

Satzungsbegründung

zum Bebauungsplan Nr. 80 der Stadt Celle "Bahnhofstraße/Süd"
in der Fassung vom 25.08.1983.

1. Planbereich

Der Bebauungsplan wird folgendermaßen begrenzt:

Im Norden durch die südliche Begrenzung der "Bahnhofstraße" (Straßenparzelle
----- 58/5 / Flur 13),
im Osten durch die westliche Begrenzung der "Fuhsestraße" (Straßenparzellen
----- 46/1 / Flur 49, 2/1 / Flur 48),
im Süden durch die nördliche Begrenzung des Bebauungsplanes Nr. 77 der Stadt
----- Celle "Stadtwerke" (südliche Begrenzung der Straßenparzellen 41/2,
41/1 / Flur 48, 63/3, 63/2 / Flur 13) sowie des Bebauungsplanes Nr.
78 der Stadt Celle "Wiesenstraße" (südliche Begrenzung des Flur-
stückes 329/15 / Flur 13) und
im Westen durch die ostwärtige Begrenzung des Bundesbahngeländes (Flurstück
----- 1/3 / Flur 13).

2. Maßgebende gesetzliche Bestimmungen

- a) Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung vom 18.08.1976
(Beschleunigungsnovelle vom 06.07.1979)
- b) Bundesbahngesetz (BbG) vom 13.12.1951
- c) Luftverkehrsgesetz vom 14.01.1981
- d) Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftver-
unreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge.
Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15.03.1974
- e) Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 15.09.1977
- f) Planzeichenverordnung (PlanzVO 81) vom 30.07.1981
- g) Nds. Bauordnung (NBauO) vom 23.07.1973
- h) Nds. Straßengesetz (NStrG) vom 24.09.1980
- i) Nds. Gesetz über Spielplätze (NSpPG) vom 06.02.1973

3. Veranlassung und allgemeiner Sachverhalt

Durch die seit einigen Jahren eingeleitete Entwicklung die Innenstadt wieder für das Wohnen zu aktivieren, sind für Einrichtungen des tertiären Sektors in den Randbereichen der Innenstadt größere Flächen bereitzustellen. Für diese Nutzung in Verbindung mit einer Wohnnutzung bietet sich u.a. das gleichfalls strukturell aufzuwertende Gebiet zwischen der Bahnhof- und der Kirchstraße an.

Das Planungsgebiet des o.a. Bebauungsplanes umfaßt mit dem Gebiet der Stadtwerke den ehemaligen Ortsteil Altenhäuser, der 1626 erstmals als "dat ole Dörp" (Clemens Cassel Bd. I S. 257) genannt wird und damals zur Burgvogtei Celle (Bd. I S. 260) - also nicht zur Stadt Celle - gehörte.

In diesem Werk wird ausgeführt, daß Altenhäuser mit seinen strohgedeckten Scheunen und Ställen, seinen umzäunten Höfen und gewundenen Gassen ein rein dorfähnliches Aussehen hatte. (Bd. I S. 264)

Aus dieser Zeit bestehen keine Gebäude mehr im o.a. Planungsgebiet. Der Ortsteil Altenhäuser war als Teil der Westceller Vorstadt immer nur dünn besiedelt, wie die Vergleichszahlen mit der Neustadt und Neuenhäuser belegen:

1705: Neustadt	77 Häuser	
Altenhäuser	20 "	
Neuenhäuser	173 "	(S. 260 I.)

Zur **PLANURKUNDE** gehörend
Stadtbauamt / Stadtplanung

1801: Zunahme der Feuerstellen
in Altenhäusern von 20 auf 28 (S. 18 II.)

1825: Neuenhäuser 227 Häuser
Altenhäuser 24 "
Neustadt 84 " (S. 192 II.)

Aus dieser Zeit bestehen im Planungsbereich noch drei eingeschossige Fachwerkbauten. Die übrigen noch vorhandenen Gebäude stammen - bis auf einige Neubauten - aus dem Ende des 19. Jahrhunderts bzw. aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts.

Die im Vergleich zu Neuenhäusern und der Neustadt sehr dünne Besiedlung hat wahrscheinlich auch zur Ansiedlung der flächenintensiven Betriebe, wie einer Gärtnerei und der Stadtwerke geführt.

Mit der zunehmenden Bedeutung des Bahnhofes entstanden an der Achse Bahnhof - Stadtzentrum vornehmlich dreigeschossige Gebäude, die mit ihren relativ großen Geschosshöhen das Straßenbild der Bahnhof- und der Fuhsestraße prägen.

