z.B. Entsiegelung, Renaturierung, Wiedervernässung). Dementsprechend empfehlen wir Bodenabtrag im Zuge dieser Maßnahmen zu vermeiden und Maßnahmen zu wählen, die den natürlichen Standortbedingungen entsprechen. Wir weisen in diesem Kontext auf die LBEG Veröffentlichung Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis hin.</p>									
<p>3.2 Gashochdruckleitungen, Rohrfernleitungen</p> <p>Durch das Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe dazu verlaufen erdverlegte Gashochdruckleitungen bzw. Rohrfernleitungen. Bei diesen Leitungen sind Schutzstreifen zu beachten, die von jeglicher Bebauung und von tiefwurzeln-dem Pflanzenbewuchs frei zu halten sind. Bitte beteiligen Sie den aktuellen Leitungsbetreiber direkt am Verfahren, damit ggf. erforderliche Abstimmungsmaßnahmen (genauer Leitungsverlauf, Breite des Schutzstreifens etc.) eingeleitet werden können. Der Leitungsbetreiber kann sich ändern, ohne dass es eine gesetzliche Mitteilungspflicht gegenüber dem LBEG gibt. Wenn Ihnen aktuelle Informationen zum Betreiber bekannt sind, melden Sie diese bitte an Leitungskataster@lbeg.niedersachsen.de. Weitere Informationen erhalten Sie hier. Die beim LBEG vorliegenden Daten zu den betroffenen Leitungen entnehmen Sie bitte der nachfolgenden Tabelle:</p> <table border="1" data-bbox="165 1110 943 1391"> <thead> <tr> <th>Objektname</th> <th>Betreiber</th> <th>Leitungstyp</th> <th>Leitungsstatus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anschlußleitung Neustadt a. Rbge. / DN NW 100</td> <td>OGE Open Grid Europe GmbH</td> <td>Energetische oder nicht-energetische Leitung</td> <td>(nicht angegeben)</td> </tr> </tbody> </table>	Objektname	Betreiber	Leitungstyp	Leitungsstatus	Anschlußleitung Neustadt a. Rbge. / DN NW 100	OGE Open Grid Europe GmbH	Energetische oder nicht-energetische Leitung	(nicht angegeben)	<p>Zu 3.2</p> <p>Der genannte Leitungsbetreiber gehört zu den von der im Verfahren Beteiligten PLEdoc vertretenen Leitungsbetreiber (Siehe Punkt 11). Im Bereich der neuen Straßenführung sind keine von der PLEdoc verwalteten Versorgungsanlagen. Auch bei den externen Ausgleichsflächen sind keine Betroffenheiten zu erwarten. PLEdoc wird weiterhin im Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
Objektname	Betreiber	Leitungstyp	Leitungsstatus						
Anschlußleitung Neustadt a. Rbge. / DN NW 100	OGE Open Grid Europe GmbH	Energetische oder nicht-energetische Leitung	(nicht angegeben)						



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Wenn die Beteiligung der Leitungsbetreiber bereits im Rahmen früherer Planungsverfahren durchgeführt wurde und zwischenzeitlich keine Veränderung des Leitungsverlaufs erfolgte, ist die Erfordernis einer erneuten Beteiligung der genannten Unternehmen durch die verfahrensführende Behörde abzuwägen.</p>	
<p>3.3 Baugrund</p> <p>Im Untergrund des Standorts können lösliche Sulfat-/Karbonatgesteine in Tiefen anstehen, in denen mitunter Auslaugung stattfindet und lokal Verkarstung auftreten kann. Im näheren Umfeld des Standorts sind bisher keine Erdfälle bekannt.</p> <p>Formal ist dem Standort die Erdfallgefährdungskategorie 1 zuzuordnen (gem. Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, Az. 305.4 - 24 110/2 -). Im Rahmen von Baumaßnahmen am Standort sind bezüglich der Erdfallgefährdung keine besonderen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen notwendig.</p> <p>Im Zuge der Planung von Baumaßnahmen verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS-Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.</p>	<p>Zu 3.3</p> <p>Die Hinweise beziehen sich in der Regel auf die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung dienen sie der Kenntnisnahme.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Zur Klarstellung und aus Gründen der Informationspflicht werden die Hinweise in die Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</p>
<p>3.4</p> <p>Ob im Vorhabensgebiet eine Erlaubnis gem. § 7 BBergG oder eine Bewilligung gem. § 8 BBergG erteilt und/oder ein Bergwerkseigentum gem. §§ 9 und 149 BBergG verliehen bzw. aufrechterhalten wurde, können Sie dem</p>	<p>Zu 3.4</p> <p>Es liegen keine Informationen über mögliche Bergbauberechtigungen für das Plangebiet vor (NIBIS Kartenserver).</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>NIBIS-Kartenserver entnehmen. Wir bitten Sie, den dort genannten Berechtigungsinhaber ggf. am Verfahren zu beteiligen. Rückfragen zu diesem Thema richten Sie bitte direkt an markscheiderei@lbeg.niedersachsen.de.</p> <p>Informationen über möglicherweise vorhandene Salzabbaugerechtigkeiten finden Sie unter www.lbeg.niedersachsen.de/Bergbau/Bergbauberechtigungen/Alte_Rechte.</p> <p>In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen.</p> <p>Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt. Die verfügbare Datengrundlage ist weder als parzellenscharf zu interpretieren noch erhebt sie Anspruch auf Vollständigkeit. Die Stellungnahme ersetzt nicht etwaige nach weiteren Rechtsvorschriften und Normen erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder objektbezogene Untersuchungen.</p>	
<p>4. Harzwasserwerke Hildesheim, 24.10.2022 BP</p>	
