

Stadt Neustadt am Rübenberge

46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

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



Begründung

**Endgültige
Planfassung**

Stand: 16.10.2023

Betreuung:

.....
(Unterschrift)



planungsgruppe

puche

stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

386 FNP Begründung 3-c.docx

IMPRESSUM:

Projekt: 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

Projektnummer: 386 FNP Begründung 3-c.docx

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

Auftragnehmer:



stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

Häuserstraße 1
37154 Northeim

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

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|------------|
| Inhaltsverzeichnis | I |
| Abbildungsverzeichnis | II |
| Tabellenverzeichnis | III |
| 1 Vorbemerkungen | 1 |
| 1.1 Rechtsgrundlagen | 1 |
| 1.2 Verfahren | 1 |
| 1.3 Abwägungsgrundsatz | 2 |
| 2 Hintergrund der Planung | 3 |
| 2.1 Planungsanlass | 3 |
| 2.2 Planungserfordernis und Planungsumfang | 4 |
| 2.3 Ziele und Zwecke der Planung | 4 |
| 2.4 Geltungsbereich | 5 |
| 2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung | 6 |
| 2.6 Planungsalternativen | 7 |
| 2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens | 7 |
| 2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens | 7 |
| 3 Übergeordnete Planungen | 7 |
| 3.1 Regionales Raumordnungsprogramm | 7 |
| 3.2 Flächennutzungsplan | 10 |
| 3.3 Verkehrsentwicklungskonzept | 18 |
| 4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung | 19 |
| 4.1 Lage und Ortsbild | 19 |
| 4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption | 20 |
| 4.3 Nutzungen und Nutzungskonflikte | 21 |
| 4.3.1 Umfeld des Plangebietes | 21 |
| 4.3.2 Schalltechnische Beurteilung | 23 |
| 4.4 Technische Infrastruktur | 26 |
| 4.4.1 Verkehr und Erschließung | 26 |
| 4.4.2 Ver- und Entsorgung | 27 |
| 4.5 Sozialstruktur | 28 |
| 4.5.1 Versorgungseinrichtungen | 28 |
| 4.5.2 Eigentumsverhältnisse | 28 |



| | | |
|----------|---|-----------|
| 5 | Auswirkungen der Planung in Bezug auf Boden, Natur und Landschaft | 29 |
| 5.1 | Umweltbericht | 29 |
| 5.2 | Eingriffsregelung | 29 |
| 5.3 | Artenschutz | 29 |
| 6 | Darstellungen | 30 |
| 6.1 | Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge | 30 |
| 6.1.1 | Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen | 30 |
| 6.1.2 | Bahnanlagen | 30 |
| 6.2 | Art der baulichen Nutzung | 31 |
| 6.2.1 | Gemischte Bauflächen | 31 |
| 6.2.2 | Gewerbliche Bauflächen | 31 |
| 6.3 | Grünflächen | 31 |
| 6.4 | Fläche für die Landwirtschaft | 32 |
| 6.5 | Sonstige Planzeichen | 32 |
| 6.5.1 | Geltungsbereich | 32 |
| 6.6 | Nachrichtliche Übernahmen | 32 |
| 6.6.1 | Bauschutzbereiche | 32 |
| 6.6.2 | Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen | 33 |
| 7 | Städtebauliche Werte, Kosten | 34 |

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | | |
|-------------|--|----|
| Abbildung 1 | Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab) | 8 |
| Abbildung 2 | Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab) | 11 |
| Abbildung 3 | Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab) | 14 |
| Abbildung 4 | Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes | 16 |
| Abbildung 5 | Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab) | 17 |
| Abbildung 6 | Ort der geplanten Straßenüberführung (eigene Aufnahme) | 21 |
| Abbildung 7 | Hans-Böckler-Straße-Richtung Süden (eigene Aufnahme) | 22 |
| Abbildung 8 | Ort der geplanten Anschlussstelle an die B 442/Wunstorfer Straße (eigene Aufnahme) | 22 |
| Abbildung 9 | Rasterlärmkarte für den Planfall nachts (Quelle: TÜV Nord) | 24 |

Abbildung 10 Bauschutzbereiche im Umfeld des Plangebietes 33

TABELLENVERZEICHNIS

| | | |
|-----------|---|----|
| Tabelle 1 | Beurteilungspegel und Immissionsgrenzwerte der Immissionsorte | 25 |
| Tabelle 2 | Flächenbilanz | 34 |

ANLAGE

- Abia GbR, Herrmann und Geier (März 2023): Gutachten zu Fauna und Biototypen im Rahmen der geplanten Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße in Neustadt a. Rbge.
- Abia GbR, Herrmann und Geier (Januar 2023): Artenschutzrechtliche Kontrolle im Rahmen der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße
- Planungsgruppe Puche, Lisa Egger, M.A., Julia Klose M. Sc. (Juli 2023): Umweltbericht zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes
- TÜV Nord, Kaiser (März 2023): Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Überführung der Schienenstrecke 1740 als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang „Siemensstraße“ in Neustadt am Rübenberge.

1 Vorbemerkungen

1.1 Rechtsgrundlagen

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

- das niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.12.2012 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.06.2023 (Nds. GVBl. S. 111),
- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I, S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221),
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I, S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176),
- die Planzeichenverordnung (PlanzV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. I, 1991, S. 58), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.06.2021 (BGBl. I, S. 1802).

1.2 Verfahren

Der Rat der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am 29.08.2022 die Aufstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes beschlossen. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte am 15.09.2022.

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

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

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Neustadt am Rübenberge hat in seiner Sitzung am 11.04.2023 dem Entwurf der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes einschließlich der Entwurfsbegründung mitsamt Umweltbericht zugestimmt und seine öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB beschlossen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes wurde nach ortsüblicher Bekanntmachung am 20.04.2023 vom 28.04.2023 bis einschließlich 30.05.2023 durchgeführt.

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

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

1.3 Abwägungsgrundsatz

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

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

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

Der rechtswirksamen Änderung- und Ergänzung des Flächennutzungsplanes ist gemäß § 6a BauGB eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung berücksichtigt wurden, und über die Gründe, aus denen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

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

Die im folgenden Absatz beschriebenen Sachlagen und Abwägungsentscheidungen der Straßenführung führten zur gewählten Variantenausprägung des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ geführt. Diese Straßenführung auf verbindlicher Bauleitplanung wurde auf die im sogenannten Parallelverfahren laufende hierige 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes übertragen.

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

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

In diesem Fall werden den Sachzwängen der Flächenverfügbarkeit sowie den naturschutzfachlichen Belangen Vorrang vor den Belangen der Wohnbebauung eingeräumt, und die Straßenführung entsprechend abgewogen. Zudem wird die präferierte Trassenführung zum einem Großteil auf einer bestehenden Straßentrasse geplant und damit neue Versiegelungen von unbebauten Flächen minimiert.

