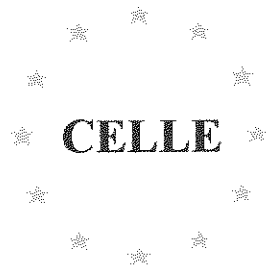


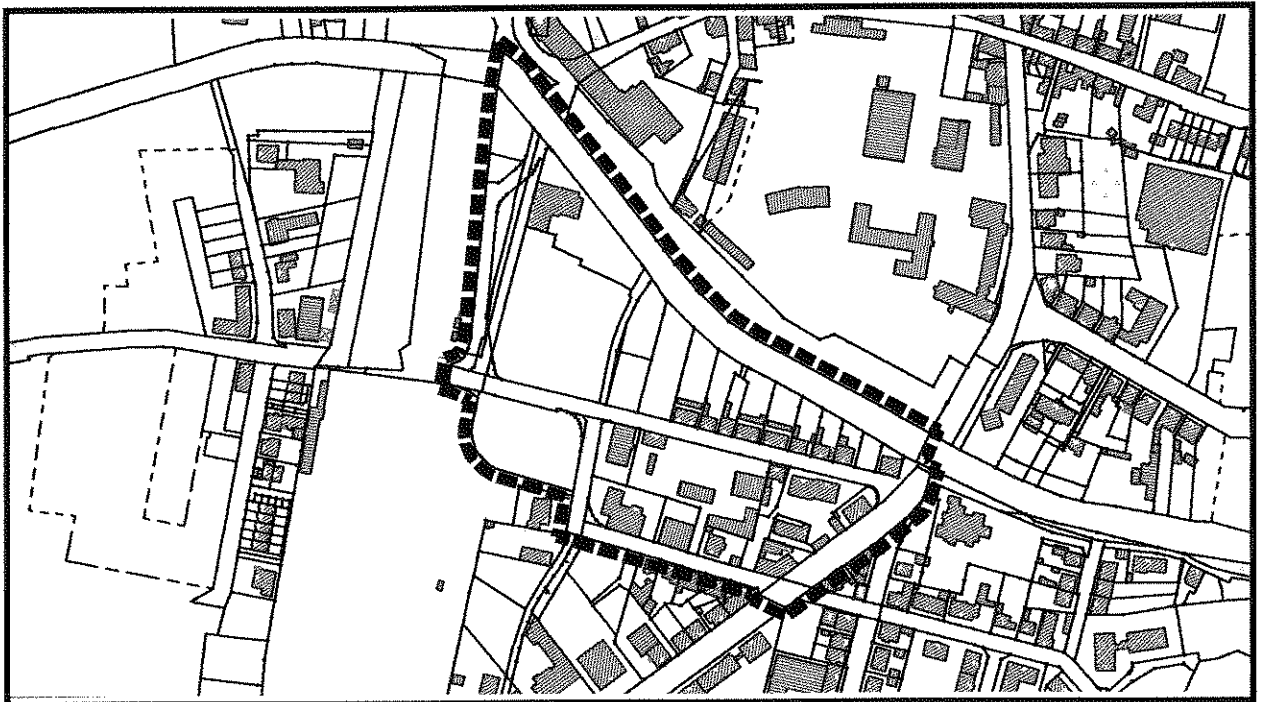
# Stadt Celle



Bebauungsplan Nr. 78  
1. Änderung (Neufassung)

## „Wiesenstraße“

### Begründung



Übersicht M 1: 5.000

Kartengrundlage: DGK, Vervielfältigungserlaubnis erteilt durch das Katasteramt Celle

ZUR **PLANURKUNDE** gehörig  
~~Stadtbauplanung~~ / Stadtplanung

Stadt Celle - Der Oberbürgermeister -  
Amt für Stadtplanung, Geodaten und  
Bauaufsicht - Abt. Stadtplanung -

**Satzung**  
**19.06.2003**

## INHALT

<u>1. Geltungsbereich</u> .....	3
<u>2. Rechtsgrundlagen</u> .....	3
<u>3. Verfahren</u> .....	3
<u>4. Lage des Plangebietes</u> .....	4
<u>5. Raumordnung und Landesplanung</u> .....	4
<u>6. Inhalt des Flächennutzungsplanes</u> .....	5
<u>7. Angaben zum Bestand</u> .....	5
<u>8. Anlass und Ziel der Planung</u> .....	5
<u>9. Umweltverträglichkeitsprüfung</u> .....	6
<u>10. Eingriff in Natur und Landschaft</u> .....	7
<u>11. Planinhalt</u> .....	7
Die Trassenführung .....	7
Art und Maß der baulichen Nutzung .....	9
<u>12. Emissionen/Immissionen</u> .....	10
<u>13. Ver- und Entsorgung</u> .....	11
<u>14. Altlasten</u> .....	12
<u>15. Hinweise</u> .....	12

## **1. Geltungsbereich**

Das Plangebiet liegt zwischen der Fuhse im Norden, der Bahnstrecke Hannover / Hamburg im Westen und beinhaltet die Bebauung beidseitig der Wiesenstraße zwischen der Itagstraße und der Straße „Alte Grenze“.