Um diese Maßstäblichkeit zu erhalten, wird im Hinblick auf die Anpassung der Neubauten an die vorhandene Bebauung eine bis zu drei- u. viergeschossige Bauweise ausgewiesen.

Vom Institut für Denkmalpflege sind folgende Gebäude zu Baudenkmalen erklärt:

Trüllerring 1, 3;

Bahnhofstraße 30 A, 32, 34, 35 A, 36, 37, 40, 41, 41 A;

Fuhsestraße 33, 36;

Kirchstraße 27, 43.

Ein entsprechender Hinweis wurde im Bebauungsplan aufgenommen.

Die überbaubaren Flächen wurden im Bebauungsplan so ausgewiesen, daß der Bestand der vorgenannten Baudenkmale sichergestellt ist. Lediglich das Gebäude Kirchstraße 27 kann aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erhalten bleiben. Darüber hinaus galt es auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen, die insbesondere durch die Bahnhofsnähe bedingt sind.

Im Planbereich befindet sich eine Gärtnerei, die ihren Betrieb aufgegeben hat und deren Grundstück alsbald einer baulichen Nutzung zugeführt werden könnte, wenn die planungsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Obwohl dieses Gebiet durch die Verkehrsimmissionen der Bahn und der Straße lärmvorbelastet ist, liegt es im Interesse der Stadt dieses Gebiet baulich zu nutzen und strukturell aufzuwerten.

Da die derzeitige Rechtsgrundlage, die nach § 173 (3) BBauG übergeleitete Verordnung über die Ausweisung von Baugebieten und die Abstufung der Bebauung in der Stadt Celle vom 15.02.1960 in Verbindung mit dem Baunutzungsplan der Stadt Celle vom 12.11.1959 ist und als Bebauungsplan gilt, nach der diese strukturellen Verbesserungen nicht möglich sind, wird die Änderung und Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80 erforderlich. Der Flächennutzungsplan der Stadt Celle stellt für den Planbereich "Gemischte Baufläche" (M) dar.

4. Planinhalt

a) Art und Maß der baulichen Nutzung

Die vorhandene Bebauung an der Südseite der Bahnhofstraße stellt sich als geschlossene Bauweise dar.

Die Bebauung liegt unmittelbar an der Straßengrenze. Um sicherzustellen, daß das derzeitige Erscheinungsbild erhalten bleibt, ist eine Baulinie entlang der Südseite der Bahnhofstraße sowie die geschlossene Bauweise festgesetzt worden.

Die Ausweisung "Kerngebiet" für diese Zone wurde gewählt, um der Bahnhofstraße, die sich in der Vergangenheit als Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt zu einer Geschäftsstraße entwickelt hat, auch in der Zukunft den notwendigen Entwicklungsraum durch eine entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit geben zu können. Obwohl im Kerngebiet die Möglichkeit einer hundertprozentigen Grundstücksüberbauung besteht, wurde im Hinblick auf die denkmalswürdigen Gebäude und die vorhandenen Wohnungen diese Möglichkeit durch Festsetzung einer rückwärtigen Baugrenze eingeschränkt. Somit entfällt auch die Notwendigkeit der Festsetzung einer Grundflächenzahl.

Neben dem Baudenkmal Bahnhofstraße Nr. 34 befindet sich ein eingeschossiger Ladentrakt. Unter der Voraussetzung, daß das Baudenkmal Nr. 34 umgesetzt wird, besteht die Möglichkeit den Ladentrakt nach Osten hin zu verlängern bis an das Grundstück Bahnhofstraße Nr. 32.

Für diesen Bereich ist daher die eingeschossige Bauweise festgesetzt, die gleichzeitig sicherstellt, daß der vordere Bereich des Baudenkmals Bahnhofstraße Nr. 35 a ab 2. Vollgeschoß sichtbar bleibt. Bei Schaffung der vorgenannten Verhältnisse wird die Möglichkeit eröffnet entsprechend der vorhandenen Nachbargebäude eine mehrgeschossige Bebauung errichten zu können.

Durch die vorhandene Bebauung mit ihren hohen Geschossen bietet sich die Ausweisung bis zu einer viergeschossigen Bebauung an.

Das übrige Gebiet südlich der Bebauung der Bahnhofstraße ist hinsichtlich seiner vorhandenen Nutzung dem Mischgebiet zuzuordnen.