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

2 Hintergrund der Planung

2.1 Planungsanlass

In der Stadt Neustadt am Rübenberge soll der derzeit ebenerdige Bahnübergang Siemensstraße durch eine Straßenüberführung ersetzt werden. Der Bahnübergang ist derzeit ein wichtiger Knotenpunkt in der Verbindung zwischen der westlichen Kernstadt und den Stadtteilen östlich der Bahnanlage sowie mit der B 442 und der B 6. Aufgrund des regen Zugverkehrs auf der Bahnstrecke sind die Schrankenanlagen am Bahnübergang in der Siemensstraße bereits jetzt durchschnittlich 14 Stunden pro Tag geschlossen, sodass der Straßenverkehr erheblich davon negativ beeinflusst ist und der Bahnübergang daher nur sehr eingeschränkt nutzbar ist. Durch die von der Deutschen Bahn geplanten Alpha-E-Variante, wird durch den zusätzlichen Streckenausbau eine Verschärfung der negativen Auswirkungen für die Zukunft erwartet. In diesem Rahmen hat die Deutsche Bahn eine Plangenehmigung zur Aufhebung des Höhengleichen Bahnüberganges an der Siemensstraße beantragt. Daher soll



eine neu zu schaffende Straßenüberführung eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen Stadtkern und westlichen Stadtteilen sowie den Bundesstraßen ermöglichen und den Verkehrsfluss optimieren.

2.2 Planungserfordernis und Planungsumfang

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

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

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

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

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

2.3 Ziele und Zwecke der Planung

Folgende allgemeine Ziele und Zwecke liegen der Planung zugrunde:

- Es soll eine Straßenüberführung einer gemeindlichen Straße über die Bahnanlagen der deutschen Bahn ermöglicht werden, die als Ersatzbauwerk nach der erforderlichen Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs an der Siemensstraße, die Siemensstraße und Wunstorfer Straße (B442) miteinander verbindet.
- Es soll eine Änderung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes geben, die der Bebauungsplanebene im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 136 „In der Kassebeern“ entspricht.
- Die im Umfeld der neuen Straßenführung bisher im Flächennutzungsplan ausgenommenen Flächen sollen ergänzt werden.
- Die Belange des Schallschutzes sollen berücksichtigt werden.
- Die Umweltbelange sollen besonders geprüft und im Umweltbericht dokumentiert werden.
- Artenschutzrechtliche Sachverhalte sollen durch eine faunistische Untersuchung gewürdigt werden.

- In dem Bauleitplanverfahren sollen alle öffentlichen und privaten Belange einbezogen werden. Ziel ist es, eventuell vorhandene, unterschiedliche Nutzungsansprüche zu harmonisieren sowie Vorgaben für eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu machen.

2.4 Geltungsbereich

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

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

- Die Flächen westlich der Bahngleise zwischen Siemensstraße, der südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße bis etwa 560m südlich der Südstraße.
- Die Bahnanlage auf Höhe der Siemensstraße sowie der westlich und östlich der Bahnanlage gelegene Teil der Siemensstraße und die Wunstorfer Straße bis etwa zum südlichen Ortsrand.

Mit dieser Planung werden die kleinräumig in Zusammenhang mit der Aufhebung des ebenen Bahnüberganges an der Siemensstraße und dadurch ausgelösten Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ stehenden Flächen überplant, die im Zusammenhang mit der in den 1990er Jahren geplanten Westverlegung der B442 aus der Genehmigung ausgenommenen Flächen stehen. Eine Westverlegung der B442 ist nicht mehr vorgesehen.

Bisher überplante Flächen werden dabei geändert. Von der Genehmigung ausgeschlossene Flächen werden dabei ergänzt. Die zu ergänzenden Flächen können im Detail aus folgenden Gründen mit einbezogen und künftig überplant bzw. im Flächennutzungsplan ergänzt und dargestellt werden:

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

- Die Flächen zwischen „Beim Hasenpfahl“ und der Siemensstraße werden auf der Ostseite ergänzt, weil dort die B442 als überörtliche Hauptverkehrsstraße Bestand hat und auf der Westseite werden die entsprechenden Flächen ergänzt, da eine Westverlegung der B442 nicht mehr geplant ist.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 12,4 ha.

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

2.5 Bedarfsnachweis und Innenentwicklung

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

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

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

Mit der angestrebten Planung wird das Ziel verfolgt, die innerstädtische Verkehrssituation langfristig zu verbessern. Es geht um die bessere Querbarkeit der Schienenverkehrsanlagen im Bereich der Siemensstraße. Der jetzige Bahnübergang ist täglich insgesamt fast 15 Stunden geschlossen. Dies führt zu hohem Rückstau in den umliegenden Straßen und zusätzlichen Belastungen für die nicht-höhengleichen Bahnübergänge in der Stadt sowie zusätzlichen Belastungen für die gesamte Stadt durch entsprechenden Umfahrvverkehr. Diese Situation wird sich durch die Umsetzung der von der Deutschen Bahn geplanten Alpha-E-Variante und den resultierenden höheren Schließzeiten der Schranken absehbar sogar verschärfen. Die Planung ist als Maßnahme für eine verträgliche städtebauliche Entwicklung erforderlich. Im Auftrag der DB befindet sich daher ein Plangenehmigungsverfahren zur Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs an der Siemensstraße im Verfahren. Die Planung

eines Ersatzstraßenbaus über die Bahnanlage ist dem Grunde nach eine infrastrukturelle Innenentwicklungsmaßnahme, auch wenn viele Teile des Plangebietes bisher planungsrechtlich im sogenannten Außenbereich im Innenbereich liegen. Nähere Ausführungen zum Verkehr finden sich in Kapitel 4.4.1

2.6 Planungsalternativen

Die Möglichkeit einer Planfeststellung wurde mit der Planfeststellungsbehörde der Region Hannover sowie der Deutschen Bahn erörtert und in diesem Falle für nicht möglich erachtet. Stattdessen wird das Bauleitplanverfahren des Bebauungsplanes Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ durchgeführt und wirkt an dieser Stelle planfeststellungsersetzend.

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

2.6.1 Räumliche Alternativen des Planvorhabens

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

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

2.6.2 Inhaltliche Alternativen des Planvorhabens

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

Die gewählten Darstellungen entsprechen der üblichen Darstellungsweise des Flächennutzungsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge. Sie überführen zum Teil auf Bebauungsplanebene festgesetzte Nutzungen auf die Flächennutzungsplanebene und ergänzen die bisher ausgelassenen Flächen entsprechend.

3 Übergeordnete Planungen

3.1 Regionales Raumordnungsprogramm

Gemäß § 1 (4) BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Aussagen des Regionalen Raumordnungsprogramms des der Region Hannover (RROP) 2016 vorhanden, die sich aus dem Landes-



Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen 1994 und der Neubekanntmachung 2008, geändert 2017, ableiten.