Um auch die Weiterführung der Straßentrasse nach Süden zum Anschluss an die Itagstraße planungsrechtlich abzusichern, wird der Geltungsbereich der 1. Änderung um das Grundstück des ehem. Behelfsparkplatzes der DB AG an der Meteorstraße erweitert.

## **2. Rechtsgrundlagen**

Baugesetzbuch (BauGB)  
Baunutzungsverordnung (BauNVO)  
Planzeichenverordnung (PlanzV 90)  
Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)  
Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)  
Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)  
Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG)  
Wasserhaushaltsgesetz (WHG)  
Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)

## **3. Verfahren**

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 07.06.1995 die Einleitung des Verfahrens zur 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 78 der Stadt Celle „Wiesenstraße“ gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Der Entwurf der 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Wiesenstraße“ wurde ausgearbeitet im Amt für Stadtplanung, Geodaten und Bauaufsicht.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 18.02.2003 dem Entwurf zur 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Wiesenstraße“ und der dazugehörigen Begründung zugestimmt und deren öffentliche Auslegung beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 15.03.2003 ortsüblich bekanntgemacht.

Der Entwurf zur 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Wiesenstraße“ und die dazugehörige Begründung haben in der Zeit vom 25.03. bis 25.04.2003 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Der Rat der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 03.07.2003 die 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Wiesenstraße“ nach Prüfung der Anregungen nach § 3 Abs. 2 BauGB als Satzung gemäß § 10 Abs. 1 BauGB sowie die dazugehörige Begründung beschlossen.

#### **4. Lage des Plangebietes**

Das Plangebiet liegt ca. 1,2 km westlich des Stadtzentrums im Ortsteil Neuenhäusern östlich der Bahnlinie Hannover-Hamburg und südlich der Fuhse. Es umfasst zum einen die Trasse der Weiterführung der Biermannstraße bis zur Wiesenstraße und zum anderen das noch unbebaute Grundstück des ehem. Trüllergeländes sowie die Bebauung an der Wiesenstraße und der Meteorstraße.

#### **5. Raumordnung und Landesplanung**

Die große selbständige Stadt Celle liegt gemäß Landes-Raumordnungsprogramm im Ordnungsraum Hannover. In Ordnungsräumen sind vorrangig solche Entwicklungsmaßnahmen durchzuführen,

- die insbesondere dem wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandel gerecht werden.
- die der Erhaltung des bestehenden Angebots an Arbeitsplätzen dienen,
- die zur Sicherung und Entwicklung der Aufgaben beitragen, die über den Ordnungsraum hinaus eine wesentliche Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern, Dienstleistungen sowie für die Arbeitsstätten haben,
- und die Umweltbedingungen durch die Entflechtung sich gegenseitig störender Nutzungen verbessern.

Zur Erreichung dieser Ziele ist auch ein funktionsfähiges Verkehrswegenetz erforderlich.

Das Regionale Raumordnungsprogramm, das zwar inzwischen außer Kraft getreten ist, in seinen Aussagen aber weiterhin als gutachterliche Stellungnahme zur Regionalplanung dienen kann, stuft die Stadt Celle als Mittelzentrum ein mit dem Schwerpunkt für die vorrangige Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Wohnstätten.

Zur Verkehrsentwicklung wird in dem Erläuterungsbericht Folgendes ausgeführt:

„Die Verkehrsentwicklung im Planungsraum wurde in den vergangenen Jahren durch eine weiter zunehmende Motorisierung bei gleichbleibendem klassifiziertem Verkehrswegenetz und weiterem erheblichen Verkehrsanstieg, von dem die Stadt Celle infolge ihrer verkehrsräumlichen Situation in besonderem Maße betroffen ist, geprägt; damit einher gehen Verkehrsmengensteigerungen auf den Straßen und infolgedessen auch höhere Reise-/Fahrtzeiten. (...)“

„Beeinträchtigungen durch den Durchgangs- und Erholungsverkehr aber auch im Rahmen des Ziel- und Quellverkehrs bestehen in besonderem Maße für die Entwicklung (u.a.) der Stadt Celle. Hier ist durch geeignete Maßnahmen, z.T. durch den Bau von Ortsumgehungen für eine Verkehrsentlastung bzw. durch eine intelligente Steuerung, für eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und für eine Verkehrsentzerrung zu sorgen bzw. sicherzustellen, dass langfristig anzustrebende Lösungen durch andere Nutzungen nicht gefährdet werden.“

Um diesen Zielen gerecht werden zu können, muss neben der geplanten Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 3 auch das innerörtliche Netz der Hauptverkehrsstraßen optimiert werden.

