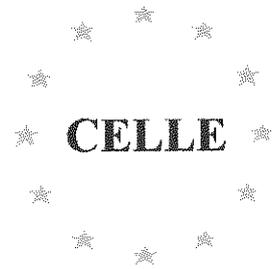


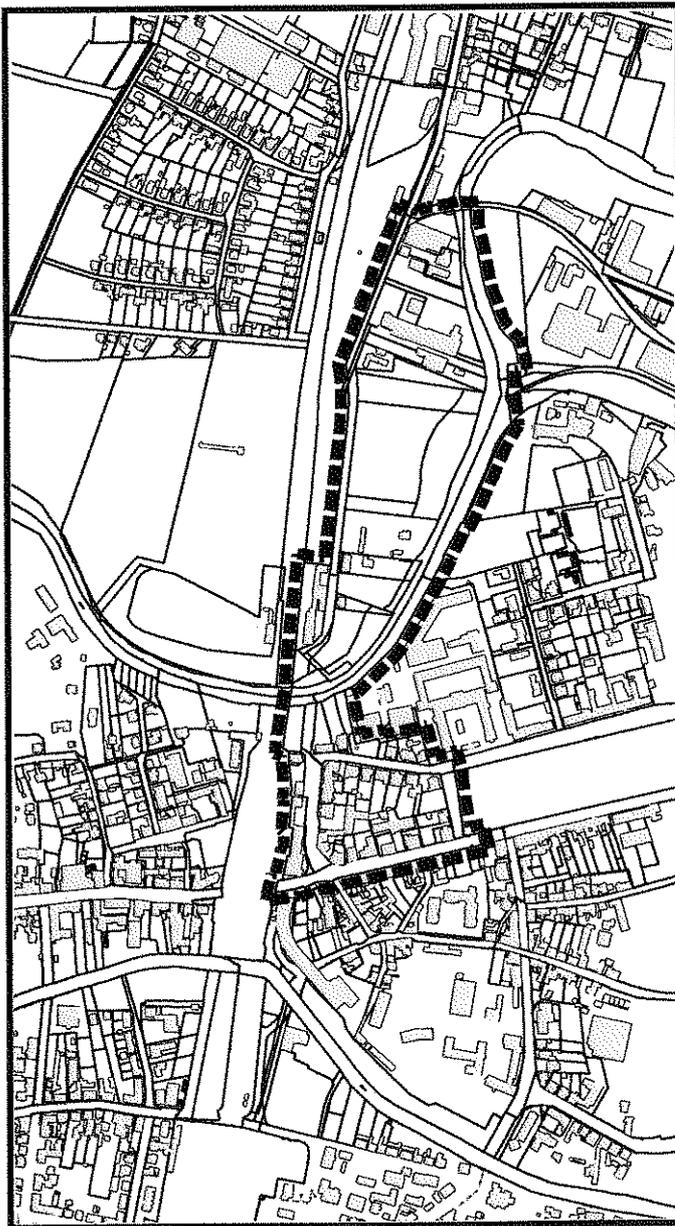
Stadt Celle



Bebauungsplan Nr. 127

„Biermannstraße“

Begründung



Satzung
12.09.2002

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

Kartengrundlage: DGK, Vervielfältigungserlaubnis erteilt durch das Katasteramt Celle

ZLIT

PLANURKUNDE

gehörig

~~Stadtbaumeister/~~ Stadtplanung

INHALT

1. <u>Geltungsbereich</u>	3
2. <u>Rechtsgrundlagen</u>	3
3. <u>Verfahren</u>	3
4. <u>Lage des Plangebietes</u>	3
5. <u>Raumordnung und Landesplanung</u>	4
6. <u>Inhalt des Flächennutzungsplanes</u>	4
7. <u>Angaben zum Bestand</u>	5
8. <u>Anlass und Ziel der Planung</u>	6
9. <u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	8
10. <u>FFH-Verträglichkeit</u>	9
11. <u>Eingriff in Natur und Landschaft</u>	10
12. <u>Planinhalt</u>	11
<u>Die Trassenführung</u>	11
<u>Art und Maß der baulichen Nutzung</u>	14
13. <u>Emissionen/Immissionen</u>	15
14. <u>Hochwassersituation</u>	17
15. <u>Ver- und Entsorgung</u>	20
16. <u>Altlasten</u>	20
17. <u>Kosten</u>	20
18. <u>Hinweise</u>	21

1. Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt zwischen der Bahnstrecke Hannover – Hamburg und der Aller und reicht von der Hafestraße im Norden bis zur Bahnhofstraße im Süden unter Einbeziehung des Quartiers Trift/Arndtstraße/Bahnhofstraße.

2. Rechtsgrundlagen

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

3. Verfahren

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 16.05.2000 die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 127 der Stadt Celle „Biermannstraße“ gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 127 „Biermannstraße“ wurde ausgearbeitet im Amt für Stadtplanung, Geodaten und Bauaufsicht.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 11.06.2002 dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 127 „Biermannstraße“ und der dazugehörigen Begründung zugestimmt und deren öffentliche Auslegung beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 20.06.2002 ortsüblich bekanntgemacht.

Der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 127 „Biermannstraße“ und die dazugehörige Begründung haben in der Zeit vom 28.06 bis 05.08.2002 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Der Rat der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 19.09.2002 den Bebauungsplan Nr. 127 „Biermannstraße“ 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 zwischen der Aller und der Bahnstrecke Hannover/Hamburg der DB AG. Der Planbereich berührt die Gebiete der Ortschaften Hehlentor im Norden und Neuenhäusern im Süden und umfasst im wesentlichen die Trasse der Biermannstraße von der Hafestraße an, mit den entsprechenden Randbereichen, und den Bereich der geplanten Weiterführung über die Aller bis zur Bahnhofstraße (Bundesstraße 214).

...

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 verbessert.

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 gutachtliche 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-/Fahrzeiten. (...)“

„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 Verkehrsentslastung bzw. durch eine intelligente Steuerung, für eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und für eine Verkehrszerrung 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 wirksamen Fassung enthält bereits die Weiterführung der Biermannstraße als Element eines innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßennetzes. Allerdings ist hier noch die Führung durch die Triftanlagen dargestellt.

Der Rat der Stadt Celle hatte nach ausführlicher Diskussion verschiedener Trassen- und Verkehrsführungsvarianten die Trassenführung durch die Triftanlagen mit Weiterführung durch die Fuhsestraße durch Beschluss vom 14.02.1991 verworfen.

Die daraus folgende Flächennutzungsplanänderung mit dem Inhalt, nur die Führung durch die Triftanlagen herauszunehmen, ohne eine realisierbare Alternative für die Weiterführung der Biermannstraße anzubieten, wurde zunächst zurückgestellt.

Durch in der Zwischenzeit eingetretene veränderte Flächennutzungen insbesondere im Bereich südlich des Bahnhofs mit der Ansiedlung der P+R-Anlage sowie des Busbahnhofs sind inzwischen die Möglichkeiten geschaffen, die Weiterführung der Biermannstraße bis zur Itagstraße zu planen. Die erforderlichen Aufstellungs- bzw. Änderungsverfahren für die entsprechenden Bebauungspläne wurden bereits eingeleitet. Die Änderung des Flächennutzungsplanes für die neue Trassenführung wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt. Im Zusammenhang mit dieser Änderung wird auch die Nutzung der angrenzenden Flächen den neuen Entwicklungen angepasst und eine entsprechende Flächendarstellung vorgenommen.