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

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

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

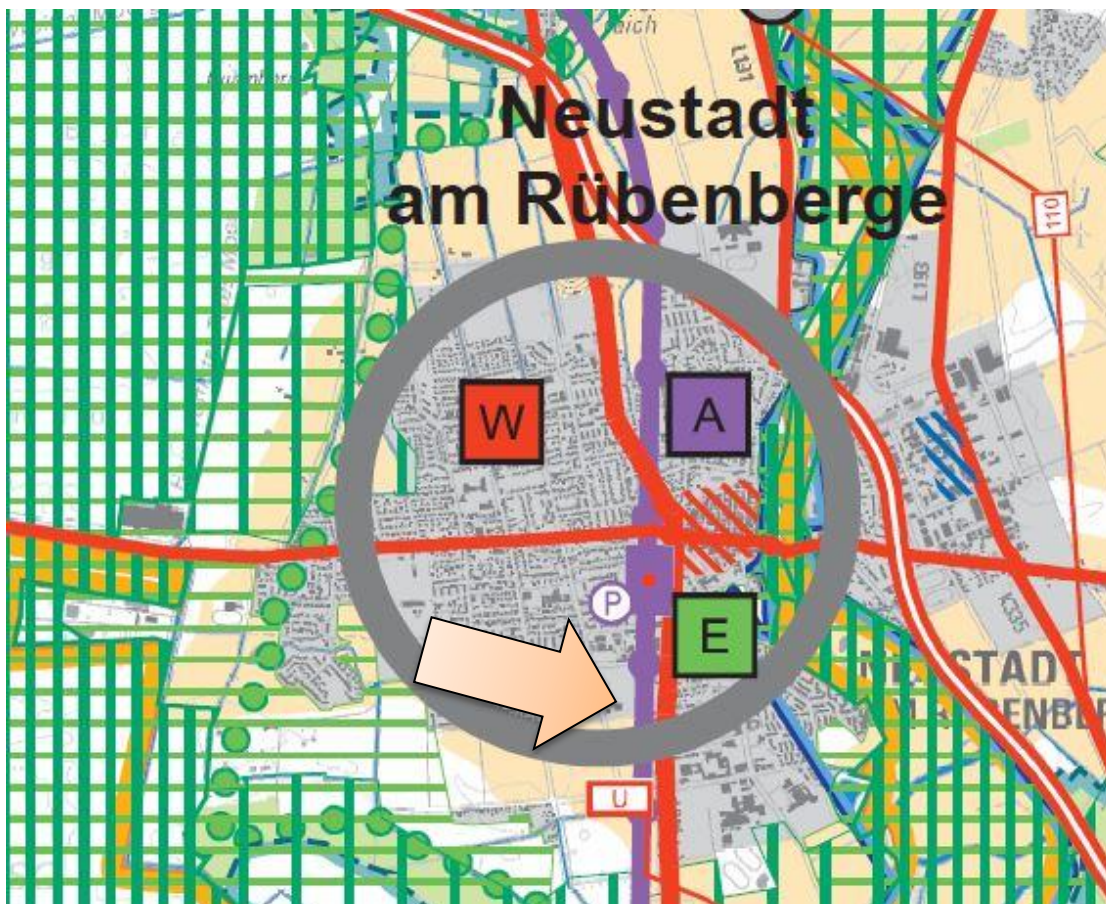


Abbildung 1 Ausschnitt aus dem RROP der Region Hannover mit Kennzeichnung des Planbereichs (ohne Maßstab)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In Abstimmung mit der DB Netz AG, dem Straßenbaulastträger (StrBITr), der Stadt Neustadt am Rübenberge wurde, unter Beachtung einschlägiger Vorschriften, Richtlinien und Normen

diverser Fachplanungsrichtungen, ein entsprechendes Konzept zur Aufhebung des höhen- gleichen Bahnübergangs mittels einer Ersatzmaßnahme erstellt, das als bereits beschriebene Straßenüberführung realisiert werden soll. Dafür wurden Detailvarianten zur Ausführung der Straßenführung und zum Überführungsbauwerk entwickelt, gegenübergestellt und bewertet sowie abermals eine Vorzugsvariante entwickelt.

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

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

Zur Erfüllung der anderen Entwicklungs- und Schwerpunktaufgaben sind innerhalb des Stadtgebietes andere Standorte vorgesehen.

Die Anpassung der Flächendarstellungen des Flächennutzungsplanes der gewerblichen Baufläche und der gemischten Baufläche entsprechen den verbindlichen Nutzungen der Bauleitplanung, die wiederum konform mit der Raumordnung ist. Durch die Planung werden keinerlei negativen Auswirkungen auf die anderen Belange des RROP erwartet. Mit der geplanten Entwicklung entspricht die vorgesehene Planung somit den Zielen des regionalen Raumordnungsprogrammes.

3.2 Flächennutzungsplan

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

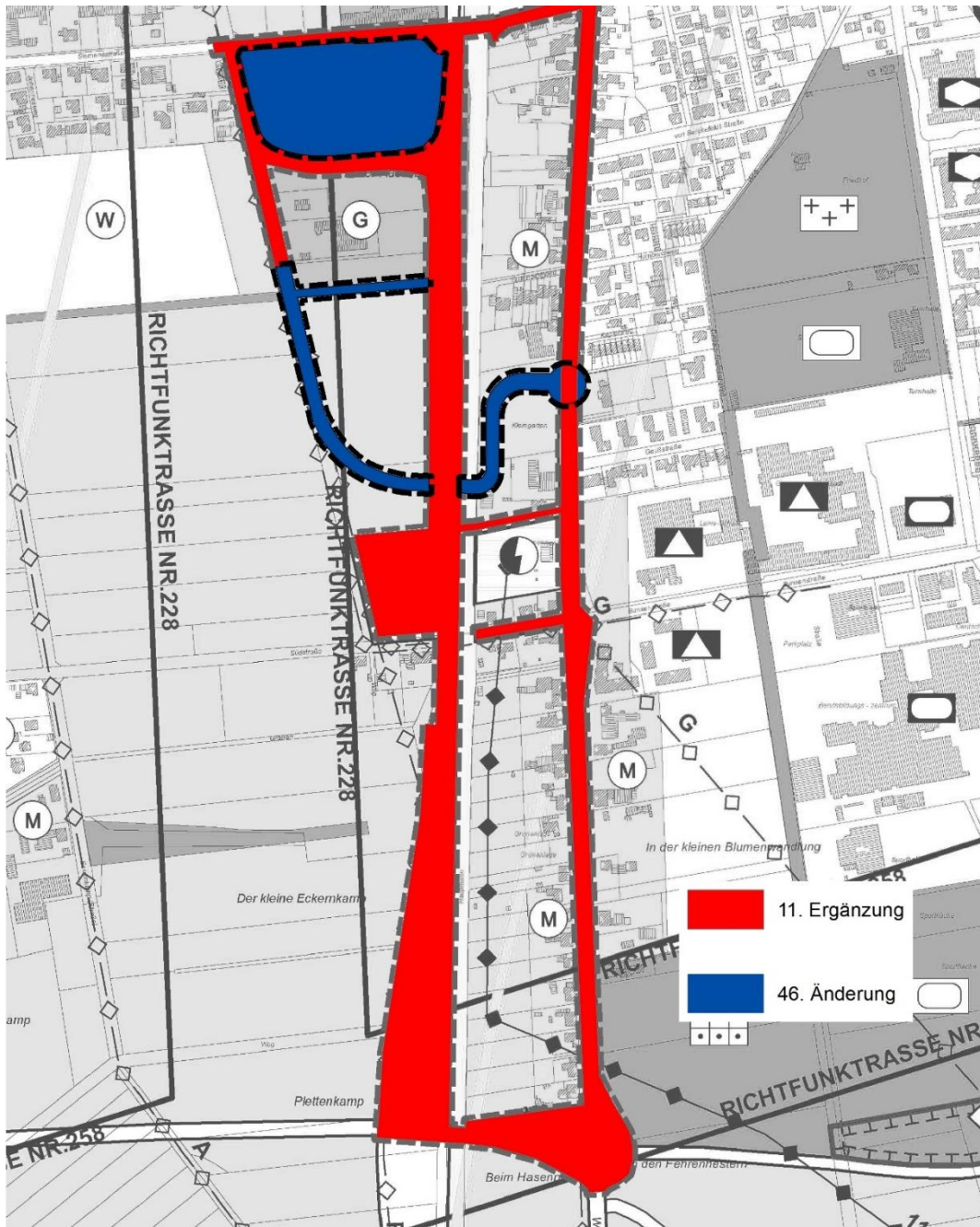


Abbildung 2 Schematische Darstellung der betroffenen Flächen zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