## **6. Inhalt des Flächennutzungsplanes**

Der Flächennutzungsplan in seiner 58. Änderung enthält die Trassenführung der Verlängerten Biermannstraße bis zur Itagstraße und stellt ansonsten für den Planbereich gemischte Baufläche (M) und gewerbliche Baufläche (G) dar. Die 1. Änderung (Neufassung) ist daher aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

## **7. Angaben zum Bestand**

Das Plangebiet kann hinsichtlich der vorhandenen Nutzung in zwei Bereiche geteilt werden. Der westliche Teil wird geprägt durch die unbebauten Grundstücke der ehem. Trüllerfabrik sowie des Behelfsparkplatzes auf dem Bahngelände; eine Ausnahme stellt hier das leerstehende Bürogebäude im nördlichen Bereich dar.

Im östlichen Planbereich herrscht eine kleinteilige Bebauung vor, die nördlich der Wiesenstraße überwiegend von Wohnen geprägt ist, während südlich der Wiesenstraße der Anteil der gewerblichen Nutzung überwiegt.

Für die Fuhse und ihr Überschwemmungsgebiet ist im Rahmen der Hochwasserschutzplanungen eine Untersuchung zum „Hochwasserschutz entlang der Fuhse im Stadtgebiet Celle“ durchgeführt worden, die bei den Planungen für das neue Brückenbauwerk mit berücksichtigt werden.

Die durch die Änderung des Bebauungsplanes vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Rahmen eines Grünordnungsplanes (GOP) untersucht und bewertet worden. Entsprechende Festsetzungen zu notwendigen Ausgleichsmaßnahmen werden in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die durch die geplante Straßenführung bedingten Veränderungen der Lärmsituation in den angrenzenden bebauten Bereichen sind im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht worden.

## **8. Anlass und Ziel der Planung**

Neuenhäusern hat dank seiner günstigen Lage zum Stadtzentrum mit ca. 1,2 km Luftlinie einen starken Zentrumsbezug. Hierin liegen allerdings auch die Schwierigkeiten begründet, die Eigenversorgung des Gebietes durch Dienstleistungsbetriebe, besonders des Einzelhandels, und für ansässige Betriebe tragbare Existenzbedingungen sicherzustellen.

Die Zentrumsnähe hat in Neuenhäusern ein mehr städtisches Erscheinungsbild entstehen lassen; dies ist gekennzeichnet durch

- ein dichtes Straßennetz mit z.T. leistungsstarken und stark belasteten breiten Straßen
- eine in Teilbereichen hohe Bebauungsdichte
- eine bei ablesbarer Rückentwicklung noch gegebene Versorgung mit Betrieben des Einzelhandels, der Gastronomie und anderer Dienstleistungen
- größere öffentliche Versorgungseinrichtungen, wie Schulen, eine große Kindertagesstätte in der Fuhsestraße, das Haus der Altenbegegnung und das Angebot der Kirchengemeinde.

Zudem „hängt“ das Gebiet an der Haupteerschließung des Bahnhofs und ist somit das verbindende Glied zwischen Bahn und Zentrum.

Im Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des Flächennutzungsplanes sind bereits übergeordnete Probleme aufgeführt, die Ursachen für städtebauliche Missstände sein können und einer Verbesserung und Neuordnung auch des Ortsteils Neuenhäuser entgegenstehen können. Dazu gehören insbesondere auch die verkehrlichen Probleme: „Bedingt durch die räumliche Enge weist das bestehende klassifizierte und nicht klassifizierte Straßennetz Celles zahlreiche Konflikte und zum Teil erhebliche Ausbaumängel auf. (Überlastete Ortsdurchfahrten, Schwerlastverkehr im Stadtkern, mangelhafte Ausbaustandards, ungenügende Knotenpunkte, fehlende Trennung von Rad-, Fuß- und Pkw-Verkehr, fehlende Parkplatzkapazitäten)“

Als besondere Problempunkte werden die Überlastung der Innenstadt im Bereich Bahnhofstraße sowie die starke Belastung von Ortsteilen wie Neuenhäuser genannt. „Es fehlt ein funktionierendes kernnahes Tangentensystem, ohne das die Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten inneren Stadtbereiches nicht gegeben ist.“

Durch die Realisierung der Verlängerten Biermannstraße ist es möglich, dem Bereich eine städtebauliche Struktur mit räumlich funktionalen klaren Zuordnungen zu geben und damit die Wohnumfeldqualität zu verbessern. Die Bündelung des Verkehrs auf dieser Trasse einerseits sowie eine gute Anbindung für die zukünftigen Nutzer der z.Zt. noch brachliegenden Flächen im Bereich Wiesenstraße andererseits können einen insgesamt positiven Effekt auf die weitere städtebauliche Entwicklung im Ortsteil Neuenhäuser bewirken.