7. Angaben zum Bestand

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen Bereich, der durch unterschiedliche Nutzungen geprägt ist. Die bauliche Nutzung im nördlichen Bereich von der Hafenstraße bis zur geplanten Allerbrücke ist überwiegend gekennzeichnet durch gewerbliche Nutzungen entlang der vorhandenen Biermannstraße, wobei hier im wesentlichen Speditions- und Busbetriebe sowie die Verwaltung der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) sich angesiedelt bzw. erweitert haben.

Der Großteil dieses Bereiches liegt im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Aller.

Südlich der geplanten Allerbrücke schließt sich der Bereich des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes mit seinen spezifischen Nutzungen an.

Östlich davon befindet sich das bebaute Quartier zwischen Bahnhofplatz, Trift und Arndtstraße, das gekennzeichnet ist durch denkmalgeschützte Bausubstanz, überwiegend Ensembleschutz, sowie einigen Einzeldenkmalen. Die Nutzung in diesem Quartier ist bestimmt durch Wohnen – hauptsächlich im Bereich der Straße Trift – sowie durch eine gemischte Nutzung aus Praxen, Dienstleistungseinrichtungen, Hotelnutzung, Verwaltung u. ä. im Bereich Bahnhofplatz, Bahnhofstraße und Arndtstraße.

Der Bereich nördlich der Straße Trift bis zur Aller umfasst einen Teil des Geländes der Justizvollzugsanstalt. Westlich davon befinden sich zwei Wohngebäude, Trift 6 und 7. Auch diese Gebäude, die im Zuge der geplanten Straßentrasse weichen müssen, sind Einzeldenkmale i. S. des § 3 Abs. 2 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG).

Die höhere Denkmalschutzbehörde hat dem Abbruch dieser Gebäude aus Gründen eines überwiegenden öffentlichen Interesses anderer Art zugestimmt.

Der Allerbereich gehört zum FFH-Gebiet Nr. 90 (Aller, untere Leine, Oker), das als potenzieller Teil des Europäischen Schutzgebietsystems „Natura 2000“ voraussichtlich als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung benannt werden wird. Eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde durchgeführt.

Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Rahmen eines Grünordnungsplanes (GOP) untersucht und bewertet. Entsprechende Festsetzungen zu den notwendigen Ausgleichsmaßnahmen wurden in den Bebauungsplan aufgenommen. Der GOP ist Anlage 2 dieser Begründung.

Die durch die geplante Straßenführung bedingten Veränderungen der Lärmsituation in den angrenzenden Bebauungsbereichen wurden im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht. Dieses Gutachten ist Anlage 1 der Begründung.

8. Anlass und Ziel der Planung

Heute ist das Stadtbild von Neuenhäusern geprägt durch Reste der früheren Mischnutzung – u.a. Wohnbebauung aus dem 17. Jahrhundert, schmale Verkehrswege (z.B. Kirchstraße, Schackstraße, Fuhsestraße, die noch den alten Wegen entsprechen und nicht aus dem vorgesehenen orthogonalen Raster des Planes von 1680/82 entwickelt wurden) – durch auslaufende Industrieanlagen aus dem 19. Und 20. Jahrhundert etc. Es handelt sich hier also um ein städtebaulich sehr heterogenes Gebiet.

Einerseits zeigt sich aufgrund von Betriebsaufgaben oder –aussiedlung, Einzug von Ausländerfamilien und auffallende Ansiedlung von Kneipen eine beginnende Verslumung, andererseits lässt der Neubau von Betrieben, Modernisierung von Altbausubstanz und Errichtung neuer Wohnhäuser den Mut zu privaten Investitionen erkennen.

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 Haupterschließung 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 Neuenhäusern 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 besonderer Problempunkte werden die Überlastung der Innenstadt im Bereich Bahnhofstraße sowie die starke Belastung von Ortsteilen wie Neuenhäusern 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. Dies führt zu einer Verbesserung des Wohnumfeldes und damit zu einer Steigerung der Wohnqualität in den dann durch „Schleichverkehr“ weniger belasteten Bereichen. 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. Auch die Umgestaltung des Bahnhofs sowie des „neuen“ Bahnhofsplatzes nördlich des Bahnhofsgebäudes sowie die Neuordnung mit Nutzungszuweisungen der Flächen im Bereich der OHE stellt eine Verbesserung der städtebaulichen Situation dar.

Das historische Hauptverkehrsnetz Celles ist im Besonderen geprägt durch die radial auf den Stadtkern zulaufenden Bundes- und Landesstraßen mit dem Brennpunkt Allerbrücke. Auch der Bau des Wilhelm-Heinichen-Rings als erste Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation brachte wenig Entlastung. Die stetig steigende Motorisierung hat dazu geführt, dass das Hauptverkehrsnetz in Celle so überlastet und sensibel ist, dass die geringste Störung im Verkehrsablauf den Zusammenbruch jeglicher geordneter Verkehrsverhältnisse zur Folge hat. Da über das Hauptverkehrsnetz die anfallenden Verkehrsmengen nicht mehr abgewickelt werden können, drängt der Verkehr zunehmend flächendeckend in Wohnbereiche und führt dort zu erheblichen Beeinträchtigungen der Wohn- und Umweltqualität.

Folgerichtig weist daher der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Celle neben der durch den Bund zu planenden Ostumgehung für Celle zur Abführung der großräumigen sowie Ziel- und Quellverkehre auch einen zusätzlichen Allerübergang zur Bewältigung der quaterverbindenden Verkehre aus. Dabei zeigen die Zahlen, dass zur langfristigen Konsolidierung des Verkehrsaufkommens für Celle beide Allerübergänge zwingend sind.

Als Alternative zur Biermannstraße wurde auch der Ausbau und die Weiterführung des Wilhelm-Heinichen-Rings nach Norden von der L 180 zur B 3 untersucht. Modellrechnungen haben jedoch ergeben, dass diese Maßnahme nicht geeignet ist, dem Innenstadtbereich die notwendige Entlastung zu bringen. Dies kann nur eine nahe der Innenstadt geführte quaterverbindende Straße.

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 quaterverbindendes 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.

Der Teilabschnitt zwischen John-Busch-Straße und Alter Bremer Weg sowie im Anschluss daran der Bereich bis zur Hafenstraße sind bereits ausgebaut.

Aufgrund anderer baulicher und liegenschaftlicher Voraussetzungen, u.a. durch die Errichtung der P+R-Anlage mit Busbahnhof im Bereich südlich der Bahnhofstraße, ist nunmehr eine unter den gegebenen Verhältnissen optimale Trassenführung der verlängerten Biermannstraße über den Bahnhofsvorplatz bis zur Anbindung an die Itagstraße möglich, eine Variante, die neben anderen bereits im Rahmen der Planung in den 80er Jahren diskutiert worden ist.

...

Durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Bauabschnittes zwischen Hafenstraße und Bahnhofstraße geschaffen.

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 Vorgaben bezogene Bebauungspläne handelt.