Da bei dieser Ausweisung die vorhandenen und gewünschten Nutzungen, wie bereits erwähnt, (Dienstleistungsbetriebe, Wohnungen etc.) möglich sind, wird die Festsetzung "Mischgebiet" getroffen.

Obwohl in der Fuhsestraße bereits viergeschossige Gebäude vorhanden sind, wird im Hinblick auf die derzeitige Rechtsgrundlage (M III g) und die geringe Straßenbreite drei Vollgeschosse festgesetzt. Aufgrund der vorhandenen Bebauung wird die offene Bauweise beibehalten.

Die Tiefe der überbaubaren Fläche wurde so gewählt, daß auch ein Zurücksetzen der Baukörper von der Fuhsestraße ermöglicht wird.

Die vorhandene Bebauung an der Kirchstraße läßt es zunächst wünschenswert erscheinen, das Grundstück der ehemaligen Gärtnerei ebenfalls straßenseitig zu bebauen. Durch den geplanten Straßeneinhang, der auch eine rückwärtige verkehrliche Anbindung der Grundstücke an der Fuhse- und Bahnhofstraße zusätzlich sicherstellt, ermöglicht auch eine andere Anordnung der Bebauung auf dem Grundstück. Die überbaubare Fläche wurde daher so großzügig ausgelegt, daß eine bessere Orientierung der Baukörper nach Süden bzw. nach Westen erfolgen kann. Da sich diese angestrebte Bebauung von der vorhandenen Bebauung an der Kirchstraße absetzen wird, wurde abweichend von der Dreigeschossigkeit die Viergeschossigkeit gewählt.

Die abweichende Bauweise (ab) wurde für diesen Bereich gewählt, um die Errichtung von Baukörpern über 50 m Länge jedoch mit seitlichem Grenzabstand zu ermöglichen.

Die straßenseitige Bebauung östlich der Kirchstraße ist zweigeschossig, jedoch von der Höhe her als dreigeschossig anzusehen. Insofern wurde die Dreigeschossigkeit festgesetzt.

Bis zur Einmündung der Straße "Altenhäuser" muß die Bebauung, da sie nur durch schmale Lücken unterbrochen wird, als geschlossene Bauweise angesehen werden. Hier wurde eine Baulinie festgesetzt, um auch für die Zukunft das jetzt vorhandene einheitliche Straßenbild zu erhalten.

Die Dreigeschossigkeit wurde auch auf den westlich der Kirchstraße liegenden Bereich ausgedehnt, um einerseits die Einheitlichkeit der Bebauung sicherzustellen, und andererseits, die im rückwärtigen Teil des Gebietes liegenden höheren Gebäude einzubeziehen.

Die vorhandene offene Bauweise soll auch für die Zukunft beibehalten werden.

Beim gesamten Bebauungsplanbereich handelt es sich um ein lärmvorbelastetes Gebiet. Nachgewiesen wurde dieses durch ein lärmtechnisches Gutachten. Verursacht wird dieses vor allem durch die Immissionen der Eisenbahn, deren Anlage bereits

seit Mitte des 19. Jahrhunderts besteht, sowie durch den starken Verkehr auf der Bahnhofstraße.

Die Immissionen, die von den Stadtwerken ausgehen, werden vom Verkehrslärm überlagert.

Nach dem Gutachten ist der Hauptlärmverursacher die Bundesbahn. Danach wird der Tagesrichtwert von 60 dB(A) bei freier Schallausbreitung bis zu einer Entfernung von ca. 200 m von der Mitte der Bundesbahnstrecke Hannover-Hamburg an den zur Bahnstrecke zeigenden Gebäudeseiten überschritten.

Auf eine Ausweisung, wonach auch Wohnungen zulässig sind, kann trotzdem nicht verzichtet werden, da dieses Gebiet für eine rein gewerbliche Nutzung in dieser bereits voll erschlossenen stadtnahen Lage zu wertvoll ist und Wohnungen in erheblichen Maße bereits vorhanden sind. Die Ausweisung für eine Mischnutzung ist hier angebracht.

Da aus optischen Gründen ein kostenaufwendiger Lärmschutz entfällt, kann der Immissionsschutz durch entsprechende Vorkehrungen bei der Grundrißgestaltung (z.B. Lage der Schlafräume abgewandt von der Bahnanlage, Lärmschutzfenster u.s.w.) erreicht werden.

b) Verkehrliche Erschließung

Um die Verkehrssicherheit auf der Bahnhofstraße zu verbessern, wird ein Teil der Straße "Altenhäusern" für den Kfz-Verkehr aufgehoben und nur noch als Fuß- und Radweg ausgewiesen. Der verbleibende Teil wird in einen Einhang einbezogen, der u.a. der rückwärtigen Erschließung der Grundstücke an der Bahnhof- und der Fuhsestraße dient. Dadurch kann auch eine bessere Belieferung der Geschäfte ermöglicht werden.