Die Verkehrssituation hat sich durch die stetige Zunahme des Individualverkehrs weiter verschärft, so dass eine Entlastung des innerstädtischen Bereiches der Allerbrücke zwischen Torplatz und Neumarkt sowie eine Entzerrung der Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung als vordringlichste Aufgabe zur Verbesserung der Verkehrssituation anzusehen ist. Deshalb wurde für die innere Erschließung als quatierverbindendes Element ein Straßenzug unter Weiterführung der Biermannstraße in Richtung Süden bis zur Itagstraße vorgesehen. Diese Straße wird so gestaltet, dass sie zum Einen den Erschließungsanforderungen genügt, zum Anderen aber nicht als Konkurrenz zu dem übergeordneten Straßenzug Wilhelm-Heinichen-Ring eine Alternative bietet.

Auch eine bessere Anbindung und Erreichbarkeit des Parkplatzangebotes auf dem Schützenplatz sowie der P+R-Anlage könnten zur Entlastung der Lage beitragen.

Durch die Änderung (Neufassung) dieses Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Bauabschnitts von der Fuhse bis zur Wiesenstraße geschaffen. Parallel dazu wird der vorangehende Teilabschnitt von der Bahnhofstraße bis zur Fuhse im Rahmen der 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 124 "P + R-Anlage/Bahnhof" bearbeitet. Der Bauabschnitt von der Hafenstraße bis zur Bahnhofstraße ist durch den inzwischen rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 127 "Biermannstraße" planungsrechtlich geregelt.

## **9. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die UVP ist eine projektbezogene Prüfung der umweltrelevanten Auswirkungen von Vorhaben. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist eine UVP demgemäß nur dann durchzuführen, wenn es sich um auf konkrete Vorhaben bezogene Bebauungspläne handelt.

...

Hinsichtlich der Planung „Verlängerte Biermannstraße“ kann festgestellt werden, dass eine UVP-Pflicht weder nach Anhang 1 des UVP-Gesetzes des Bundes noch nach Anlage 1 des Niedersächsischen UVP-Gesetzes besteht.

## **10. Eingriff in Natur und Landschaft**

Mit der Novellierung des BauGB zum 01.01.1998 sind die Belange von Natur und Landschaft deutlicher in das Baurecht eingebunden worden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigung der sogenannten Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Die Eingriffsregelung ist im Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des BauGB umzusetzen.

Die Eingriffsregelung sieht vor, dass Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt notwendig beeinträchtigen dürfen (§ 1a BauGB, Vermeidungsgrundsatz). Bei Vorliegen eines Eingriffstatbestandes ist durch geeignete Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben. Daher wurde das Planungsbüro Dr. Kaiser (Arbeitsgruppe Land & Wasser – ALW) von der Stadt Celle mit der Erstellung eines Grünordnungsplanes (GOP) für den weiteren Bauabschnitt zum Ausbau der Biermannstraße beauftragt.

Als Ergebnis der Untersuchungen ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der im Plangebiet möglichen Ausgleichsmaßnahmen als nicht ausgleichbare Beeinträchtigung der Verlust von etwa 550 qm Ruderal- sowie Gras- und Staudenfluren feuchter, mittlerer und trockener Standorte verbleibt.

Als Ersatz hierfür kann im Zusammenhang mit der Ersatzmaßnahme für den Bebauungsplan Nr. 127 „Biermannstraße“ im Bereich der Alleraue westlich der Bahnstrecke eine entsprechende Fläche bereitgestellt werden.

## **11. Planinhalt**

### **Die Trassenführung**

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes soll zum Einen die Trasse zur Weiterführung der Biermannstraße planungsrechtlich absichern, zum Anderen die Nutzung auf den angrenzenden Grundstücken neu regeln.

Für die Trassenführung im Planbereich sind hinsichtlich des Straßenverlaufs mehrere Varianten untersucht worden, wobei folgende Randbedingungen zu Grunde gelegt wurden:

- die Zufahrt von der Bahnhofstraße am Busbahnhof vorbei bis unter die P+R-Anlage ist vorhanden und kann von der Trassenführung nicht verändert werden (Stützenstellung)
- die Fuhsebrücke muss eine Gradientenhöhe erhalten, die es erlaubt, einen definierten Hochwasserabfluss bei zu definierendem Freibord zu gewährleisten
- der Fuhserandweg muss an die neue Trasse wieder angebunden werden
- die Wiesenstraße im Bereich der Eisenbahnunterführung kann in Lage und Höhe nicht verändert werden .