Grundlage der Durchführung einer UVP ist die EG-Richtlinie „über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten“ und deren Umsetzung durch das UVPG sowie spezielle landesrechtliche Regelungen. Die Zielsetzung der UVP wird in der EG-Richtlinie wie folgt umschrieben:

„Die Genehmigung für öffentliche und private Projekte, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, sollte erst nach vorheriger Beurteilung der möglichen erheblichen Umwelteinwirkungen dieser Projekte erteilt werden. Diese Beurteilung hat von seiten des Projektträgers anhand sachgerechter Angaben zu erfolgen, die ggf. von den Behörden und der Öffentlichkeit ergänzt werden können, die möglicherweise von dem Projekt betroffen ist. Die Umwelteinwirkungen eines Projektes müssen mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.“

Mit diesen Zielsetzungen entspricht die UVP im wesentlichen der in § 1 Abs. 5 BauGB normierten Zielvorgabe der Bauleitplanung, wonach diese u.a. dazu beitragen soll, „eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.“

Hinsichtlich der Planung „Verlängerte Biermannstraße“ kann festgestellt werden, dass eine UVP-Pflicht weder nach nationalem noch nach EG-Recht geboten ist. Weil es sich bei dem Vorhaben weder um eine Bundesfernstraße (vgl. § 1 FStrG) noch um eine Schnellstraße im Sinne des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des Internationalen Verkehrs, handelt, fällt es weder in den Anwendungsbereich des (Bundes-)Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), noch unter die in Art. 4 Abs. 1 Anhang I Nr. 7 der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten benannten Vorhaben, für die der Richtlinie unmittelbare Wirkung zukommt.

Bei sorgfältiger Beachtung des Abwägungsgebotes gem. § 1 Abs. 6 BauGB hat im Grunde bei jeder Bauleitplanung eine Prüfung der umweltrelevanten Folgen des Plans und damit der Sache nach stets eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu erfolgen, in dem die Belange des Immissionsschutzes und der sonstigen Auswirkungen der Planung auf den Menschen, die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege und die Belange des Denkmalschutzes und der sonstigen Auswirkungen der Planung auf die Kultur- und Sachgüter sachgerecht aufbereitet und abgearbeitet werden.

10. FFH-Verträglichkeit

Bei der geplanten Weiterführung der Biermannstraße handelt es sich um einen Plan, der auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen betroffener Gebiete des Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ zu prüfen ist (sog. FFH-Verträglichkeitsprüfung). Das Planungsbüro Dr. Kaiser (Arbeitsgruppe Land & Wasser AWL) wurde von der Stadt Celle mit der Erstellung einer solchen FFH-Verträglichkeitsprüfung beauftragt.

Als potenzieller Teil des Europäischen Schutzgebietsystems „Natura 2000“ kommt in dem von der Planung betroffenen Raum nur ein Gebiet in Betracht, das voraussichtlich als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung benannt werden wird. Hierbei handelt es sich um das FFH-Gebiet Nr. 90 („Aller, untere Leine, Oker“). Dieses Gebiet wird durch die Verlängerung der Biermannstraße in Richtung Bahnhofplatz gequert. Darüber hinaus grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes unmittelbar an dieses Gebiet an.

Um die möglichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erkennen sowie eine zielorientierte Bestimmung des zu betrachtenden Raumes und des erforderlichen Untersuchungsumfanges durchführen zu können, wurden zunächst die potenziellen Wirkfaktoren zusammengestellt. Hierbei sind anlage-, bau- und betriebsbedingte bzw. nutzungsbedingte Wirkfaktoren zu unterscheiden.

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund seiner innerstädtischen Lage, der Motorschiffahrt auf der Aller sowie der Querung der Aller durch eine viel befahrene Eisenbahnlinie und einen Rad-Fußweg durch Störungen (Lärm, Lichtreflexe) deutlich vorbelastet.

Für die auf Grundlage der vorliegenden Bestandserhebungen für das Untersuchungsgebiet vorläufig zu formulierenden Erhaltungsziele kann durch bestimmte Vorkehrungen das Ausmaß der Beeinträchtigungen verringert werden. Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes und bei der späteren Realisierung sollen diese Maßnahmen soweit wie möglich berücksichtigt werden.

Trotz dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleiben für die Erhaltungsziele relevante Beeinträchtigungen. Auch weitere Pläne und Projekte Dritter, - u. a. der Bau der Ortsumgehung, Maßnahmen zum Schutz vor Allerhochwasser auf dem Gebiet der Stadt Celle – Rahmenentwurf -, führen nicht dazu, dass im Zusammenwirken mit der geplanten Weiterführung der Biermannstraße das Maß der Erheblichkeit überschritten wird.

„Erheblich ist eine Beeinträchtigung, wenn die Veränderungen und Störungen in ihrem Ausmaß oder in ihrer Dauer dazu führen, dass ein Gebiet seine Funktionen in Bezug auf die Erhaltungsziele der FFH- bzw. Vogelschutz-Richtlinie oder die für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile nur noch in eingeschränktem Umfang erfüllen kann“. (...)

Dazu hat die Europäische Kommission klargestellt, dass nicht schon jeder Flächenverlust als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten ist. Vielmehr muss dies im Einzelfall geklärt werden.

Unter diesen Voraussetzungen kommt die Verträglichkeitsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass für das Natura 2000- Gebiet Nr. 90 keine vorhabensbedingten erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind und das Vorhaben somit mit den Erhaltungszielen für das Natura 2000-Gebiet verträglich ist.

1. 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, Vermeidungsgundsatz). 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 zweiten Bauabschnitt zum Ausbau der Biermannstraße beauftragt.

Der Aller kommt im Hinblick auf diese Untersuchungen besondere Bedeutung zu. Auf das FFH-Vorschlagsgebiet Nr. 90 wurde bereits unter Pkt. 9. ausführlich eingegangen.

Darüber hinaus hat die Aller, die das Plangebiet im Osten begrenzt und durch das Brückenbauwerk im Zuge der Biermannstraße überquert wird, im Niedersächsischen Fließgewässerschutzsystem eine wichtige Funktion als Verbindungsgewässer, dessen Durchgängigkeit wieder herzustellen und zu erhalten ist und bei dem die notwendigen Biotopstrukturen und eine ausreichende Gewässergüte zu schaffen sind. Zur Erreichung dieser Ziele hat das Land Niedersachsen das Nds. Fließgewässerschutzprogramm eingerichtet. Außerdem ist die Aller Schwerpunktraum zur Fortführung des Nds. Fischotterschutzprogramms.

Auf der Grundlage einer umfangreichen Bestandsaufnahme wurde in Anlehnung an die „naturschutzfachlichen Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ der niedersächsischen Fachbehörde für Naturschutz (BREUER, 1994) die Bewertung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Natur und Landschaft sowie die Ableitung der daraus erforderlichen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgenommen.

Innerhalb des Plangebietes sind eine Reihe von Ausgleichsmaßnahmen möglich, die durch entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden sollen:

- Anlage von Strauchhecken
- Pflanzen von Bäumen im Straßenbereich und im Bereich der Stellplatzanlagen
- Anlage eines Versickerungsbeckens für Regenwasser sowie von Entwässerungsmulden entlang der Straßentrasse
- Abriss von Gebäuden und Rekultivierung des Bodens.

