

## BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ der Stadt Neustadt am Rübenberge, hat in der Zeit vom 28.04.2023 bis einschließlich 30.05.2023 in der Stadtverwaltung der Stadt Neustadt am Rübenberge öffentlich ausgelegen. Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit wurden vorgetragen. Die Stellungnahmen wurden anonymisiert, die Namen der Absender sind jedoch der Stadt Neustadt am Rübenberge bekannt.

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

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>1. Anonymisiert, 12.05.2023</b></p>	
<p>Auf die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB des o.g. Bebauungsplans nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Wir sind Eigentümer des Hausgrundstücks Wagnerstraße 6 im Bebauungsplangebiet Nr. 124 "Südlich der Siemensstraße" Kernstadt. Das Haus sanieren wir aktuell und werden es voraussichtlich ab Ende 2023 selbst bewohnen. Das geplante Bauvorhaben und der damit verbundene Verkehrslärm dürfte sich auch auf das Bebauungsplangebiet Nr. 124 und damit auf unsere zukünftige Wohnsituation auswirken. Inwieweit das geplante Bauvorhaben auch Lärmauswirkungen auf das Allgemeine Wohngebiet (Tag- und Nachtwerte nach der TA Lärm für WA-Gebiete) hat, wurde in der Schalltechnischen Untersuchung vom 21.03.2023 nicht untersucht. Eine Überschreitung der Werte der TA-Lärm und damit eine Beeinträchtigung des Allgemeinen Wohngebietes und unseres Hausgrundstücks kann daher nicht ausgeschlossen werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass durch das geplante Bauvorhaben eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum jetzigen Verkehrsaufkommen, welches über die Schranke Siemensstraße verläuft, zu erwarten ist. Etwaiger erhöhter Verkehrslärm müsste zumindest durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden.</p>	<p><b>Zu 1</b></p> <p>Ein Ausbau der vorhandenen nördlichen Hans-Böckler-Straße ist nicht geplant, sondern alternativ zur Siemensstraße eine Verbindung zum Hauptverkehrsnetz. Die Verkehrsmengen am heutigen Bahnübergang Siemensstraße betragen an einem Normalwerktag ca. 2.650 Kfz/24h. Durch die Bauleitplanung der Stadt steigern sich die Verkehrsmengen im Prognosefall 2035 ohne Anpassung des Verkehrsnetzes auf ca. 3.300 Kfz/24h. Durch die Schließung des Bahnüberganges Siemensstraße wird die geplante neue Trasse samt Bahnüberführung zukünftig von ca. 4.800 Kfz/24h frequentiert.</p> <p>Dies bedeutet, dass durch das Planvorhaben ca. + 1.500 Kfz/24h auf die neue Trasse verlagert werden und sich dann anteilig auf Hans-Böckler-Straße und Siemensstraße West verteilen. Diese „Umverlagerung“ führt zu deutlich direkteren Fahrtbeziehungen im Quell- und Zielverkehr, was verkehrlich gewünscht ist. Aus einer umwegigen inneren Erschließung wird für angrenzende Wohnquartiere eine zielgerichtete äußere Erschließung, wodurch unnötige Kfz-Fahrten im direkten Innenstadtbereich entfallen und zu einer gewünschten verkehrlichen Entlastung dieses Netzabschnittes führen. Entgegen den Aussagen der Einwenderin entsteht der Verkehrszuwachs jedoch nicht durch die richtlinienkonforme Ausbaubreite der neuen Trasse, sondern vielmehr durch den Entfall des verkehrlichen Widerstandes am häufig geschlossenen Bahnübergang Siemensstraße.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Wir bitten diese Einwendungen bei der Planung des Bauvorhabens zu berücksichtigen.</p> <p>Unterschriften</p>	<p>Durch die Anbindung der neuen Trasse an das heutige Verkehrsnetz mit der B 442 über einen Kreisverkehr wird eine leistungsfähige Verkehrsanlage geschaffen, die zugleich die Verkehrssicherheit - insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr - gegenüber der heutigen Anbindung Siemensstraße spürbar verbessert.</p> <p>Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde ein Schallgutachten erstellt, das die Auswirkungen der Planung hinsichtlich der zu erwartenden Geräuschentwicklung untersucht. Dabei werden Nullfall und Planfall gegenübergestellt. Lediglich an drei Immissionsorten werden durch das Vorhaben relevante Änderungen hinsichtlich der Geräuschentwicklung festgestellt. An allen anderen Orten, zu denen auch das in der Stellungnahme gehörende Wohngebäude zählt, werden die Richtwerte der TA-Lärm eingehalten, oder nicht in relevantem Maße erhöht.</p> <p>Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind also am entsprechenden Grundstück gewährleistet. Für die Bauleitplanung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p>2. Anonymisiert, 26.05.2023</p>	
<p>Es wird mit folgenden Einwendungen Stellung genommen und Änderungen / Ergänzungen beantragt:</p>	<p><b>Zu 2</b></p> <p><b>Es wird auf die nachfolgenden Punkte 2.1 bis 2.14 verwiesen.</b></p>
<p><b>2.1 Nr. 1</b></p> <p>Die Planung einer Hauptverkehrsstraße führt zu erheblicher Lärmbelästigung der Anwohner der angrenzenden Baugebiete (u.a. Bebauungsplan Nr. 138).</p> <p>Die Höhe der Immissionswerte hängt von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete ab. Die Nutzungsart ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.</p>	<p><b>Zu 2.1</b></p> <p>Im Verfahren sind die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Dabei wurden auch die Verkehrsgeräusche durch den Schienenverkehr berücksichtigt. 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>Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Entwicklung des Gebietes auszugehen.</p> <p>Gemäß Schreiben der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 23.12.2003 (Ihr Zeichen 60 Wp/Ja 5202) hat sich das Gebiet für die Bewohner der Hans-Böckler-Str. 44,46,48 und 50 schleichend zu einem Mischgebiet entwickelt und in dem von der Stadt Neustadt am Rübenberge ein Antrag auf Wohnnutzung genehmigt wurde.</p> <p>Die tatsächliche Nutzung entspricht — auch gemäß ihrer eigenen Einschätzung — somit einem Mischgebiet. Als Ausdruck dieser Änderung zeigt die aktuelle Bodenrichtwertkarte für dieses Gebiet einen Bodenrichtwert von Euro 230,- /qm.</p> <p>Die im vorgelegten Schallgutachten zugrunde gelegten Grenzwerte für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 138 sind daher unrichtig.</p> <p>Die Grenzwerte für Straßenlärm in einem Mischgebiet werden deutlich überschritten. Schallschutzmaßnahmen sind vorzusehen.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 werden auf den Seite 20 — 22 schädliche Umwelteinwirkungen durch Straßenlärm-Geräusche an folgenden Obergrenzen festgestellt:</p> <p>für Mischgebiete nach DIN 18005 auf 60/50 dB (A)</p> <p>davon abweichend für Mischgebiete nach 16.BImSchV 64/54 dB (A)</p> <p>Ein Schallgutachten für die Trassenführung entlang der Bahn ist gar nicht erst gemacht worden. Vielleicht könnten die Anwohner dann nachts ruhiger schlafen und ausreichend Fläche für z.B. Lärmschutzwände wäre vorhanden.</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass die Anwohner bereits erheblich durch Lärm durch die Bahn, den Anflugverkehr zum Flughafen Langenhagen und den Fliegerhorst Wunstorf belastet sind.</p>	<p>Etwaige Änderungen an den großen, hier für den Lärm maßgebenden Verkehrswegen - wie bspw. eine zusätzliche Schiene - bedürfen eines Plangenehmigungsverfahrens, in dem auch die Schallsituation und etwaige Einflussnahme zukünftiger Bauvorhaben geprüft werden und etwaig Maßnahmen zum Schutz vor dem Lärm getroffen werden. Dies ist im Rahmen der jeweiligen Vorhaben durchzuführen und betrifft nicht hiesige Planung.</p> <p>Für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Entsprechend sind ihre Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung heranzuziehen.</p> <p>Den Gebieten sind die planungsrechtlich relevanten Immissionsgrenzwerte der 16 BImSchV zugeordnet. Durch den Bebauungsplan Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“ sind die betroffenen Flächen als Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt. Entsprechend wurden die Immissionsgrenzwerte dort bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) angesetzt. Bei den genannten Grundstücken handelt es sich nicht um übliche Wohngrundstücke. Dort ist ein Gewerbegebiet festgesetzt.</p> <p>Die dortigen Wohnnutzungen wurden alle als betriebszugehörig bzw. für Aufsichts- oder Bereitschaftspersonen genehmigt. Eine Faktische Umwandlung von Gewerbegebiet zu Mischgebiet ist somit nicht gegeben. Der Bodenrichtwert bestimmt nicht die Nutzbarkeit des Grundstückes.</p> <p>Das Schallgutachten hat aufgezeigt, dass bereits im Nullfall der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete im unbebauten Mischgebiets-Teil des Bebauungsplan Nr. 136 „In den Kassebeern“ nachts überschritten wird. Dies wird nicht erst durch das hiesige Vorhaben ausgelöst.</p> <p>Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 138 werden die dort anzunehmenden Grenzwerte für Gewerbegebiete im Nullfall weder tags noch nachts überschritten.</p> <p>Die Verlegung des Verkehrs für die Überführung auf den südlichen Abschnitt der hierzu ausgebauten „Hans-Böckler-Straße“ führt zu einer Pegelerhöhung von tags bis zu ca. 8 dB(A) und nachts 3 dB(A) am Immissionsort IP 3 (Hans-Böckler-Straße 44a). Am Immissionsort IP 1 liegen die Pegelerhöhungen bei tags ca. 5 dB(A) und nachts 2 dB(A) und für den Immissionsort IP 2</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Daseinsfürsorge bedeutet in diesem Bereich jede zusätzliche Lärmbelastung zu vermeiden. Sämtliche Lärmquellen sind gleichzeitig zu berücksichtigen. Die isolierte Betrachtung ist unzulässig.</p> <p>Dies wird auch in der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 wie folgt dargelegt:</p> <p>„Die Stadt Neustadt a.Rbge. hat zurzeit noch keinen Lärminderungsplan erstellt, weil die Lärmbelastungen bekannt sind, es aber keine rechtlichen Möglichkeiten gibt, die Baulastträger Bahn und Bund/Land zur Durchführung der erforderlichen Lärminderungsmaßnahmen bei vorhandenen Verkehrsanlagen zu veranlassen. Bei Neubaumaßnahmen ergibt sich eine andere Ausgangslage, (z.B. B442 neu, Nord-West-Umgehung) ist der Schallschutz Teil der UVP und des Planfeststellungsverfahrens.“</p> <p>Bekanntlich wird die Bahn Blockverdichtung vornehmen und ein drittes Gleis ist zur Unterstützung der im Landesraumordnungsprogramm vorgesehenen Entwicklung eines Güterverkehrszentrums in Nienburg (Weser) geplant.</p> <p>Für die geplante Brückenzufahrt (Verlängerung der Hans-Böckler-Str.) sieht die Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 Lärminderungsmaßnahmen in Form verkehrsreduzierender, verkehrslenkender und geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen sowie Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche zur Minderung der Rollgeräusche vor.</p> <p>Der Bebauungsplan verstößt massiv gegen die Lärmschutzinteressen, keine nach dem Flächennutzungsplan 2000 erforderlichen Maßnahmen sieht der Bebauungsplan vor.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan auf Seite 38 wird der Verstoß offen zugegeben:</p> <p>eine Lärmschutzwand aus städtebaulichen Gründen sowie aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit kommt nicht in Betracht</p> <p>Wenn Straßen-, Schienen- oder Fluglärm um 10 Dezibel zunehmen, kann das Erkrankungsrisiko für Depressionen um bis zu vier, fünf und elf Prozent</p>	<p>tagsüber bei ca. 7 dB(A) und nachts bei 3 dB(A). Im Bereich des ausgewiesenen Mischgebietes im Bebauungsplan 136 erhöhen sich die Pegel tags im nördlichen Teil um 3 dB(A). Im südlichen Teil des Mischgebietes werden aufgrund der Verkehrsverlegung bis zu 7 dB(A) höhere Werte erreicht.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) ausschließlich an den Immissionsorten 1-3 sowie im südlichen Teil des Mischgebietes im Bebauungsplan Nr. 136 „In den Kassebeern“, handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung für diese Bereiche. Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/. Bei allen anderen Bereichen wird der Beurteilungspegel nicht um 3 dB(A) durch das Vorhaben erhöht und das Vorhaben ist dort in diesem Sinne kein erheblicher baulicher Eingriff.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die Immissionsorte 1-3 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>Im Bebauungsplan 136 sind sogenannte „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen“ zu treffen. Entsprechend der DIN 4109-1 (2018) werden maßgebliche Außenlärmpegel für den passiven Schallschutz der Fassaden bestimmt. Der maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich bei Verkehrslärm durch einen Zuschlag von 3 dB(A) zum errechneten Beurteilungspegel tags. Der Zuschlag von 3 dB(A) ist ein Ausgleich für die geringere Schalldämmung, von für diffusen Schalleinfall gekennzeichneten Bauteilen bei einwirkenden Linienschallquellen. Bei Auslegung und Nachweis von Außenbauteilen wird also die Tageszeit zugrunde gelegt und es wird unterstellt, dass die so dimensionierten Bauteile auch einen entsprechenden Schutz gegen nächtliche Geräuschimmissionen bieten. Dabei wird z.B. entsprechend den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005-1 bzw. den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV davon ausgegangen, dass der Verkehrslärm in der Nachtzeit um ca. 10 dB(A) unter dem Tageswert liegt. Dies impliziert, dass die Bewohner – bezogen auf den Beurteilungspegel</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>zunehmen. Ab 30 Dezibel A wird nach Angaben der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung bereits die Schlafqualität beeinträchtigt und es treten Konzentrationsstörungen auf. Ab 60 dB (A) erhöht sich dann das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.</p> <p>Der Bebauungsplan ignoriert das Gesundheitsrisiko der Anwohner der Hans-Böckler-Str. und ist unzumutbar.</p> <p>Es wird beantragt, im Bebauungsplan die Schallgrenze nach DIN 18005 für die Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44 bis 50 zu berücksichtigen, da es sich die tatsächliche Nutzung zu einem Mischgebiet entwickelt hat.</p>	<p>bzw. den maßgeblichen Außenlärmpegel – nachts einen um 10 dB(A) geringeren Pegel als tags zu erwarten haben. Im vorliegenden Fall ist die Differenz zwischen Tag und Nacht bei ca. 5 dB.</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 Prüfung und Ortsbesichtigung wird im Auftrag der DB Netz AG durchgeführt und bei erforderlichem Bedarf zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen zwischen DB AG und betroffenen Eigentümern geregelt. 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. Somit ist ausreichend Sorge getragen, dass durch die Planungen keinerlei negative Einflüsse auf Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hervorgerufen werden.</p> <p>Weitere zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung können auf Ausführungsebene geprüft werden.</p> <p>Insgesamt wird der Verkehr in Neustadt durch das angedachte Brückenbauwerk nicht zunehmen. Im Rahmen des Verfahrens wurden mehrere Varianten untersucht. Die dem B-Plan zugrundeliegende Variante ist die einzig umsetzbare unter Berücksichtigung von Abwicklungslängen, Grunderwerb, umweltrechtlichen Aspekten und Wirtschaftlichkeit; die gewählte Trasse auf der vorhandenen Straße vermindert die Inanspruchnahme/Versiegelung zusätzlicher Flächen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p>2.2 Nr. 2</p>	<p><b>Zu 2.2</b></p> <p>Das betroffene Flurstück 178/35 ist zu Erschließungszwecken der im Bebauungsplan Nr. 138 befindlichen Gebäude genutzt und eigens parzelliert. Das Teilstück der Parzelle wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Der Bebauungsplan sieht eine Straßengrenze auf meinem Grundstück (Flurstück 178/35) vor. Ein Teil meines Grundstücks ist als öffentliche Verkehrsfläche geplant.</p> <p>Als Miteigentümerin dieses Flurstücks bin ich nicht bereit, mein Grundstück für diese Variante der Straßenführung zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Der Bebauungsplan greift massiv in meine Eigentumsrechte ein; eine Entschädigung wurde nicht angeboten, den Wertverlust müsste ich allein tragen.</p> <p>Eine tatsächliche Durchführung der Baumaßnahmen kann nicht erfolgen. Die Baumaßnahmen müssen an der Grundstücksgrenze enden. Baumaßnahmen auf dem Flurstück 178/35 werden von mir nicht geduldet.</p> <p>Es wird beantragt die Straßenführung nicht auf meinem Grundstück zu planen, stattdessen eine Änderung des Bebauungsplans Richtung östliche Freifläche.</p>	<p>herausgenommen. Der künftige Bebauungsplan wird an der Grundstücksgrenze enden.</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p>
<p><b>2.3 Nr. 3</b></p> <p>Die Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44-50 müssen sich kurz vor einer Kreuzung in den Verkehr einfädeln, wenn sie in die Straße einsehen wollen sind sie nach dem Bebauungsplan schon auf dem Fuß- bzw. Radfahrweg. Anschließend treffen sie, wenn sie links abbiegen wollen, auf den Teilungsbebereich für Linksabbieger und Geradeaus. Außerdem sieht es so aus, dass erst mit der Einmündung ein separater Fahrradweg beginnt.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan dahingehend zu ändern, dass ein separater Fahrradweg bereits mit dem nördlichen Ende des Bebauungsplans beginnt</p>	<p><b>Zu 2.3</b></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>Aus Platzgründen ist an der Kreuzung Siemensstraße/Hans-Böckler Straße keine eigene Radfahrspur möglich. Dennoch ist dort die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>2.4 Nr. 4</b></p> <p>Unter Punkt 3.1 der veröffentlichten Abwägungstabelle wird angeführt, dass die Straßenverlegung per Se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo bewirke.</p> <p>Tatsächlich ist es keine Straßenverlegung.</p> <p>Es liegt ein Ausbau der Hans-Böckler-Str. vor.</p> <p>Die Hans-Böckler-Str. wird massiv ausgebaut; sie erhält u.a. im Kreuzungsbereich eine Abbiegespur. Die Straßenbreite — allein für die Fahrspuren (ohne beidseitige Geh- und Radwege) verdoppeln sich von derzeit 5 Meter auf 10 Meter.</p> <p>Die Behauptung, dass per se keine Erhöhung der Verkehrsmenge erfolgt widerspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass auf einer rd. 5m breiten Fahrbahn (für beide Richtungen) genauso viel Verkehr fließt wie auf einer doppelt so breiten Fahrbahn von 10m.</p> <p>Auf Seite 3 der Unterlagen zur verkehrlichen Wirkung (Zacharias) wird auf S.3 Abs. (8) erklärt, dass durch die Maßnahme der neuen Bahnüberführung mehr Verkehr auf die neue Trasse gezogen wird. Man geht von einer Mehrbelastung von ca. 900 KFZ/24h aus.</p> <p>Die Mehrbelastung auf der Hans-Böckler-Str. südlich der Kreuzung Siemensstr. bis zur Südstr. beträgt mehr als das 100-fache.</p> <p>Aufgrund der nachgewiesenen Mehrbelastung ist die derzeitige Abwägung offensichtlich falsch.</p> <p>Es bedarf somit dringend Maßnahmen zum Lärm- und Emissionsschutz für alle Anwohner der gesamten Hans-Böckler-Straße, die in der Bebauungsplanung zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die im Bebauungsplan unberücksichtigte Vorschrift DIN 18005 widerspricht der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000.</p>	<p><b>Zu 2.4</b></p> <p>Ein Ausbau der vorhandenen nördlichen Hans-Böckler-Straße ist nicht geplant, sondern alternativ zur Siemensstraße eine Verbindung zum Hauptverkehrsnetz. Die Verkehrsmengen am heutigen Bahnübergang Siemensstraße betragen an einem Normalwerktag ca. 2.650 Kfz/24h. Durch die Bauleitplanung der Stadt steigern sich die Verkehrsmengen im Prognosefall 2035 ohne Anpassung des Verkehrsnetzes auf ca. 3.300 Kfz/24h. Durch die Schließung des Bahnüberganges Siemensstraße wird die geplante neue Trasse samt Bahnüberführung zukünftig von ca. 4.800 Kfz/24h frequentiert.</p> <p>Dies bedeutet, dass durch das Planvorhaben ca. + 1.500 Kfz/24h auf die neue Trasse verlagert werden und sich dann anteilig auf Hans-Böckler-Straße und Siemensstraße West verteilen. Diese „Umverlagerung“ führt zu deutlich direkteren Fahrtbeziehungen im Quell- und Zielverkehr, was verkehrlich gewünscht ist. Aus einer umwegigen inneren Erschließung wird für angrenzende Wohnquartiere eine zielgerichtete äußere Erschließung, wodurch unnötige Kfz-Fahrten im direkten Innenstadtbereich entfallen und zu einer gewünschten verkehrlichen Entlastung dieses Netzabschnittes führen. Entgegen den Aussagen der Einwenderin entsteht der Verkehrszuwachs jedoch nicht durch die richtlinienkonforme Ausbaubreite der neuen Trasse, sondern vielmehr durch den Entfall des verkehrlichen Widerstandes am häufig geschlossenen Bahnübergang Siemensstraße.