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



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

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

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

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

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

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

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

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

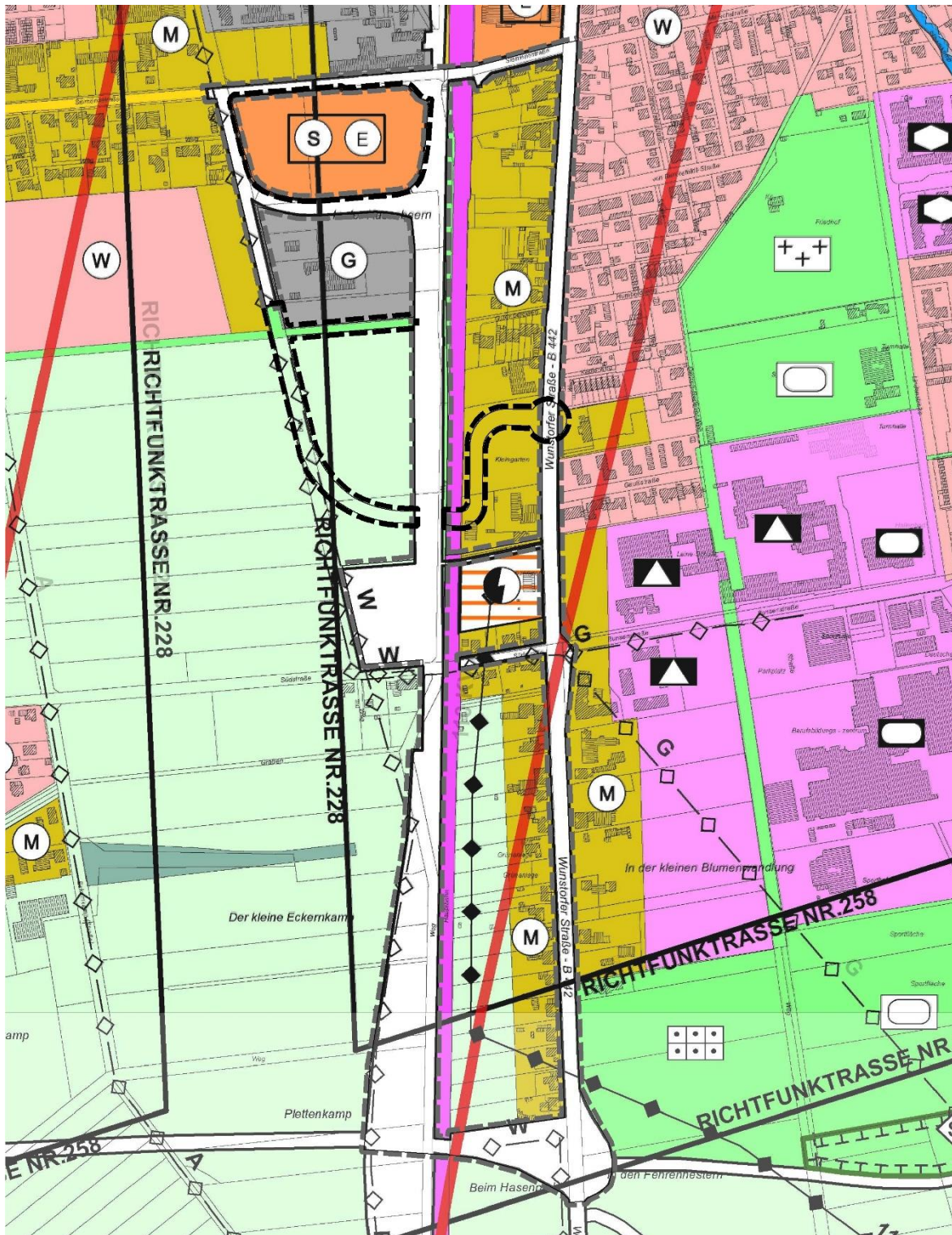


Abbildung 3 Aktuelle Flächennutzungsplan (Fortgeschriebene Form) mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (ohne Maßstab)

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung wird ein paralleles Verfahren zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes der Stadt Neustadt am Rübenberge durchgeführt. Letzteres bedeutet, dass die durch die Planung betroffenen Flächen, die bisher aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ausgenommen waren, im Flächennutzungsplan eine Ergänzung erfahren. Die neue Straße wird schematisch als Band mit angedeutetem Kreisverkehr an der B442 dargestellt und die umliegenden Flächen aus den bestehenden Flächennutzungsplandarstellungen an die Straße herangeführt und entsprechend dargestellt.

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

Die bisher westlich der Bahnschienen aus dem Flächennutzungsplan ausgenommenen Flächen werden entsprechend ihrer westlich angrenzenden Darstellung der allgemeinen Art der Nutzung in die Flächennutzungsplanung aufgenommen. Dies bedeutet gewerbliche und gemischte Nutzung (nördlicher Teil) und landwirtschaftliche Fläche (südlicher Teil). Der bisher dargestellte Grünstreifen zwischen gewerblicher Fläche und landwirtschaftlicher Fläche entfällt. Er war für eine Radwegeverbindung vorgesehen, die aufgrund der geplanten Straßenüberführung dort nicht mehr vorgesehen ist. Ein schmaler Grünstreifen, westlich der Bahnanlagen wird zudem aus Gründen der Maßstäblichkeit nicht mehr dargestellt. Dies hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die dort vorhandenen Grünstrukturen. Der östlich der Bahnanlagen befindliche Teil der Siemensstraße sowie die bisher ausgenommenen Verbindungswege im Bereich des Umspannwerkes werden künftig als gemischte Bauflächen dargestellt. Eine kleine Fläche östlich der B442, die bisher aus den Darstellungen des FNP ausgenommen war und potenzielle Aufweitungsfäche für Abbiegungen sein sollte, wird künftig als gemischte Bauflächen dargestellt.