Als vorläufiges Ergebnis der Untersuchungen ist festzustellen, dass durch Vermeidungsmaßnahmen (speziell während der Bauzeit) sowie die oben angeführten Ausgleichsmaßnahmen eine Kompensation des durch die Planung vorbereiteten Eingriffs nicht vollständig innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes erfolgen kann. Es wird daher zum Ausgleich der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Arten und Lebensgemeinschaften für eine im Bereich der Alleraue westlich der Bahn und südlich der Straße Tribünenbusch intensiv genutzte Fläche eine extensive Grünlandnutzung einzurichten sein, auf der sich als Ersatz langfristig ein artenreiches mesophiles Grünland entwickeln kann.

12. Planinhalt

Die Trassenführung

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Celle ist die Bündelung des fließenden Verkehrs auf dafür ausgebaute oder noch auszubauende Straßenzüge. Derzeit gibt es keine weitere Querungsmöglichkeit der Aller für den motorisierten Verkehr zwischen dem Wilhelm-Heinichen-Ring im Westen und der geplanten Allerbrücke im Zuge der Ortsumgehung im Osten.

Ein Element des Verkehrskonzeptes ist die Biermannstraße. Sie stellt als Gesamtmaßnahme zukünftig eine westliche Umgehungsmöglichkeit für die B 3 im Innenstadtbereich dar. Sie verbindet die John-Busch-Straße im Norden mit der Itagstraße im Süden im Bereich des Güterbahnhofs und entlastet somit den Straßenzug Harburger Straße, Allerbrücke, Neumarkt, Mühlenstraße und Thaerplatz im Zuge der B 3. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, die Innenstadt vom Individualverkehr merklich zu entlasten. Des Weiteren bietet sich durch die bahnparallele Führung ein wünschenswerter Synergieeffekt bezüglich der Emissionen von Lärm und Abgasen. Außerdem besteht die Chance zur Schaffung einer städtebaulichen Ordnung in Nebenbereichen der Bahn bzw. auf ehemaligen gewerblich genutzten Flächen.

Der 1. Bauabschnitt von der John-Busch-Straße bis zur Einmündung Hafenstraße ist schon ausgebaut. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 127 „Biermannstraße“ dient der planungsrechtlichen Absicherung des zweiten Bauabschnitts von der Hafenstraße bis zur Bahnhofstraße. Für den anschließenden dritten Bauabschnitt von der Bahnhofstraße zur Wiesenstraße ist eine zeitgleiche Planung und Realisierung vorgesehen. Die planungsrechtliche Absicherung erfolgt hierfür durch Änderung schon bestehender Bebauungspläne.

Die Trasse der Biermannstraße führt vom Anschluss Hafenstraße im wesentlichen auf der vorhandenen „alten Biermannstraße“ parallel zur Grundstücksgrenze der OHE. Dem bestehenden Baumbestand auf dem OHE-Gelände wird durch einen ca. 1,0 m breiten unbefestigten Randstreifen Rechnung getragen.

Die im Bereich des Hauses Nr. 19 vorhandene Kurve kann „begradigt“ und entschärft werden, da das dort befindliche Wohnhaus abgebrochen wird.

Im Bereich der nordseitigen Rampe, vor der OHE-Verwaltung, wird die Achse in östliche Richtung verschoben. Der größere Abstand vor dem Verwaltungsgebäude der OHE wird durch den Platzbedarf für die Zufahrt zum Gebäude und zu den hier vorgesehenen Stellplätzen sowie den anzubindenden Geh-/Radweg in Richtung Klein Hehlen erforderlich.

Zur Überquerung der Aller ist eine 100 m lange Spannbeton-Zweifeldbrücke geplant, die in einem Abstand von ca. 40 m parallel zur neuen Eisenbahnbrücke verläuft. Die Unterkante der Brückenkonstruktion wird durch das freizuhaltende Lichtraumprofil für die Binnenschiffahrt bestimmt. Dieses ist definiert mit 4,20 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand, der nach Angaben der Fachverwaltung bei 34,94 m ü. NN liegt. Dies hat zur Folge, dass die Zufahrten zum Brückenbauwerk angerammt werden müssen. Während das südliche Brückenwiderlager im Bereich des Leitdames liegt, der im Zusammenhang mit dem Neubau der DB-Brücke über die Aller entstanden ist, und dessen Krone oberhalb des höchsten Hochwasserstandes liegt, muss das nördliche Widerlager im Überschwemmungsgebiet der Aller errichtet werden. Damit liegt auch die Anrampung zur Brücke auf der Nordseite im Überschwemmungsgebiet. Daraus ergibt sich ein sogenannter Volumenverlust für den Hochwasserabfluss, für den durch Abgrabungen an anderer Stelle des Uferbereiches ein Ausgleich geschaffen werden soll. Zur Berechnung des Volumenverlustes und des neu zu schaffenden Retentionsraumes wurde ein Bemessungshochwasser mit HHW = 37,40 m ü. NN zugrundegelegt.

Bevor die Trasse auf den Bahnhofplatz aufmündet ist im Einmündungsbereich Trift ein kleiner Kreisverkehr vorgesehen. Im Bereich des Bahnhofplatzes wird die Achse der Straße im Hinblick auf die Weiterführung über die Bahnhofstraße hinaus in Richtung P+R-Anlage etwas nach Osten verschwenkt. Durch Abbruch der Anbauten im Frontbereich des Bahnhofgebäudes verbleibt trotzdem für die Nebenanlagen eine ausreichend bemessene Vorfläche zwischen 5,0 und 11,0 m Breite.

Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse im Bereich der Bahnstufunterführung ist die Anlage einer Linksabbiegespur aus Richtung Neustadt in den Bahnhofplatz nicht möglich. Dieser Verkehr wird über die Arndtstraße und die Trift zum Kreisverkehr und dann Richtung Norden geführt. Dazu kann unter Aufgabe des Parkstreifens auf der Südseite der Bahnhofstraße auf einer Länge von ca. 50 m, der den Geradeaus-Verkehr in Richtung Innenstadt aufnehmen soll, der notwendige Raum für eine Linksabbiegespur zur Verfügung gestellt werden. In diesem Knotenpunkt ist keine separate Lichtsignalanlage vorgesehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch geringfügige Änderungen im Programm der Lichtsignalanlage Bahnhofstraße/Fuhsestraße die erforderlichen Zeitlücken für die Linksabbieger in die Arndtstraße geschaffen werden können. Die Arndtstraße bleibt dabei weiterhin Einbahnstraße; die Trift wird in diesem Bereich zweispurig mit entsprechenden Nebenanlagen ausgebaut.

Zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens ist ein zweispuriger Ausbau der Biermannstraße mit Linksabbiegespuren – soweit erforderlich – an den Knotenpunkten vorgesehen, außerdem beidseitig Geh- und Radwege, teilweise als kombinierte, teilweise als getrennt geführte Wege.

Im Bereich der „alten Biermannstraße“ werden die Bäume auf der OHE-Seite weitgehend erhalten. Zusätzliche Anpflanzungen auf der Ostseite sind im Bereich der dortigen Versickerungsmulden vorgesehen sowie im Bereich des Kreisverkehrs. Der Knotenpunkt Bahnhofplatz/Bahnhofstraße wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt; darüber hinaus soll in Höhe des OHE-Verwaltungsgebäudes, wo der Radweg aus Richtung Klein Hehlen aufmündet, eine Anforderungsampel eingerichtet werden, die ein sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht und die Verbindung zum Erholungsraum Allerniederung, dem Sportplatz und Klein Hehlen sicherstellt.