</p> <p>Durch die Anbindung der neuen Trasse an das heutige Verkehrsnetz mit der B 442 über einen Kreisverkehr wird eine leistungsfähige Verkehrsanlage geschaffen, die zugleich die Verkehrssicherheit - insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr - gegenüber der heutigen Anbindung Siemensstraße spürbar verbessert.</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahnstrecke geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p> <p>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotope hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Diese Variante der Trassenführung greift außergewöhnlich drastisch und unverhältnismäßig in die Lebensgrundlagen und die Lebensqualität sämtlicher Anwohner der Hans-Böckler-Str. ein.</p> <p>Ich fordere einen Ausgleich des Wertverlustes meines Grundstücks, da nach dem Lärmschutzgutachten von Seiten der Stadt Neustadt aus städtebaulichen Gründen sowie aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit eine Lärmschutzwand nicht in Betracht kommt.</p> <p>Ich beantrage eine neue Variantenprüfung mit Platz für Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan zu ändern und die Zuführung zur Bahnüberquerung an der Westseite der Gleisanlagen zu gestalten, dabei Lärmschutz entlang der Straßenführung durch eine Lärmschutzwand zu integrieren.</p> <p>Ich beantrage die in der Begründung des Flächennutzungsplans 2000 festgelegte DIN 18005 umzusetzen.</p> <p>Es wird die Änderung der Straßenführung beantragt derart, dass das Flurstück 178/35 nicht genutzt wird.</p> <p>Hilfsweise wird beantragt, die Ergänzung vorzunehmen, dass die gesamte Hans-Böckler-Str. auf Dauer verkehrsberuhigt zu befahren ist.</p>	<p>von Bäumen und Gebüsch sowie von Stau- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p> <p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie vor allem mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise. Die naturschutzfachlichen Belange betreffen nicht unmittelbar das Flurstück 219/42 oder 219/45 (ehem. Rentrop Gelände) sondern die Biotopstrukturen - und dabei insbesondere die artenschutzrechtliche Belange der Fauna - auf den Flächen unmittelbar westlich der Bahngleise.</p> <p>Eine Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope ist somit durch die Planung nicht vorhanden. Die Begründung zum Bebauungsplan wird dahingehend redaktionell präzisiert.</p> <p>Im Verfahren sind die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Dabei wurden auch die Verkehrsgeräusche durch den Schienenverkehr berücksichtigt. 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>Eine Lärmschutzwand entlang der Planvariante ist aus platzgründen nicht umsetzbar und städtebaulich nicht gewollt.</p> <p>Für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Entsprechend sind ihre Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung heranzuziehen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Den Gebieten sind die planungsrechtlich relevanten Immissionsgrenzwerte der 16 BImSchV zugeordnet. Durch den Bebauungsplan Nr. 138 sind die betroffenen Flächen als Gewerbegebiet festgesetzt. Entsprechend wurden die Immissionsgrenzwerte dort bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) angesetzt. Das Schallgutachten hat aufgezeigt, dass bereits im Nullfall auch die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete tagsüber und nachts im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 138 überschritten sind und dies nicht erst durch das hiesige Vorhaben ausgelöst wird. Aus diesem Grunde hält die Stadt Neustadt an den gewerblichen Entwicklungszielen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 138 fest. Daher ist die Fläche auch im Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt am Rübenberge weiterhin als Gewerbliche Baufläche dargestellt.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) ausschließlich an den Immissionsorten 1-3 handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung für diese Bereiche. Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/. Bei allen anderen Bereichen wird der Beurteilungspegel nicht um dB(A) durch das Vorhaben erhöht und das Vorhaben ist dort in diesem Sinne kein erheblicher baulicher Eingriff.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die Immissionsorte 1-3 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>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung. Somit ist ausreichend Sorge getragen, dass durch die Planungen keinerlei negative Einflüsse auf Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hervorgerufen werden. Es ist daher nicht von unverhältnismäßigen negativen Auswirkungen auf die Lebensgrundlagen und die Lebensqualität der Anwohner der Hans-Böckler.Straße zu sprechen</p> <p>Das betroffene Flurstück 178/35 ist zu Erschließungszwecken der im Bebauungsplan Nr. 138 befindlichen Gebäude genutzt und eigens parzelliert. Das Teilstück der Parzelle wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen. Der künftige Bebauungsplan wird an der Grundstücksgrenze enden.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>2.5 Nr. 5</b></p> <p>Mit dem Bebauungsplan wird die Mobilität der Bewohner der Hans-Böckler-Str. 44 bis 50 massiv eingeschränkt. Für das Flurstück 178/39 sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Aus- und Einfahrt zu den Grundstücken wird von zu erwartenden Sichtbehinderungen durch Lärmschutzmaßnahmen drastisch verschlechtert.</p> <p>Die Einräumung eines Vorrangs des Verkehrs vor dem Flurstück 178/35 führt zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität für die Anwohner, einer zusätzlichen vermeidbaren Gesundheitsgefährdung, einem Unfallschwerpunkt und einem Wertverlust der Grundstücke.</p> <p>Den Belangen des Verkehrs darf nicht willkürlich Vorrang eingeräumt werden, wenn es die Möglichkeit gibt, die Trasse an anderer Stelle entlang zu führen. Die Trasse des Bebauungsplans führt zu einem wesentlichen Wertverlust der Flurstücke 178/39 und 178/35.</p> <p>Es wird beantragt den Wertverlust, der durch den Bebauungsplan dauerhaft entsteht auszugleichen.</p>	<p><b>Zu 2.5</b></p> <p>Durch den Bebauungsplan werden keine Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Eine Überprüfung etwaiger notwendiger Schallschutzmaßnahmen erfolgt außerhalb des Bauleitplanverfahrens. Dies ist nicht zwangsweise mit einer Lärmschutzwand verbunden, sondern kann bspw. auch besonders schalldichte Fenster und Türen o.ä. bedeuten, Das Flurstück 178/39 ist darüber hinaus vom Flurstück 178/35 erschlossen und nicht von der Verlängerung der Hans-Böckler-Straße.</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>Bei dem Flurstück 178/35 handelt es sich um einen reinen Privatweg. Straßenrechtlich gem. StVO zählt dieser zu den Zufahrten. Er ist also weder vor der Planung, noch nach der Planung vorfahrtsberechtigt.</p> <p>Auch bei der weiteren Untersuchung und Abstimmung etwaiger Schallschutzmaßnahmen wird die Verkehrssicherheit einbezogen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Durch die so umgesetzten Maßnahmen ist kein Wertverlust der Grundstücke oder eine Mobilitätseinschränkung der Bewohner zu erwarten.</p> <p>Hinzu kommt, dass es sich bei den genannten Grundstücken nicht um übliche Wohngrundstücke handelt. Diese Flurstücke liegen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“. Dort ist ein Gewerbegebiet festgesetzt. Die dortigen Wohnnutzungen wurden alle als betriebszugehörig bzw. für Aufsichts- oder Bereitschaftspersonen genehmigt.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>2.6 Nr. 6</b></p> <p>Nach dem Bebauungsplan endet der Radweg in Höhe des Grundstücks 178/35 mit Beginn der Abbiegespuren.</p> <p>Hier ist kein sicherer Anschluss eines separaten Rad- und Fußweges an ein vorhandenes Netz gegeben. Der Radweg endet mitten auf der Straße, kurz vor dem Kreuzungsbereich.</p> <p>Auf dieser Höhe befindet sich zudem die Zufahrt zu den Grundstücken Hans-Böckler-Str. 44 bis 50, dies erhöht die Gefährlichkeit der Trassenführung weiter.</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.</p> <p>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><b>Zu 2.6</b></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. Aus Platzgründen ist an der Kreuzung Siemensstraße/Hans-Böckler Straße keine eigene Radfahrspur möglich. Dennoch ist dort die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.</p> <p>Die zukünftig ausgebaute Hans-Böckler-Straße wird gegenüber der Privatstraße vorfahrtsberechtigt sein. Ein gefahrloses Ein- und Ausfahren in und aus der Privatstraße wird bei einer prognostizierten Verkehrsmenge von 4800 KFZ/Tag weiterhin gefahrlosmöglich sein.</p> <p>Diese Planung hat auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs beachtet und beinhaltet entsprechend separate Fuß- und Radwege-Spuren. Somit steht die Planung im Einklang mit der Raumordnung und den informellen Zielen der Flächennutzungsplanung. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Dies wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht berücksichtigt. Die Behauptung unter 3.4 der Abwägungstabelle, dass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen und im sonstigen Verlauf der Hans-Böckler-Str. zu erwarten sind, ist falsch.</p> <p>Der vorgelegte Bebauungsplan entspricht offensichtlich nicht den heutigen Sicherheitsstandards/-empfehlungen.</p> <p>Es wird eine Neuplanung des Bebauungsplans für die Radwegführung aus Sicherheitsgründen beantragt.</p>	
<p><b>2.7</b></p> <p>Im Rahmen der Daseinsfürsorge der Stadt Neustadt verstößt der Bebauungsplan massiv gegen die natürlichen Lebensgrundlagen, die Arbeitsbedingungen, der Lebensqualität und der Mobilität der in den angrenzenden Plangebieten lebenden Menschen und Betriebe.</p> <p>Es wird eine Seitenstraße zur Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50km/h umgeplant, die dann im weiteren Verlauf an einer Grundschule vorbeiführt und deren Schulkinder auch aus dem östlichen Teil der Stadt kommen. Die Grundschulkindern müssen die zukünftig hoch verkehrsbelastete Straße überqueren.</p> <p>Zusätzlich schneidet die Hans-Böckler-Str, einen geplanten vorfahrtberechtigten Fahrradweg.</p> <p>Es ist klar erkennbar, die Behauptung unter 3.4 der Abwägungstabelle, dass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen und im sonstigen Verlauf der Hans-Böckler-Str. zu erwarten sind, falsch ist.</p> <p>Es wird beantragt, im Bebauungsplan die Trassenführung so zu verändern, dass sich die Hans-Böckler-Str. nicht zum schnellen Fahren anbietet.</p>	<p><b>Zu 2.7</b></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. Der Bebauungsplan differenziert in seiner Festsetzung nicht zwischen den Verkehrsarten. Durch die Ausführungsplanung oder durch Ordnungsmaßnahmen kann die Geschwindigkeit im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten geprüft werden. Eine Verschwenkung im Sinne eines Bogens, der außerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Fläche liegt, ist aus platzgründen (Grundstücksverfügbarkeit) nicht möglich und auch nicht vorgesehen.</p> <p>Der weitere Verlauf der Hans-Böckler-Straße liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Dort können bspw. Ordnungsmaßnahmen, bauliche Ausführungen etc. geprüft werden, um den jeweiligen Anforderungen angrenzender Flächen und Nutzungen gerecht zu werden. Dies kann außerhalb hiesiger Bauleitplanung erfolgen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>2.8 Nr. 8</b></p> <p>Die Leichtigkeit des Verkehrs ist durch die im Bebauungsplan geplante Brücke nicht gegeben.</p> <p>Es könnte eine eventuelle Verbesserung der Anbindung an den süd-östlichen Stadtteil (Krankenhaus, Schulen) für den Fahrzeugverkehr werden. Für die Verbindung zum östlichen Teil der Kernstadt (Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbegebiet Ost) bleibt es beim Verkehrsstau auf der Wunstorfer Straße bzw. Lindenstraße, Herzog-Erich-Allee.</p> <p>Um die Anbindung zu verbessern ist die Überquerung tatsächlich am falschen Ort geplant.</p> <p>Die großen Umwege für Nichtmotorisierte sind außergewöhnlich lang.</p> <p>Offensichtlich wurde der Bebauungsplan nicht ordnungsgemäß und gewissenhaft nach den Standards für Innenstadtplanungen aufgestellt.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan zu verwerfen, die Leichtigkeit des Verkehrs wird durch den Bebauungsplan nicht erreicht.</p>	<p><b>Zu 2.8</b></p> <p>Die Planung hat das Ziel, einen Ersatz für die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges zu schaffen, um die Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen und somit im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehrs – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist die Herstellung einer Ersatzstraße für den aufzuhebenden höhengleichen Bahnübergang und 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>Die Leichtigkeit des Verkehrs wird durch das neue Brückenbauwerk und besonders die Anbindung an die B442 mittels eines Kreisverkehrsplatzes erheblich verbessert.</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>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Die Bereiche Lindenstraße, Herzog-Erich-Alle, liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Dort können bspw. Ordnungsmaßnahmen, bauliche Ausführungen etc. geprüft werden, um den jeweiligen Anforderungen gerecht zu werden. Dies kann außerhalb hiesiger Bauleitplanung erfolgen. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation zwischen den Einkaufsmöglichkeiten in den östlichen Gewerbegebieten und den westlichen Stadtteilen oder auf den Verkehrsfluss der Bundesstraße sind nicht zu erwarten.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>
<p><b>2.9 Nr. 9</b></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>Durch dieses Brückenbauwerk wird die Sicherheit des Verkehrs nicht verbessert.</p> <p>Unter Punkt 1 der veröffentlichten Abwägungstabelle wird angeführt, dass „die Trassenführung im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt wurde“.</p> <p>Ein Verkehrskonzept liegt bis heute öffentlich nicht vor. In der Verkehrsuntersuchung ist lediglich eine planerische Darstellung von möglichen Durchgangsverkehren veröffentlicht worden, deren Bestandsaufnahme offensichtlich während der Corona-Zeiten erfolgte. Die Abwägung ist somit falsch bzw. nicht machbar, weil — wie behauptet - ein Verkehrskonzept nicht vorliegt.</p> <p>Das Verkehrskehrkonzept muss langfristig angelegt sein und zukünftige Verkehrsströme berücksichtigen oder ausschließen, ein additives Aneinanderreihen von Maßnahmen muss vermieden werden.</p> <p>Ohne das angeführte Verkehrskonzept für die Stadt Neustadt a.Rbge. kann auch eine sachgerechte Stellungnahme durch die Bürger nicht erfolgen. Die</p>	<p><b>Zu 2.9</b></p> <p>Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Neustadt am Rübenberge wurden im Mai 2021 umfangreiche Verkehrszählungen im Stadtgebiet durchgeführt. Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich mit Stand Juni 2023 in der abschließenden Bearbeitung, die bereits erstellten Verkehrsmodellrechnungen mit dem Programmsystem Visum bieten dabei eine gute Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung einer Straßenüberführung der Bahntrasse in der südlichen Kernstadt.</p> <p>Der Ersatz des Bahnüberganges Siemensstraße kann dabei als eigenständiges Projekt angesehen werden, für das kein ganzheitliches Verkehrskonzept für das Stadtgebiet erstellt werden muss. U.a. auch aufgrund des geringen Durchgangsverkehrsanteils von ca. 18 % bezogen auf das gesamte Stadtgebiet sind keine großräumigen Verlagerungen, sondern lokale Umverteilungen des Quell- und Zielverkehrs zu erkennen. Die verkehrliche Wirkung der geplanten Baumaßnahme endet im Norden im Bereich Landwehr und im Osten entlang der B 442 Wunstorfer Straße. Die verkehrliche Wirkung ist in der Anlage zum B-Plan Nr. 175 dargestellt und beschrieben.</p> <p>Während der Verkehrszählungen im Mai 2021 war kein Corona-Lockdown vorhanden, auch haben sich die Verkehrsströme seit dem Ausbruch der Pandemie zu Beginn des Jahres 2020 bis zum Zählzeitpunkt nahezu normalisiert. Ggf. haben sich Fahrgewohnheiten geändert, auch sind weiterhin mehr Personen im Homeoffice tätig. Dieser Trend hält jedoch auch weiter an, so dass damit das „normale“ und auch zukünftig zu erwartende Verkehrsgeschehen abgebildet wird.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Rechtswirkungen der öffentlichen Auslegung gehen aufgrund fehlender Beurteilungsmöglichkeit ins Leere.</p> <p>Den Bürgern muss durch ein Modell veranschaulicht werden, was auf sie zukommt. Der Laie ist kaum in der Lage sich die Dimensionen vorzustellen.</p> <p>Es wird beantragt eine neue Variantenprüfung vorzunehmen, nachdem das Verkehrskonzept öffentlich vorgelegt und von übergeordneter Stelle geprüft worden ist.</p>	<p>Verkehrsuntersuchungen des Fachbüros Zacharias der letzten Jahre im Kernstadtbereich von Neustadt am Rübenberge sowie im Gewerbegebiet Ost bestätigen die im Mai 2021 erhobenen Verkehrsmengen, so dass die Plausibilität gegeben ist. Auch wurde nach dem Stand der Technik außerhalb der Schulferien erhoben und der Planungsraum wurde nicht von verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen wie Baustellen und Veranstaltungen tangiert. Die Zählergebnisse bilden dementsprechend eine repräsentative Grundlage für die weitere verkehrliche Betrachtung. Für die Prognoseverkehrsmengen wurden u.a. auch die Ziele der Bauleitplanung der Stadt Neustadt am Rübenberge bis zum Prognosehorizont 2035 berücksichtigt.</p> <p>Ein Ersatzbauwerk für einen zu schließenden Bahnübergang muss sich nicht an Ort und Stelle des ehemaligen BÜs befinden.</p> <p>Wenn Platzverhältnisse es nicht zulassen, kann das Ersatzbauwerk im näheren Umfeld des ehemaligen Bahnübergangs vorgesehen werden.</p> <p>Anlass des Brückenbauwerkes Siemensstraße ist es nicht, den Verkehr zu verbessern, sondern eine Alternative für den zu schließenden Bahnübergang herzustellen. Selbstverständlich ist das Queren einer Bahnanlage höhenungleich sicherer als über einen beschränkten Bahnübergang. Die Wartezeiten an der Schranke werden zukünftig entfallen und die Leichtigkeit des Verkehrs zunehmen.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens wurden mehrere Varianten untersucht. Die dem B-Plan zugrundeliegende Variante ist die einzig umsetzbare unter Berücksichtigung von Abwicklungslängen, Grunderwerb, umweltrechtlichen Aspekten und Wirtschaftlichkeit. Eine weitere Variantenuntersuchung ist nicht vorgesehen. Die hier gewählte Variante wurde auf bereits versiegelten Flächen geplant. Die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Flächenverbrauch wurden somit minimiert.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>2.10 Nr. 10</b></p> <p>Aus dem Bebauungsplan wird deutlich, dass eine behindertengerechte Entwicklungslänge auf der Ostseite der Bahn fehlt.</p>	<p><b>Zu 2.10</b></p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Straßenplanung und letztendlich der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt. Teil der Stra-</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Es sind nicht nur die Steigung sondern auch die Podeste zu berücksichtigen.</p> <p>Es wird die Änderung des Bebauungsplans dergestalt angeregt, dass eine tatsächlich ausnahmslos vollständig behindertengerechte Überquerung möglich ist.</p> <p>Hilfsweise wird eine neue Variantenprüfung angeregt.</p>	<p>ßenverkehrsfläche 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 Querungsmöglichkeit 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><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>
<p><b>2.11 Nr. 11</b></p> <p>Unter Punkt 3.3 der veröffentlichten Abwägungstabelle wird angeführt, dass die Planung das Ziel hat, eine räumliche Verbindung zwischen „südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen“.</p> <p>Eine Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt wird am besten durch eine Brücke im Bereich des ursprünglichen Bahnübergangs, der vor Jahren geschlossen wurde, auf der Südstraße erreicht.</p> <p>Dies entspräche dem Übergang auf der Nordstraße und somit eine langfristige Entwicklungsmöglichkeit für die Stadt Neustadt a.Rbge.</p>	<p><b>Zu 2.11</b></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 die vorhandene Bebauung sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Überführung im Bereich der Südstraße.</p>





Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Es wird angeregt die Bahnüberquerung an der Stelle des alten Bahnübergangs Südstraße zu erstellen und den Bebauungsplan zu ändern.</p>	<p>Eine andere Streckenführung mit Anschluss an die Südstraße würde für alle Verkehre, insbesondere auch für den Schülerverkehre Umwege bedeuten. Deshalb und aus o.g. Gründen ist dies daher nicht vorgesehen.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>
<p><b>2.12 Nr. 12</b></p> <p>Die barrierearme Unterführung am Bahnhof darf nicht als Fuß- und Radfahrradtunnel benutzt werden, weil sie baulich dafür nicht geplant ist. Es gibt keinen gesicherten Bereich für die Zugreisenden, der von den querenden Radfahrern getrennt ist. Es kann dem Bebauungsplan ohne Fuß- und Radfahrerunterführung nicht zugestimmt werden, da die Mobilität beeinträchtigter Mitmenschen nicht ausreichend berücksichtigt wird. Dem demographischen Wandel wird so nicht Rechnung getragen.</p> <p>Eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger darf nicht aus der Planung genommen werden. Es unbedingt zu prüfen, ob eine Unterführung, wenn sie nicht exakt dem Verlauf der Siemensstraße folgt realisierbar ist. Es ist nicht zwingend erforderlich, dass die Unterführung gerade in Ost-West Richtung verläuft. Der Bebauungsplan berücksichtigt nicht die Anforderungen aufgrund des demographischen Wandels.</p> <p>Es wird beantragt aufgrund fehlender Rücksichtnahme für mobilitätsbeeinträchtigte Bürger den Bebauungsplan zu verwerfen.</p>	<p><b>Zu 2.12</b></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 Querungsmöglichkeit 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><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>2.13 Nr. 13</b></p> <p>Der Rat der Stadt Neustadt a.Rbge. hat in seiner Sitzung am 7.Mai 1998 die Verwaltung beauftragt, Entscheidungen und Ziele konsequent in den Dienst einer umweltgerechteren und nachhaltigeren Entwicklung zu stellen. Im Sinne einer „Kommunalen Agenda 21“ sind die Möglichkeiten zu fördern und zu sichern, die im Rahmen der kommunalen Entscheidungen als lokale Beiträge zur Verbesserung der globalen Umweltsituation beitragen können.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 wird ausdrücklich eine Entwicklungsplanung gefordert, die den Flächenbedarf der Bauentwicklung zugunsten des Schutzes der natürlichen Ressourcen zu berücksichtigen hat.</p> <p>Die Stadt Neustadt a.Rbge hat bei der Entwurfsfindung für den Flächennutzungsplan dem Schutz der Umwelt höchste Priorität einzuräumen. Im Flächennutzungsplan ist richtigerweise auch kein großzügig ausgestalteter Anschluss Richtung Südstraße vorgesehen. Der Verkehr für die Gebäude der Außenbebauung ist minimal.</p> <p>Dagegen sieht der Bebauungsplan eine drastische Verschwendung von Ressourcen vor, indem der Bebauungsplan in Höhe der Flurstücke 159 und 224 eine Linksabbiegespur in Richtung Süden plant.</p> <p>Die Abbiegespur ist nicht für die Bahnüberquerung notwendig. Der übermäßig große Anschluss zur Südstraße ist im Flächennutzungsplan nicht enthalten und darf demgemäß auch nicht im Bebauungsplan enthalten sein.</p> <p>Diese Abbiegespur und der damit einhergehende Flächenverbrauch für die Bahnüberquerung ist ein drastisch überdimensionierter Flächenverbrauch und widerspricht einem schonenden Flächenverbrauch für die Querung.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan zu ändern und - entsprechend des Flächennutzungsplans - einen schonenden Flächenverbrauch durch Weglassen der Linksabbiegespur in Höhe der Flurstücke 159 und 224 zu planen.</p>	<p><b>Zu 2.13</b></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. Die dafür erforderlichen Flächen sind durch den Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, einen Ersatz für die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges zu schaffen, um die Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen und somit 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. Um auch die Bebauung der Südstraße an die neue Überführung – und somit an die östlichen Stadtgebiete – anzuschließen ist eine Anbindung in der weiteren Verlängerung der Hans-Böckler-Straße vorgesehen. Der Flächenverbrauch ist dabei ebenfalls den technischen Erfordernissen entsprechend angemessen.</p> <p>Die Darstellung im Flächennutzungsplan ist nicht parzellenscharf, sondern stellt nur schematisch die Hauptverbindungsstrecke dar. Die Planung entspricht somit auch den Zielen der Darstellung im Flächennutzungsplan.</p> <p>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotope hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust von Bäumen und Gebüsch sowie von Stauden- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Zudem ist die Entsiegelung des bestehenden Bahnüberganges an der Siemensstraße vorgesehen, sodass zu einer Verbesserung der kleinräumlichen Umweltsituation beigetragen wird.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>
<p><b>2.14 Nr. 14</b></p> <p>Die städtebauliche Entwicklung sollte sich auf ein abgestimmtes Leitbild stützen und übereilte Entscheidungen durch wirtschaftliche Abhängigkeiten, tagespolitische Ziele und Verlagerung von Problemen im Innenstadtbereich zu Lasten von Minderheiten unbedingt vermeiden.</p> <p>Man darf ohne eine öffentliche, langfristige Planung keine Fakten schaffen, die nicht mehr veränderbar sind.</p> <p>Die Belange von Natur- und Umweltschutz und Naherholung dürfen nicht beliebig benutzt werden.</p> <p>Im Gegensatz zu der bevorzugten Variante sind nicht alle Möglichkeiten geprüft worden. Weder hat man sich genau mit den Bedürfnissen der Tiere und der Möglichkeit ihnen Lebensraum zu schaffen (Steine, Wärme, Feuchtgebiet, ruhige Grasfläche) befasst, noch hat man geprüft, ob im weiteren Verlauf an der Bahn entlang Populationen anzutreffen sind.</p> <p>Bei dieser naturschutzfachlichen Bewertung muss die Stadt dafür Sorge tragen, dass in dem Bereich an der Bahn niemals bauliche Veränderungen/Erweiterungen von Seiten der Bahn durchgeführt werden.</p> <p>Unter Berücksichtigung sämtlicher drastischer Eingriffe, entspricht der Bebauungsplan nicht einer gewissenhaften und allen Betroffenen gegenüber ausgewogenen Planerstellung. Es wird gegen planerische Grundsätze offensichtlich zum Nachteil der Bürger verstoßen.</p> <p>Ich fordere die ergebnisoffene Prüfung alternativer Trassenführung, der Bebauungsplan ist aufzuheben.</p>	<p><b>Zu 2.14</b></p> <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. Dies ist als langfristiger Planungsgrundsatz zu verstehen, den die Kommunen unterliegen. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</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>Im Rahmen der Bauleitplanung wurde ein Artenschutzgutachten erstellt, das bei der Planung berücksichtigt wurde und dessen Ergebnis zur jetzigen Variante beigetragen hat.</p> <p>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotope hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust von Bäumen und Gebüsch sowie von Stauden- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Denn diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise.</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><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3. Anonymisiert, 26.05.2023</b></p>	
<p>Es wird mit folgenden Einwendungen Stellung genommen und Änderungen / Ergänzungen beantragt:</p>	<p><b>Zu 3.</b></p> <p><b>Es wird auf die nachfolgenden Punkte 3.1 bis 3.14 verwiesen</b></p>
<p><b>3.1 Nr. 1</b></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>Durch dieses Brückenbauwerk wird die Sicherheit des Verkehrs nicht verbessert.</p> <p>Unter Punkt 1 der veröffentlichten Abwägungstabelle wird angeführt, dass "die Trassenführung im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt wurde".</p> <p>Ein Verkehrskonzept liegt bis heute öffentlich nicht vor. In der Verkehrsuntersuchung ist lediglich eine planerische Darstellung von möglichen Durchgangsverkehren veröffentlicht worden, deren Bestandsaufnahme offensichtlich während der Corona-Zeiten erfolgte. Die Abwägung ist somit falsch bzw. nicht machbar, weil — wie behauptet - ein Verkehrskonzept nicht vorliegt.</p>	<p><b>Zu 3.1</b></p> <p>Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Neustadt am Rübenberge wurden im Mai 2021 umfangreiche Verkehrszählungen im Stadtgebiet durchgeführt. Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich mit Stand Juni 2023 in der abschließenden Bearbeitung, die bereits erstellten Verkehrsmodellrechnungen mit dem Programmsystem Visum bieten dabei eine gute Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung einer Straßenüberführung der Bahntrasse in der südlichen Kernstadt.</p> <p>Der Ersatz des Bahnüberganges Siemensstraße kann dabei als eigenständiges Projekt angesehen werden, für das kein ganzheitliches Verkehrskonzept für das Stadtgebiet erstellt werden muss. U.a. auch aufgrund des geringen Durchgangsverkehrsanteils von ca. 18 % bezogen auf das gesamte Stadtgebiet sind keine großräumigen Verlagerungen, sondern lokale Umverteilungen des Quell- und Zielverkehrs zu erkennen. Die verkehrliche Wirkung der geplanten Baumaßnahme endet im Norden im Bereich Landwehr und im Osten entlang der B 442 Wunstorfer Straße. Die verkehrliche Wirkung ist in der Anlage zum B-Plan Nr. 175 dargestellt und beschrieben.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Das Verkehrskehrkonzept muss langfristig angelegt sein und zukünftige Verkehrsströme berücksichtigen oder ausschließen, ein additives Aneinanderreihen von Maßnahmen muss vermieden werden.</p> <p>Ohne das angeführte Verkehrskonzept für die Stadt Neustadt a.Rbge. kann auch eine sachgerechte Stellungnahme durch die Bürger nicht erfolgen. Die Rechtswirkungen der öffentlichen Auslegung gehen aufgrund fehlender Beurteilungsmöglichkeit ins Leere.</p> <p>Den Bürgern muss durch ein Modell veranschaulicht werden, was auf sie zukommt. Der Laie ist kaum in der Lage sich die Dimensionen vorzustellen.</p> <p>Es wird beantragt eine neue Variantenprüfung vorzunehmen, nachdem das Verkehrskonzept öffentlich vorgelegt und von übergeordneter Stelle geprüft worden ist.</p>	<p>Während der Verkehrszählungen im Mai 2021 war kein Corona-Lockdown vorhanden, auch haben sich die Verkehrsströme seit dem Ausbruch der Pandemie zu Beginn des Jahres 2020 bis zum Zählzeitpunkt nahezu normalisiert. Ggf. haben sich Fahrgewohnheiten geändert, auch sind weiterhin mehr Personen im Homeoffice tätig. Dieser Trend hält jedoch auch weiter an, so dass damit das „normale“ und auch zukünftig zu erwartende Verkehrsgeschehen abgebildet wird.</p> <p>Verkehrsuntersuchungen des Fachbüros Zacharias der letzten Jahre im Kernstadtbereich von Neustadt am Rübenberge sowie im Gewerbegebiet Ost bestätigen die im Mai 2021 erhobenen Verkehrsmengen, so dass die Plausibilität gegeben ist. Auch wurde nach dem Stand der Technik außerhalb der Schulferien erhoben und der Planungsraum wurde nicht von verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen wie Baustellen und Veranstaltungen tangiert. Die Zählergebnisse bilden dementsprechend eine repräsentative Grundlage für die weitere verkehrliche Betrachtung. Für die Prognoseverkehrsmengen wurden u.a. auch die Ziele der Bauleitplanung der Stadt Neustadt am Rübenberge bis zum Prognosehorizont 2035 berücksichtigt.</p> <p>Ein Ersatzbauwerk für einen zu schließenden Bahnübergang muss sich nicht an Ort und Stelle des ehemaligen BÜs befinden.</p> <p>Wenn Platzverhältnisse es nicht zulassen, kann das Ersatzbauwerk im näheren Umfeld des ehemaligen Bahnübergangs vorgesehen werden.</p> <p>Anlass des Brückenbauwerkes Siemensstraße ist es nicht, den Verkehr zu verbessern, sondern eine Alternative für den zu schließenden Bahnübergang herzustellen. Selbstverständlich ist das Queren einer Bahnanlage höhenunabhängig sicherer als über einen beschränkten Bahnübergang. Die Wartezeiten an der Schranke werden zukünftig entfallen und die Leichtigkeit des Verkehrs zunehmen.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens wurden mehrere Varianten untersucht. Die dem B-Plan zugrundeliegende Variante ist die einzig umsetzbare unter Berücksichtigung von Abwicklungslängen, Grunderwerb, umweltrechtlichen Aspekten und Wirtschaftlichkeit. Eine weitere Variantenuntersuchung ist nicht</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>vorgesehen. Die hier gewählte Variante wurde auf bereits versiegelten Flächen geplant. Die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Flächenverbrauch wurden somit minimiert.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet</b></p>
<p><b>3.2 Nr. 2</b></p> <p>Der Bebauungsplan sieht eine Straßengrenze auf meinem Grundstück (Flurstück 178/35) vor. Ein Teil meines Grundstücks ist als öffentliche Verkehrsfläche geplant.</p> <p>Als Miteigentümerin dieses Flurstücks bin ich nicht bereit, mein Grundstück für diese Variante der Straßenführung zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Der Bebauungsplan greift massiv in meine Eigentumsrechte ein; eine Entschädigung wurde nicht angeboten, den Wertverlust müsste ich allein tragen.</p> <p>Eine tatsächliche Durchführung der Baumaßnahmen kann nicht erfolgen. Die Baumaßnahmen müssen an der Grundstücksgrenze enden. Baumaßnahmen auf dem Flurstück 178/35 werden von mir nicht geduldet.</p> <p>Es wird beantragt die Straßenführung nicht auf meinem Grundstück zu planen, stattdessen eine Änderung des Bebauungsplans Richtung östliche Freifläche.</p>	<p><b>Zu 3.2</b></p> <p>Das betroffene Flurstück 178/35 ist zu Erschließungszwecken der im Bebauungsplan Nr. 138 befindlichen Gebäude genutzt und eigens parzelliert. Das Teilstück der Parzelle wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen. Der künftige Bebauungsplan wird an der Grundstücksgrenze enden.</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p>
<p><b>3.3 Nr. 3</b></p> <p>Unter Punkt 3.1 der veröffentlichten Abwägungstabelle wird angeführt, dass die Straßenverlegung per se keine Erhöhung der Verkehrsmengen gegenüber dem Status Quo bewirke.</p> <p>Tatsächlich ist es keine Straßenverlegung.</p> <p>Es liegt ein Ausbau der Hans-Böckler-Str. vor.</p>	<p><b>Zu 3.3</b></p> <p>Ein Ausbau der vorhandenen nördlichen Hans-Böckler-Straße ist nicht geplant, sondern alternativ zur Siemensstraße eine Verbindung zum Hauptverkehrsnetz. Die Verkehrsmengen am heutigen Bahnübergang Siemensstraße betragen an einem Normalwerktag ca. 2.650 Kfz/24h. Durch die Bauleitplanung der Stadt steigern sich die Verkehrsmengen im Prognoseullfall 2035 ohne Anpassung des Verkehrsnetzes auf ca. 3.300 Kfz/24h. Durch die Schließung des Bahnüberganges Siemensstraße wird die geplante neue Trasse samt Bahnüberführung zukünftig von ca. 4.800 Kfz/24h frequentiert.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Die Hans-Böckler-Str. wird massiv ausgebaut; sie erhält u.a. im Kreuzungsbereich eine Abbiegespur. Die Straßenbreite — allein für die Fahrspuren (ohne beidseitige Geh- und Radwege) verdoppeln sich von derzeit 5 Meter auf 10 Meter.</p> <p>Die Behauptung, dass per se keine Erhöhung der Verkehrsmenge erfolgt widerspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, dass auf einer rd. 5m breiten Fahrbahn (für beide Richtungen) genauso viel Verkehr fließt wie auf einer doppelt so breiten Fahrbahn von 10m.</p> <p>Auf Seite 3 der Unterlagen zur verkehrlichen Wirkung (Zacharias) wird auf S.3 Abs. (8) erklärt, dass durch die Maßnahme der neuen Bahnüberführung mehr Verkehr auf die neue Trasse gezogen wird. Man geht von einer Mehrbelastung von ca. 900 KFZ/24h aus.</p> <p>Die Mehrbelastung auf der Hans-Böckler-Str. südlich der Kreuzung Siemensstr. bis zur Südstr. beträgt mehr als das 100-fache.</p> <p>Aufgrund der nachgewiesenen Mehrbelastung ist die derzeitige Abwägung offensichtlich falsch.</p> <p>Es bedarf somit dringend Maßnahmen zum Lärm- und Emissionsschutz für alle Anwohner der gesamten Hans-Böckler-Straße, die in der Bebauungsplanung zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die im Bebauungsplan unberücksichtigte Vorschrift DIN 18005 widerspricht der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000.</p> <p>Diese Variante der Trassenführung greift außergewöhnlich drastisch und unverhältnismäßig in die Lebensgrundlagen und die Lebensqualität sämtlicher Anwohner der Hans-Böckler-Str. ein.</p> <p>Ich fordere einen Ausgleich des Wertverlustes meines Grundstücks, da nach dem Lärmschutzgutachten von Seiten der Stadt Neustadt aus städtebaulichen Gründen sowie aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit eine Lärmschutzwand nicht in Betracht kommt.</p>	<p>Dies bedeutet, dass durch das Planvorhaben ca. + 1.500 Kfz/24h auf die neue Trasse verlagert werden und sich dann anteilig auf Hans-Böckler-Straße und Siemensstraße West verteilen. Diese „Umverlagerung“ führt zu deutlich direkteren Fahrtbeziehungen im Quell- und Zielverkehr, was verkehrlich gewünscht ist. Aus einer umwegigen inneren Erschließung wird für angrenzende Wohnquartiere eine zielgerichtete äußere Erschließung, wodurch unnötige Kfz-Fahrten im direkten Innenstadtbereich entfallen und zu einer gewünschten verkehrlichen Entlastung dieses Netzabschnittes führen. Entgegen den Aussagen der Einwenderin entsteht der Verkehrszuwachs jedoch nicht durch die richtlinienkonforme Ausbaubreite der neuen Trasse, sondern vielmehr durch den Entfall des verkehrlichen Widerstandes am häufig geschlossenen Bahnübergang Siemensstraße.</p> <p>Durch die Anbindung der neuen Trasse an das heutige Verkehrsnetz mit der B 442 über einen Kreisverkehr wird eine leistungsfähige Verkehrsanlage geschaffen, die zugleich die Verkehrssicherheit - insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr - gegenüber der heutigen Anbindung Siemensstraße spürbar verbessert.</p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahnstrecke geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p> <p>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotop hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust von Bäumen und Gebüsch sowie von Stauden- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p> <p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie vor allem mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Ich beantrage eine neue Variantenprüfung mit Platz für Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan zu ändern und die Zuführung zur Bahnüberquerung an der Westseite der Gleisanlagen zu gestalten, dabei Lärmschutz entlang der Straßenführung durch eine Lärmschutzwand zu integrieren.</p> <p>Ich beantrage die in der Begründung des Flächennutzungsplans 2000 festgelegte DIN 18005 umzusetzen.</p> <p>Es wird die Änderung der Straßenführung beantragt derart, dass das Flurstück 178/35 nicht genutzt wird.</p> <p>Hilfsweise wird beantragt, die Ergänzung vorzunehmen, dass die gesamte Hans-Böckler-Str. auf Dauer verkehrsberuhigt zu befahren ist.</p>	<p>gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise. Die naturschutzfachlichen Belange betreffen nicht unmittelbar das Flurstück 219/42 oder 219/45 (ehem. Rentrop Gelände) sondern die Biotopstrukturen - und dabei insbesondere die artenschutzrechtliche Belange der Fauna - auf den Flächen unmittelbar westlich der Bahngleise.</p> <p>Eine Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope ist somit durch die Planung nicht vorhanden. Die Begründung zum Bebauungsplan wird dahingehend redaktionell präzisiert.</p> <p>Im Verfahren sind die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Dabei wurden auch die Verkehrsgeräusche durch den Schienenverkehr berücksichtigt. 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>Eine Lärmschutzwand entlang der Planvariante ist aus platzgründen nicht umsetzbar und städtebaulich nicht gewollt.</p> <p>Für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Entsprechend sind ihre Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung heranzuziehen.</p> <p>Den Gebieten sind die planungsrechtlich relevanten Immissionsgrenzwerte der 16 BImSchV zugeordnet. Durch den Bebauungsplan Nr. 138 sind die betroffenen Flächen als Gewerbegebiet festgesetzt. Entsprechend wurden die Immissionsgrenzwerte dort bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) angesetzt. Das Schallgutachten hat aufgezeigt, dass bereits im Nullfall auch die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete tagsüber und nachts im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 138 überschritten sind und dies nicht erst durch das hiesige Vorhaben ausgelöst wird. Aus diesem Grunde hält die Stadt Neustadt an den gewerblichen Entwicklungszielen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 138 fest. Daher ist die Fläche auch im Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt am Rübenberge weiterhin als Gewerbliche Baufläche dargestellt.</p>





Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) ausschließlich an den Immissionsorten 1-3 handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung für diese Bereiche. Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/. Bei allen anderen Bereichen wird der Beurteilungspegel nicht um dB(A) durch das Vorhaben erhöht und das Vorhaben ist dort in diesem Sinne kein erheblicher baulicher Eingriff.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die Immissionsorte 1-3 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. Somit ist ausreichend Sorge getragen, dass durch die Planungen keinerlei negative Einflüsse auf Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hervorgerufen werden. Es ist daher nicht von unverhältnismäßigen negativen Auswirkungen auf die Lebensgrundlagen und die Lebensqualität der Anwohner der Hans-Böckler.Straße zu sprechen</p> <p>Das betroffene Flurstück 178/35 ist zu Erschließungszwecken der im Bebauungsplan Nr. 138 befindlichen Gebäude genutzt und eigens parzelliert. Das Teilstück der Parzelle wird aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen. Der künftige Bebauungsplan wird an der Grundstücksgrenze enden.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>3.4 Nr. 4</b></p> <p>Nach dem Bebauungsplan endet der Radweg in Höhe des Grundstücks 178/35 mit Beginn der Abbiegespuren.</p> <p>Hier ist kein sicherer Anschluss eines separaten Rad- und Fußweges an ein vorhandenes Netz gegeben. Der Radweg endet mitten auf der Straße, kurz vor dem Kreuzungsbereich.</p> <p>Auf dieser Höhe befindet sich zudem die Zufahrt zu den Grundstücken Hans-Böckler-Str. 44 bis 50, dies erhöht die Gefährlichkeit der Trassenführung weiter.</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.</p> <p>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. Die Behauptung unter 3.4 der Abwägungstabelle, dass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen und im sonstigen Verlauf der Hans-Böckler-Str. zu erwarten sind, ist falsch.</p> <p>Der vorgelegte Bebauungsplan entspricht offensichtlich nicht den heutigen Sicherheitsstandards/-empfehlungen.</p> <p>Es wird eine Neuplanung des Bebauungsplans für die Radwegführung aus Sicherheitsgründen beantragt.</p>	<p><b>Zu 3.4</b></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. Aus Platzgründen ist an der Kreuzung Siemensstraße/Hans-Böckler Straße keine eigene Radfahrspur möglich. Dennoch ist dort die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.</p> <p>Die zukünftig ausgebaute Hans-Böckler-Straße wird gegenüber der Privatstraße vorfahrtsberechtigt sein. Ein gefahrloses Ein- und Ausfahren in und aus der Privatstraße wird bei einer prognostizierten Verkehrsmenge von 4800 KFZ/Tag weiterhin gefahrlosmöglich sein.</p> <p>Diese Planung hat auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs beachtet und beinhaltet, entsprechend separate Fuß- und Radwege-Spuren. Somit steht die Planung im Einklang mit der Raumordnung und den informellen Zielen der Flächennutzungsplanung. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>3.5 Nr. 5</b></p> <p>Aus dem Bebauungsplan wird deutlich, dass eine behindertengerechte Entwicklungslänge auf der Ostseite der Bahn fehlt.</p> <p>Es sind nicht nur die Steigung sondern auch die Podeste zu berücksichtigen.</p> <p>Es wird die Änderung des Bebauungsplans dergestalt angeregt, dass eine tatsächlich ausnahmslos vollständig behindertengerechte Überquerung möglich ist.</p> <p>Hilfsweise wird eine neue Variantenprüfung angeregt.</p>	<p><b>Zu 3.5</b></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 Querungsmöglichkeit 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><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.6 Nr. 6</b></p> <p>Unter Punkt 3.3 der veröffentlichten Abwägungstabelle wird angeführt, dass die Planung das Ziel hat, eine räumliche Verbindung zwischen „südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen“.</p> <p>Eine Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt wird am besten durch eine Brücke im Bereich des ursprünglichen Bahnübergangs, der vor Jahren geschlossen wurde, auf der Südstraße erreicht.</p>	<p><b>Zu 3.6</b></p> <p>Im Rahmen der Planungen wurden alternative Führungen zur Anbindung der Straßenüberführung der Bahnleise geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Trassenführung ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrskonzeptes geprüft und entwickelt worden.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Dies entspräche dem Übergang auf der Nordstraße und somit eine langfristige Entwicklungsmöglichkeit für die Stadt Neustadt a.Rbge.</p> <p>Es wird angeregt die Bahnüberquerung an der Stelle des alten Bahnübergangs Südstraße zu erstellen und den Bebauungsplan zu ändern.</p>	<p>In diesem Fall stehen insbesondere die vorhandene Bebauung sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Überführung im Bereich der Südstraße.</p> <p>Eine andere Streckenführung mit Anschluss an die Südstraße würde für alle Verkehre, insbesondere auch für den Schülerverkehre Umwege bedeuten. Deshalb und aus o.g. Gründen ist dies daher nicht vorgesehen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o. g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.7 Nr. 7</b></p> <p>Die Leichtigkeit des Verkehrs ist durch die im Bebauungsplan geplante Brücke nicht gegeben.</p> <p>Es könnte eine eventuelle Verbesserung der Anbindung an den süd-östlichen Stadtteil (Krankenhaus, Schulen) für den Fahrzeugverkehr werden. Für die Verbindung zum östlichen Teil der Kernstadt (Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbegebiet Ost) bleibt es beim Verkehrsstau auf der Wunstorfer Straße bzw. Lindenstraße, Herzog-Erich-Allee.</p> <p>Um die Anbindung zu verbessern ist die Überquerung tatsächlich am falschen Ort geplant.</p> <p>Die großen Umwege für Nichtmotorisierte sind außergewöhnlich lang.</p> <p>Offensichtlich wurde der Bebauungsplan nicht ordnungsgemäß und gewissenhaft nach den Standards für Innenstadtplanungen aufgestellt.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan zu verwerfen, die Leichtigkeit des Verkehrs wird durch den Bebauungsplan nicht erreicht.</p>	<p><b>Zu 3.7</b></p> <p>Die Planung hat das Ziel, einen Ersatz für die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges zu schaffen, um die Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen und somit im Gesamtbild der städtischen Entwicklung und insbesondere der Belange des Verkehres – unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer – positive Entwicklungen zu ermöglichen. Ziel ist die Herstellung einer Ersatzstraße für den aufzuhebenden höhengleichen Bahnübergang und der störungsfreie Ablauf des Verkehres. 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>Die Leichtigkeit des Verkehrs wird durch das neue Brückenbauwerk und besonders die Anbindung an die B442 mittels eines Kreisverkehrsplatzes erheblich verbessert</p> <p>Die Belange des Fuß- und Radverkehres 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</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>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 Bereiche Lindenstraße, Herzog-Erich-Alle, liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Dort können bspw. Ordnungsmaßnahmen, bauliche Ausführungen etc. geprüft werden, um den jeweiligen Anforderungen gerecht zu werden. Dies kann außerhalb hiesiger Bauleitplanung erfolgen. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssituation zwischen den Einkaufsmöglichkeiten in den östlichen Gewerbegebieten und den westlichen Stadtteilen oder auf den Verkehrsfluss der Bundesstraße sind nicht zu erwarten.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.8 Nr. 8</b></p> <p>Im Rahmen der Daseinsfürsorge der Stadt Neustadt verstößt der Bebauungsplan massiv gegen die natürlichen Lebensgrundlagen, die Arbeitsbedingungen, die Lebensqualität und die Mobilität der in den angrenzenden Plangebieten lebenden Menschen und Betriebe.</p> <p>Es wird eine Seitenstraße zur Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50km/h umgeplant, die dann im weiteren Verlauf an einer Grundschule vorbeiführt und deren Schulkinder auch aus dem östlichen Teil der Stadt kommen. Die Grundschulkinder müssen die zukünftig hoch verkehrsbelastete Straße überqueren.</p> <p>Zusätzlich schneidet die Hans-Böckler-Str, einen geplanten vorfahrtsberechtigten Fahrradweg.</p> <p>Es ist klar erkennbar, die Behauptung unter 3.4 der Abwägungstabelle, dass keine Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen und im sonstigen Verlauf der Hans-Böckler-Str. zu erwarten sind, falsch ist.</p>	<p><b>Zu 3.8</b></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 weitere Verlauf der Hans-Böckler-Straße liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Dort können bspw. Ordnungsmaßnahmen, bauliche Ausführungen etc. geprüft werden, um den jeweiligen Anforderungen angrenzender Flächen und Nutzungen gerecht zu werden. Dies kann außerhalb hiesiger Bauleitplanung erfolgen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Es wird beantragt, im Bebauungsplan die Trassenführung so zu verändern, dass sich die Hans-Böckler-Str. nicht zum schnellen Fahren anbietet.</p>	
<p><b>3.9 Nr. 9</b></p> <p>Die Planung einer Hauptverkehrsstraße führt zu erheblicher Lärmbelästigung der Anwohner der angrenzenden Baugebiete (u.a. Bebauungsplan Nr. 138).</p> <p>Die Höhe der Immissionswerte hängt von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete ab. Die Nutzungsart ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.</p> <p>Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Entwicklung des Gebietes auszugehen.</p> <p>Gemäß Schreiben der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 23.12.2003 (Ihr Zeichen 60 Wp/Ja 5202) hat sich das Gebiet für die Bewohner der Hans-Böckler-Str. 44,46,48 und 50 schleichend zu einem Mischgebiet entwickelt und in dem von der Stadt Neustadt am Rübenberge ein Antrag auf Wohnnutzung genehmigt wurde.</p> <p>Die tatsächliche Nutzung entspricht — auch gemäß ihrer eigenen Einschätzung — somit einem Mischgebiet. Als Ausdruck dieser Änderung zeigt die aktuelle Bodenrichtwertkarte für dieses Gebiet einen Bodenrichtwert von Euro 230,- /qm.</p> <p>Die im vorgelegten Schallgutachten zugrunde gelegten Grenzwerte für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 138 sind daher unrichtig.</p> <p>Die Grenzwerte für Straßenlärm in einem Mischgebiet werden deutlich überschritten. Schallschutzmaßnahmen sind vorzusehen.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 werden auf den Seite 20 — 22 schädliche Umwelteinwirkungen durch Straßenlärm-Geräusche an folgenden Obergrenzen festgestellt:</p>	<p><b>Zu 3.9</b></p> <p>Im Verfahren sind die schalltechnischen Belange auf Ebene des Bebauungsplanes anhand der Trassenführung geprüft und bewertet und in die Planung integriert. Dabei wurden auch die Verkehrsgeräusche durch den Schienenverkehr berücksichtigt. 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>Etwaige Änderungen an den großen, hier für den Lärm maßgebenden Verkehrswegen - wie bspw. eine zusätzliche Schiene - bedürfen eines Plangenehmigungsverfahrens, in dem auch die Schallsituation und etwaige Einflussnahme zukünftiger Bauvorhaben geprüft werden und etwaig Maßnahmen zum Schutz vor dem Lärm getroffen werden. Dies ist im Rahmen der jeweiligen Vorhaben durchzuführen und betrifft nicht hiesige Planung.</p> <p>Für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Entsprechend sind ihre Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung heranzuziehen.</p> <p>Den Gebieten sind die planungsrechtlich relevanten Immissionsgrenzwerte der 16 BImSchV zugeordnet. Durch den Bebauungsplan Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“ sind die betroffenen Flächen als Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt. Entsprechend wurden die Immissionsgrenzwerte dort bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) angesetzt. Bei den genannten Grundstücken handelt es sich nicht um übliche Wohngrundstücke. Dort ist ein Gewerbegebiet festgesetzt.</p> <p>Die dortigen Wohnnutzungen wurden alle als betriebszugehörig bzw. für Aufsichts- oder Bereitschaftspersonen genehmigt. Eine Faktische Umwandlung von Gewerbegebiet zu Mischgebiet ist somit nicht gegeben. Der Bodenrichtwert bestimmt nicht die Nutzbarkeit des Grundstückes.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>für Mischgebiete nach DIN 18005 auf 60/50 dB (A)</p> <p>davon abweichend für Mischgebiete nach 16.BImSchV 64/54 dB (A)</p> <p>Ein Schallgutachten für die Trassenführung entlang der Bahn ist gar nicht erst gemacht worden. Vielleicht könnten die Anwohner dann nachts ruhiger schlafen und ausreichend Fläche für z.B. Lärmschutzwände wäre vorhanden.</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass die Anwohner bereits erheblich durch Lärm durch die Bahn, den Anflugverkehr zum Flughafen Langenhagen und den Fliegerhorst Wunstorf belastet sind.</p> <p>Daseinsfürsorge bedeutet in diesem Bereich jede zusätzliche Lärmbelastung zu vermeiden. Sämtliche Lärmquellen sind gleichzeitig zu berücksichtigen. Die isolierte Betrachtung ist unzulässig.</p> <p>Dies wird auch in der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 wie folgt dargelegt:</p> <p>„Die Stadt Neustadt a.Rbge. hat zurzeit noch keinen Lärminderungsplan erstellt, weil die Lärmbelastungen bekannt sind, es aber keine rechtlichen Möglichkeiten gibt, die Baulastträger Bahn und Bund/Land zur Durchführung der erforderlichen Lärminderungsmaßnahmen bei vorhandenen Verkehrsanlagen zu veranlassen. Bei Neubaumaßnahmen ergibt sich eine andere Ausgangslage, (z.B. B442 neu, Nord-West-Umgehung) ist der Schallschutz Teil der UVP und des Planfeststellungsverfahrens.“</p> <p>Bekanntlich wird die Bahn Blockverdichtung vornehmen und ein drittes Gleis ist zur Unterstützung der im Landesraumordnungsprogramm vorgesehenen Entwicklung eines Güterverkehrszentrums in Nienburg (Weser) geplant.</p> <p>Für die geplante Brückenzufahrt (Verlängerung der Hans-Böckler-Str.) sieht die Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 Lärminderungsmaßnahmen in Form verkehrsreduzierender, verkehrslenkender und geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen sowie Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche zur Minderung der Rollgeräusche vor.</p>	<p>Das Schallgutachten hat aufgezeigt, dass bereits im Nullfall der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete im unbebauten Mischgebiets-Teil des Bebauungsplan Nr. 136 „In den Kassebeern“ nachts überschritten wird. Dies wird nicht erst durch das hiesige Vorhaben ausgelöst.</p> <p>Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 138 werden die dort anzunehmenden Grenzwerte für Gewerbegebiete im Nullfall weder tags noch nachts überschritten.</p> <p>Die Verlegung des Verkehrs für die Überführung auf den südlichen Abschnitt der hierzu ausgebauten „Hans-Böckler-Straße“ führt zu einer Pegelerhöhung von tags bis zu ca. 8 dB(A) und nachts 3 dB(A) am Immissionsort IP 3 (Hans-Böckler-Straße 44a). Am Immissionsort IP 1 liegen die Pegelerhöhungen bei tags ca. 5 dB(A) und nachts 2 dB(A) und für den Immissionsort IP 2 tagsüber bei ca. 7 dB(A) und nachts bei 3 dB(A). Im Bereich des ausgewiesenen Mischgebietes im Bebauungsplan 136 erhöhen sich die Pegel tags im nördlichen Teil um 3 dB(A). Im südlichen Teil des Mischgebietes werden aufgrund der Verkehrsverlegung bis zu 7 dB(A) höhere Werte erreicht.</p> <p>Aufgrund der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms durch diesen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) ausschließlich an den Immissionsorten 1-3 sowie im südlichen Teil des Mischgebietes im Bebauungsplan Nr. 136 „In den Kassebeern“, handelt es sich auch um eine wesentliche Änderung für diese Bereiche. Gemäß Schallgutachten handelt es sich bei dem Ausbau der Straße „Hans-Böckler-Straße“ um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV /3/. Bei allen anderen Bereichen wird der Beurteilungspegel nicht um 3 dB(A) durch das Vorhaben erhöht und das Vorhaben ist dort in diesem Sinne kein erheblicher baulicher Eingriff.</p> <p>Da infolge dieser wesentlichen Änderung auch die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Nacht für die Immissionsorte 1-3 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>Im Bebauungsplan 136 sind sogenannte „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen“ zu treffen. Entsprechend der DIN 4109-1 (2018) werden maßgebliche Außenlärmpegel für den passiven Schallschutz</p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Der Bebauungsplan verstößt massiv gegen die Lärmschutzinteressen, keine nach dem Flächennutzungsplan 2000 erforderlichen Maßnahmen sieht der Bebauungsplan vor.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan auf Seite 38 wird der Verstoß offen zugegeben:</p> <p>eine Lärmschutzwand aus städtebaulichen Gründen sowie aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit kommt nicht in Betracht</p> <p>Wenn Straßen-, Schienen- oder Fluglärm um 10 Dezibel zunehmen, kann das Erkrankungsrisiko für Depressionen um bis zu vier, fünf und elf Prozent zunehmen. Ab 30 Dezibel A wird nach Angaben der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung bereits die Schlafqualität beeinträchtigt und es treten Konzentrationsstörungen auf. Ab 60 dB (A) erhöht sich dann das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.</p> <p>Der Bebauungsplan ignoriert das Gesundheitsrisiko der Anwohner der Hans-Böckler-Str. und ist unzumutbar.</p> <p>Es wird beantragt, im Bebauungsplan die Schallgrenze nach DIN 18005 für die Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44 bis 50 zu berücksichtigen, da es sich die tatsächliche Nutzung zu einem Mischgebiet entwickelt hat.</p>	<p>der Fassaden bestimmt. Der maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich bei Verkehrslärm durch einen Zuschlag von 3 dB(A) zum errechneten Beurteilungspegel tags. Der Zuschlag von 3 dB(A) ist ein Ausgleich für die geringere Schalldämmung, von für diffusen Schalleinfall gekennzeichneten Bauteilen bei einwirkenden Linienschallquellen. Bei Auslegung und Nachweis von Außenbauteilen wird also die Tageszeit zugrunde gelegt und es wird unterstellt, dass die so dimensionierten Bauteile auch einen entsprechenden Schutz gegen nächtliche Geräuschimmissionen bieten. Dabei wird z.B. entsprechend den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005-1 bzw. den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV davon ausgegangen, dass der Verkehrslärm in der Nachtzeit um ca. 10 dB(A) unter dem Tageswert liegt. Dies impliziert, dass die Bewohner – bezogen auf den Beurteilungspegel bzw. den maßgeblichen Außenlärmpegel – nachts einen um 10 dB(A) geringeren Pegel als tags zu erwarten haben. Im vorliegenden Fall ist die Differenz zwischen Tag und Nacht bei ca. 5 dB.</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 Prüfung und Ortsbesichtigung wird im Auftrag der DB Netz AG durchgeführt und bei erforderlichem Bedarf zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen zwischen DB AG und betroffenen Eigentümern geregelt. 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. Somit ist ausreichend Sorge getragen, dass durch die Planungen keinerlei negative Einflüsse auf Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hervorgerufen werden.</p> <p>Weitere zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung können auf Ausführungsebene geprüft werden.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Insgesamt wird der Verkehr in Neustadt durch das angedachte Brückenbauwerk nicht zunehmen. Im Rahmen des Verfahrens wurden mehrere Varianten untersucht. Die dem B-Plan zugrundeliegende Variante ist die einzig umsetzbare unter Berücksichtigung von Abwicklungslängen, Grunderwerb, umweltrechtlichen Aspekten und Wirtschaftlichkeit; die gewählte Trasse auf der vorhandenen Straße vermindert die Inanspruchnahme/Versiegelung zusätzlicher Flächen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.10 Nr. 10</b></p> <p>Die barrierearme Unterführung am Bahnhof darf nicht als Fuß- und Radfahrertunnel benutzt werden, weil sie baulich dafür nicht geplant ist. Es gibt keinen gesicherten Bereich für die Zugreisenden, der von den querenden Radfahrern getrennt ist. Es kann dem Bebauungsplan ohne Fuß- und Radfahrerunterführung nicht zugestimmt werden, da die Mobilität beeinträchtigter Mitmenschen nicht ausreichend berücksichtigt wird. Dem demografischen Wandel wird so nicht Rechnung getragen.</p> <p>Eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger darf nicht aus der Planung genommen werden. Es unbedingt zu prüfen, ob eine Unterführung, wenn sie nicht exakt dem Verlauf der Siemensstraße folgt realisierbar ist. Es ist nicht zwingend erforderlich, dass die Unterführung gerade in Ost-West Richtung verläuft. Der Bebauungsplan berücksichtigt nicht die Anforderungen aufgrund des demographischen Wandels.</p> <p>Es wird beantragt aufgrund fehlender Rücksichtnahme für mobilitätsbeeinträchtigte Bürger den Bebauungsplan zu verwerfen.</p>	<p><b>Zu 3.10</b></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 Querungsmöglichkeit 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>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Der Anregung wird nicht gefolgt.</b>