- die gewählte Lösung muss auch bei Realisierung zunächst des 1. Teilbauabschnitts einen Verkehrswert aufweisen und möglichst wenig Vorgaben für den 2. Teilbauabschnitt definieren.

Der Variantenvergleich ergab, dass die im Bebauungsplan ausgewiesene Trasse mit einer dicht am Bahndamm verlaufenden Straße sowie einer Kreisellösung im Bereich Wiesenstraße die kostengünstigste, leistungsfähigste und verkehrssicherste Lösung darstellt.

Auch für die Lage der Brücke über die Fuhse wurden drei Varianten untersucht:

- Neubau einer Brücke an der Stelle der vorhandenen Brücke
- Neubau zwischen Brückenstraße und Eisenbahnüberführung mit Erhalt der vorhandenen Brücke
- Neubau zwischen Brückenstraße und Eisenbahnüberführung und Rückbau der vorhandenen Brücke.

Die Anbindung an das Brückenbauwerk erfolgt beidseitig der Fuhse auf dem vorhandene Geländeneiveau. Eine hochwasserfreie Dammführung ist nicht geplant. Die Konstruktionsunterkante der Brücke soll über dem Bemessungswasserstand der Fuhse liegen. Da das geplante Brückenbauwerk innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Fuhse liegt, und grundsätzlich ein Einfluss auf das Abflussgeschehen nicht ausgeschlossen werden kann, wurde die STADT-LAND-FLUSS Ingenieurdienste GmbH (S-L-F) beauftragt, eine hydraulische Stellungnahme zu den Varianten der Trassenverläufe einer Brücke über die Fuhse im Zuge der Verlängerung der Biermannstraße zu erstellen.

Diese Stellungnahme basiert im Wesentlichen auf Ergebnissen und Erfahrungen, die im Rahmen der Untersuchungen zum Rahmenentwurf „Hochwasserschutz in der Region Celle“ und zum „Hochwasserschutz entlang der Fuhse im Stadtgebiet Celle“ gewonnen wurden. Die Ermittlung von maßnahmenbedingten Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss erfolgt i.d.R. für einen Abfluss, mit dem statistisch alle hundert Jahre einmal zu rechnen ist.

Da der zu betrachtende Gewässerabschnitt im Rückstaubereich der Aller liegt, ist als Bemessungsereignis auch ein HQ<sub>100</sub> der Aller und ein diesem Ereignis entsprechender Abfluss in der Fuhse zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Untersuchungen zum „Hochwasserschutz entlang der Fuhse im Stadtgebiet Celle“ wurde mit Hilfe eines zweidimensionalen Strömungsmodells das Hochwasserabflussgeschehen unter aktuellen Verhältnissen prognostiziert.

Als Ergebnis der hydraulischen Stellungnahme kann festgestellt werden, dass die möglichen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss durch das geplante Brückenbauwerk kompensierbar sind. Die im Gutachten favorisierte bahndammnahe Brücke soll zur Ausführung kommen. Bei der Planung werden die Vorgaben aus dem Gutachten Berücksichtigung finden.

Aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme wird sich ein ggf. eintretender Retentionsraumverlust vor Ort kompensieren lassen.

Auch für die weitere Trassenführung wurden drei Varianten untersucht, wobei folgende Randbedingungen zugrunde gelegt werden mussten:

- die Durchfahrt durch die P+R-Anlage ist vorhanden und kann nicht verändert werden (Stützenstellung)
- die Fuhsebrücke muss eine Gradientenhöhe erhalten, die es erlaubt, den prognostizierten Hochwasserabfluss bei entsprechendem Freibord zu gewährleisten
- der Fuhserandweg muss an die neue Trasse angebunden werden

...



- die Wiesenstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung kann in Lage und Höhe nicht verändert werden.

Die im Planentwurf festgelegte bahndammnahe Trasse mit einer Kreiselösung im Anbindungsbereich der Wiesenstraße stellt die unter den gegebenen Voraussetzungen optimale Lösung dar.

Die Weiterführung südlich des Kreisels in Richtung Itagstraße ist in der Feinplanung noch von der Entbehrlichkeitsprüfung, die zur Zeit von der DB AG für die dortigen Flächen durchgeführt wird, abhängig. Die im Planentwurf ausgewiesene Verkehrsfläche ist so bemessen, dass hier noch Möglichkeiten für geringfügige Verschiebungen gegeben sind.

Die Trasse wird, wie auch im II. Bauabschnitt, als zweispurige Straße mit beidseitig kombiniertem Geh- und Radweg ausgebaut. Südlich der neuen Fuhsebrücke wird eine zusätzliche Abbiegespur für das ehem. Trüllergelände vorgesehen, um eine sinnvolle Erschließung des Grundstücks zu gewährleisten und den Verkehrsfluss auf der verlängerten Biermannstraße durch von Norden kommende Linksabbieger nicht zu behindern.