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

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

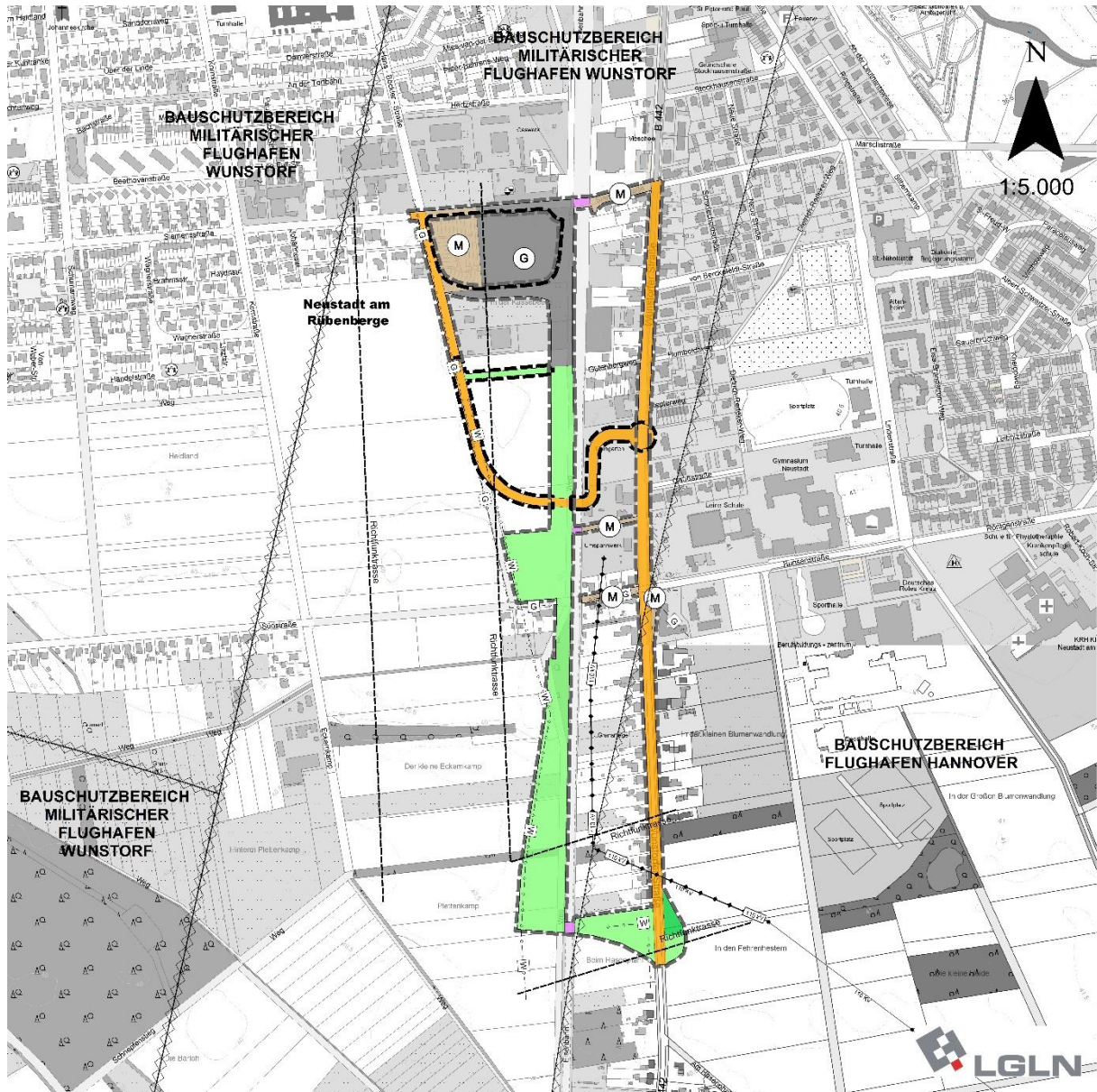


Abbildung 4 Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

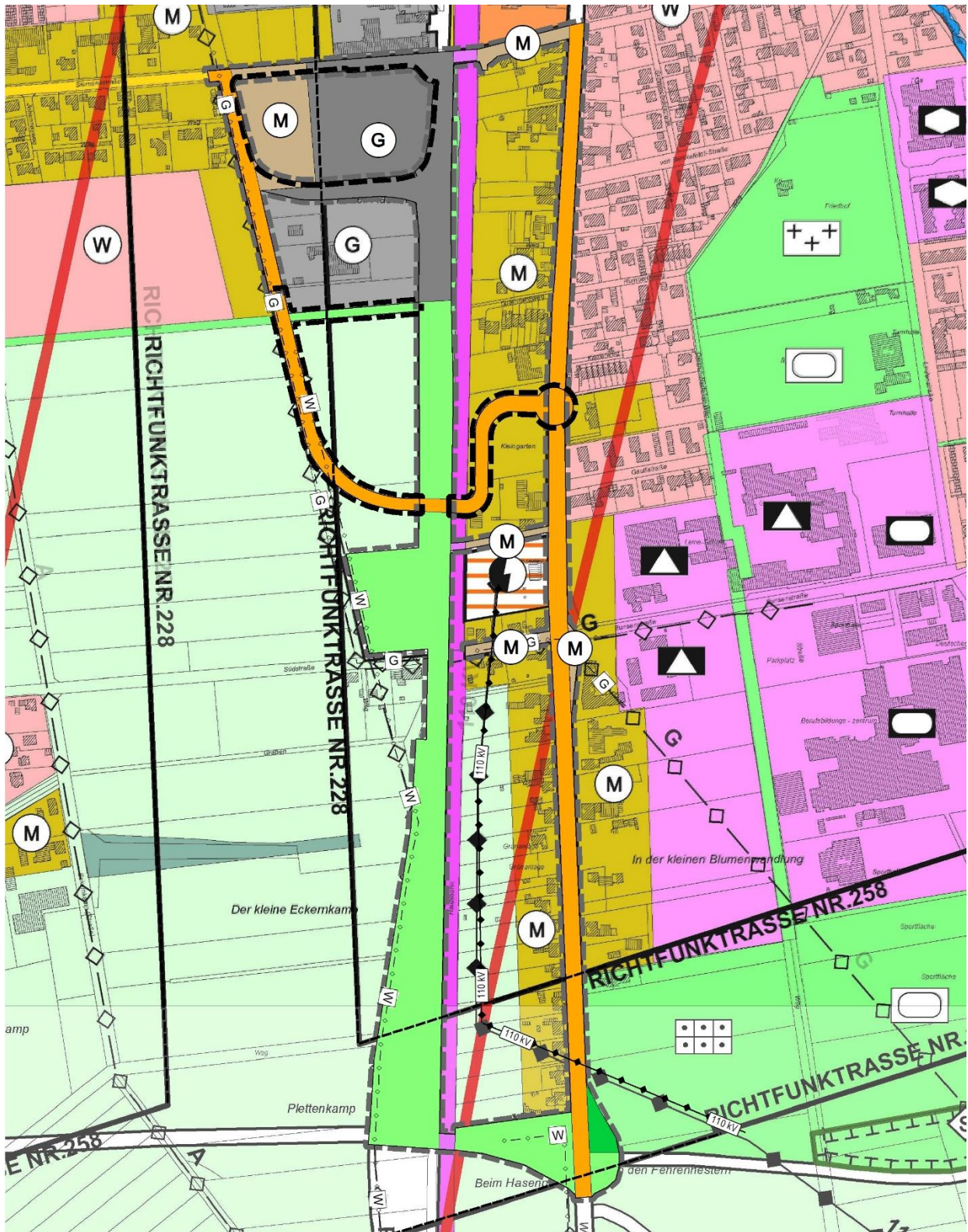


Abbildung 5 Darstellung der 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes mit Darstellung der umliegenden Nutzungen (ohne Maßstab)

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

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

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

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

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

3.3 Verkehrsentwicklungskonzept

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

Derzeit wird durch die Stadt ein neues Verkehrskonzept erarbeitet. Dieses liegt noch nicht abschließend vor. Die Planungen zur Straßenführung des hiesigen Bebauungsplanes wurden jedoch in Abstimmung mit der Entwicklung des Verkehrskonzeptes erarbeitet. In der Begründung des parallel aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. 175 werden das künftige Verkehrskonzept und dessen Auswirkungen genauer dargelegt.