<p><b>3.11 Nr. 11</b></p> <p>Die Anwohner der Hans-Böckler-Str. 44-50 müssen sich kurz vor einer Kreuzung in den Verkehr einfädeln, wenn sie in die Straße einsehen wollen sind sie nach dem Bebauungsplan schon auf dem Fuß- bzw. Radfahrweg. Anschließend treffen sie, wenn sie links abbiegen wollen, auf den Teilungsbereich für Linksabbieger und Geradeaus. Außerdem sieht es so aus, dass erst mit der Einmündung ein separater Fahrradweg beginnt.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan dahingehend zu ändern, dass ein separater Fahrradweg bereits mit dem nördlichen Ende des Bebauungsplans beginnt.</p>	<p><b>Zu 3.11</b></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>Aus Platzgründen ist an der Kreuzung Siemensstraße/Hans-Böckler Straße keine eigene Radfahrspur möglich. Dennoch ist dort die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.12 Nr. 12</b></p> <p>Mit dem Bebauungsplan wird die Mobilität der Bewohner der Hans-Böckler-Str. 44 bis 50 massiv eingeschränkt. Für das Flurstück 178/39 sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Aus- und Einfahrt zu den Grundstücken wird von zu erwartenden Sichtbehinderungen durch Lärmschutzmaßnahmen drastisch verschlechtert.</p> <p>Die Einräumung eines Vorrangs des Verkehrs vor dem Flurstück 178/35 führt zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität für die Anwohner, einer zusätzlichen vermeidbaren Gesundheitsgefährdung, einem Unfallschwerpunkt und einem Wertverlust der Grundstücke.</p> <p>Den Belangen des Verkehrs darf nicht willkürlich Vorrang eingeräumt werden, wenn es die Möglichkeit gibt, die Trasse an anderer Stelle entlang zu führen. Die Trasse des Bebauungsplans führt zu einem wesentlichen Wertverlust der Flurstücke 178/32 und 178/35.</p>	<p><b>Zu 3.12</b></p> <p>Durch den Bebauungsplan werden keine Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Eine Überprüfung etwaiger notwendiger Schallschutzmaßnahmen erfolgt außerhalb des Bauleitplanverfahrens. Dies ist nicht zwangsweise mit einer Lärmschutzwand verbunden, sondern kann bspw. auch besonders schalldichte Fenster und Türen o.ä. bedeuten. Das Flurstück 178/39 ist darüber hinaus vom Flurstück 178/35 erschlossen und nicht von der Verlängerung der Hans-Böckler-Straße.</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>Es wird beantragt den Wertverlust, der durch den Bebauungsplan dauerhaft entsteht auszugleichen.</p>	<p>Bei dem Flurstück 178/35 handelt es sich um einen reinen Privatweg. Straßenrechtlich gem. StVO zählt dieser zu den Zufahrten. Er ist also weder vor der Planung, noch nach der Planung vorfahrtsberechtigt.</p> <p>Auch bei der weiteren Untersuchung und Abstimmung etwaiger Schallschutzmaßnahmen wird die Verkehrssicherheit einbezogen.</p> <p>Durch die so umgesetzten Maßnahmen ist kein Wertverlust der Grundstücke oder eine Mobilitätseinschränkung der Bewohner zu erwarten.</p> <p>Hinzu kommt, dass es sich bei den genannten Grundstücken nicht um übliche Wohngrundstücke handelt. Diese Flurstücke liegen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 138 „Östlich der Kornstraße“. Dort ist ein Gewerbegebiet festgesetzt. Die dortigen Wohnnutzungen wurden alle als betriebszugehörig bzw. für Aufsichts- oder Bereitschaftspersonen genehmigt.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.13 Nr. 13</b></p> <p>Der Rat der Stadt Neustadt a.Rbge. hat in seiner Sitzung am 7.Mai 1998 die Verwaltung beauftragt, Entscheidungen und Ziele konsequent in den Dienst einer umweltgerechteren und nachhaltigeren Entwicklung zu stellen. Im Sinne einer „Kommunalen Agenda 21“ sind die Möglichkeiten zu fördern und zu sichern, die im Rahmen der kommunalen Entscheidungen als lokale Beiträge zur Verbesserung der globalen Umweltsituation beitragen können.</p> <p>In der Begründung zum Flächennutzungsplan 2000 wird ausdrücklich eine Entwicklungsplanung gefordert, die den Flächenbedarf der Bauentwicklung zugunsten des Schutzes der natürlichen Ressourcen zu berücksichtigen hat.</p> <p>Die Stadt Neustadt a.Rbge hat bei der Entwurfsfindung für den Flächennutzungsplan dem Schutz der Umwelt höchste Priorität einzuräumen. Im Flächennutzungsplan ist richtigerweise auch kein großzügig ausgestalteter Anschluss Richtung Südstraße vorgesehen. Der Verkehr für die Gebäude der Außenbebauung ist minimal.</p>	<p><b>Zu 3.13</b></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. Die dafür erforderlichen Flächen sind durch den Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Die Planung hat das Ziel, einen Ersatz für die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges zu schaffen, um die Verbindung zwischen südwestlicher und südöstlicher Kernstadt zu schaffen und somit 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. Um auch die Bebauung der Südstraße an die neue Überführung – und somit an die östlichen Stadtgebiete – anzuschließen ist eine Anbindung in der weiteren Verlängerung der Hans-Böckler-Straße vorgesehen. Der Flächenverbrauch ist dabei ebenfalls den technischen Erfordernissen entsprechend angemessen.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Dagegen sieht der Bebauungsplan eine drastische Verschwendung von Ressourcen vor, indem der Bebauungsplan in Höhe der Flurstücke 159 und 224 eine Linksabbiegespur in Richtung Süden plant.</p> <p>Die Abbiegespur ist nicht für die Bahnüberquerung notwendig. Der übermäßig große Anschluss zur Südstraße ist im Flächennutzungsplan nicht enthalten und darf demgemäß auch nicht im Bebauungsplan enthalten sein.</p> <p>Diese Abbiegespur und der damit einhergehende Flächenverbrauch für die Bahnüberquerung ist ein drastisch überdimensionierter Flächenverbrauch und widerspricht einem schonenden Flächenverbrauch für die Querung.</p> <p>Es wird beantragt den Bebauungsplan zu ändern und - entsprechend des Flächennutzungsplans - einen schonenden Flächenverbrauch durch Weglassen der Linksabbiegespur in Höhe der Flurstücke 159 und 224 zu planen.</p>	<p>Die Darstellung im Flächennutzungsplan ist nicht parzellenscharf, sondern stellt nur schematisch die Hauptverbindungsstrecke dar. Die Planung entspricht somit auch den Zielen der Darstellung im Flächennutzungsplan.</p> <p>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotope hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust von Bäumen und Gebüsch sowie von Stauden- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p> <p>Zudem ist die Entsiegelung des bestehenden Bahnüberganges an der Siemensstraße vorgesehen, sodass zu einer Verbesserung der kleinräumlichen Umweltsituation beigetragen wird.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>3.14 Nr. 14</b></p> <p>Die städtebauliche Entwicklung sollte sich auf ein abgestimmtes Leitbild stützen und übereilte Entscheidungen durch wirtschaftliche Abhängigkeiten, tagespolitische Ziele und Verlagerung von Problemen im Innenstadtbereich zu Lasten von Minderheiten unbedingt vermeiden.</p> <p>Man darf ohne eine öffentliche, langfristige Planung keine Fakten schaffen, die nicht mehr veränderbar sind.</p> <p>Die Belange von Natur- und Umweltschutz und Naherholung dürfen nicht beliebig benutzt werden.</p> <p>Im Gegensatz zu der bevorzugten Variante sind nicht alle Möglichkeiten geprüft worden. Weder hat man sich genau mit den Bedürfnissen der Tiere und der</p>	<p><b>Zu 3.14</b></p> <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. Dies ist als langfristiger Planungsgrundsatz zu verstehen, den die Kommunen unterliegen. Die Raumordnungsbehörde hat in ihrer Stellungnahme explizit dargelegt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.</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>Möglichkeit ihnen Lebensraum zu schaffen (Steine, Wärme, Feuchtgebiet, ruhige Grasfläche) befasst, noch hat man geprüft, ob im weiteren Verlauf an der Bahn entlang Populationen anzutreffen sind.</p> <p>Bei dieser naturschutzfachlichen Bewertung muss die Stadt dafür Sorge tragen, dass in dem Bereich an der Bahn niemals bauliche Veränderungen/Erweiterungen von Seiten der Bahn durchgeführt werden.</p> <p>Unter Berücksichtigung sämtlicher drastischer Eingriffe, entspricht der Bebauungsplan nicht einer gewissenhaften und allen Betroffenen gegenüber ausgewogenen Planerstellung. Es wird gegen planerische Grundsätze offensichtlich zum Nachteil der Bürger verstoßen.</p> <p>Ich fordere die ergebnisoffene Prüfung alternativer Trassenführung, der Bebauungsplan ist aufzuheben.</p>	<p>Im Rahmen der Bauleitplanung wurde ein Artenschutzgutachten erstellt, das bei der Planung berücksichtigt wurde und dessen Ergebnis zur jetzigen Variante beigetragen hat.</p> <p>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotope hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust von Bäumen und Gebüsch sowie von Stauden- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p> <p>Denn diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise.</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><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p>4. Anonymisiert, 26.05.2023</p>	
<p>unsere Einlassung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit bezüglich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf unseren Betrieb wurde unrichtig abgewogen:</p> <p>„Das Abstellen der zu reparierenden Fahrzeuge kann auf dem Betriebsgelände vorgesehen werden. Falls das betriebseigene Gelände nicht ausreichen ist, den Betrieb aufrecht zu erhalten, kann durch die Verwaltung geprüft werden ob weitere Flächen südlich des Betriebsgeländes in einem separaten</p>	<p><b>Zu 4</b></p> <p>Das bisherige Abstellen der zu reparierenden Fahrzeuge auf städtischen Flächen wurde nicht genehmigt oder auf andere Weise erlaubt und stellt somit eine ungenehmigte Sondernutzung dar, auf die es kein Vertrauensanspruch gibt. Die Flächen werden zur Umsetzung der Planung im öffentlichen Interesse für die Verbesserung der verkehrlichen städtischen Situation und zur</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Planverfahren für diese Zwecke überplant werden könnten. Für die hiesige Bauleitplanung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass der Verfasser des Abwägungstextes sich mit den realen Bedingungen nicht auseinander gesetzt hat und deshalb zu einem falschen Schluss kommt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Gelände unseres Betriebes lässt ein Abstellen von Fahrzeugen nicht zu, da dort ausschließlich repariert wird.</li> <li>2. Wie kommt der Verfasser zur Einschätzung, dass „keinerlei negative Auswirkung erkennbar“ seien? Ohne ausreichende Abstellplätze können wir den Betrieb nicht weiterführen.</li> <li>3. Da die nicht akzeptablen wirtschaftlichen Auswirkungen nur durch die geplanten Änderungen generiert werden, erwarten wir, dass die angesprochene / vorgeschlagene Änderung des Bebauungsplans südlich des Betriebsgeländes entweder im Rahmen dieser Bauleitplanung bzw. unverzüglich parallel und auf jeden Fall für unser Unternehmen kostenneutral erfolgt. Dass für die hiesige Bauleitplanung kein Handlungsbedarf bestehe, ist aufgrund der signifikanten negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf unseren Betrieb falsch.</li> </ol> <p>Im Falle einer nochmaligen Ablehnung behalten wir uns eine gerichtliche Prüfung vor.</p> <p>Unser Betrieb ist seit mehr als 20 Jahren etabliert, wir bedienen einen Großteil der Neustädter Bevölkerung und tragen mit unserer Gewerbesteuer einen aktiven Beitrag zur Finanzierung des städtischen Haushalts. Aus diesem Grund hat uns auch der Bürgermeister Herr Herbst, Unterstützung zugesagt.</p> <p>In der Hoffnung, dass wir im Rahmen des Bauleitverfahrens unterstützt werden, unseren Betrieb trotz der Verlegung des Bahnübergangs Siemensstraße weiter betreiben zu können, verbleiben wir</p>	<p>Aufhebung des Höhengleichen Bahnüberganges an der Siemensstraße benötigt.</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 vor allem mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise. Die naturschutzfachlichen Belange betreffen nicht unmittelbar das Flurstück 219/42 oder 219/45 (ehem. Rentrop Gelände) sondern die Biotopstrukturen - und dabei insbesondere die artenschutzrechtliche Belange der Fauna - auf den Flächen unmittelbar westlich der Bahngleise.</p> <p>Da das Abstellen der Fahrzeuge bereits vor der Planung nicht legitimiert war, wird durch den Bebauungsplan keine Veränderung der rechtlichen Situation geschaffen und somit kann dadurch auch keine wirtschaftlichen Nachteile für den Betrieb entstehen. Vielmehr hat der Betrieb bislang von der unzulässigen Inanspruchnahme öffentlicher Flächen für seine gewerbliche Nutzung profitiert. Darauf besteht kein Anspruch, zumal die Straßenparzelle künftig vollständig für Verkehrszwecke benötigt wird. In jedem Falle überwiegen hier das öffentliche Interesse, die Belange der Raumordnung, der Belange des Verkehrs und der Belange von Natur und Landschaft gegenüber den Belangen des betroffenen Betriebes.</p> <p>Gleichwohl möchte die Stadt dem Gewerbetreibenden eine Fortführung des Betriebes ermöglichen. 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 oder etwa andere Flächen zum Abstellen der Fahrzeuge in Frage kommen.</p> <p>Für die hiesige Bauleitplanung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>5. Anonymisiert, 30.05.2023</p>	
<p>5.1</p> <p>Ich bekunde hiermit unsere gravierenden Bedenken gegen das o.g. Bauleitverfahren und bitte um Überarbeitung des Verfahrens.</p> <p>Begründung:</p> <p>Unsere im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung beschriebenen Bedenken / Änderungsvorschläge wurden zum Teil nicht bzw. nur mit unzutreffenden Textbausteinen abgewogen. Dies stellt den Tatbestand einer fehlerhaften / unzureichenden Abwägung dar und ist nicht rechtssicher.</p>	<p>Zu 5.1</p> <p>Die aufgeführten Belange der in der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden sorgsam gewichtet und untereinander und gegeneinander abgewogen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p>5.2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insbesondere wurde in den überarbeiteten ausgelegten Unterlagen der erhebliche Eingriff in die schützenswerten Biosphären im südwestlichen Teil des ehem. Rentropgeländes im Abia Bericht nur verbal beschrieben jedoch nicht berücksichtigt. Die von uns angeregte Neubewertung im Rahmen eines Variantenvergleichs auf der Basis der neuen Situation erfolgte nicht – obwohl die Basis der Begründung (schützenswertes Biotop) nach Rodung der Fläche entzogen wurde. Wir fordern noch einmal eine fundierte Abwägung gegenüber der Verlegung der Zuwegung entlang der Bahnlinie. Sämtliche ausgelegten Unterlagen beziehen sich ausschließlich auf die von der Verwaltung vorgeschlagene Trassenführung entlang der Hans-Böckler-Straße.</li> </ul>	<p>Zu 5.2</p> <p>Die Teilflächen der hochwertigen Grünstrukturen sind nicht von der Bauleitplanung betroffen. Die Teilflächen auf den Flurstücken 219/42 und 219/45, auf denen die gem. § 30 BNatschG geschützten Biotop bei der Kartierung erfasst wurden, sind planungsrechtlich durch den Bebauungsplan Nr. 136 „In der Kassebeern“ als Mischgebiet und Gewerbegebiet festgesetzt. Planungsrechtlich sind die Räumarbeiten dort also im Rahmen des § 24 NNatschG zulässig.</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. Dies erfolgt außerhalb des hiesigen Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Es handelt sich um eine marginale Fläche der als gesetzlich geschützte Biotop kartierten Bereiche, die durch die (gewählte) Straßenführung betroffen wäre. Selbst bei einem hypothetischen Vorhandensein der geschützten Biotopstrukturen, wäre die betroffene Fläche so klein, dass das Biotop als Ganzes durch die Planung nicht in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt würde.</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>Aufgrund vorher genannter Räumung sind die schützenswerten Biotopstrukturen vor Ort jedoch nicht mehr vorhanden</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>Diese Straßenführung, die weitestmöglich auf der bestehenden Hans-Böckler-Straße statt direkt neben der Bahnstrecke verläuft, schont die für Arten und Biotope hochwertigen Bereiche direkt westlich der Bahn. Der Verlust von Bäumen und Gebüsch sowie von Stauden- und Ruderalfluren westlich der Bahn wird so minimiert. Auch ein Verlust von hochwertigen Bruthabitaten für Vögel an dieser Stelle wird weitgehend vermieden. Außerdem bleibt ein regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Fledermäusen sowie der Lebensraum der Waldeidechse erhalten. Die verbleibenden Auswirkungen betreffen vor allem die Feldflur westlich der Bahn sowie die Kleingartenkolonie östlich der Bahn.“ (ABIA, März 2023)</p> <p>In diesem Fall stehen insbesondere naturschutzfachliche und naturschutzrechtliche Belange sowie vor allem mangelnde Grundstücksverfügbarkeiten gegen eine Trassenführung direkt westlich der Bahngleise. Die naturschutzfachlichen Belange betreffen nicht unmittelbar das Flurstück 219/42 oder 219/45 (ehem. Rentrop Gelände) sondern die Biotopstrukturen - und dabei insbesondere die artenschutzrechtliche Belange der Fauna - auf den Flächen unmittelbar westlich der Bahngleise.</p> <p>Eine Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope ist somit durch die Planung nicht vorhanden. Die Begründung zum Bebauungsplan wird dahingehend redaktionell präzisiert.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p>5.3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wie auch schon während der sog. Bürgerinformationsveranstaltung ausgeführt, erscheinen uns die Ausführungen der Stellungnahme zum Verkehr</li> </ul>	<p><b>Zu 5.3</b></p> <p>Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Neustadt am Rübenberge wurden im Mai 2021 umfangreiche Verkehrszählungen im Stadtgebiet durchgeführt. Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich mit Stand</p>





Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>nicht ausreichend. Es fehlen Basisdaten und Modellrechnungen, die eine Bewertung der Aussagen nachvollziehbar machen. Für ein derartiges Bauvorhaben ist die Stellungnahme nicht ausreichend – insbesondere da die Ausführungen für weitergehende Berechnungen (bspw. Lärmemissionen) genutzt wurden.</p>	<p>Juni 2023 in der abschließenden Bearbeitung, die bereits erstellten Verkehrsmodellrechnungen mit dem Programmsystem Visum bieten dabei eine gute Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung einer Straßenüberführung der Bahntrasse in der südlichen Kernstadt.</p> <p>Der Ersatz des Bahnüberganges Siemensstraße kann dabei als eigenständiges Projekt angesehen werden, für das kein ganzheitliches Verkehrskonzept für das Stadtgebiet erstellt werden muss. U.a. auch aufgrund des geringen Durchgangsverkehrsanteils von ca. 18 % bezogen auf das gesamte Stadtgebiet sind keine großräumigen Verlagerungen, sondern lokale Umverteilungen des Quell- und Zielverkehrs zu erkennen. Die verkehrliche Wirkung der geplanten Baumaßnahme endet im Norden im Bereich Landwehr und im Osten entlang der B 442 Wunstorfer Straße. Die verkehrliche Wirkung ist in der Anlage zum B-Plan Nr. 175 dargestellt und beschrieben.</p> <p>Während der Verkehrszählungen im Mai 2021 war kein Corona-Lockdown vorhanden, auch haben sich die Verkehrsströme seit dem Ausbruch der Pandemie zu Beginn des Jahres 2020 bis zum Zählzeitpunkt nahezu normalisiert. Ggf. haben sich Fahrtgewohnheiten geändert, auch sind weiterhin mehr Personen im Homeoffice tätig. Dieser Trend hält jedoch auch weiter an, so dass damit das „normale“ und auch zukünftig zu erwartende Verkehrsgeschehen abgebildet wird.</p> <p>Eigene Verkehrsuntersuchungen der letzten Jahre im Kernstadtbereich von Neustadt am Rübenberge sowie im Gewerbegebiet Ost bestätigen die im Mai 2021 erhobenen Verkehrsmengen, so dass die Plausibilität gegeben ist. Auch wurde nach dem Stand der Technik außerhalb der Schulferien erhoben und der Planungsraum wurde nicht von verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen wie Baustellen und Veranstaltungen tangiert. Die Zählergebnisse bilden dementsprechend eine repräsentative Grundlage für die weitere verkehrliche Betrachtung. Für die Prognoseverkehrsmengen wurden u.a. auch die Ziele der Bauleitplanung der Stadt Neustadt am Rübenberge bis zum Prognosehorizont 2035 berücksichtigt.</p> <p>Die für das Verfahren verwendeten Daten und Modellansätze werden von der Stadt als ausreichende Grundlage erachtet, um die Auswirkungen des Planvorhabens auf die unterschiedlichen Belange, insbesondere aber auf die</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>verkehrlichen Belange und die Belange auf das Schutzgut Mensch näher zu untersuchen und zu beurteilen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>5.4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Abschätzung zur Veränderung der Sicherheit an der von diesem Vorhaben betroffenen Hans-Böckler-Schule fehlt gänzlich. Die Aussage während der Bürgerinformationsveranstaltung, man wolle mit der Schule sprechen, ist ebenfalls nicht ausreichend für eine Beschlussfähigkeit.</li> </ul>	<p><b>Zu 5.4</b></p> <p>Ein Ausbau der vorhandenen Hans-Böckler-Straße ist nicht geplant, sondern alternativ zur Siemensstraße eine Verbindung zum Hauptverkehrsnetz. Die Verkehrsmengen am heutigen Bahnübergang Siemensstraße betragen an einem Normalwerktag ca. 2.650 Kfz/24h. Durch die Bauleitplanung der Stadt steigern sich die Verkehrsmengen im Prognosefall 2035 ohne Anpassung des Verkehrsnetzes auf ca. 3.300 Kfz/24h. Durch die Schließung des Bahnüberganges Siemensstraße wird die geplante neue Trasse samt Bahnüberführung zukünftig von ca. 4.800 Kfz/24h frequentiert.</p> <p>D.h., dass durch das Planvorhaben ca. + 1.500 Kfz/24h auf die neue Trasse verlagert werden und sich dann anteilig auf Hans-Böckler-Straße und Siemensstraße West verteilen. Diese „Umverlagerung“ führt zu deutlich direkteren Fahrtbeziehungen im Quell- und Zielverkehr, was verkehrlich gewünscht ist. Aus einer umwegigen inneren Erschließung wird für angrenzende Wohnquartiere eine zielgerichtete äußere Erschließung, wodurch unnötige Kfz-Fahrten im direkten Innenstadtbereich entfallen und zu einer gewünschten verkehrlichen Entlastung dieses Netzabschnittes führen. Entgegen den Aussagen der Einwenderin entsteht der Verkehrszuwachs jedoch nicht durch die richtlinienkonforme Ausbaubreite der neuen Trasse, sondern vielmehr durch den Entfall des verkehrlichen Widerstandes am häufig geschlossenen Bahnübergang Siemensstraße.</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 weitere Verlauf der Hans-Böckler-Straße liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Dort können bspw. Ordnungsmaßnahmen,</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
	<p>bauliche Ausführungen etc. geprüft werden, um den jeweiligen Anforderungen angrenzender Flächen und Nutzungen gerecht zu werden. Dies kann außerhalb hiesiger Bauleitplanung erfolgen.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>5.5</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ausführungen zum Thema Zeitdruck durch Sperrpausen in verschiedenen Dokumenten ist falsch dargestellt, da die Sperrpausen für dieses Vorhaben bereits in 2019 für 2024 und 2025 beantragt wurden und weitere Sperrpausen im Rahmen weiterer Schließungen von höhengleichen Bahnübergängen an dieser Bahntrasse zu erwarten sind bzw. ebenfalls beantragt wurden.</li> </ul> <p>Ich bitte um eine faire Abwägung und Bestätigung des rechtzeitigen Eingangs unserer Stellungnahme.</p>	<p><b>Zu 5.5</b></p> <p>Sperrzeiten werden eigens für bestimmte Maßnahmen eingerichtet. Dabei wird nicht zwangsweise die gesamte Bahnstrecke gesperrt, sondern ggf. nur der betroffene Abschnitt. Schienenersatzverkehre werden bspw. eingerichtet und Personal für die Maßnahme abgestellt. Die Dauer der jeweiligen Sperrzeit ist darüber hinaus auch mit der jeweiligen Maßnahme abgestimmt. So können Sperrzeiten nicht beliebig getauscht werden oder andere Sperrzeiten pauschal mit genutzt werden. Daher ist es von großer Bedeutung die terminierten Sperrzeiten für dieses Vorhaben einzuhalten.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