<p>durch das Gebiet der Bauleitplanung der Stadt Neustadt am Rübenberge, Bebauungsplanes Nr. 175 und Flächennutzungsplanänderung Nr. 46 sowie Ergänzung Nr. 11 Straßenführung, verläuft unsere Wassertransportleitung Söse - Nord, Durchmesser 575 mm.</p> <p>Oberhalb der Leitung ist ein betriebseigenes Steuer- und Fernmeldekabel vorhanden.</p> <p>Die Leitung ist in einem Schutzstreifen verlegt, der durch Eintragung im Grundbuch dinglich gesichert ist.</p> <p>Auf dem vorgenannten Schutzstreifen dürfen Veränderungen jedweder Art (z. B. Errichtung von Bauwerken jeder Art, Verlegung von Fahrbahndecken,</p>	<p>Zu 4</p> <p>Die Hinweise beziehen sich in der Regel auf die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung dienen sie der Kenntnisnahme.</p> <p>Innerhalb der Straßenverkehrsfläche können Leitungen verlegt werden. Etwaige Umlegungen sind in der Tiefbau- und Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Bepflanzung mit Bäumen) nur mit Einwilligung der Harzwasserwerke durchgeführt werden.</p> <p>Mit Ersetzung des höhengleichen Bahnüberganges Siemensstraße durch eine neue Straßenführung in der Hans Böckler Straße, ist unsere Transportleitung betroffen und in diesem Bereich zu sichern.</p> <p>In den bisherigen Planungen wurde in Abstimmung mit der ARCADIS GmbH und der DB Netz AG ein Entwurf zur Leitungsumlegung in der Hans Böckler Straße aufgestellt.</p> <p>Nach bisherigen Planungsstand ist die Wassertransportleitung auf einer Länge von ca. 450 m umzulegen und zu erneuern.</p> <p>Die Kosten der Leitungssicherung sind vom Verursacher zu tragen.</p> <p>Angefügt übersenden wir Ihnen einen Übersichtsplan mit vorhandenem Leitungsverlauf.</p> <p>Weitere Planunterlagen zur Leitungsumverlegung sind vom Planungsbüro ARCADIS anzufordern.</p> <p><u>Anlage:</u> Lageplan</p>	
5. NABU Neustadt, 24.10.2022 BP	
<p>5.1 Veränderungen der Verkehrsströme und Verkehrskonzept</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Diese Einwendung wurde in Teilen auch im Flächennutzungsplan-Verfahren geltend gemacht.</p> <p>Derartige bauliche Veränderungen der Infrastruktur benötigen für eine fachlich fundierte und rechtssichere Planung ein Verkehrskonzept, das in Szenarien mögliche Verlagerungen der Verkehrsarten darstellt einschließlich ihrer</p>	<p>Zu 5.1</p> <p>Das Verkehrskonzept der Stadt Neustadt am Rübenberge ist noch in der Aufstellung. Teil des Verkehrskonzeptes wird es auch sein, ebenerdige Bahnübergänge in Abstimmung mit der DB gemäß den Zielen der Raumordnung zu beseitigen und ggf. durch Brücken oder Unterführungen zu ersetzen, falls erforderlich. Für die Kernstadt Neustadt am Rübenberge ist eine verkehrliche Verbindung, die die östlichen und westlich der Bahn gelegenen Stadtteile verbindet, insbesondere für PKW-Verkehr, im Umfeld des Plangebietes un-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>positiven und negativen Auswirkungen. Nur so kann letztlich auch die öffentlich geführte Diskussion über eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung und die Verlagerung von Verkehr mit seinen Auswirkungen auf Mensch und Natur mit Zahlen versachlicht werden.</p> <p>Die Stadt Neustadt erkennt zwar die Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes an, verzichtet aber auf die Vorlage im Rahmen dieses Verfahrens unter Hinweis darauf, dass das Verkehrskonzept „voraussichtlich Ende 2022 abschließend vorliegt“.</p> <p>Es ist festzustellen:</p> <p>Die Planung einer eingreifenden Infrastrukturmaßnahme ohne Verkehrskonzept ist fachlich fehlerhaft. Für die Stellungnahme zu dieser Maßnahme ist eine Bewertung der Verlagerung von Verkehrsströmen auf der Basis von Zahlen erforderlich und ohne Verkehrskonzept nicht möglich.</p> <p>Sowohl die von der Stadt angestrebte Schließung der Wunstorfer Straße zwischen Marktstraße und Bahnhofstraße („Neustadt Tor“) für den Kfz-Verkehr als auch die mögliche Siedlungsentwicklung in südwestlicher Richtung (Anl. 2, S. 26) zeigen die dringende Notwendigkeit, Verkehrsverlagerungen konzeptionell darzustellen. Das gilt ganz besonders für die sich abzeichnende erhebliche Mehrbelastung für die Hans-Böckler-Straße einschließlich Grundschule.</p> <p>Es besteht kein erkennbarer Grund, warum die Bauleitplanung nicht um drei Monate verschoben wird, um die Gesamtplanung auf das Verkehrskonzept nachvollziehbar abzustimmen und so den Bürgerinnen und Bürgern eine in sich umfassend stimmige Planung zu präsentieren. Da sich der Bau des Brückenbauwerks für die Bahnübergangsbeseitigung Poggenhagen verzögert und folglich Sperrpausen für das Überführungsbauwerk über die Gleisanlagen auf 2025/2026 verschieben, bietet es sich an, diese Sperrpausen auch für das Bauwerk im Zuge der Bahnübergangsbeseitigung Siemensstraße zu nutzen. Damit entfällt der Zeitdruck für diese Maßnahme, und es besteht die Chance, eine wirklich fundierte Planung ohne Unstimmigkeiten (insbesondere im Bebauungsplan Nr. 175) ins Verfahren zu geben.</p>	<p>umgänglich. Eine Abwägung verschiedener Trassenverläufe und Ausführungsvarianten kam zur Straßenausführung, die als Grundalge des Bebauungsplanes dient.</p> <p>Durch das Straßenersatzbauwerk werden keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsströme hervorgerufen. Die innerörtlichen Verkehrsströme wurden vom Gutachter untersucht und in ein Konzept eingearbeitet.</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Netze anschließen.</p> <p>Bei der Straßenplanung wurden die notwendigen Richtlinien und Gesetze beachtet und in der Abwägung aller Belange die vorliegende Ausführung gewählt.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes verhindern nicht die Prüfung und/oder Umsetzung weitere Fuß- und Radwegeverbindungen. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahngleise geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p> <p>Lange im Vorfeld werden durch die Deutsche Bahn Sperrzeiten eingerichtet, die den Zugverkehr auf der Strecke zum Zwecke von Arbeiten um die Bahngleise einstellt. Weiterhin werden auch Kapazitäten der ausführenden und vorbereitenden Firmen eigens für die anberaumten Sperrzeiten gebunden. Auch daher kann keine Verzögerung des Bauleitplanverfahrens erfolgen, um die planungsrechtliche Zulässigkeit der Straße zu gewähren</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Der NABU fordert:</p> <p>Das Verkehrskonzept der Stadt Neustadt ist im Rahmen des laufenden Bauleitplanverfahrens vorzulegen.</p>	