Ein verkehrsgerechter Ausbau der Kirchstraße erfordert im Einmündungsbereich der Straße "Altenhäusern" und des "Trüllerringes" aus Verkehrssicherheitsgründen (Übersicht) die Inanspruchnahme der Gebäude auf den Grundstücken Kirchstraße Nr. 27, Nr. 38 und ein Teil eines Schuppens des Grundstückes Kirchstraße Nr. 43. Das Haus Kirchstraße Nr. 27 ist ein eingeschossiges Backsteingebäude aus der Gründerzeit und als Baudenkmal anzusehen.

Im Bereich Altenhäusern befindet sich eine größere Anzahl von Gebäuden dieser Stilrichtung. Ein Abbruch dieses Gebäudes würde die städtebauliche Situation nicht beeinträchtigen, so daß aus Sicherheitsgründen den verkehrlichen Belangen der Vorrang eingeräumt wird.

Da die "Behrengasse" nicht den Anforderungen, die an eine öffentliche Straße und die Verkehrssicherheit gestellt werden müssen, erfüllt, wird sie als öffentliche Straße aufgehoben. Da jedoch einige Grundstücke durch sie erschlossen sind und auch einige Versorgungsleitungen in ihr liegen, wird die Fläche mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht versehen und dem Mischgebiet zugeordnet.

Um einen Übergang zur Fuhseniederung zu schaffen, werden die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigten Flächen im Einmündungsbereich "Trüllerring/Brückenstraße" als öffentliche Grünfläche ausgewiesen.

Soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, sind im öffentlichen Straßenraum Parkflächen vorgesehen.

Bezogen auf die vorhandene und geplante Nutzung ergibt sich ein Fehlbedarf von ca. 25 Parkplätzen. Diese werden auf einer Parkpalette im westlichen Teil des Planbereiches nachgewiesen.

Die Anlage einer Parkpalette bietet sich durch den natürlichen Geländeunterschied an, der etwa die Höhe eines Geschosses hat.

Die Höhe der Decke der Parkpalette liegt etwa in Höhe der Straße Trüllerring. Auf ihr wird der vorgenannte Fehlbedarf, sowie der überörtliche Bedarf an Parkplätzen im Bahnhofsviertel für die vorhandenen Geschäfte sowie für den Bahnhof abgedeckt.

Die darunterliegende Ebene ist für notwendige Stellplätze vorgesehen, die auf den bebauten bzw. noch zu bebauenden Grundstücken nicht nachgewiesen werden können. Für das zur Bebauung anstehende Gelände der ehemaligen Gärtnerei wurde eine Tiefgarage ausgewiesen, um sicherzustellen, daß gewisse Freiräume vom ruhenden Verkehr nicht beansprucht werden. Gleichzeitig dürfte damit auch eine Minderung der Belästigung durch den Verkehr für die vorhandenen und geplanten Wohnungen erreicht werden.

c) Ver- und Entsorgung

Da es sich hier um ein überwiegend bebautes Gebiet handelt, ist die Ver- und Entsorgung durch die vorhandenen entsprechenden Netze gesichert.

d) Kinderspielplatz

Spielmöglichkeiten sind in den in der Nähe liegenden Triftanlagen und im Bereich der Fuhseue vorhanden, daher wurde im Planbereich kein Spielplatz ausgewiesen. Von der Bezirksregierung Lüneburg wurde eine Ausnahme nach § 5 (2) des NSpPG bei Genehmigung dieses Planes in Aussicht gestellt. (Antrag der Stadt Celle vom 27. 06.1983.)

5. Bodenordnungsmaßnahmen

Die Stadt Celle beabsichtigt, die für den Ausbau vorgesehenen öffentlichen Flächen in Anspruch zu nehmen.