Die auf der Ostseite der Eisenbahnbrücke vorhandene Brücke für Fußgänger und Radfahrer, die stark von Bahnkunden frequentiert wird, insbesondere auch aus dem Bereich Klein Hehlen, ist nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Allerbrücke entbehrlich und wird abgebrochen. Der daran anschließende Fuß-/Radweg wird direkt an die westseitigen Nebenanlagen der Biermannstraße vor dem Verwaltungsgebäude der OHE-Verwaltung angebunden. Der Anbindepunkt liegt bereits im Bereich der Nordrampe zur Allerbrücke und muss daher angerampelt und mit Stützmauern versehen werden.

Der gesicherte Übergang über die Bahnhofstraße in Höhe der Kirchstraße wird um ca. 25 m in westliche Richtung verschoben, um die Räumzeiten im Knotenpunkt zu minimieren.

Der vorhandene Überweg über den Bahnhofplatz mit Orientierung auf den Haupteingang des Bahnhofgebäudes entfällt an dieser Stelle und wird um ca. 20 m in südliche Richtung zur Bahnhofstraße hin verschoben. Eine weitere Querungsmöglichkeit des Bahnhofplatzes für Fußgänger von und zum Bahnhof wird ca. 30 m nördlich des heutigen geschaffen. Dieser berücksichtigt bereits die optionale städtebauliche Konzeption einer passagenähnlichen Fußgängerführung zu den Triftanlagen Richtung Innenstadt.

Die Höhenlage der Straße orientiert sich im Bereich Bahnhofplatz eng am Bestand. An seiner Nordseite beginnt die Steigung, die über der Aller ihren Hochpunkt bei 41.21 m erreicht. Diese Höhe bestimmt sich aus dem für die Binnenschifffahrt freizuhaltenen Lichtraumprofil. Diese Vorgaben für das Brückenbauwerk bewirken, dass die Rampenhöhe vor dem Verwaltungsgebäude der OHE bis zu 2,50 m oberhalb des heutigen Geländeniveaus liegen wird.

Die gewählte Gradiente ermöglicht eine hochwasserfreie Zufahrt zu den östlich der Straße liegenden Gewerbegebietsflächen, die bei entsprechender Genehmigung durch die Untere Wasserbehörde für eine Bebauung in Teilbereichen aufgehöhht werden können. Für den weiteren Verlauf wird aus Gründen des Hochwasserabflusses die Gradiente nicht über das Gleisniveau der OHE angehoben, so dass ein Teilbereich der Straße unterhalb der Höhe des (rechnerisch ermittelten) Hochwasserstandes (HQ 100) liegt. Zur Anbindung an die Hafensstraße steigt die Gradiente wieder an, so dass dieser Bereich hochwasserfrei ist.

Die Querschnitte der einzelnen Straßenabschnitte wurden aufgrund der rechnerisch ermittelten Prognosebelastungen festgelegt.

Die Trassenführung südlich der Aller führt durch einen Teil des Bahnhofsviertels mit denkmalgeschützter Bausubstanz. In diesem Bereich werden stärkere Eingriffe in die vorhandene Struktur erforderlich. Betroffen sind hier insbesondere die Gebäude Trift 6 und 7.

Beide Gebäude sind Einzeldenkmale im Sinne des § 3 Abs. 2 NDSchG. Das Baualter der Gebäude lässt sich aus den Unterlagen des Städtischen Archivs nicht feststellen. In einem Plan aus dem Jahre 1835 sind beide Häuser noch nicht verzeichnet.

Aufgrund der äußeren Erscheinung müsste Trift 6 etwa 1850 erbaut worden sein, Trift 7 etwas später, ca. 1870 – 1880.

Trift 6 ist ein symmetrisch aufgebauter Massivbau mit ziegelgedecktem Walmdach. Von diesem Bautyp gibt es in Celle noch einige andere Exemplare, z.B. in der Trift, der Neustadt und der Hannoverschen Heerstraße.

Trift 7 ist ein zweigeschossiger Putzbau mit ziegelgedecktem Satteldach und profilierten Gesimsen und Fensterumrahmungen. Es handelt sich hierbei um ein typisches Beispiel der im Bahnhofsviertel vorherrschenden Gründerzeitarchitektur.

Beide Gebäude müssen dem Straßenausbau weichen. Dies ergibt sich aus einem Variantenvergleich, in dem verschiedene Möglichkeiten der Knotenpunktgestaltung Biermannstraße/Trift/Bahnhofplatz und der damit zusammenhängenden Lage des Brückenbauwerks untersucht wurden.

Die **Variante I** sieht eine geradlinige Verlängerung der Biermannstraße mit einer Zweifeldbrücke von ca. 100 m Länge vor. Der Knotenpunkt Trift wird als normale T-Einmündung mit separaten Linksabbiegespuren ohne Aufweitung des Brückenquerschnitts gestaltet, wodurch die Aufstelllänge für Linksabbieger in die Trift ca. 20 m beträgt. Er wird lichtsignalgeregelt. In allen Teilabschnitten werden beidseitig Geh- und Radwege vorgesehen. Eingriffe in die Vorflächen der OHE-Verwaltung sind hierbei nicht zu vermeiden, ebenso der Abbruch der Gebäude Trift 6 und 7. Flächen der DB AG werden dadurch nicht in Anspruch genommen.

Variante II berücksichtigt den Erhalt der Gebäude Trift 6 und 7. Dies ist nur durch ein Verschieben der Trasse in westliche Richtung möglich und bedeutet einen gravierenden Eingriff in die Flächen der DB AG. Die Trift kann durch die bestehende Bebauung nur im vorhandenen Querschnitt angebunden werden. Separate Radwege sind nicht möglich. Die Fahrbahn muss geringfügig für den Zwei-Richtungsverkehr aufgeweitet werden. Auch bei dieser Variante muss der Knotenpunkt eine Lichtsignalregelung erhalten. Das Brückenbauwerk wird aufgrund des ungünstigen Kreuzungswinkels länger (ca. 113 m), bleibt aber geradlinig. Der Eingriff in die Vorfläche der OHE-Verwaltung wird aufgrund der Brückenlage größer als bei Variante I.

Variante III behält die Trassierung der Brücke aus Variante I bei. Die Verknüpfung mit der Trift wird jedoch als Kreisverkehrsplatz gestaltet, wodurch auf Linksabbiegespuren und eine Lichtsignalanlage verzichtet werden kann. Auch bei dieser Variante können die Gebäude Trift 6 und 7 nicht erhalten werden.

Die Bewertung der Varianten in Bezug auf die Hauptkriterien

- Leistungsfähigkeit
- Verkehrssicherheit
- Städtebauliche Auswirkungen
- Auswirkungen auf die Umwelt
- Eingriffe in Eigentum Dritter
- Baukosten und Folgekosten

zeigt deutliche Vorteile für die Variante III mit der Kreisverkehrlösung, so dass diese den weiteren Planungen zugrundegelegt wurde.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Bereich, der östlich der geplanten Straßentrasse Bestandteil des Bebauungsplanes ist, kann aufgrund der unterschiedlichen Nutzung in zwei Abschnitte gegliedert werden: den nördlichen von der Hafenstraße bis zur Allerbrücke, und den südlichen von der Allerbrücke bis zur Bahnhofstraße einschließlich des Quartiers Arndtstraße/Trift.