Die Höhenlage der Gradienten wird im wesentlichen festgelegt durch den Bemessungswasserspiegel für das Fuhsehochwasser.

Durch die Anhebung der neuen Fuhsebrücke kann der Fuhserandweg auf der Westseite nicht mehr in gleicher Lage an den Geh- und Radweg angebunden werden. Es muss hier eine Verziehung um ca. 10 m in südliche Richtung erfolgen. Dies führt auf dem Fuhserandweg zu einer Längsneigung von ca. 10 % auf ca. 25 m Länge.

### **Art und Maß der baulichen Nutzung**

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein überwiegend bebautes Gebiet mit einer größeren Brachfläche. Es zeichnet sich aus durch seine günstige Lage sowohl zur Innenstadt als auch zum Bahnhof. Auch die direkt angrenzende Fuhsealue mit dem Fuhserandweg trägt zur Erhöhung der Standortqualität bei.

Der rechtsverbindliche Plan weist für den Bereich nördlich der Wiesenstraße „Mischgebiet“ (MI) aus. Diese Ausweisung erfolgte seinerzeit vor dem Hintergrund, dass die Innenstadt auch wieder für Wohnen aktiviert werden sollte, so dass ein größerer Bedarf an Flächen für Einrichtungen des tertiären Sektors in der Peripherie der Innenstadt erwartet wurde. Das Gelände der ehem. Trüllerfabrik schien für eine Mischung verschiedener gewerblicher Nutzungen bzw. Dienstleistungen in Verbindung mit Wohnen der geeignete Standort.

Die seinerzeit verfolgten Konzepte sind bisher nicht realisiert worden. An der Art der Nutzung wird aber weiterhin festgehalten, da auch im Hinblick auf die weitere Entwicklung im diesem Quartier eine Mischgebietsnutzung hier aus städtebaulicher Sicht die sinnvollste Lösung darstellt. Aufgrund der neuen Trassenführung der Weiterführung der Biermannstraße ist auch eine bessere verkehrliche Anbindung des Geländes an das übrige Stadtgebiet gegeben.

Die Prüfung der bisher dort angefragten Nutzungen erfolgte auf der Grundlage dieser Ausweisung. Die Änderung einer zulässigen Nutzung könnte ggfs. Entschädigungsansprüche nach § 42 BauGB auslösen.

Die detaillierten Festsetzungen im rechtsverbindlichen Plan zur Geschossigkeit und Ausnutzung werden zu Gunsten einer flexibleren Bebaubarkeit des Grundstücks geändert. Die Geschossigkeit wird auf höchstens IV Geschosse festgesetzt. Damit wird sich die zulässige Bebauung in der Höhenentwicklung der bestehenden P+R-Anlage anpassen. Die festgesetzte Geschossigkeit ermöglicht auch bei einer entsprechend hohen Bebauung im Straßenbereich eine Lärmschutzwirkung für die dahinterliegenden Grundstücksbereiche.

Die Ausnutzung wird entsprechend § 17 BauNVO auf eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 festgesetzt, da aufgrund der innenstadtnahen Lage des Plangebietes eine verdichtete Bebauung aus städtebaulichen Gesichtspunkten angestrebt werden sollte.

Für den östlichen, schon bebauten Teil des Mischgebietes wird, wie im rechtsverbindlichen Plan, die Geschossigkeit auf III Geschosse als Höchstgrenze festgesetzt, da die vorhandenen optisch 2-geschossigen Gebäude aufgrund von Nutzungen im Dachgeschoss als 3-geschossig anzusehen sind. Die Ausnutzungszahlen werden entsprechend der vorhandenen Ausnutzung auf eine GRZ von 0,5 und eine GFZ von 1,0 festgesetzt.

Die Baugrenzen verlaufen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen; im Bereich der Fuhse wird ein Streifen von 6,0 m als „von der Bebauung freizuhaltende Fläche“ festgesetzt.

Gemäß § 91 a Absatz 2 bis 4 NWG ist entlang von Gewässern II. Ordnung, hier die Fuhse, ein sogenannter Gewässerrandstreifen von 5,0 Metern Breite freizuhalten. Diese Breite bemisst sich von der Böschungsoberkante des Gewässers. Da zwischen Böschungskante und der Grundstücksgrenze Differenzen bestehen, wird der freizuhaltende Streifen zur besseren Übertragbarkeit auf 6,0 Meter parallel zur Flurstücksgrenze festgesetzt. Damit ist sichergestellt, dass der Gewässerrandstreifen innerhalb dieser Fläche liegt.

Bei dem Bereich südlich der Wiesenstraße handelt es sich ebenfalls um ein bebautes Gebiet. Die Ausweisungen des rechtsverbindlichen Planes als „Mischgebiet“ und „Gewerbegebiet“ werden beibehalten. Die Ausnutzung wird entsprechend der geltenden BauNVO angepasst.