4 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung

4.1 Lage und Ortsbild

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 Städtebauliche Entwicklung und Konzeption

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

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

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

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

Die östlichen und westlichen Teile der Kernstadt sind derzeit durch die hohen Schließzeiten der Bahnanlage faktisch die meiste Zeit voneinander getrennt. Mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke sind weitere Erhöhungen der Schließzeiten anzunehmen. Zum einen, um einen besseren Ablauf des Schienenverkehrs zu erreichen, soll der höhengleiche Bahnübergang entfernt werden. Zur Aufrechterhaltung der verkehrlichen Anbindung zwischen östlicher und westlicher Kernstadt, ist eine Ersatzmaßnahme notwendig. Nach eingehender Prüfung von Alternativen ist festzustellen, dass das geplante Überführungsbauwerk alternativlos ist. Im Vorfeld sind verschiedene Varianten für eine Ersatzmaßnahme geprüft worden, wie eine Unterführung im Bereich der Siemensstraße (die aus Platzgründen nicht möglich ist) und verschiedene Varianten für die Trasse einer Straßenbrücke, wobei die vorliegende Variante sich als die Verträglichste und einzig Umsetzbare erwiesen hat.

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

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

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

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

Darüberhinausgehende negative Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung werden nicht gesehen.

4.3 Nutzungen und Nutzungskonflikte

4.3.1 Umfeld des Plangebietes

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



Abbildung 6 Ort der geplanten Straßenüberführung (eigene Aufnahme)

Westlich der Bahnanlagen wird das Plangebiet größtenteils von landwirtschaftlichen Flächen umschlossen. Der westliche Teil der Planstraße verläuft größtenteils fast parallel zu den Bahngleisen auf der Höhe der südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße (Südliche Trasse der Hans-Böckler-Straße, die hier als Wirtschaftsweg ausgebaut ist). Zwischen diesem Straßenteil und den Bahnanlagen befinden sich im nördlichen Bereich brachliegende und bebaute gewerbliche Flächen. Landwirtschaftliche Fläche und gewerbliche Flächen werden durch Grünstreifen und Gehölzstrukturen und einen Wirtschaftsweg von den Bahnanlagen der Deutschen Bahn getrennt. Westlich der Bahngleise und nördlich der Siemensstraße

schließen gewerbliche Nutzungen an das Plangebiet an, während sich weiter östlich entlang der Siemensstraße zunächst gemischte Baugebiete (Wohnen und Gewerbe) unmittelbar angrenzen. Dahinter in etwa 100 m Entfernung schließen die nächsten Wohngebiete an.



Abbildung 7 Hans-Böckler-Straße-Richtung Süden (eigene Aufnahme)

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



Abbildung 8 Ort der geplanten Anschlussstelle an die B 442/Wunstorfer Straße (eigene Aufnahme)

Das Plangebiet selbst befindet sich westlich der Bahn zu Teilen auf Flächen die durch ein Gewerbegebiet überplant sind und zum Teil auf unbeplanten landwirtschaftlichen bzw. Ruderalflächen. Östlich der Bahnanlage befindet sich das Plangebiet auf einer dem unbeplanten

Innenbereich zuzuordnenden Fläche, auf der Kleingärten genutzt wurden. Diese Nutzung wurde bereits aufgegeben. Die Flächen der ehemaligen Kleingärten und der ungenutzten Lagerhalle befinden sich in Eigentum der Stadt und sind verpachtet. Die Pachtverträge sind bereits gekündigt, sodass die neue Straße dort realisiert werden kann. Direkt an der Grenze zum Tankstellengelände ist eine Stützmauer vorgesehen, die die Aufschüttungen und das Brückenbauwerk stützt. Es wird davon ausgegangen, dass die Nutzung der Tankstelle dadurch nicht beeinträchtigt wird.

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

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

Bei Bedarf kann sich die dann zwischen Straße, Bahn und gewerblichen Flächen liegende landwirtschaftliche Fläche in einem späteren Verfahren einer anderen Nutzung zugewiesen werden.

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

4.3.2 Schalltechnische Beurteilung

Zur Ermittlung und Bewertung der Belange des Lärmschutzes im Hinblick auf umliegende schutzwürdige Nutzungen wurde ein schalltechnisches Gutachten¹ erstellt, dass die durch die Planung hervorgerufenen Schallimmissionen beurteilt.

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

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

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

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

¹ TÜV Nord, Kaiser (März 2023): Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Überführung der Schienenstrecke 1740 als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang „Siemensstraße“ in Neustadt am Rübenberge.