<p>5.2 Varianten-Prüfung</p> <p>Grundlage einer Variantenuntersuchung ist eine Vorabschätzung von Aspekten der Entwurfsplanung. Die geprüften Varianten sind dann in einer Bewertungsmatrix gegenüber zu stellen, ggf. mit ergänzenden Erläuterungen. Entscheidungserhebliche Merkmale werden geprüft. So beschreiben das Planungsbüro Obermeyer und die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Vorgehensweise einer Variantenuntersuchung (file:///C:/Users/USER/Downloads/Variantenuntersuchung.pdf). Die vorliegende Variantenprüfung gem. Anlage 5 erfüllt diese Vorgehensweise nicht.</p> <p>Dem Planverfahren liegen zwei verschiedene Variantenuntersuchungen zu Grunde:</p> <p>Anlage 5 „Variantenbetrachtung“ aus dem Jahr 2018 und Anlage 6 „Erläuterungsbericht Vorplanung für DB“ aus dem Jahr 2020.</p> <p>Den beiden Untersuchungen liegen unterschiedliche Aspekte der Entwurfsplanung zu Grunde. Anlage 5 geht von 6% Steigung aus, Anlage 6 von 5,5%. Beispiele für divergierende Aussagen lassen sich fortführen. Auch fehlen die Anlagen, auf die in der Variantenbetrachtung der Anlage 6 verwiesen wird.</p> <p>Für unsere Stellungnahme beziehen wir uns im Folgenden auf die Anlage 5, da wir vermuten (!!), dass diese verfahrensrelevant ist.</p> <p>Vorgaben der Planung, Bewertungsmatrix und Wahl der Vorzugsvariante:</p> <p>Eine sachlich fundierte und nachvollziehbare Bewertungsmatrix gibt es nicht, ebenfalls keine Vorgaben, die für die Erarbeitung von Varianten einzuhalten sind. Die Beschreibung der Varianten erschöpft sich in Prosa und Aufzählung von Entwurfsparametern. Der Aspekt „Naturschutz“ wird gar nicht erwähnt, obwohl die Gehölzstrukturen entlang der DB-Strecke unübersehbar sind. Der</p>	<p>Zu 5.2</p> <p>Es erfolgten 2 Variantenprüfungen zur Straßenführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sweco GmbH, Wöhleke und Schwetzler (Herbst 2018): Variantenbetrachtung im Zuge der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge Poppenhagen. Erläuterungsbericht. Machbarkeitsstudie. (Hier in der Stellungnahme als Anlage 5 bezeichnet) • IG-Verden-Wunstorf, Wanke et al (Oktober 2020): Erläuterungsbericht Vorplanung Strecke 1740 Verden-Wunstorf BÜ km 30,511 Siemensstraße. (Hier in der Stellungnahme als Anlage 5 bezeichnet) <p>Die dort dargelegten Inhalte der Variantenprüfung sind in der Begründung dargestellt und es wird auf die entsprechenden Originalwerke verwiesen. Beide Dokumente sind derweil als Anhang zur Begründung des Bebauungsplanes mit ausgelegt worden.</p> <p>In den Dokumenten sind die aus Sicht der Planer und Verfasser maßgeblichen abwägungsrelevanten Entwurfs- und Ausführungsparameter dargestellt. Dies muss nicht zwangsweise in einer Bewertungsmatrix erfolgen, sondern kann auch wie in der als Anlage 5 bezeichneten Dokument ausschließlich über verbal-argumentative Weise erfolgen.</p> <p>Die Stadt Neustadt am Rübenberge hat zudem im Bauleitplanverfahren die Belange von Natur- und Landschaft untersucht, bewertet und ist zu dem Schluss gekommen, dass eine Straßenführung direkt südlich an den Bahngleisen aus Gründen des Naturschutzes sowie aus mangelnder Grundstücksverfügbarkeit nicht in Frage kommt.</p> <p>Auf Grundlage der vorherigen Untersuchungsergebnisse und unter Einbeziehung der Belange von Natur und Landschaft, wurde eine Neue Straßenführung ausgearbeitet, die als Grundlage für den Bebauungsplan dient.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Hinweis (Anl. 2, S. 7) darauf, dass es „im Bereich des Bahnhofs eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer gibt“, ist falsch. Radfahrer gefährden die Nutzer der Bahnverbindung und finden auf der Ostseite des Bahnhofs keine gesicherte Radwegführung vor. Davon abgesehen ist die Bahnhoftunterführung mindestens auf der Ostseite nicht barrierefrei.</p> <p>Die Variantenprüfung beinhaltet nur die Prüfung einer Linienführung des Überführungsbauwerks. Grundlegende Alternativen wie z. B. eine städtebaulich verträglichere Unterführung gibt es nicht, dabei muss diese nicht im Verlauf der Siemensstraße verlaufen.</p> <p>Gleiches Versäumnis findet sich zur Frage einer Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung, deren Forderung in Zeiten einer sog. Verkehrswende nicht unbegründet ist. Auch hier gilt, dass eine Linienführung auch außerhalb der Trasse der Siemensstraße erfolgen könnte. Ein unbegründetes „geht nicht“ ist keine planerische Aussage und ignoriert die Forderung des Rates der Stadt Neustadt nach einer genaueren Prüfung einer solchen Unterführung für den nicht-motorisierten Verkehr.</p> <p>Es ist festzustellen:</p> <p>Alle vier Varianten gem. Anlage 5 entsprechen nicht der Trassenführung, die der Bauleitplanung zu Grunde liegt.</p> <p>Die Trassenführung der Bauleitplanung ist in der Variantenbetrachtung gar nicht enthalten, sondern wurde vielmehr im Nachhinein – ohne Variantenbetrachtung – zusätzlich entwickelt.</p> <p>Varianten zum Überführungsbauwerk, z. B. Unterführung für motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr und/oder Fußgänger- und Radfahrerverkehr wurden nicht geprüft, nicht einmal verbal.