Wenn aufgrund privater Vereinbarungen keine befriedigende Regelung für die Verwirklichung des Bebauungsplanes erzielt wird, beabsichtigt die Stadt Celle die erforderlichen Flächen zu enteignen (gem. §§ 45 ff und 80 ff BBauG). Durch die Planungsmaßnahme werden folgende Teilflächen nicht stadteigener Grundstücke der Flur 13, Gemarkung Celle für den öffentlichen Bedarf benötigt:

Teilfläche des Flurstückes	16/7	ca.	20 qm
" " "	28/1	"	55 qm
" " "	337/42	"	70 qm
" " "	196/46	"	175 qm
" " "	216/48	"	220 qm
" " "	55/1	"	280 qm
" " "	49/1	"	620 qm
" " "	49/2	"	70 qm
" " "	52	"	8 qm
" " "	136/2	"	7 qm
		<u>ca. 1.525</u>	<u>qm</u>

Somit werden insgesamt für die Erweiterung der vorhandenen Straßen sowie für den neu geplanten Einhang von der Straße "Altenhäusern" zur "Kirchstraße" ca. 1.518 qm benötigt.

6. Städtebauliche Werte

a) Größe des Plangebietes beträgt ca. 3,51 ha

Brutto-Bauland ca. 3,51 ha

öffentliche Verkehrsfläche mit ca. 3000 qm für Parkpalette ca. 1,00 ha

öffentliche Grünfläche ca. 0,06 ha

Netto-Baufläche ca. 2,45 ha

b) Die Netto-Baufläche enthält: Kerngebiet (MK) ca. 0,66 ha

Mischgebiet (MI) ca. 1,79 ha

ca. 2,45 ha

c) Im Kerngebiet (MK) sind zusammen (vorhanden und geplant) ca. 55 Wohneinheiten (WE). Bei einer Behausungsziffer von 2,7 Einwohnern (E) pro Wohneinheit (WE) ergeben sich 140 Einwohner (E).

$$\text{Bebauungsdichte} \quad \frac{55 \text{ WE}}{0,66 \text{ ha}} = \frac{83 \text{ WE/ha Netto-Baufläche}}{\text{=====}}$$

$$\text{Besiedlungsdichte} \quad \frac{149 \text{ E}}{0,66 \text{ ha}} = \frac{226 \text{ E/ha Netto-Baufläche}}{\text{=====}}$$

d) Im Mischgebiet (MI) sind zusammen (vorhanden und geplant) ca. 145 Wohneinheiten (WE). Bei einer Behausungsziffer von 2,6 Einwohner (E) pro Wohneinheit (WE) ergeben sich 377 Einwohner (E).

$$\text{Bebauungsdichte} \quad \frac{145 \text{ WE}}{1,79 \text{ ha}} = \frac{81 \text{ WE/ha Netto-Baufläche}}{\text{=====}}$$

$$\frac{377 \text{ E}}{1,79 \text{ ha}} = \frac{211 \text{ E/ha Netto-Baufläche}}{\text{=====}}$$

7. Kosten

Bei der Durchführung des Bebauungsplanes werden für den Erwerb und den Ausbau der Straßenverkehrsflächen ca. 1.482.000,00 DM erforderlich.
In diesen Kosten sind die Gebäudeabbruchkosten enthalten. Der städtische Anteil beträgt für den geplanten Straßenzug zwischen der Kirchstraße und der vorhandenen Straße Altenhäusern 10 %, für den Ausbau der übrigen vorhandenen Straßen 25 %. Das entspricht einer Summe von 316.000,00 DM.

Für die Errichtung der Parkpalette werden ca. 2.000.000,00 DM erforderlich sein. Davon entfallen 1.3 Mio auf das öffentliche Parkdeck. Diese Kosten sind von der Stadt zu tragen bis auf 25 Parkplätze, die über Erschließungskosten abgerechnet werden können.

Für die Herstellung der Einstellplätze im Unterdeck werden ca. 700.000,00 DM notwendig. Diese Kosten werden zunächst von der Stadt vorgehalten. Eigentümer, die den Nachweis der notwendigen Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nicht erbringen können, haben die Möglichkeit hier, entsprechend den Herstellungskosten, Einstellplätze zu erwerben, so daß sich um diese Beträge der Stadtanteil verringert.

Es ist beabsichtigt, die Kosten ab 1984 im Investitionshaushalt einzustellen.

8. Hinweis

Mit der Rechtsverbindlichkeit dieses Bebauungsplanes wird der entsprechende Bereich der nach § 173 (3) BBauG als Bebauungsplan weitergeltenden Verordnung über die Ausweisung von Baugebieten und die Abstufung der Bebauung in der Stadt Celle vom 12.11.1959 aufgehoben. *M.*

Aufgestellt:
Amt für Stadtplanung,
Stadtvermessung und
Bauaufsicht
-Abt. Stadtplanung-


(Schöte)
Ltd. Baudirektor