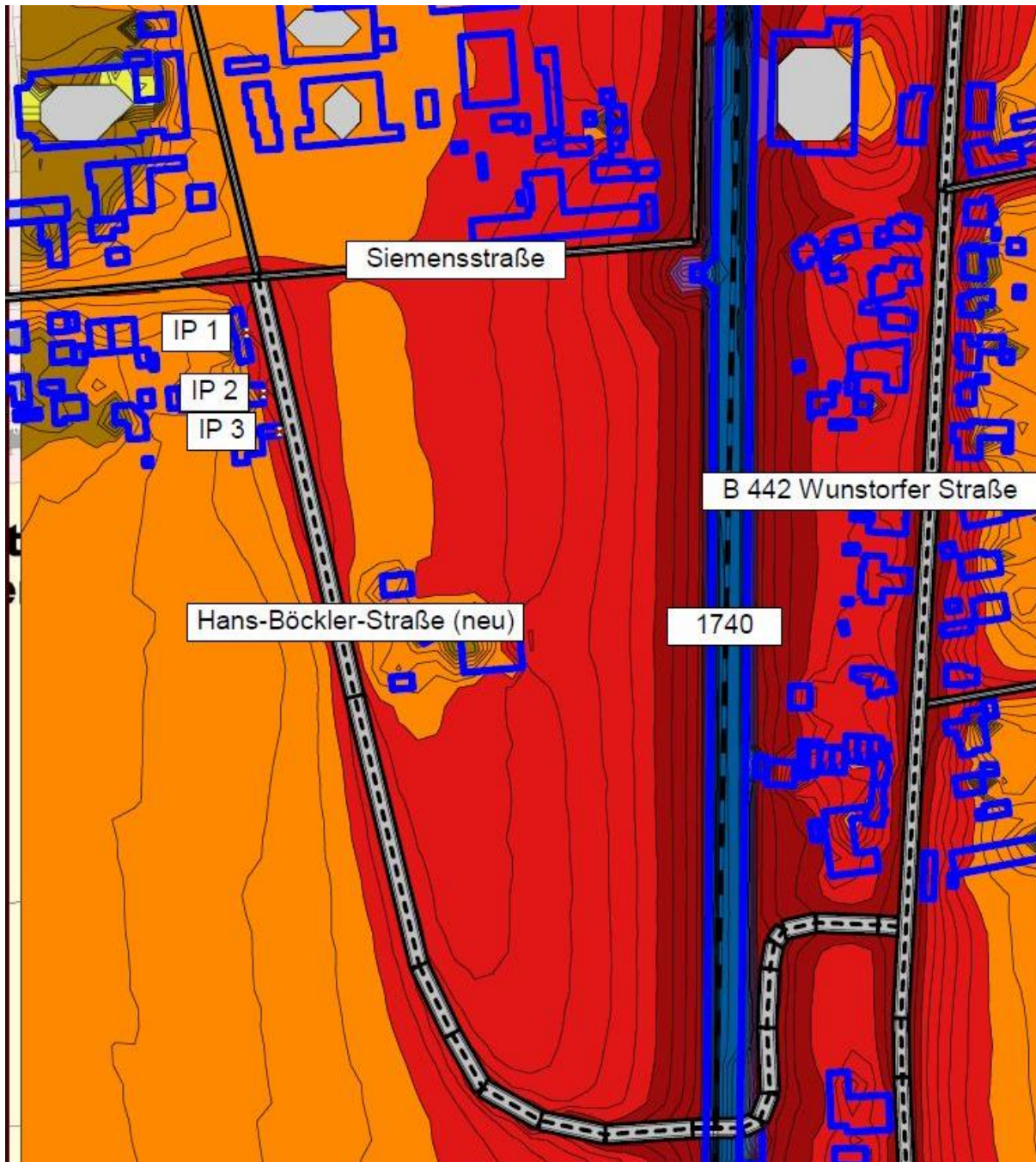


Abbildung 9 Rasterlärmmkarte für den Planfall nachts (Quelle: TÜV Nord)

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

Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1 Beurteilungspegel und Immissionsgrenzwerte der Immissionsorte

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

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

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

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

Eine Überprüfung und Entscheidung des Einzelfalls erfolgt außerhalb der Bauleitplanung.



4.4 Technische Infrastruktur

4.4.1 Verkehr und Erschließung

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

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

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

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

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

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

Da auch Begegnungsfällen von Schwerverkehr zu ermöglichen ist, wird gemäß RAST06 von einer Fahrbahnbreite von 7 m ausgegangen. Aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede der einzelnen Verkehrsteilnehmer, insbesondere in Gefällstrecken, werden alle Verkehrsteilnehmer in separaten Verkehrsräumen geführt.

Für das Brückenbauwerk und die Straßenplanung wurden neben der RAST06 auch die Anforderungen des Bahnverkehrs beachtet. Genauer wird in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt.

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



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

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

Für Fußgänger und Radfahrer verlängern sich Wege in die östliche Kernstadt (Richtung Südosten -Schulen, KRHS - über die neue Straße). Aufgrund gesetzlicher Vorgaben und weiteren Richtlinien, ist eine Führung für Radfahrer und Fußgänger als Trogbauwerk an der Siemensstraße innerhalb der Straßenparzelle nicht möglich und erforderliche benachbarte Flurstücke sind nicht verfügbar. Die verlängerten Wege werden jedoch zugunsten der allgemeinen Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in Kauf genommen. Die Stadt Neustadt kann weitere Möglichkeiten für Rad- und Fußverkehr außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens prüfen.

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

4.4.2 Ver- und Entsorgung

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

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

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

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

Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken vorgesehen. Entsprechende Berechnungen wurden im Zuge der Straßenplanung erstellt.

Näherer Erläuterungen zur technischen Dimension finden sich in der Begründung zum Bebauungsplan.

4.5 Sozialstruktur

4.5.1 Versorgungseinrichtungen

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

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

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

4.5.2 Eigentumsverhältnisse

Die derzeitigen Verkehrsflächen befinden sich auf öffentlichen Grundstücken. Eigentümer ist die Stadt Neustadt bzw. für den Teil der Bundesstraße der Bund. Der Bahnübergangsbereich befindet sich auf Grundstücken der DB AG. Die angrenzenden Grundstücke befinden sich in Privateigentum.

Die Stadt ist zudem Eigentümer der Flurstücke 224, 149/4, sowie 147/7.

Es ist beabsichtigt, die Straßenverkehrsfläche als Gemeindestraße in öffentlichem Eigentum zu widmen. Auch die Grünflächen bzw. die Flächen für Aufschüttungen bleiben im Eigentum der Stadt.

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



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

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

5.1 Umweltbericht

Die Belange von Natur und Landschaft sowie die Auswirkung der Planung auf die naturräumlichen Potentiale werden im Zuge der Aufstellung des Umweltberichtes² abgearbeitet. Mit der Erstellung des Vorentwurfes wurde zunächst eine Ersteinschätzung von der Kommune getroffen, welche Potentiale durch die Planung grundsätzlich betroffen sein könnten. Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurde ermittelt, ob weitere Potentiale betroffen sind und betrachtet werden müssen.

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

Der Umweltbericht Stufe 2 ist der Begründung zum Entwurf der Änderung- und Ergänzung des Flächennutzungsplanes als eigenständiges Dokument beigefügt.

5.2 Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsregelung (siehe Umweltbericht Kapitel 5 Naturschutzrechtliche Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung) verdeutlicht, dass eine interne Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen in die Belange von Natur und Landschaft nicht vollständig möglich ist. Zu diesem Zweck sind externe Ausgleichsmaßnahmen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung vorgesehen. Die Regelung wird im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes abgearbeitet und dargelegt. Näheres ist im Umweltbericht zur Änderung und Ergänzung des Flächennutzungsplans sowie im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 175 beschrieben.

5.3 Artenschutz

Im Verfahren wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag³ erstellt. Zusätzlich wurden Kontrollen im Bereich der ehemaligen Kleingärten angestellt und dokumentiert⁴. Durch die Auf-

² Planungsgruppe Puche, Lisa Egger, M.A., Julia Klose M. Sc. (Juli 2023): Umweltbericht zur 46. Änderung und 11. Ergänzung des Flächennutzungsplanes

³ Abia GbR, Herrmann und Geier (März 2023): Gutachten zu Fauna und Biotoptypen im Rahmen der geplanten Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße in Neustadt a. Rbge.