</p> <p>Damit ist die für ein solches Bauleitplanverfahren zwingend erforderliche Variantenprüfung fehlerhaft. Das stellt einen rechtserheblichen Verfahrensfehler im Planverfahren dar.</p> <p>Der NABU fordert:</p>	<p>In Ihr wurden im Rahmen der Tiefbau- und Ausführungsplanung die maßgeblichen Regeln und Richtlinien, zu denen auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs unterstehen, beachtet</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Netze anschließen.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes verhindern nicht die Prüfung und/oder Umsetzung weitere Fuß- und Radwegeverbindungen. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Die Variantenprüfung ist im Laufe des Verfahrens umfassend und rechtssicher zu ergänzen, insbesondere zur Wahl der Vorzugsvariante sowie der Wahl eines Überführungsbauwerks und einer Fußgänger- und Radfahrerunterführung.</p>	
<p>5.3 Gehölzbeseitigungen im Nordwesten des Planungsgebietes</p> <p>Anmerkung:</p> <p>Diese Einwendung wurde in Teilen auch im Flächennutzungsplan-Verfahren geltend gemacht.</p> <p>Unter Anlage 2, Kapitel 5.2.1 „Schutzgüter“ wird aufgeführt, dass „das Untersuchungsgebiet für Flora und Fauna zum Teil weit über das eigentliche Plangebiet hinaus“ geht. In der Annahme einer der Bahntrasse nahen Linienerführung wurde auch der Bereich unmittelbar westlich der Bahngleise biologisch untersucht mit dem Ergebnis einer hohen biologischen Wertigkeit.</p> <p>Die Begründung des Vorentwurfs fährt fort: „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 hat, für Arten und Biotope hochwertige Bereiche aus. Folglich werden die Ergebnisse der entsprechend der geänderten Planung nicht mehr betroffenen Bereiche westl. der Bahngleise in der Vorprüfung zum Umweltbericht ausgespart.“</p> <p>Es ist festzustellen:</p> <p>Die oben beschriebenen Bereiche werden im Bebauungsplan als Mischgebiet und Gewerbegebiet ausgewiesen. Das allein erfordert eine Betrachtung der Schutzgüter.</p> <p>In Kenntnis dieser Ausweisung und der Trassenverschiebung auf die Verlängerung Hans-Böckler-Straße haben die Grundstückseigentümer die Gehölze sowohl neben der Bahntrasse (besonders hochwertig!) und neben der Hans-Böckler-Straße vollständig gerodet und somit nachweislich wertvolle Biotope</p>	<p>Zu 5.3</p> <p>Die Teilflächen der hochwertigen Grünstrukturen sind nicht von der Bauleitplanung betroffen. Die Teilflächen auf den Flurstücken 219/42 und 219/45 sind planungsrechtlich durch den Bebauungsplan Nr. 136 „In der Kassebeern“ als Mischgebiet und Gewerbegebiet festgesetzt. Die Stadt Neustadt hält an dieser Nutzung fest und ändert deshalb den Flächennutzungsplan dort entsprechend in Mischbaufläche und gewerbliche Baufläche. Planungsrechtlich sind die Fällarbeiten dort also zulässig. Eine Veränderungssperre hat ohnehin keine Auswirkung für Grünstrukturen, sondern lediglich für bauliche Anlagen bzw. genehmigungspflichtige Vorhaben.</p> <p>Darüber hinaus wird der erforderliche Umgang mit den zerstörten Biotopen und dem Artenschutz im Rahmen der baulichen Entwicklung der besagten Grundstücke auf Grundlage der erfolgten Kartierung mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>zerstört. Der Stadt Neustadt war die Wertigkeit der Grünstrukturen bekannt, als sie die Planungsänderung für die Trassenführung vornahm. Dennoch verzichtete sie auf eine Veränderungssperre gem. § 14 BauGB. Dieses wäre ein geeignetes planungsrechtliches Instrument gewesen, um Veränderungen auf den Grundstücken zu unterbinden. So nahm die Stadt die Beseitigung nachgewiesener wertvoller Gehölzstrukturen billigend in Kauf.</p> <p>Der NABU fordert:</p> <p>Der Verzicht auf eine Veränderungssperre stellt ein Versäumnis der Stadt dar. Für die durch eine Kartierung dokumentierten und beseitigten Biotopstrukturen sind Ausgleichsmaßnahmen durch die Stadt anzusetzen.</p> <p>Entsprechende Regelungen sind im weiteren Verfahren festzusetzen.</p>	
<p>5.4 Städtebauliche Aspekte</p> <p>Der Aussage, dass „durch die Neuplanung ... keine städtebaulichen Spannungen erwartet werden“, kann nicht gefolgt werden. Ein rd. 10 m hohes Überführungsbauwerk in Dammbauweise wird eine Zäsur in unserer Stadt (die keine nennenswerten topografischen Bewegungen hat) darstellen – einschließlich einer Wertminderung von Wohngrundstücken im näheren Umfeld.</p>	<p>Zu 5.4</p> <p>Das Brückenbauwerk ist eine Bauliche Anlage die mit ca. 10m Höhe die umliegende Bebauung nicht überschreitet und daher in der Höhe keine wesentliche Beeinträchtigung auf das Ortsbild entfaltet. Die Dammbauweise ist dabei in der Wirkung auch längenbezogen von Bedeutung. Östlich der Bahn ist die Rampe („Dammbauweise“) durch bauliche Anlagen umgeben. Westlich der Bahn bildet die Rampe den Abschluss der derzeit zur Bebauung vorgesehen Flächen, mit Ausnahme des Flurstücks 223/2.</p> <p>In der Wirkung wird hier der Blick auf die landwirtschaftliche Fläche aus Süden versperrt. Ebenso wird der Blick in die freie und wenig Bebaute Landschaft in der Sichtachse Siemensstraße, zwischen Bahngleisen und Hans-Böckler-Straße eingeschränkt. Die gleiche Wirkung hat jedoch eine dort zulässigerweise zu errichtende bauliche Anlage auch.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die Randbereiche der Rampe begrünt werden, sodass dadurch die optische Wirkung der Anlage zusätzlich reduziert wird.</p> <p>In der Abwägung überwiegen hier die verkehrlichen Belange vor den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	Die Begründung wird dahingehend ergänzt. Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.