Für den nördlichen Bereich wird zwischen der geplanten Straßentrasse und der Böschungskante zur Aller entsprechend der schon vorhandenen Nutzung „Gewerbegebiet“ (GE) ausgewiesen. Für die Grundstücke, die außerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes liegen werden die überbaubaren Flächen sowie die Ausnutzungszahlen im Hinblick auf den Bestand festgelegt.

Die Flächen innerhalb des gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebietes, die dem Genehmigungsvorbehalt der Unteren Wasserbehörde unterliegen, werden in Teilbereichen ebenfalls als „Gewerbegebiet“ ausgewiesen. Für diese Grundstücke wird jedoch mit Rücksicht auf den Hochwasserabfluss die Grundflächenzahl auf GRZ 0,5 reduziert und die überbaubaren Flächen entsprechend geringer festgesetzt. Außerdem werden für diese Grundstücke Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Flächen ausgeschlossen. Zur Unterbringung von Stellplätzen werden gesonderte Flächen festgesetzt, die ebenfalls nur mit Genehmigung der Unteren Wasserbehörde entsprechend ausgebaut werden können. Die Nutzung wird auf ebenerdige Stellplätze beschränkt, die im Falle eines Hochwassers auch überströmt werden können und kein Abflusshindernis darstellen.

Im Bereich des ehemaligen MTV-Platzes wird außerdem eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen. Hier sollen Ersatzflächen für ca. 6 bis 8 Linienbusse geschaffen werden. Diese Busse nutzen zur Zeit sowohl die Arndtsraße als auch die Trift als Wartefläche. Durch die neue Verkehrsführung müssen diese Warteflächen aufgegeben werden. Im Zuge der Planungen sind hierzu zwei alternative Standorte untersucht worden, wobei Wert gelegt wurde auf eine Kombination mit anderen Nutzungen bzw. Einrichtungen. Bei der vergleichenden Bewertung beider Standorte fiel die Entscheidung für die Fläche auf dem ehem. MTV-Gelände, die hinsichtlich der Anbindung und der Verkehrsführung sowie des Grunderwerbs die bessere Lösung darstellt als die Alternative gegenüber der OHE-Verwaltung. Im Zusammenhang mit den Warteflächen für die Busse werden noch ca. 78 Parkplätze, z.B. für Pendler, vorgesehen. Zur Zeit wird der Seitenraum der „alten“ Biermannstraße als Parkstreifen genutzt, der nach Ausbau und Inbetriebnahme der neuen Straße entfällt und für den so ein gleichwertiger Ersatz geschaffen werden kann.

Die bis zum Verlauf der Aller verbleibende Uferzone unterhalb der Böschungskante wird als „Private Grünfläche“ festgesetzt mit der Zweckbestimmung „Fläche zur Regelung des Hochwasserabflusses“. In diesem Bereich können auch die notwendigen Abgrabungen erfolgen, die als Ausgleich für den verlorengehenden Retentionsraum im Zusammenhang mit dem Brückenbauwerk erforderlich sind.

Für das Quartier zwischen Trift, Arndtstraße, Bahnhofstraße und Bahnhofplatz wird dem Bestand entsprechend die Art der Nutzung als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) bzw. „Mischgebiet“ (MI) festgesetzt. Die Geschossigkeit orientiert sich ebenfalls an den vorhandenen Geschosshöhen und wird im Bereich Bahnhofplatz und Bahnhofstraße auf drei und für die Bebauung an der Trift und der Arndtstraße sowie für den Blockinnenbereich auf zwei Vollgeschosse festgesetzt.

Die Ausnutzungszahlen entsprechen der höchstzulässigen Ausnutzung gem. § 17 BauNVO. Ein Teil der Grundstücke nördlich der Straße Trift wurde in den Geltungsbereich einbezogen, da wegen der Anlage des Parkstreifens auf der Nordseite der Straße Teilflächen der Grundstücke für den Ausbau in Anspruch genommen werden müssen.

Bis auf das Grundstück Nr. 9, das als Mischgebiet ausgewiesen wird, sind die übrigen Grundstücke als Sondergebiet für die Justizvollzugsanstalt festgesetzt.

Die durch die Kreisverkehrsfläche einschließlich der dazugehörigen Böschungen und Versicherungsmulden nicht in Anspruch genommenen Flächen des Grundstücks Trift 7 werden dem Sondergebiet zugeschlagen und als Fläche für Stellplätze, als Ersatz für entfallende Stellplätze an anderer Stelle, festgesetzt. Innerhalb dieser Fläche ist die Verlegung eines Regenwasserkanals vorgesehen, der von der Fuhsestraße kommend über die Arndtstraße und Trift das gesammelte Regenwasser zur Aller ableiten soll. Zur Sicherung dieser Trasse wird daher eine entsprechende Fläche für ein Leitungsrecht zugunsten der Stadt Celle festgesetzt.

13. Emissionen/Immissionen

Öffentliche Verkehrswege sind vom Anlagenbegriff des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ausgenommen. Sie unterliegen damit nicht dem allgemeinen Immissionsschutzrecht, sondern es gelten für sie Sonderregelungen, die sowohl in der Lärmmessung als auch in der Lärmbeurteilung einem anderen Maßstab folgen: der Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Die Verordnung ergänzt die §§ 41, 42 BImSchG; sie wird ihrerseits ergänzt durch die Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV.

§ 41 BImSchG beschränkt sich auf Anforderungen zur Begrenzung der Verkehrsgeräusche, die durch die Nutzung der Straße entstehen, die gebaut oder geändert wird. Lärmemissionen, die durch andere Verkehrswege hervorgerufen werden, werden durch diese Vorschrift nicht erfasst.

Eine additive Betrachtung der Lärmemissionen von Straße und Schiene ist daher nicht zulässig.

Die 16. BImSchV betrifft nur die Lärmvorsorge. Diese wird durch Grenzwerte typisiert. Das ist bei Verkehrslärmmissionen leichter möglich als bei anderen schädlichen Umwelteinwirkungen, weil es sich um Standardsituationen handelt.

Die 16. BImSchV gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Sie sagt nicht aus, auf welcher planerischen Grundlage der Straßenausbau erfolgen muss, um ihre Anwendung auszulösen. Sie ist daher auch bei Planung und Bau einer Straße aufgrund von Festsetzungen eines Bebauungsplanes anzuwenden.

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.

Diese Untersuchung umfasst den gesamten geplanten Straßenverlauf der Verlängerung der Biermannstraße vom Bremer Weg bis zur Anbindung an die Itagstraße und basiert auf Prognosedaten zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Es ist als Anlage 1 dieser Begründung beigelegt.

Die Ergebnisse des Gutachtens zeigen, dass im größten Teil des Plangebietes mit einer Erhöhung der Lärmwerte zu rechnen ist. Die Gebäude, für die gem. der 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz besteht, sind im Anhang 1 und 2 des Gutachtens aufgeführt.