## **BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE**

Die Fachbehörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die benachbarten Gemeinden wurden gemäß § 4 (2) und § 2 (2) BauGB beteiligt. Zu diesem Zweck ist ihnen der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ der Stadt Neustadt am Rübenberge am 25.04.2023 mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 30.05.2023 zugeleitet worden.

Von folgenden Adressaten liegen keine Stellungnahmen vor:

- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
- IHK Hannover-Hildesheim
- Handwerkskammer Hannover
- HVH – Handelsverband Hannover e. V.
- 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.
- Naturschutzbeauftragter westlich der Leine, Herr Ulrich Thiele
- Naturschutzbeauftragter östlich der Leine, Herr Werner Magers
- Rasannnt Vertrieb, Herr Dirk Rapke
- LeineNetz GmbH
- Transpower Stromübertragungs GmbH



- Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn (BNetzA)
- Unterhaltungsverband „Untere Leine“
- Wasser- und Bodenverband „Leineniederung“
- Ev.-luth. Kirchenamt in Wunstorf
- Bischöfliches Generalvikariat
- Realverband der Gemarkung Neustadt a. Rbge.
- BUND, Kreisgruppe Hannover, Herr Rene Hertwig
- BUND, Kreisgruppe Hannover, Frau Marion Domnick
- Ökologische Schutzstation, Steinhuder Meer e. V. ÖSSM, Herr Thomas Beuster
- Ökologische Schutzstation, Steinhuder Meer e. V. ÖSSM, Herr Brandt
- Naturschutzbund – NABU – Ortsverband Neustadt
- NABU Niedersachsen – Landesgeschäftsstelle
- Hannoverscher Wander- und Gebirgsverein e. V.
- Stadt Neustadt a. Rbge. – Behindertenbeauftragte der Stadt Neustadt a. Rbge.



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

- TenneT TSO GmbH, 25.04.2023
- Exxon Mobil Production Deutschland GmbH, 27.04.2023
- Transnet BW GmbH, 28.04.2023
- PLEDOC, 08.05.2023
- Stadt Neustadt am Rübenberge – Klimaschutzmanagerin, 26.05.2023
- Nieders. Landesforsten – Forstamt Fuhrberg, 28.06.2023

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
<b>1. Region Hannover, 30.05.2023</b>	
Zu dem Bebauungsplan Nr. 175 "Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt" der Stadt Neustadt a. Rbge., Kernstadt, wird aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung genommen:	<b>Es wird auf die nachfolgenden Punkte 1.1 bis 1.7 verwiesen.</b>
<b>1.1 Raumordnung</b> 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.	<b>Zu 1.1</b> <b>Die Zustimmung der Raumordnungsbehörde der Region Hannover zur vorgelegten Planung wird zur Kenntnis genommen.</b>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>1.1.1 Schienenverkehr</b></p> <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.</p> <p>Die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Maßnahmen werden daher ausdrücklich begrüßt.</p>	<p><b>Zu 1.1.1</b></p> <p><b>Die Zustimmung der Raumordnungsbehörde der Region Hannover zur vorgelegten Planung wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>1.2 Naturschutz</b></p> <p>Zu o. g. Beteiligung wird derzeit keine Stellungnahme abgegeben.</p>	<p><b>Zu 1.2</b></p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>1.3 Untere Waldbehörde</b></p> <p>Von Seiten der Unteren Waldbehörde bestehen keine Anregungen oder Bedenken zur o. g. Planung.</p>	<p><b>Zu 1.3</b></p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>1.4 Bodenschutz</b></p> <p>Im Planungsgebiet befinden sich mehrere altlastenverdächtige Fläche 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 im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren für die betreffende Fläche zu beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis der Abwägung zur Beteiligung nach § 4 (1) BauGB wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Beteiligungsstufe nach § 4 (2) BauGB wird auf die Stellungnahme der Region Hannover vom 24.10.2022 verwiesen.</p> <p>Für Rückfragen steht Ihnen Frau Voges unter Tel.: - 22749 zur Verfügung.</p>	<p><b>Zu 1.4</b></p> <p>Die Bodenschutzbehörde wurde im weiteren Verfahren der Bauleitplanung und wird auch bei der weiteren Ausführungsplanung eingebunden, so wie es in der Abwägung der Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung vom 24.10.2022 vorgesehen war. Eine Untersuchung der Böden auf Plaggeneschvorkommen wird voraussichtlich im August 2023 erfolgen. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>1.5 Gewässerschutz</b></p> <p>Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist die Oberflächenentwässerung des Plangebietes noch nachzuweisen.</p> <p>Die Berechnungen zur Entwässerungsplanung sind mit der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover, Team Gewässerschutz West, abzustimmen.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen entsprechen nicht den Anforderungen.</p>	<p><b>Zu 1.5</b></p> <p>Für die Oberflächenentwässerung wurde im weiteren Verfahren der Bauleitplanung 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. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>1.6 Belange des ÖPNV</b></p> <p>Zu der o. g. Planung bestehen keine Anregungen und Bedenken.</p>	<p><b>Zu 1.6</b></p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>
<p><b>1.7 Brandschutz</b></p> <p>Auf die Anforderungen gemäß § 4 NBauO in Verbindung mit dem § 1 und § 2 der DVO-NBauO, bezüglich der Zugänglichkeit der Gebäude zur Sicherstellung der Rettungswege, wird vorsorglich hingewiesen.</p> <p>Bei der Neugestaltung der Verkehrsflächen sind die Belange der Feuerwehr, insbesondere der Einsatz von Fahrzeugen der Feuerwehr bzw. Rettungswagen, zu berücksichtigen. Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken und ggf. auch auf öffentlichen Flächen sind nach § 4 NBauO bzw. nach der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr zu planen.</p>	<p><b>Zu 1.7</b></p> <p>Die Verkehrsflächen des Bebauungsplanes wurden auf Grundlage eines Ausführungsentwurfes der Straße festgesetzt. Dieser Straßenentwurf wurde von einem qualifizierten Planungsbüro erstellt und nach gängigen Normen und Gesetzen erstellt. In dem Entwurf sind Zufahrten zu den Grundstücken berücksichtigt. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. dem Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>





Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>2. <b>AHA Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover, 17.05.2023</b></p>	
<p>Wir bedanken uns für die Beteiligung. Wie Sie in Ihrer Begründung erwähnt haben,</p> <p>planen Sie entsprechend der RAST 06 und berücksichtigen dabei auch Schwerlastbegegnungsverkehr.</p> <p>Außer unserem Hinweis auf die von uns eingesetzten 3-achsigen Entsorgungsfahrzeuge,</p> <p>mit deren Nutzlast von 26 Tonnen, haben wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt, keine weiteren Hinweise oder Anmerkungen vorzubringen.</p> <p>Für Rückfragen gern erreichbar</p>	<p><b>Zu 2</b></p> <p>Die Verkehrsflächen des Bebauungsplanes wurden auf Grundlage eines Ausführungsentwurfes der Straße festgesetzt. Dieser Straßenentwurf wurde von einem qualifizierten Planungsbüro erstellt und nach gängigen Normen und Gesetzen erstellt. Schwerlastverkehr wurde bei der Erstellung berücksichtigt. Die weiteren Hinweise betreffen die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. dem Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>
<p>3. <b>Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), 24.05.2023</b></p>	
<p>in Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange geben wir zum o.g. Vorhaben folgende Hinweise:</p>	<p><b>Es wird auf die nachfolgenden Punkte 3.1 bis 3.4 verwiesen.</b></p>
<p><b>3.1 Boden</b></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.</p>	<p><b>Zu 3.1</b></p> <p>Im Umweltbericht zum Bebauungsplan sind Maßnahmen zum Bodenschutz insbesondere für die Ausführungsplanung beschrieben. Der Bodenschutz wird bei der Ausführungsplanung berücksichtigt. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag								
<p>Weitere Hinweise zur Vermeidung und Minderung von Bodenbeeinträchtigungen sowie zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen sind zudem in Geofakt 31 Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis zu finden.</p>									
<p><b>3.2 Gashochdruckleitungen, Rohrfernleitungen</b></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 <a href="mailto:Leitungskataster@lbeg.niedersachsen.de">Leitungskataster@lbeg.niedersachsen.de</a>. 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="170 871 1077 1058"> <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</td> <td>OGE Open Grid Europe GmbH</td> <td>Energetische oder nicht-energetische Leitung</td> <td>(nicht angegeben)</td> </tr> </tbody> </table> <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>	Objektname	Betreiber	Leitungstyp	Leitungsstatus	Anschlußleitung Neustadt a. Rbge. / DN NW	OGE Open Grid Europe GmbH	Energetische oder nicht-energetische Leitung	(nicht angegeben)	<p><b>Zu 3.2</b></p> <p>Die im FNP dargestellte Gasfernleitung wird von LeineNetz GmbH aus Neustadt betrieben, liegt in der bestehenden Trasse der Hans-Böckler-Straße</p> <p>Der genannte Leitungsbetreiber gehört zu den von der im Verfahren Beteiligten PLEdoc vertretenen Leitungsbetreiber. Im Bereich der neuen Straßenführung sind keine von der PLEdoc verwalteten Versorgungsanlagen. Auch bei den externen Ausgleichsflächen sind keine Betroffenheiten durch PLEdoc festgestellt. Eine zusätzliche Anfrage über das BIL Leitungsportal hat ergeben, dass keine Leitungen der der OPEN Grid Europe GmbH von der Planung betroffen sind.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>
Objektname	Betreiber	Leitungstyp	Leitungsstatus						
Anschlußleitung Neustadt a. Rbge. / DN NW	OGE Open Grid Europe GmbH	Energetische oder nicht-energetische Leitung	(nicht angegeben)						



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>3.3 Baugrund</b></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. 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><b>Zu 3.3</b></p> <p>Die Hinweise beziehen sich in der Regel auf die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Für die Bauleitplanung dienen sie der Kenntnisnahme. Zur Klarstellung und aus Gründen der Informationspflicht sind die Hinweise bereits in die Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>
<p><b>3.4 Hinweise</b></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><b>Zu 3.4</b></p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>4. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Kampfmittelbeseitigungsdienst, 26.04.2023</b></p>	<p><b>Zu 4</b></p> <p>Hinweis: Für den gesamten Planungsbereich der vorgesehenen Baumaßnahme ist im Vorfeld durch die DB AG eine Luftbildauswertung und Kampfmittelvorerkundung durchgeführt worden. Vor Beginn der Bauarbeiten wird die empfohlene Kampfmittelsondierung im Auftrag der DB durchgeführt.</p>
<p><b>4.1 Fläche A</b></p> <p>Empfehlung: Luftbildauswertung</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><b>Zu 4.1</b></p> <p>Flächenkategorie A betrifft keinerlei Flächen, die vom Bebauungsplan betroffen sind, jedoch teilweise Flächen, die durch die 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes betroffen sind. Eine Abwägung erfolgt dort.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>4.2 Fläche B</b></p> <p>Empfehlung: Luftbildauswertung</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><b>Zu 4.2</b></p> <p>Flächenkategorie B betrifft keinerlei Flächen, die vom Bebauungsplan betroffen sind, jedoch u.a. Flächen, die durch die 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes betroffen sind. Eine Abwägung erfolgt dort.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel.</p>	
<p><b>4.3 Fläche C</b></p> <p>Empfehlung: Sondierung</p> <p>Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden vollständig ausgewertet.</p> <p>Luftbildauswertung: Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird eine Kampfmittelbelastung vermutet.</p> <p>Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt.</p> <p>Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt.</p> <p>Belastung: Es besteht ein begründeter Verdacht auf Kampfmittel.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Hinsichtlich der erforderlichen Gefahrenerforschungsmaßnahmen wenden Sie sich bitte an die örtlich zuständige Gefahrenabwehrbehörde (Stadt oder Gemeinde). Diese wird über das Ergebnis der Auswertung in Kenntnis gesetzt.</p>	<p><b>Zu 4.3</b></p> <p>Flächenkategorie C betrifft eine kleine Teilfläche der durch den Bebauungsplan betroffenen Flächen. Dieser liegt in der südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße. Für die Flächen, die durch den Bebauungsplan betroffenen sind, wurde im Rahmen des Verfahrens zur Aufhebung des ebenerdigen Bahnüberganges wurde eine Kampfmittelvorerkundung mit inbegriffener Luftbildauswertung zur Erkundung möglicher Kampfmittelbelastungen durch ein Fachbüro durchgeführt. Der Bereich C liegt in einem durch die Vorerkundung als Flächenkategorie 1 eingestuften Bereich.</p> <p>Im Bereich der als baufachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung Flächenkategorie 1 ausgewiesenen Flächen besteht gemäß Vorerkundung kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Aufgrund der Diskrepanz zwischen der Stellungnahme und der Kampfmittelvorerkundung, ist im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung zwischen Kampfmittelbeseitigungsdienst der LGLN und dem beauftragten Büro der Kampfmittelvorerkundung zu führen, um etwaige Handlungsbedarfe zu klären.</p> <p>Generell gilt darüber hinaus, dass ein Bauherr gemäß der DIN 4020 eine Baugrundsicherheit gewährleisten muss. Die erforderlichen Gefahrenerforschungsmaßnahmen obliegen der Ausführungsplanung. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Thematik ist bereits zur Klarstellung und aus Gründen der Informationspflicht in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen: Aufgrund der neuen Erkenntnisse wird dieser Teil redaktionell angepasst. Weiterer Handlungsbedarf besteht für die Bauleitplanung nicht.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>4.4 Fläche D</b></p> <p>Empfehlung; Kein Handlungsbedarf</p> <p>Fläche D</p> <p>Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden 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: Ein Kampfmittelverdacht hat sich nicht bestätigt.</p> <p>Hinweise:</p> <p>Die vorliegenden Luftbilder können nur auf Schäden durch Abwurfkampfmittel überprüft werden. Sollten bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Brandmunition, Minen etc.) gefunden werden, benachrichtigen Sie bitte umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder den Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Niedersachsen bei der RD Hameln-Hannover des LGLN.</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>Bitte senden Sie uns, nach Übernahme unserer Stellungnahme, zur Arbeits erleichterung keine weiteren Schreiben in dieser Angelegenheit zu.</p>	<p><b>Zu 4.4</b></p> <p>Flächenkategorie D betrifft fast den gesamten Teil der durch den Bebauungsplan betroffenen Flächen. Für die Flächen, die durch den Bebauungsplan betroffenen sind, wurde im Rahmen des Verfahrens zur Aufhebung des Ebenerdigen Bahnüberganges wurde eine Kampfmittelvorerkundung mit inbegriffener Luftbildauswertung zur Erkundung möglicher Kampfmittelbelastungen durch ein Fachbüro durchgeführt. 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 erforderlichen Gefahrenerforschungsmaßnahmen obliegen der Ausführungsplanung. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Thematik ist bereits zur Klarstellung und aus Gründen der Informationspflicht in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen: Aufgrund der neuen Erkenntnisse wird dieser Teil redaktionell angepasst. Weiterer Handlungsbedarf besteht für die Bauleitplanung nicht.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Anlagen: 2 Ergebniskarten</p>	
<p>5. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Landesvermessung und Geobasisinformation – Landesbetrieb, 22.05.20233</p>	
<p>Zu oben genanntem Verfahren nehme ich für den Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisinformation im LGLN wie folgt Stellung:</p> <p>Die Umsetzung des Verfahrens birgt für einzelne Festpunkte des Landesbezugssystems die Gefahren der Beschädigung, der Verminderung der Standortsicherheit sowie des Verlustes.</p> <p>Sofern nachfolgend genannter Festpunkt wider Erwarten von einem Verlust betroffen ist, bitte ich um entsprechende Mitteilung:</p> <p>GGP_352208901</p> <p>HFP_352200034.</p> <p>Folgender Festpunkt besitzt eine besonders hohe Bedeutung für das Landesbezugssystem Niedersachsens. Ich bitte darum, entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen. Dies kann beispielsweise durch Auspflocken und Kennlichmachen erfolgen:</p> <p>HFP_352200078.</p> <p>Die genannten Festpunkte stelle ich Ihnen in Form von Einzelnachweisen zur Verfügung.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.</p>	<p><b>Zu 5</b></p> <p>Zwei der drei genannten Festpunkte für das Landesbezugssystem befinden sich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes oder in unmittelbarer Nähe. Im Rahmen der Ausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass diese Bezugspunkte gemäß der Stellungnahme der LGLN gesichert sind. Für die Bauleitplanung besteht kein Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Anlagen:  Auszug aus dem amtlichen Festpunktinformationssystem, hier:  Einzelnachweis Geodätischer Grundnetzpunkt 3522 089 01</p> <p>Auszug aus dem amtlichen Festpunktinformationssystem, hier:  Einzelnachweis Höhenfestpunkt 3422 00078</p> <p>Auszug aus dem amtlichen Festpunktinformationssystem, hier:  Einzelnachweis Höhenfestpunkt 3522 00034</p>	
<p><b>6. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr,  GB Hannover, 24.05.2023</b></p>	
<p>Durch das o.g. Vorhaben werden die Belange der in der Zuständigkeit des regionalen Geschäftsbereichs Hannover der NLStBV liegenden Bundesstraße B442 berührt.</p> <p>Das Plangebiet liegt innerhalb der straßenrechtlich festgesetzten Ortsdurchfahrt Neustadt der Bundesstraße.</p> <p>Ich kann dem Vorhaben im Grundsatz zustimmen, die Planung der Straßenanbindung (Kreisverkehr) ist in den Grundzügen mit mir abgestimmt.</p> <p>Mit der durchgeführten Verkehrsuntersuchung kann hierbei nachgewiesen werden, dass mit dieser Knotenpunktausbildung ein leistungsfähiger, gleichmäßiger und verkehrssicherer Ablauf im Verkehrsgeschehen zu erwarten ist.</p> <p>Die finale Entwurfsgestaltung und die Ausführungsplanung des Kreisverkehrs ist frühzeitig mit mir abzustimmen.</p> <p>Rechtzeitig vor Baubeginn ist zwischen der Stadt Neustadt a.Rbg. und der Straßenbauverwaltung eine Durchführungsvereinbarung zu schließen, in der insbesondere auch die Kostentragung mit der Ablösung für Mehrunterhaltungen zu regeln ist.</p>	<p><b>Zu 6</b></p> <p>Die Verkehrsflächen des Bebauungsplanes wurden auf Grundlage eines Ausführungsentwurfes der Straße festgesetzt. Dieser Straßenentwurf wurde von einem qualifizierten Planungsbüro erstellt und nach gängigen Normen und Gesetzen erstellt sowie bereits mit der Straßenbaubehörde vorabgestimmt.</p> <p>Eine gutachterliche Untersuchung hat ergeben, dass im Bereich des neuen Knotenpunktes der Bundesstraße keine Lärmschutzmaßnahme notwendig sind.</p> <p>Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit eine Durchführungsvereinbarung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr schließen, in der insbesondere die Kostentragung mit der Ablösung für Mehrunterhaltungen geregelt ist. Eine Benachrichtigung des Satzungsbeschlusses erfolgt durch die Verwaltung.</p> <p>Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>





Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Ich weise vorsorglich darauf hin, dass der Bund als Straßenbaulastträger der B442 für die Wohnbebauung im Nahbereich der verkehrsreichen Bundesstraße keinerlei Kosten für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen übernehmen wird, die durch die Straßenausbaumaßnahmen erforderlich werden.</p> <p>Über die Rechtskraft des Bebauungsplans bitte ich um eine kurze schriftliche Mitteilung (gern auch per E-Mail).</p>	
<p><b>7. Neustadt am Rübenberge, Archäologische Bodenfunde / Bodendenkmale / Baudenkmale, 03.05.2023</b></p>	
<p>im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplans ist mit archäologischen Bodenfunden zu rechnen. Die denkmalrechtlichen Hinweise aus der ersten Behördenbeteiligung sind hier auch eingeflossen.</p> <p>Im Umweltbericht gibt es jedoch Diskrepanzen hierzu:</p> <p>Bislang heißt es dort: Sollten während der Bauarbeiten Funde gemacht werden, besteht die Möglichkeit einer baubegleitenden Sicherung und Dokumentation. Die Genehmigung ist dann im Vorfeld bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen</p> <p>Das ist ein bisschen unlogisch formuliert. Richtigerweise muss es heißen:</p> <p>Da mit dem Auftreten archäologischer Funde und Befunde zu rechnen ist, bedürfen sämtliche Erdarbeiten im Plangebiet einer denkmalrechtlichen Genehmigung gern. § 13 NDSchG. Die Genehmigung ist im Vorfeld bei der Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen.</p> <p>Weitere Anmerkungen gibt es meinerseits nicht.</p>	<p><b>Zu 7</b></p> <p>Bisher geht bereits aus dem Umweltbericht hervor, dass mit archäologischen Funderwartungen zu rechnen ist. Aus Gründen der Klarstellung wird die entsprechende Textpassage redaktionell angepasst.</p> <p>(Anmerkung: die denkmalrechtliche Genehmigung wurde beantragt und die archäologische Sondage wird vor Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt.)</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>8. Deutsche Telekom Technik GmbH, 10.05.2023</b></p> <p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Planbereich befinden sich umfangreiche Telekommunikationslinien der Telekom.</p> <p>Diese Telekommunikationslinien können nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand verlegt werden.</p> <p>Wir bitten daher die weiteren Planungen so mit uns abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen vermieden werden können.</p> <p>Bitte informieren Sie uns deshalb frühzeitig über die weiteren Planungsaktivitäten.</p> <p>Anlagen: 6 Lagepläne</p>	<p><b>Zu 8</b></p> <p>Die Leitungen können innerhalb der Verkehrsfläche verlegt werden bzw. verbleiben. Die Hinweise beziehen sich auf die Ausführungsplanung und sind dort zu berücksichtigen.</p> <p>Die weiteren Erfordernisse sind im Zuge der Tiefbau- und Ausführungsplanung zu prüfen und zu berücksichtigen und ggf. mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzustimmen. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. den Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>
<p><b>9. Avacon Netz GmbH, 12.05.2023</b></p> <p>Ihre Anfrage haben wir erhalten. Das Anfragegebiet befindet sich in der Nähe unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Blumenau-Neustadt“, LH-10-1074 (Mast 024-Mast 027) und im Leitungsschutzbereich unserer Fernmeldeleitung.</p> <p>Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise haben wir gegen das im Betreff genannte Vorhaben keine weiteren Einwände oder Bedenken.</p>	<p><b>Zu 9</b></p> <p>Die Avacon Netz GmbH 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. Schutzbereiche und zugehörige Eintragungen bleiben vom Bebauungsplan</p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Änderungen der uns vorliegenden Planung bedürfen unserer erneuten Prüfung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p><b>Hochspannung</b></p> <p>Arbeiten, Planungen und Bebauungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind grundsätzlich im Detail mit uns abzustimmen. Innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind die zulässigen Arbeits- und Bauhöhen begrenzt.</p> <p>Die Breiten der Leitungsschutzbereiche betragen bis zu 60,00 m, d. h. je 30,00 m von den Leitungsachsen (Verbindungsline der Mastmitten) senkrecht nach beiden Seiten gemessen.</p> <p>Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10,0 m zum sichtbaren Mastfundament Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit uns im Detail abzustimmen.</p> <p>Aufschüttungen oder kurzzeitige Erdablagerungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches sind nicht zulässig.</p> <p><b>Fernmelde</b></p> <p>Die Anzahl sowie Lage der betroffenen Fernmeldeleitungen entnehmen Sie bitte dem beigegefügteten 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 Leitungsachse benötigt. Über sowie unter einer 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>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 sind jedoch bereits Hinweise zur Hochspannungsleitung in die Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger weitergeleitet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<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>Bauarbeiten im Bereich von Leitungskreuzungen sind nur im Beisein eines fachverantwortlichen Mitarbeiters der Avacon Netz GmbH durchzuführen.</p> <p>Ferner dürfen innerhalb von Leitungsschutzbereichen betroffener Fernmeldeleitungen keine tiefwurzelnenden Bäume und Sträucher angepflanzt werden.</p> <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. 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>Für die tatsächliche Lage und Bemaßung der betroffenen Fernmeldeleitungen</p> <p>innerhalb des beigefügten Planwerkes kann keine Gewähr übernommen werden. Der Unternehmer hat sich durch eine geeignete Anzahl von Sicherheitsschachtungen über die Lage von Fernmeldeleitungen zu informieren.</p>	



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Anschrift: Avacon Netz GmbH Region West Betrieb Spezialnetze Gas Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter</p> <p>Anlage: 10 x Pläne Leitungsschutzanweisung Legende Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen</p>	
<p><b>10. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 26.04.2023</b></p>	
<p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p> <p>Hinweis Die Aufstellung von Bauhilfsmitteln wie Kräne oder vergleichbare Gerätschaften, als temporäre Luftfahrthindernisse innerhalb eines Bauschutzbereichs militärischer Flugplätze in Deutschland, ist rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor geplanter Aufstellung) bei der militärischen Luftfahrtbehörde zu beantragen:</p> <p>Luftfahrtamt der Bundeswehr Referat 1 d Postfach 90 61 10 / 529 51127 Köln-Wahn Mail: LufABw1dBauschutz@Bundeswehr.org</p> <p>Auflagen zur Errichtung von Bauhilfsmitteln sind möglich.</p>	<p><b>Zu 10</b></p> <p>Der Bauschutzbereich gem.§12 (3) Ziffer 2 a Luftverkehrsgesetz ist 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 weiteren Hinweise beziehen sich auf die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden etwaige Genehmigungen bei der zuständigen Behörde eingeholt.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>11. Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Hannover, 22.05.2023</b></p>	
<p>Zu der Baumaßnahme selbst werden aus landwirtschaftlicher Sicht keine grundlegenden Bedenken vorgetragen.</p> <p>Für die externe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme auf dem Flurstück 77/1 der Flur 15, Gemarkung Neustadt a. Rbge. (CEF-Maßnahme) werden verschiedene Vorgaben hinsichtlich der genauen Lage getroffen. Diese halten wir aus landwirtschaftlicher Sicht für nicht zielführend, dem politisch erklärten Grundsatz eines möglichst sparsamen Umganges mit dem Schutzgut Fläche gerecht zu werden. Außerdem wird durch die Lage mitten in den Schlägen die Bewirtschaftung beeinträchtigt.</p> <p>Warum die CEF- Maßnahmen nicht auf den bereits durch die eigentliche Baumaßnahme beeinträchtigen Flurstücken 223/2 und 224/0 der Flur 23, Gemarkung Neustadt am Rübenberge stattfinden können, ist für uns nicht nachvollziehbar.</p>	<p><b>Zu 11</b></p> <p>Grundsätzlich werden die CEF-Maßnahmen zwar durch den Bebauungsplan notwendig, eine artenschutzrechtliche Kompensation erfolgt jedoch nicht als Festsetzung des Bebauungsplanes.</p> <p>Die Eingriffe, die durch die neue Straße in Natur und Landschaft (inbes. Boden) hervorgerufen werden, werden durch Kompensationsmaßnahmen im Bebauungsplan ausgeglichen.</p> <p>Um Sparsam mit dem Schutzgut Fläche umzugehen, und nicht zusätzlich landwirtschaftliche Fläche für Kompensationsmaßnahmen zu beanspruchen, sollen die Eingriffe in den Boden auf denselben Flächen ausgeglichen werden, die auch durch die CEF-Maßnahmen beansprucht werden.</p> <p>Die Wahl der Ausgleichsfläche sowie die Ausprägungsformen wurden mit dem Fachgutachter und der unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover abgestimmt. Flächen, die Eingriffsnäher gelegen sind, eignen sich bspw. nicht für die CEF-Maßnahmen. Zur Sicherung der Umsetzbarkeit der CEF-Maßnahmen, werden Verträge mit dem Pächter geschlossen.</p> <p>Die textlich getroffenen Beschreibungen zur Lage der CEF-Maßnahme unter 5.2.2.2 "Ziele und Begründung" im Umweltbericht beschreiben eine aus faunistischen Gesichtspunkten optimale Lage der Fläche und sind nicht verpflichtend. Auch für dieses Vorhaben können die Abstände zu Feldgehölzen etc. nicht in dem gewünschten Ausmaß eingehalten werden. Dennoch ist die Fläche, wie in Abbildung 5 im Umweltbericht dargestellt, insgesamt gut geeignet. Eine Lage beispielsweise direkt am Wegrand wäre für den Schutz von Feldlerche und Rebhuhn nicht zielführend. Zudem wurde von dem Pächter ein Streifen zur Bearbeitung im Norden und Osten der Fläche gewünscht. Darüber hinaus gliedert sich die Fläche an eine andere, temporäre Maßnahmenfläche an.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>

Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p><b>12. DB AG – DB Immobilien, 30.05.2023</b></p> <p>Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtststellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.</p> <p>Aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise keine Bedenken.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>Die o.g. Vorhaben wurden in enger Abstimmung mit der DB Netz AG geplant. Wir haben daher keine weiteren Hinweise oder Anmerkungen zu den Vorhaben.</p> <p>Wir bitten um die Übersendung des Abwägungsergebnisses mit Angabe unseres Aktenzeichens. Für Rückfragen stehen wir gerne zu Verfügung.</p>	<p><b>Zu 12</b></p> <p>Die Planung erfolgte in enger Abstimmung mit der DB Netz AG. Es wird mit keinerlei negativer Beeinträchtigung der Sicherheit des Schienenverkehrs gerechnet. Lediglich in der Bauphase kann es zu Beeinträchtigungen der Leichtigkeit des Verkehrs kommen. Im Rahmen der Ausführung kommt es zu bereits mit der DB Netz AG abgestimmten Sperrzeiten. Die weiteren Erfordernisse werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der DB Netz AG abgestimmt. Für die Bauleitplanung besteht kein weiterer Handlungsbedarf.</p> <p>Eine Benachrichtigung über das Abwägungsergebnis erfolgt nach Abschluss des Bauleitplanverfahrens.</p> <p><b>Die Stellungnahme wird in o.g. Weise bewertet.</b></p>
<p><b>13. Eisenbahn-Bundesamt, 21.06.2023</b></p> <p>Ihr Schreiben ist am 02.05.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes betreffen.</p>	<p><b>Zu 13</b></p> <p>Die Einschätzung, dass die Belange des Eisenbahnbundesamtes ausreichend berücksichtigt sind, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG wurde ebenfalls im Verfahren beteiligt (siehe Punkt 12). Die weiteren Hinweise betreffen die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen.</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>



Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden beim BP Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken.</p> <p>Ich weise daraufhin, dass Bahnanlagen, wie z.B. Oberleitungen im betroffenen Streckenbereich, infolge des Baus der Straßenüberführung nicht geändert werden dürfen. Sollte eine Änderung von Bahnanlagen in Folge der Bauarbeiten notwendig sein, muss hierfür zuvor ein Planrechtsantrag beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt werden.</p> <p>Im Übrigen ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung des Vorhabens weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.</p> <p>Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG als Trägerin öffentlicher Belange über die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.</p>	
<p><b>14. Harzwasserwerke GmbH, 17.07.2023</b></p>	
<p>Wassertransportleitung (WL) Söse-Nord</p> <p>Im Plangebiet verläuft unsere WL Söse-Nord (DN 575). Die Leitung liegt in einem Schutzstreifen, der durch Eintragung im Grundbuch dinglich gesichert sind. Auf den vor genannten Schutzstreifen dürfen Veränderungen jedweder Art (z. B. Errichtung von Bauwerken jeder Art, Verlegung von Fahrbahndecken, Bepflanzung mit Bäumen) nur mit Einwilligung der Harzwasserwerke GmbH durchgeführt werden. Ein Überbauen der Leitung ist nicht zulässig. Es ist notwendig, dass die Wasserleitung vor Beginn der Baumaßnahme im Bereich des Planungsgebietes verlegt wird. Die Kosten hierfür sind von dem Verursacher/Bauträger zu tragen. Da uns bis heute keine Kostenübernahmeerklärung vorliegt, können wir diesem Bebauungsplan derzeit nicht zustimmen. Des Weiteren ist die eingezeichnete Position der Wasserleitung</p>	<p><b>Zu 14</b></p> <p>Die Harzwasserwerke GmbH weist darauf hin, dass im Plangebiet die Wassertransportleitung Söse-Nord verläuft. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind Abstimmungen mit den Harzwasserwerken zu Leitungsverlegungen bzw. Leitungssicherungen und zu Bestimmungen der Baustelleneinrichtung und zur Bauausführung zu berücksichtigen und zu führen. Die Position des im Flächennutzungsplan dargestellten Leitungsverlaufs ist auf Grund des Detaillierungsgrades des Flächennutzungsplanes und seiner Parzellenunschärfe nicht lagegenau. Ohnehin stellen die Harzwasserwerke fest, dass die tatsächliche Lage von den im Plan dargestellten Leitungsverläufen abweichen können. Es wird vor Beginn von Baumaßnahmen eine Ermittlung des tatsächlichen Verlaufes der Leitungen nötig. Änderungen an den Darstel-</p>





Stellungnahme	Abwägungs- und Beschlussvorschlag
<p>nicht korrekt. Im südlichen Bereich des Plangebietes gibt es erhebliche Abweichungen zu der tatsächlichen Lage der Leitung. Sie erhalten einen Übersichtsplan mit Eintragung der Leitung und unsere Bestandspläne Nr. 286 bis 289 der Wassertransportleitung Söse-Nord Da die tatsächliche Lage von den im Plan dargestellten Leitungsverläufen noch abweichen kann, ist es erforderlich, die Leitungstrassen vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen vor Ort von unserer Vermessungsabteilung abstecken zu lassen. Wir bitten Sie daher, einen Einmessungstermin mit unserem Herrn Brause Tel. 05121 404-164 zu vereinbaren. Des Weiteren ist es erforderlich, Bauaktivitäten wie auch Erkundungsschachtungen im Nahbereich der Wassertransportleitung nur in Abstimmung mit unserer Streckenaufsicht, Herrn Hoffmann, Tel. 0151 55007394 durchzuführen.</p> <p>Anlagen Übersichtspläne Bestandspläne</p>	<p>lungsinhalten des Flächennutzungsplanes werden daher nicht vorgenommen. Die weiteren Hinweise betreffen die Ausführungsebene und sind dort zu berücksichtigen</p> <p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wird an den Erschließungsträger bzw. Ausführungsplaner weitergeleitet.</b></p>

Neustadt am Rübenberge, den