<p>5.5 Klimaschutz und Regenwassermanagement</p> <p>Die Entwässerungstechnik liegt aktuell noch nicht vor. Anlage 2, Kap. 4.4.2 erwähnt eine Regenwasserableitung in das Kanalnetz als Option, einschließlich ein „zu errichtendes Rohrleitungssystem“.</p> <p>Der NABU fordert:</p> <p>Zum Schutz von Klima und zur dringend erforderlichen Anreicherung des Grundwassers sind Konzepte zur maximalen Versickerung der durch die Baumaßnahmen versiegelten und verdichteten Bereiche zu gewährleisten. Eine Ableitung des Regenwassers in Vorfluter ist unbedingt zu vermeiden.</p>	<p>Zu 5.5</p> <p>Die Regenwasserbeseitigung ist Teil der Straßenplanung. Zu diesem Zwecke sind Entwässerungsgräben seitlich der Fahrbahn und innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsfläche sowie ein Regenrückhaltebecken vorgesehen. Letzteres ist im Bebauungsplan als Fläche für die Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken festgesetzt.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>
<p>5.6 Umweltbelange und Naturschutz</p> <p>Der NABU kann eine Stellungnahme zu Belangen des Natur- und Umweltschutzes erst nach Vorliegen des Umweltberichtes abgeben. Dieser sollte spätestens im nächsten Verfahrensschritt vorgelegt werden, einschließlich einer Ergänzung der Bauleitplanung um umfangreiche Festsetzungen von Baumpflanzungen.</p>	<p>Zu 5.6</p> <p>Der Umweltbericht ist als gesonderter Teil zum Entwurf des Bebauungsplanes erstellt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 20.09.2022 BP</p>	
<p>durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt.</p> <p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p>	<p>Zu 6</p> <p>Die innerhalb der Straßenverkehrsfläche vorgesehenen baulichen Anlagen befinden sich in einem Bauschutzbereich §12 (3) Ziffer 2 a LuftVG nach dem in der weiteren Umgebung eines Flughafens die Zustimmung der Luftfahrtbehörden innerhalb der Anflugssektoren erforderlich ist, wenn die Bauwerke von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Start-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Das Plangebiet liegt innerhalb des Zuständigkeitsbereiches für militärische Flugplätze gem. § 18a Luftverkehrsgesetz.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass Beschwerden und Ersatzansprüche, die sich auf die vom Flugplatz/Flugbetrieb ausgehenden Emissionen wie Fluglärm etc. beziehen, nicht anerkannt werden.</p> <p>Ebenso wird der Bauschutzbereich gem. §12 (3) Ziffer 2 a LuftVG des militärischen Flugplatzes Wunstorf berührt.</p> <p>Ferner befindet sich das Plangebiet im Interessengebiet militärischer Funk.</p> <p>Kraneinsatz:</p> <p>Sollte für die Errichtung der Gebäude/ Anlagen der Einsatz eines Baukrans notwendig werden, ist hierfür gemäß § 15 i.V.m. § 12 LuftVG die Genehmigung der militärischen Luftfahrtbehörde dringend erforderlich. Für die Beantragung dieser luftrechtlichen Genehmigung werden folgende Angaben benötigt:</p> <p>Lageplan und Koordinaten im Koordinatensystem WGS 84 (geographische Daten Grad/Min./Sek.) des Kranstandortes</p> <p>Maximale Arbeitshöhe in m über Grund und über NN</p> <p>Standzeit</p> <p>Die Genehmigung ist vom Bauherrn rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 3 Wochen vorher) bei der militärischen Luftfahrtbehörde zu beantragen</p> <p>Anschrift militärische Luftfahrtbehörde:</p> <p>Luftfahrtamt der Bundeswehr Abteilung Referat 1 d Luftwaffenkaserne Wahn</p>	<p>bahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt.</p> <p>Die weiteren Hinweise beziehen sich auf die Ausführungsebene und sind dort zu Berücksichtigen.</p> <p>§12 (3) Ziffer 2 a wird gem. § 9 (6) BauGB als Nachrichtliche Übernahme in Textform in den Planteil des Bebauungsplans übernommen. Eine entsprechende Erläuterung wird in die Begründung aufgenommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. Ausführungsplaner weitergeleitet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Postfach 90 61 10 / 529 51127 Köln LufABw1dBauschutz@Bundeswehr.org</p> <p>Evtl. Rückfragen senden Sie bitte unter Verwendung unseres Zeichens K-II-1268-22-BBP ausschließlich an die folgende Adresse: BAIUDBwToeB@bundeswehr.org Ferner bitte ich zu gegebener Zeit um Zusendung eines Nebenabdruckes des Genehmigungsbescheides unter Bezugnahme unseres Zeichens K-II-1268-22-BBP.</p>	
<p>7. Avacon Netz GmbH, 21.09.2022 BP</p>	
<p>gern beantworten wir Ihre Anfrage. Die im Betreff genannten Bauleitpläne befinden sich innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer 110-kV-Hochspannungsfrei- und Fernmeldeleitungen.</p> <p>Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise haben wir gegen das im Betreff genannte Vorhaben keine weiteren Einwände oder Bedenken.</p> <p>Änderungen der uns vorliegenden Planung bedürfen unserer erneuten Prüfung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p><u>Anhang</u></p> <p>Lfd.-Nr.: 22-002193 / LR-ID: 0637572-AVA (bitte stets mit angeben) Bauleitplanung der Stadt Neustadt am Rübenberge</p> <p>Bebauungsplan Nr. 175 und Flächennutzungsplanänderung N. 46 und -ergänzung Nr. 11 „Straßenüberführung Bahntrasse südlich Kernstadt“ der Stadt Neustadt am Rübenberge</p> <p><u>110-kV-Hochspannung:</u></p>	<p>Zu 7</p> <p>Die Avacon gibt Hinweise zu Hochspannungsleitungen und Fernmeldeanlagen im Umfeld des geplanten Straßenneubaus. Hochspannungsleitungen oder ihre Schutzbereiche betreffen nicht den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und befinden sich ca. 60m südlich des geplanten Brückenbauwerks. Grundbuchrechtliche Eintragungen bei etwaigen Grundstücksangelegenheiten werden außerhalb der Bauleitplanung geprüft. Schutzgerechte und zugehörige Eintragungen bleiben vom Bebauungsplan unberührt. Dort Der nächste Leitungsmast befindet sich südlich am Elektrizitätswerk.</p> <p>Fernmeldeanlagen verlaufen im Bereich der Hans-Böckler-Straße. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu etwaigen Leitungsverlegungen bzw. Leitungssicherungen und zu Bestimmungen der Baustelleneinrichtung und zur Bauausführung zu berücksichtigen. Auch die weiteren Hinweise betreffen die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für den Bebauungsplan besteht kein Handlungsbedarf. Aus Gründen der Sicherheit und der Informationspflicht werden jedoch Hinweise zur Hochspannungsleitung in die Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger weitergeleitet.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Die Sicherheitsabstände zu unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Blumenau-Neustadt“, LH-10-1074 (Mast 024-027) werden durch die DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1) geregelt.