⁴ Abia GbR, Herrmann und Geier (Januar 2023): Artenschutzrechtliche Kontrolle im Rahmen der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Siemensstraße



stellung des Bebauungsplans sind artenschutzrechtliche Belange betroffen. Ein Ausgleich erfolgt nach gesetzlicher Maßgabe als sogenannte CEF-Maßnahmen. Diese Maßnahmen werden für gewöhnlich nicht als Festsetzung des Bebauungsplanes geregelt. Für die CEF-Maßnahmen sind jedoch zum Teil dieselben Flächen vorgesehen, die auch als Ausgleich für die Eingriffe in den Boden herangezogen werden. Näheres ist im Umweltbericht zur Änderung und Ergänzung des Flächennutzungsplans sowie im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 175 beschrieben

6 Darstellungen

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

6.1 Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge

6.1.1 Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

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

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

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

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

6.1.2 Bahnanlagen

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

und örtliche Hauptverkehrsstraße, sodass die Flächen als Teil der Bahnanlagen ergänzt werden.

6.2 Art der baulichen Nutzung

6.2.1 Gemischte Bauflächen

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

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

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

6.2.2 Gewerbliche Bauflächen

Die gewerbliche Baufläche ist zum Teil bereits in den Darstellungen des Flächennutzungsplanes vorhanden. Es gab eine ausgelassene Fläche, die die gewerbliche Baufläche von der (bisherigen) Sonderbaufläche für den Einzelhandel getrennt hat.

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

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

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

6.3 Grünflächen

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

6.4 Fläche für die Landwirtschaft

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

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

6.5 Sonstige Planzeichen

6.5.1 Geltungsbereich

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

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

- Die Flächen westlich der Bahngleise zwischen Siemensstraße, der südlichen Verlängerung der Hans-Böckler-Straße bis etwa 560m südlich der Südstraße.
- Die Bahnanlage auf Höhe der Siemensstraße sowie der westlich der Bahnanlage gelegene Teil der Siemensstraße und die Wunstorfer Straße bis etwa zum südlichen Ortsrand.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 12,4 ha.

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

6.6 Nachrichtliche Übernahmen

6.6.1 Bauschutzbereiche

Das Plangebiet liegt innerhalb der Bauschutzbereiche des Flughafens Hannover sowie des militärischen Flughafens Wunstorf.

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



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

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

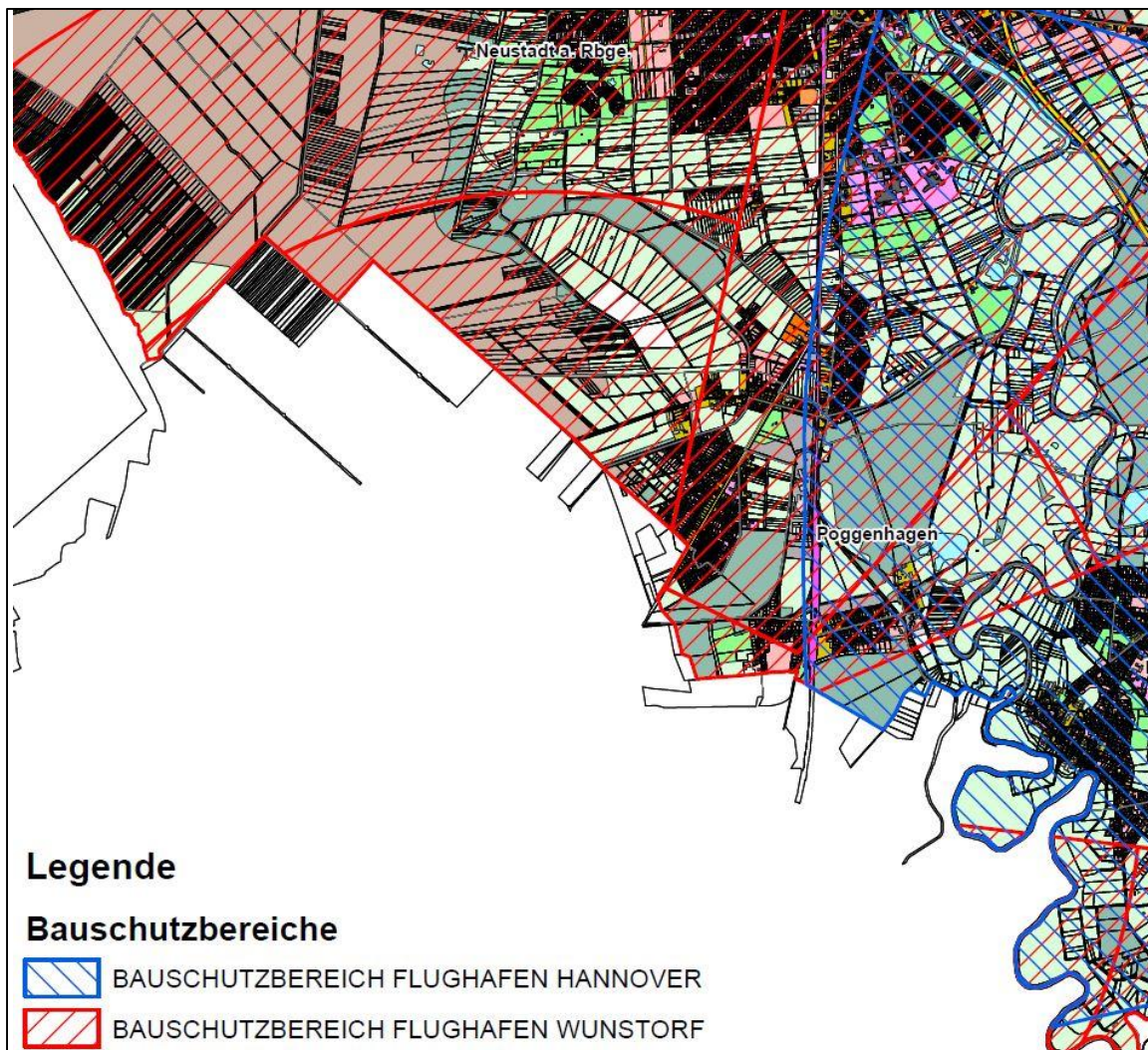


Abbildung 10 Bauschutzbereiche im Umfeld des Plangebietes

6.6.2 Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen

Zu den Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen gehören die 110 kV Stromleitung, Hauptleitungen der Gasversorgung und Hauptwasserleitungen sowie die Richtfunktrasse. Diese sind bereits in der Flächennutzungsplanung vorhanden und werden durch die Planung nicht geändert.



7 Städtebauliche Werte, Kosten

Tabelle 2 Flächenbilanz

| Flächenbilanz des Plangebietes: | |
|--|-------------|
| Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße | ca. 3,2 ha |
| Gemischte Baufläche | ca. 1,3 ha |
| Gewerbliche Baufläche | Ca. 2,6 ha |
| Grünfläche | ca. 0,1 ha |
| Fläche für die Landwirtschaft | ca. 5,1 ha |
| Bahnanlage | ca. 0,1 ha |
| Geltungsbereich | Ca. 12,4 ha |

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

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

Evtl. werden Grundstücksankäufe oder vertragliche Vereinbarungen notwendig, um das Planvorhaben zu realisieren. Genauere Informationen zu den für die Stadt am Rübenberge entstehenden Kosten werden in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 175 „Straßenüberführung der Bahntrasse südliche Kernstadt“ dargelegt.

Neustadt am Rübenberge, den _____.____._____

Stadt Neustadt am Rübenberge

Der Bürgermeister

(Siegel)

(Herbst)