Im Rahmen dieser Untersuchung wird 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 Lärmschutz (Lärmschutzwände, -wälle) kommt aufgrund der innerstädtischen Lage nicht in Betracht.

Dies ist zulässig. Soweit ausreichende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nach dem Stand der Technik nicht möglich sind, so entspricht es dem Lärmschutzkonzept der §§ 41 ff BImSchG, durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes jedenfalls Innenpegel zu gewährleisten, die dem betroffenen Straßennachbarn eine gegen unzumutbare Lärmbeeinträchtigung abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglichen.

Der Bebauungsplan kann sich bei der Behandlung des passiven Lärmschutzes für bestehende Gebäude - wegen der bundesrechtlichen Kostenerstattungsregelung in § 42 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV - auf Hinweise beschränken.

In Bezug auf den passiven Schallschutz an vorhandenen baulichen Anlagen lässt es § 42 BImSchG mit der Bestimmung bewenden, dass der betreffende Eigentümer vom Träger der Straßenbaulast den Ersatz von für Schallschutzmaßnahmen erbrachte notwendigen Aufwendungen beanspruchen kann. Dies gilt auch dann, wenn für die Planung einer Straße das Mittel des Bebauungsplanes anstelle der Planfeststellung gewählt wird. ...

Ein solcher gesetzlicher Erstattungsanspruch kann deshalb nicht Gegenstand einer Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sein. Vielmehr ist es zulässig, in diesem Falle planerische Zurückhaltung zu üben und die Lärmbetroffenen auf ihre Ansprüche aus § 42 BImSchG zu verweisen.

Für den Bebauungsplan wird daher für bestehende Gebäude auf die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen verzichtet und statt dessen ein entsprechender Hinweis aufgenommen

1. Abgasbelastung

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 (s. Anlage 1 zur Vorlage)

2. Erschütterungen

Erschütterungen durch Verkehr beruhen in der Regel auf einem ungenügenden Fahrbahnaufbau, der in vielen Fällen der Verkehrsentwicklung nicht Rechnung trägt. Durch den Ausbau der Straßen entsprechend der notwendigen Belastungsklasse wird zweifellos eine Reduzierung dieser Verkehrsauswirkung eintreten. Befürchtungen, dass durch Erschütterungen zusätzlicher Verkehrsbelastungen die Bausubstanz leiden könnte, sind daher unbegründet.

14. Hochwassersituation

Der Hochwasserschutz hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Starke und langanhaltende Niederschläge sowie zeitlich kurze Schneeschmelzen können Hochwasser hervorrufen, die Siedlungen, Gewerbe-, Industrie-, Verkehrs- oder sonstige Anlagen gefährden und in der Landwirtschaft zu erheblichen Schäden führen können.

Planungsvorgaben der regionalen Raumordnung sind daher, „ Siedlungen, Nutz- und Verkehrsflächen sowie sonstige Anlagen vor Schäden durch Hochwasser zu sichern. Niederungsgebiete, insbesondere an der Aller und der Fuhse, sind durch Hochwasser gefährdet.

Bei Hochwasserschutzmaßnahmen haben Wasserrückhaltmaßnahmen Vorrang vor einer Verbesserung und Beschleunigung der Abflussverhältnisse. Natürliche Rückstau- und Überschwemmungsbereiche sind deshalb zu erhalten oder wiederherzustellen und ggf. zu entwickeln.“

Im Rahmen der Bauleitplanung sind auch die Gemeinden gefordert, durch Festsetzungen und Bestimmungen im Rahmen von städtebaulichen Planungen ihren Beitrag zu Schutz der Gewässer und damit auch zum Hochwasserschutz zu leisten.

Der Hochwasserschutz wird bei den Grundsätzen der Bauleitplanung des § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB zwar nicht ausdrücklich erwähnt, aber durch die in Ziffer 7 erfassten Belange des Wassers mit umfasst. Darüber hinaus ist die Hochwasservorsorge über die Regelung zu umweltschützenden Belangen (§ 1 a BauGB) in die Abwägung einzubeziehen.

für die Flächennutzungsplanung macht das BauGB und dem Gesichtspunkt des Hochwasserschutzes an drei zentralen Stellen Vorgaben:

§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB erwähnt als spezielle Darstellung ausdrücklich Flächen, die im Interesse des Hochwasserschutzes und der Regelung des Wasserabflusses freizuhalten sind. Hierzu gehören neben den eigentlichen Hochwasserschutzanlagen auch Hochwasserabflussgebiete, die von Bebauung freizuhalten sind.

§ 5 Abs. 3 Nr. 1 BauGB ordnet eine Kennzeichnungspflicht für „Flächen, bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten“ erforderlich sind, an. Nach § 5 Abs. 4 BauGB sind schließlich etwaige Überschwemmungsgebiete nach Wasserrecht nachrichtlich zu übernehmen.

Aus diesen Regelungen ergibt sich, dass Städte und Gemeinden bei der Bauleitplanung den Belangen des Hochwasserschutzes Rechnung tragen können und müssen.

Die endgültige Entscheidung über das Maß des Hochwasserschutzes findet bei der Aufstellung der Bebauungspläne statt.

Die Möglichkeiten, effektiven Hochwasserschutz auf der Ebene der Bauleitplanung zu betreiben, sind durch das Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 (BauROG) deutlich erweitert worden. Festsetzungen mit wasserrechtlichem Inhalt standen früher unter einem umfassenden Subsidiaritätsvorbehalt (...„wenn solche Festsetzungen nicht nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffen werden können.“) Durch das BauROG 1998 ist diese Subsidiarität entfallen; erhalten geblieben ist nur noch der Vorrang der Fachplanungen nach den §§ 7 und 38 BauGB.

Der Schutz der Überschwemmungsgebiete ist auf der Ebene des Bundesrechts durch § 32 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) geregelt. Die Rahmenregelung dieses Paragraphen wird durch die Vorschriften der §§ 92 ff des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG) ausgefüllt. Hierin werden Regelungen zur Festsetzung von Überschwemmungsgebieten getroffen mit der Rechtsfolge der Genehmigungspflichtigkeit von Maßnahmen in Überschwemmungsgebieten. Die Genehmigungspflichten bestehen insbesondere für Veränderungen der Erdoberfläche, für das Herstellen oder die Änderung baulicher Anlagen und für das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern.

Durch die 6. WHG-Novelle wurde der Begriff der Überschwemmungsgebiete erheblich erweitert. Entscheidend ist nunmehr, ob die fragliche Fläche bei Hochwasser überschwemmt oder durchflossen wird (regelmäßig wird hierbei der höchste bekannte Hochwasserstand der letzten hundert Jahre zugrunde zu legen sein, HQ 100) oder für die Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht wird. Neben den Überschwemmungs- und Abflussflächen werden also nunmehr auch Retentionsflächen erfasst.

Der Begriff des festgesetzten Überschwemmungsgebietes steht im Gegensatz zum natürlichen Überschwemmungsgebiet, das dem Hochwasserabfluss und als Retentionsfläche dient ohne dass eine förmliche Festsetzung durch die Bezirksregierung erfolgt ist. § 32 WHG bezieht sich auf beide Gebietsarten, da er die Überschwemmungsgebiete unabhängig von der Frage ihrer Festsetzung definiert. Demgegenüber beschränkt sich das NWG derzeit noch auf festgesetzte Überschwemmungsgebiete.