</p> <p>Arbeiten und geplante Bebauungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung sind grundsätzlich im Detail mit uns abzustimmen. Innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind die zulässigen Arbeits- und Bauhöhen begrenzt.</p> <p>Eine Bebauung innerhalb des Leitungsschutzbereiches ist zu vermeiden.</p> <p>Die Lage des Leitungsschutzbereiches entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planwerk der Sparte Hochspannung.</p> <p>Sollte eine Bebauung nicht vermeidbar sein, sind die in der DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1) vorgegebenen Mindestabstände zwingend einzuhalten. Die Arbeitshöhen unter Hochspannungsleitungen richten sich nach der DIN-VDE 0105-100.</p> <p>Für Bebauungen im Leitungsschutzbereich von 110-kV-Hochspannungsleitungen sind unterschiedliche Mindestabstände zu den Leiterseilen einzuhalten. Bei der Ermittlung der Abstände ist unter der Leitung der größte Durchhang und seitlich der Leitung das größtmögliche Ausschwingen der Leiterseile bei Wind anzunehmen. Dies hat zur Folge, dass innerhalb des Leitungsschutzbereiches nur eingeschränkte Bebauungen, Bodenlagerungen und Arbeitshöhen möglich sind.</p> <p><u>Beispiele aus der DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1):</u></p> <p>Zu Straßenoberflächen ist ein senkrechter Abstand von 7,00 m zum Leiterseil beim größten Durchhang einzuhalten.</p> <p>Zur Geländeoberfläche ist ein senkrechter Abstand von mindestens 6,00 m zum Leiterseil beim größten Durchhang einzuhalten.</p> <p>Bei den vorangegangenen Ausführungen handelt es sich nur um eine beispielhafte und nicht komplette Auflistung von häufig in Betracht kommenden Mindestabständen nach der DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1). Es sind daher</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>nicht nur die aufgelisteten Abstände, sondern die Mindestabstände der DIN in Ihrer Gesamtheit einzuhalten. Bei Ihrer Planung sollten Sie sich über die jeweils relevanten Regelungen der DIN informieren und im weiteren Verlauf berücksichtigen.</p> <p>Durch geplante Neubauten innerhalb des Leitungsschutzbereiches und die damit verbundene Nutzungsänderung werden die statischen Anforderungen an unsere Masten erhöht. Die betroffenen Maststützpunkte müssen nach gültiger Frei-leitungsnorm (VDE-AR-N 4210-4 Anforderungen an die Zuverlässigkeit bestehender Stützpunkte von Freileitungen, Ausgabe 08-2014) statisch geprüft und gegebenenfalls ertüchtigt oder neu errichtet werden.</p> <p>Die dadurch entstehenden Kosten sind vom Verursacher zu tragen. Die Maßnahmen müssen vor der Nutzungsänderung abgeschlossen sein.</p> <p>Die Planung und Ausführung der Maßnahmen nehmen mehrere Monate bis zur Umsetzung in Anspruch. Bitte berücksichtigen Sie dies bei Ihrer weiteren Planung.</p> <p>Beim Betrieb von Hochspannungsanlagen entstehen elektrische und magnetische Felder. Die Grenzwerte unserer Hochspannungsanlagen werden nach der Bundesimmissionsschutzverordnung (26. BImSchV, in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013) eingehalten.</p> <p>Sollte Ihr geplantes Vorhaben Einfluss auf die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte haben, sind die dadurch entstehenden Kosten, z. B. durch betriebliche Anpassung bis hin zur Ertüchtigung unserer Leitung, vom Verursacher zu tragen.</p> <p>Der Einwirkungsbereich zur Einhaltung der Grenzwerte von elektrischen Anlagen ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchVVwV, in der Fassung vom 26. Februar 2016) ergänzend zur 26. BImSchV geregelt und umfasst bei Freileitungen mit einer Spannung ab 110 kV einen Radius von 200,00 m um die jeweiligen elektrischen Anlagen.</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Avacon Netz GmbH vom Antragsteller ein Nachweis zu erbringen, dass die Grenzwerte nach der 26. BImSchV und der 26. BImSchVVwV eingehalten werden.</p> <p>Bei einer Änderung der Flurstücke (Teilungen, Zusammenlegungen o. Ä.) sind alle Rechte des alten Bestandes auf den neuen Bestand zu übernehmen. Dies trifft für alle Flurstücke zu, die sich innerhalb des Leitungsschutzbereiches unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung befinden. Für die betroffenen Grundstücke ist eine neue Dienstbarkeit nach aktuellem Stand abzuschließen.</p> <p>Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass mit Vogelkot sowie bei ungünstigen Witterungsverhältnissen mit Eisabwurf von den Leiterseilen unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung zu rechnen ist. Für solche natur- und witterungsbedingten Schäden wird von unserer Seite keine Haftung übernommen.</p> <p>An unserer Hochspannungsfreileitung können bei bestimmten Witterungsverhältnissen (Wind, Regen, Nebel oder Raureif) Geräusche/Koronaentladungen entstehen. Diese sind anlagenbedingt nicht vermeidbar und führen zu keinem Anspruch gegen die Avacon Netz GmbH.</p> <p>Im Radius von 10,00 m um sichtbare Mastfundamente sind jegliche Maßnahmen 21. September 2022 untersagt. Die Maststandorte unserer Hochspannungsfreileitung müssen für Unterhaltungsmaßnahmen zu jeder Zeit, auch mit schwerem Gerät wie z.B. Lastkraftwagen oder Kran, zugänglich sein.</p> <p>Vorgesehene Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen sowie Beleuchtungseinrichtungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches müssen mit der Avacon Netz GmbH abgestimmt werden.</p> <p>Bäume mit einer großen Endwuchshöhe dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereiches nicht angepflanzt werden, da andernfalls die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist.</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringer Wuchshöhe einen dauerhaft ausreichenden Abstand zu den Leiterseilen einhalten.</p> <p>Der spannungsabhängige Sicherheitsabstand der Leitung (Abstand bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile) beträgt in jedem Fall 5,00 m.</p> <p>Der Sicherheitsabstand zu den Leiterseilen muss jederzeit, auch bei Witterungseinflüssen wie Wind, eingehalten werden und darf keinesfalls unterschritten werden, da sonst Lebensgefahr besteht.</p> <p>Eine Freischaltung unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung ist aus unterschiedlichen Gründen nicht immer möglich. Ob eine Freischaltung unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung für Arbeiten innerhalb des Leitungsschutzbereiches durchgeführt werden kann, ist bereits in der Planungsphase bei unserem fachverantwortlichen Mitarbeiter Herr Sven Rose unter der Mobilfunknummer +49 1 73/2 12 41 85 zu erfragen.