Die verbleibende Fläche zwischen der geplanten Straßentrasse und dem Bahndamm ist aufgrund der Lage und des Zuschnitts für eine öffentliche Zugänglichkeit nicht geeignet und wird daher als Private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenrandbegrünung“ festgesetzt. Innerhalb dieser Fläche sind gemäß Grünordnungsplan in einigen Bereichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Außerdem wird für die Straßenentwässerung ein Regenrückhaltebecken erforderlich, das in dieser Fläche angelegt wird.

## **12. Emissionen/Immissionen**

Bei dem Bebauungsplanbereich handelt es sich aufgrund von Emissionen der Bahnstrecke sowie der vorhandenen Straßen und der südlich angrenzenden Gewerbegebiete um ein lärmvorbelastetes Gebiet. Dies wurde schon durch schalltechnische Untersuchungen bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für den Planbereich belegt. Obwohl diese Belastungen eine Nutzung des Gebietes beeinträchtigen, kann wegen der bereits oben begründeten Standortqualitäten auf eine Ausweisung als Mischgebiet nicht verzichtet werden.

Bei der Errichtung von Wohnungen sind daher durch entsprechende Grundrissgestaltung und Auswahl der Außenbauteile und Fenster die für gesundes Wohnen vorgeschriebenen Lärmwerte einzuhalten. Der diesbezügliche Hinweis ist im Plan übernommen worden.

Bei dem geplanten Straßenprojekt „Weiterführung der Biermannstraße“ handelt es sich teilweise um den Neubau, teilweise um die Änderung einer vorhandenen Straße, so dass hier bei der Ermittlung und Beurteilung der Lärmsituation die Anwendung der 16. BImSchV geboten ist.

Im Zusammenhang mit der Straßenplanung wurde daher die Gesellschaft für Umweltschutz TÜV Nord mbH mit der Erstellung eines „Schalltechnischen Gutachtens zum Ausbau der Biermannstraße“ beauftragt. Die Ergebnisse des Gutachtens zeigen, dass im Plangebiet mit einer Erhöhung der Lärmwerte zu rechnen ist. Die Gebäude, für die gemäß der 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz besteht, sind ermittelt worden.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde gleichzeitig geprüft, welche Maßnahmen an den Gebäuden, die dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz haben, in Anwendung der 24. BImSchV erforderlich sind. Dabei kann es sich nur um Maßnahmen des passiven Schallschutzes handeln. Aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände, -wälle) kommt aufgrund der innerstädtischen Lage nicht in Betracht. Die Planänderung enthält einen Hinweis bezüglich der bundesrechtlichen Erstattungsregelung für Lärmschutzmaßnahmen in § 42 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV.

Zur Ermittlung der Belastung durch Abgase wurde vom TÜV Nord eine Schadstofftechnische Untersuchung durchgeführt. Als Ergebnis daraus kann festgestellt werden, dass eine gesundheitsgefährdende Belastung durch Abgase in keinem Bereich zu erwarten ist; die gesetzlichen Grenzwerte werden nicht überschritten.

### **13. Ver- und Entsorgung**

Da es sich bei dem Plangebiet um ein bereits erschlossenes und überwiegend bebautes Gebiet handelt, kann die Versorgung mit Wasser, Gas und Strom durch den Anschluss an die vorhandenen Versorgungsnetze der SVO-Energie GmbH sichergestellt werden.

Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt durch Anschluss an das vorhandene Kanalnetz zum Klärwerk.

Die zur Zeit noch im Bereich der ehemaligen Brückenstraße verlaufenden Ver- und Entsorgungsleitungen werden im Zuge des Straßenausbaues in die neue Trasse verlegt.

Das auf den Privatgrundstücken anfallende Regenwasser ist über grundstückseigene, dem Stand der Technik entsprechende Versickerungsanlagen in das Grundwasser einzuleiten. Ein Notüberlauf in die Fuhse ist möglich.

Sowohl für die Einleitung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser in das Grundwasser als auch in die Fuhse ist das Einholen einer wasserbehördlichen Erlaubnis gem. § 10 NWG erforderlich. Die Genehmigung wird durch die Untere Wasserbehörde erteilt.

Die Ableitung des Regenwassers von den öffentlichen Verkehrsflächen südlich der Fuhse erfolgt zur Zeit für die Brückenstraße über Regeneinläufe in einen parallel zum Bahndamm geführten Kanal, der an der Wiesenstraße beginnt und in die Fuhse mündet.

Der westliche Teil der Wiesenstraße im Bereich der Unterführung wird über ein Pumpwerk in diesen Regenwasserkanal entwässert. Im Ostteil der Wiesenstraße wird das Oberflächenwasser über einen vorhandenen Regenwasserkanal nach Osten abgeleitet.