Teile des Plangebietes liegen im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Aller und sind daher in ihrer Funktion als natürliche Rückhaltefläche zu erhalten, d.h. Gegenstände, die den Wasserabfluss hindern können, sind zu beseitigen, der schadlose Hochwasserabfluss ist zu gewährleisten und Bodenabschwemmungen, Auflandungen oder Vertiefungen sind zu verhüten.

...

Desweiteren ist im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet die Erhöhung oder Vertiefung der Erdoberfläche, die Herstellung oder Änderung baulicher Anlagen, die Anlage von Baum- oder Strauchpflanzungen, sofern es sich nicht um Einzelexemplare handelt, und die Lagerung von Stoffen, die den Hochwasserabfluss hindern können, nach § 93 Abs. 2 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) - in der zur Zeit gültigen Fassung - genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird durch die Untere Wasserbehörde erteilt. Das Vorhaben ist genehmigungsfähig, wenn der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt wird bzw. die zu erwartenden Beeinträchtigungen entsprechend ausgeglichen werden.

Die Ausweisung von Bauland in förmlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist daher eine Abwägungsentscheidung, da der wasserrechtliche Genehmigungsvorbehalt unberührt bleibt und die Planung damit nicht gegen eine Rechtsvorschrift verstößt.

Die im Bebauungsplan ausgewiesenen Bauflächen innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes sind daher besonders gekennzeichnet. Eine dem Bebauungsplan entsprechende Nutzung für einzelne Vorhaben ist hier nur mit einer Genehmigung der zuständigen Wasserbehörde möglich. Eine entsprechende Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

Für die Straßentrasse, die ebenfalls zu einem Teil im Überschwemmungsgebiet liegt, ist bereits ein wasserrechtliches Verfahren eingeleitet. Die Forderungen der Unteren Wasserbehörde insbesondere für das Brückenbauwerk sind bei den Planungen berücksichtigt worden.

Die Höhenlage der Straße orientiert sich an der Höhenlage der parallel verlaufenden Bahntrasse und wurde so gewählt, dass sie bei „normalem“ Hochwasser noch befahrbar bleibt.

Hydraulische Untersuchungen der Stadt Celle ergeben für ein statistisches hundertjähriges Hochwasser der Aller (HW 100) folgende Hochwasserordinaten:

Nördliches Plangebiet an der OHE - Hafenbahnbrücke	37,85 mNN
Südliches Plangebiet am Pegel Bahnhof - Celle	37,40 mNN

Im Zuge der Aufstellung des Rahmenentwurfs „Hochwasserschutz in der Region Celle“ sind für den gesamten Verlauf der Aller und der Fuhse hydraulische Berechnungen mittels zweidimensionalen Modells über die Auswirkungen des von der Bezirksregierung Lüneburg vorgegebenen Bemessungshochwassers durchgeführt worden.

Bei diesem Bemessungshochwasser handelt es sich um das sogenannte HQ - 100, das nach allgemeiner wasserwirtschaftlicher und raumordnerischer Praxis sowie den Zuwendungsrichtlinien des Landes Niedersachsen zum Schutz von Siedlungsgebieten anzusetzen ist. Rein rechnerisch tritt es alle 100 Jahre einmal auf. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen des vorgenannten Bemessungshochwassers durch den geplanten Bau der Brücke über die Aller im Zuge der Biermannstraße im Rahmen einer gesonderten hydraulischen Berechnung ermittelt. Danach ist stromauf der geplanten Maßnahme bei dem vorgenannten Bemessungshochwasser von einem rechnerischen Aufstau von max. 1 – 2 cm auszugehen. Diese Werte liegen im Bereich der rechnerischen Ungenauigkeit und sind damit auch von der Bezirksregierung als „nicht wesentlich“ eingestuft worden.

Der Bau der Biermannstraße selbst wird in gleicher Höhe erfolgen wie die Gleise der Osthannoverschen Eisenbahn. Daher wird die Abflußwirksamkeit der Flutmuldenbrücke (Bahnverbindung Hannover – Hamburg) im Bereich der Straße Tribünenbusch in keinsten Weise verschlechtert. Der Verlust an Retentionsraum als Folge der Straßenbaumaßnahmen wird durch Abgrabungen im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet ausgeglichen.

Im Rahmenentwurf „Hochwasserschutz in der Region Stadt Celle“ werden die notwendigen Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsgebiete im Bereich der Stadt Celle dargestellt. Diese Maßnahmen wurden von Anfang an bei den Planungen um den Ausbau der Biermannstraße und dem dazugehörigen Brückenbauwerk über die Aller berücksichtigt.

Im Ergebnis sind beide Maßnahmen vereinbar, die Maßnahmen des Hochwasserschutzes werden in keiner Weise eingeschränkt.

15. Ver- und Entsorgung

Da es sich bei dem Plangebiet um ein überwiegend bereits erschlossenes und bebautes Gebiet handelt, kann die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom durch Anschluss an die bestehenden Netze der Versorgungsträger sichergestellt werden. Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt durch Anschluss an die vorhandene Kanalisation zum Klärwerk.

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

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

Im Bereich südlich der Aller wird das auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Regenwasser wie bisher über Regenwasserkanäle gesammelt und der Aller zugeführt.

Im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau der Biermannstraße wird für den Bereich nördlich der Aller die bisher für den bereits ausgebauten Teil bis zur Hafestraße praktizierte Direkteinleitung des Regenwassers in die Aller aufgegeben. Dazu wird der vorhandene Regenwasserkanal nach Süden verlängert und über ein Abscheidebauwerk einem Versickerungsbecken zugeleitet, das oberhalb der Böschungskante auf dem ehemaligen MTV-Gelände angeordnet ist. An diesen Kanal werden auch die Regeneinläufe der Biermannstraße und der Buswartefläche angebunden. Für den weiteren Trassenverlauf nach Süden werden die Oberflächenwässer in den Seitenraum geleitet und dort in Mulden versickert. Eine solche Muldenversickerung ist auch für die Parkplatz- bzw. Stellplatzflächen vorgesehen.

16. Altlasten

Im Altlastenkataster der Stadt Celle sind für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes keine Eintragungen vorhanden.

17. Kosten

Das notwendige Finanzvolumen ist über den städtischen Haushalt abgesichert und über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bezuschussungsfähig.

18. 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 Aller, hier Gewässer I. Ordnung, angrenzenden Geländestreifen (Gewässerrandstreifen) in einer Breite von 10 Metern gelten die Vorschriften der Absätze 2 bis 4 des § 91 a NWG. Die Wasserbehörde kann Abweichungen von diesen Regelungen unter bestimmten Voraussetzungen zulassen.

Die Breite des Gewässerrandstreifens ist ausgehend von der Böschungsoberkante des Gewässers zu messen.

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 Rahmen des "Schalltechnischen Gutachtens zum Ausbau der Biermannstraße", das Anlage 1 zur Begründung dieses Bebauungsplanes ist, sind die Gebäude ermittelt worden, die aufgrund der 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz haben.

Auf die Kostenerstattungsregelungen gem. § 42 BImSchG wird hingewiesen.

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

Celle, im September 2002
Im Auftrag


(Brandt)