</p> <p>Der Verursacher hat sämtliche Kosten für entgangene Einspeisevergütungen der betroffenen EEG-Einspeiser, die mit einer Freischaltung in Verbindung stehen, zu tragen. Informationen zur möglichen Höhe der anfallenden Kosten erfragen Sie bitte unter dem Postfach Windenergie@avacon.de.</p> <p>Während der Arbeiten im Kreuzungs- und Näherungsbereich der Hochspannungsfreileitung ist der Sicherheitsabstand nach DIN EN 50110-1 (VDE 0105 alt) zu beachten. Die daraus resultierende Höhenbeschränkung erfordert eine örtliche Einweisung und gegebenenfalls die Festlegung weiterer Sicherheitsmaßnahmen. Bitte setzen Sie sich dazu mindestens drei Wochen vor Baubeginn mit unserem oben genannten Mitarbeiter in Verbindung.</p> <p><u>Fernmelde</u></p> <p>Die Anzahl sowie Lage der betroffenen Fernmeldeleitung(en) entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planwerk der Sparte Fernmelde.</p> <p>Bei Fernmeldeleitungen wird ein Schutzbereich von 3,00 m, d. h. 1,50 m zu jeder Seite der jeweiligen Leitungssachse benötigt. Über sowie unter einer</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>betroffenen Fernmeldeleitung wird ein Schutzbereich von jeweils 1,00 m benötigt.</p> <p>Innerhalb des Leitungsschutzstreifens von Fernmeldeleitungen dürfen ohne vorherige Abstimmung mit uns über dem vorhandenen Geländeniveau nichts aufgeschüttet oder abgestellt werden. Es dürfen keine Abgrabungen oder Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden.</p> <p>Maßnahmen, die den Bestand oder den Betrieb von Fernmeldeleitungen beeinträchtigen oder gefährden könnten, sind innerhalb des Leitungsschutzstreifens nicht gestattet.</p> <p>Die Versorgungssicherheit bzw. die Funktion von bestehenden Fernmeldeleitungen haben höchste Bedeutung und müssen deshalb auch zukünftig konsequent und ohne Einschränkungen in ihrem Bestand und Betrieb gewährleistet werden.</p> <p>Sollte es durch Ihre Maßnahme zu Leitungskreuzungen mit Fernmeldeleitungen der Avacon Netz GmbH kommen, so sind gegenseitige Beeinträchtigungen auszuschließen. Hierfür ist ein Gutachten auf Kosten des Verursachers zu erstellen das nachweisen muss, dass gegenseitige Beeinträchtigungen ausgeschlossen sind.</p> <p>Leitungskreuzungen sind 1,00 m unter betroffenen Fernmeldeleitungen vorzunehmen.</p> <p>Bauarbeiten im Bereich von Leitungskreuzungen sind nur im Beisein eines fachverantwortlichen Mitarbeiters der Avacon Netz GmbH durchzuführen.</p> <p>Nach Abschluss der Bauarbeiten im Kreuzungsbereich mit Fernmeldeleitungen ist der Avacon Netz GmbH ein Bohrprotokoll / Lageplan der Leitungskreuzung auszuhändigen.</p> <p>Ferner dürfen innerhalb von Leitungsschutzbereichen betroffener Fernmeldeleitungen keine tiefwurzelnenden Bäume und Sträucher angepflanzt werden.</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Für den Fall, dass Fernmeldeleitungen durch Ihre Maßnahme gesichert oder umgelegt werden müssen berücksichtigen Sie bitte, dass die Kosten hierfür durch den Verursacher zu tragen sind.</p> <p>Erdarbeiten innerhalb von Leitungsschutzbereichen dürfen nur in vorsichtiger Handschachtung und nur nach Einweisung durch unseren Mitarbeiter ausgeführt werden. Hierfür setzen Sie sich bitte mindestens drei Wochen vor Beginn der geplanten Maßnahme mit uns unter dem Postfach einsatzplanung uebertragungsnetze@avacon.de in Verbindung.</p> <p>Anschrift: Avacon Netz GmbH Region West Betrieb Spezialnetze Gas Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter</p> <p>Anlage: Legende Merkblatt Leistungsschutzanweisung</p>	
<p>8. PLEdoc Netzauskunft, Essen, 22.09.2022 BP</p>	
<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> · OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen · Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen 	<p>Zu 8</p> <p>Im Bereich der neuen Straßenführung sind keine von der PLEdoc verwalteten Versorgungsanlagen. Auch bei den externen Ausgleichsflächen sind keine Betroffenheiten zu erwarten. PLEdoc wird weiterhin im Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<ul style="list-style-type: none"> · Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg · Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen · Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen · Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund · Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen · Uniper Energy Storage GmbH, Düsseldorf: Erdgasspeicher Epe, Eschenfelden, Krummhörn · GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) <p>Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.</p> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p> <p>Anlage: Übersichtsplan</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>9. LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Kampfmittelbeseitigungsdienst, 11.10.2022 BP</p> <p>Sie haben das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln - Hannover (Dezernat 5 - Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)) als Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Baugesetzbuch (BauGB) beteiligt. Meine Ausführungen hierzu entnehmen Sie bitte der zweiten Seite; diese Stellungnahme ergeht kostenfrei.</p> <p>Sofern in meinen anliegenden Ausführungen eine weitere Gefahrenerforschung empfohlen wird, mache ich darauf aufmerksam, dass die Gemeinden als Behörden der Gefahrenabwehr auch für die Maßnahmen der Gefahrenerforschung zuständig sind.</p> <p>Eine Maßnahme der Gefahrenerforschung kann eine historische Erkundung sein, bei der alliierte Kriegsflugbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Luftbildauswertung). Der KBD hat nicht die Aufgabe, alliierte Flugbilder zu Zwecken der Bauleitplanung oder des Bauordnungsrechts kostenfrei auszuwerten. Die Luftbildauswertung ist vielmehr gem. § 6 Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG) in Verbindung mit § 2 Abs. 3 Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) auch für Behörden kostenpflichtig.</p> <p>Die Bearbeitungszeit für Luftbildauswertungen beträgt derzeit beim KBD ca. 16 Wochen ab Antragstellung. Da diese Zeitspanne zwischen Erteilung einer Baugenehmigung und dem Baubeginn erfahrungsgemäß nicht verfügbar ist, empfehlen wir den Kommunen eine rechtzeitige Antragstellung.