Für den Ausbau der neuen Straße ist geplant, die Oberflächenwässer der neuen Verkehrsflächen der Verlängerten Biermannstraße bis zur Wiesenstraße durch einen neu zu verlegenden Regenwasserkanal in der Straßentrasse einem Versickerungsbecken zuzuführen, das auf der Fläche zwischen dem Kreisverkehrsplatz und dem Bahndamm angeordnet ist. Die Ableitung des Regenwassers vom Pumpwerk direkt in die Fuhse entfällt; statt dessen werden die anfallenden Oberflächenwässer der Straßenunterführung der Wiesenstraße über das Pumpwerk dem Versickerungsbecken zugeleitet und dort mit versickert werden. Über einen Notüberlauf mit Anbindung an den bestehenden Kanal wird ein Überstauen des Beckens verhindert.

Für die geplanten Maßnahmen zur Niederschlagswasserableitung im Ausbaubereich ist ein Wasserrechtsverfahren erforderlich, das mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen ist.

#### **14. Altlasten**

Die südliche Teilfläche des Kreisverkehrs sowie die Weiterführung der Trasse Richtung I-tagstraße befinden sich auf dem Gelände des ehemaligen Lokschuppens der DB. Auf diesem Gelände sind bei einer orientierenden Untersuchung durch das Büro Dr. Köhler und Dr. Pommerening deutlich erhöhte Belastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) im Boden festgestellt worden.

Bei Erdarbeiten in diesem Bereich ist daher der anfallende Bodenaushub entsprechend zu verwerten bzw. zu entsorgen. Das Sanierungs- bzw. Entsorgungskonzept ist dabei vorab mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen und für die Erdarbeiten ist eine gutachterliche Begleitung erforderlich.

Die betroffene Fläche ist im Bebauungsplan gekennzeichnet und mit einem entsprechenden Hinweis versehen.

#### **15. Hinweise**


1. Die Herstellung und die wesentliche Änderung von baulichen Anlagen in und an oberirdischen Gewässern bedarf gem. § 91 Abs. 1 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) einer Anlagengenehmigung, die auf Antrag durch die Untere Wasserbehörde erteilt wird.
2. Für den an die Fuhse, hier Gewässer II. Ordnung, angrenzenden Geländestreifen (Gewässerrandstreifen) in einer Breite von 5,0 Metern gelten die Vorschriften der Absätze 2 bis 4 des § 91 a NWG. Die Wasserbehörde kann Abweichungen von diesen Regelungen unter bestimmten Voraussetzungen zulassen.  
Innerhalb des Gewässerrandstreifens dürfen bauliche Anlagen nur errichtet werden, wenn sie standortbezogen sind. Bäume und Sträucher außerhalb von Wald dürfen nur beseitigt werden, wenn dies für den Ausbau oder die Unterhaltung der Gewässer, den Hochwasserschutz, die Verjüngung des Bestandes oder zur Gefahrenabwehr erforderlich ist.

3. Im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Fuhse sind die Erhöhung oder Vertiefung der Erdoberfläche, die Herstellung oder Änderung baulicher Anlagen, die Anlage von Baum- und Strauchpflanzungen, sofern es sich nicht um Einzelexemplare handelt, und die Lagerung von Stoffen, die den Hochwasserabfluss hindern können, nach § 93 Abs. 2 NWG genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird durch die Untere Wasserbehörde erteilt.  
Ein Vorhaben ist genehmigungsfähig, wenn der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt wird bzw. die zu erwartenden Beeinträchtigungen entsprechend ausgeglichen werden.
4. Im Rahmen des „Schalltechnischen Gutachtens zum Ausbau der Biermannstraße“ sind die Gebäude ermittelt worden, die aufgrund der 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz haben. Auf die Kostenerstattungsregelung gem. § 42 BImSchG wird hingewiesen.
5. Der bei Erdarbeiten in diesem Bereich anfallende Bodenaushub ist entsprechend den Zuordnungswerten nach LAGA zu verwerten bzw. zu entsorgen. Um eine ausreichende Auskoffnung des belasteten Bodenmaterials zu gewährleisten, müssen das Sanierungs- bzw. Entsorgungskonzept vorab mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Celle abgestimmt und die Erdarbeiten gutachterlich begleitet werden.
6. Der Planbereich ist aufgrund der vorhandenen Immissionen als lärmvorbelastetes Gebiet anzusehen. Bei der Errichtung baulicher Anlagen ist durch bauliche Vorkehrungen und entsprechende Grundrissgestaltung ein ausreichender Lärmschutz sicherzustellen.

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

Celle, den 19.06.2003

Im Auftrag

  
(Brandt)