</p> <p>Sofern eine solche kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, bitte ich um entsprechende schriftliche Auftragserteilung unter Verwendung des Antragsformulars und der Rahmenbedingungen, die Sie über folgenden Link abrufen können: http://www.lgln.niedersachsen.de/startseite/kampfmittelbeseitigung/luftbildauswertung/kampfmittelbeseitigungsdienst-niedersachsen-163427.html</p>	<p>Zu 9</p> <p>Die LGLN, Regionaldirektion Hameln-Hannover (Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)) stellt in ihrem Formblatt fest, dass im Plangebiet der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel besteht und daher eine Luftbildauswertung empfohlen wird.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens zur Aufhebung des Ebenerdigen Bahnüberganges wurde eine Kampfmittelvorerkundung mit inbegriffener Luftbildauswertung zur Erkundung möglicher Kampfmittelbelastungen durch ein Fachbüro durchgeführt. Teil des Untersuchungsraumes waren auch die in der Bauleitplanung betroffenen Flächen. Der südliche Bereich des Plangebietes ist mit der Flächenkategorie 2 ausgewiesen.</p> <p>Im Bereich der gem. der baufachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung mit der Flächenkategorie 2 als Kampfmittelverdachtsfläche ausgewiesenen Flächen ist im Vorfeld von Eingriffen in den Untergrund (Bohrungen, Baumaßnahmen) die Kampfmittelfreiheit zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird das Hinzuziehen eines Fachunternehmens zur Erstellung eines Konzeptes zur Kampfmittelerkundung und-räumung sowie der Durchführung der notwendigen Arbeiten gemäß den technischen Anforderungen der Baufachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung. Die Deutsche Bahn führt die Erkundung vor Beginn der Baumaßnahme durch.</p> <p>Im Bereich der als baufachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung Flächenkategorie 1 ausgewiesenen Flächen besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Generell gilt darüber hinaus, dass ein Bauherr gemäß der DIN 4020 eine Baugrundsicherheit gewährleisten muss. Die erforderliche Gefahrenerforschungsmaßnahmen obliegen der Ausführungsplanung. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Thematik wird in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen:</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Empfehlung; Luftbildauswertung</p> <p>Fläche A</p> <p>Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet.</p> <p>Luftbildauswertung: Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird keine Kampfmittelbelastung vermutet.</p> <p>Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt.</p> <p>Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt.</p> <p>Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>Fläche B</p> <p>Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet.</p> <p>Luftbildauswertung: Es wurde keine Luftbildauswertung durchgeführt.</p> <p>Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt.</p> <p>Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt.</p> <p>Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>In der vorstehenden Empfehlung sind die Erkenntnisse aus der Zeit vor der Einführung des Kampfmittelinformationssystems Niedersachsen (KISNi), dem 11.06.2018, nicht eingeflossen, da sie nicht dem Qualitätsstand von KISNi entsprechen. Sie können natürlich trotzdem von den Kommunen in eigener Zuständigkeit berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Zur Klarstellung und aus Gründen der Informationspflicht sind die Hinweise in die Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Bitte senden Sie uns, nach Übernahme unserer Stellungnahme, zur Arbeitserleichterung keine weiteren Schreiben in dieser Angelegenheit zu.</p> <p>Anlage: Ergebniskarte</p>	
<p>10. Hannoverscher Wander- und Gebirgsverein e. V., 23.10.2022 BP</p>	
<p>Unser Verein bearbeitet im Auftrage des Landesverbandes Niedersachsen Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. Osnabrück deren Naturschutzangelegenheiten für den Bereich der Region Hannover.</p> <p>Neustadt am Rübenberge gehört mit dem Naturpark zu den wichtigsten Erholungsgebieten in der Region Hannover. Der Erhalt und die Ausgestaltung von Rad,- und Wanderwegen sind deshalb besonders wichtig.</p> <p>Parallel zur Baumaßnahme verläuft die Moorroute als wichtiger Rad,- und Wanderweg im Naturpark Steinhuder Meer in Richtung Moordorf.</p> <p>Wir rechnen ist mit ständigen Lärm durch den Autoverkehr auf der Brücke mit Auswirkung auf die Moorroute.</p> <p>Planen sie bitte Maßnahmen zum Schallschutz ein.</p>	<p>Zu 10</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Straßenverkehrsfläche sind auch die in der Straßenplanung vorgesehenen separaten Rad- und Fußwege, die sich an die weiteren Verkehrsnetze anschließen. Die weitere Ausgestaltung der Straßenbestandteile und die bauliche Ausführung obliegt der Tiefbau- und Ausführungsplanung. Entsprechende Richtlinien und Regelwerke werden dort zu Grunde gelegt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dies wurde bereits bei der Straßenplanung so berücksichtigt, sodass auch bei Steigung, Wind und Wetter, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dies ist vor allem hinsichtlich der aktuellen Schließzeiten des Bahnübergangs und somit der faktisch sehr eingeschränkten Wegeverbindung des Null-Falls und unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption eine adäquate Lösung.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes tragen nicht dazu bei, dass keine weiteren Prüfungen und/oder Umsetzungen für weitere Fuß- und Radwegeverbindungen ausgeschlossen werden. Dies kann außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens erfolgen.</p> <p>Im Verfahren werden die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Auch für die Bauphase ist ein Gutachten erstellt, deren Ergebnisse in die Bauleitplanung einfließen und das bei der Ausführungsplanung zu beachten ist. Im Umweltbericht werden diese Belange darüber hinaus berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die überschritten werden, besteht für die einzig betroffenen Gebäude [Hans-Böckler-Straße 44 und 44a, sowie Siemensstraße 1c] dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Die dem Grund nach erforderlichen Maßnahmen sind nur dann durchzuführen, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume an den genannten Immissionsorten einer schutzbedürftigen Nutzung entspricht und das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht ausreichend ist. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Die dann durchzuführenden Maßnahmen werden in einem abschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.</p> <p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.</p> <p>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</p>

Neustadt am Rübenberge, den

