

zur

PLANNINGKUNDE

gehörig

Stadtbauamt / Stadtplanung

Satzungsbeurteilung

zum Bebauungsplan Nr. 110 der Stadt Celle "Fachmarktzentrum
Schildenstraße" mit örtlicher Bauvorschrift über Gestaltung

1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird folgendermaßen begrenzt:

- Im Norden durch ein Teil der nördlichen Grenze der Straßenparzelle "Waldweg" (Flurstück 140/2, Flur 76 sowie Flurstück 235/4, Flur 77);
- im Osten durch die östliche Grenze der Straßenparzelle "Vor den Führen" (Flurstück 58/3, Flur 131);
- im Süden durch ein Teil der südlichen Grenzen der Flurstücke 4/21 sowie 58/3 (beide Flur 131);
- im Westen durch die westliche Grenze des Flurstückes 1/11 (Flur 131) sowie Teile der nördlichen und westlichen Grenze der Straßenparzelle "Schildenstraße" (Flurstück 40/25, Flur 132).

Alle vorgenannten Flurstücke liegen innerhalb der Gemarkung Celle.

2. Maßgebliche gesetzliche Bestimmungen

- a) Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.1986
- b) Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990
- c) Planzeichenverordnung (PlanzVO) vom 30.07.1981
- d) Nds. Bauordnung (NBauO) vom 06.06.1986
- e) Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 14.01.1981

3. Veranlassung, allgemeiner Sachverhalt, Planungsziel

Das Plangebiet liegt innerhalb eines nördlich an den "Wilhelm-Heinichen-Ring" angrenzenden Gewerbegebietes im Stadtteil Neuenhäusern. Die wirksame Ordnung für das Plangebiet wird derzeit durch den Bebauungsplan Nr. 53 der Stadt Celle "Gewerbegebiet Schildenstraße" gebildet, der den zur Rede stehenden Bereich als Gewerbegebiet in zweigeschossiger, offener Bauweise (GE II o) festsetzt. In dem zur Wohnbebauung an der Straße "Vor den Führen" gelegenen Bereich (A) sind nach den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes die unter § 8 (2) Nr. 1 BauNVO genannten Betriebe nur zulässig, wenn sie nicht wesentlich störend sind. Hierdurch soll ein gewisser Schutz der nördlich und östlich angrenzenden Wohnbebauung gewährleistet werden. Zugleich folgt aus der Festsetzung als Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO 1977, daß Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und vergleichbare sonstige Handelsbetriebe in diesem Bereich den Begrenzungen des § 11 (3) BauNVO unterliegen und daher regelmäßig nicht zulässig sind.

...

den Planbereich wird nun ein neuer Bebauungsplan aufgestellt, der ein sonstiges Sondergebiet" nach § 11 (3) BauNVO mit der Zweckbestimmung "Fachmarktzentrum" (FMZ) festsetzt. Dies wird aus den nachfolgend genannten Gründen erforderlichlich:

Der durch den Bebauungsplan Nr. 110 überplante Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 53 hat sich in den letzten Jahren zu einer Gewerbebrache entwickelt. Die vormals vorhandenen gewerblichen Nutzungen werden heute zumeist nicht mehr ausgeübt, Nachfolgenutzungen wurden nicht aufgenommen. Die überalterten Gebäude stehen leer und sind im Verfall begriffen. Der Planbereich ist als Standort für eine gewerbliche Nutzung aber nicht nur durch die Überalterung der vorhandenen Betriebsgebäude sondern insbesondere auch durch die Nachbarschaft zur Wohnbebauung an den Straßen "Vor den Führen" und "Waldweg" beeinträchtigt. In den letzten Jahren hat sich hier aufgrund der vorbeschriebenen Gemengelage ein städtebaulicher Mißstand entwickelt, der auf der Grundlage des wirksamen Bebauungsplanes nicht zu beseitigen war, da entsprechende Gewerbeansiedlungen bisher nicht erfolgten. Es soll nunmehr eine neue Konzeption verwirklicht werden, die die vorhandenen Nutzungsarten Wohnen und Gewerbe räumlich entzerzt und den heutigen städtebaulichen Strukturanforderungen und Nutzungsansprüchen Rechnung trägt.

Der vorliegenden Planung liegt das von der Stadt Celle in Auftrag gegebene, im Februar 1986 von der GfK Marktforschung GmbH & CoKG Nürnberg erstattete Einzelhandelsgutachten zugrunde. Das Gutachten kommt auf der Grundlage umfassender Untersuchungen des gesamten Marktgebietes Celle zu dem Ergebnis, daß in verschiedenen Bereichen - trotz sonst guter Einzelhandelsausstattung im Innenstadtbereich - eine nicht unerhebliche Unterversorgung besteht und mangels entsprechenden Angebotes deutliche Kaufkraftabflüsse in andere Zentren, insbesondere nach Hannover, zu verzeichnen sind. Außerdem hat die Untersuchung ergeben, daß in verschiedenen Celler Stadtteilen größere Angebotsdefizite im Bereich Nahversorgung (tägliches Bedarf) bestehen, so auch im Bereich Neuenhäu- sen.

Das Gutachten spricht sich zwar dagegen aus, neben den vorhandenen Verbrauchermärkten, SB-Warenhäusern und sonstigen großen Einzelhandelsbetrieben noch weitere Einrichtungen mit einem schwerpunktmäßigen Angebot an Nahrungs- und Genußmitteln, Bekleidung sowie Zubehör vorzusehen, gibt zugleich aber die Empfehlung, an geeigneten Standorten in der Außenstadt u.a. die Fachmarktsegmente "Bau- und Heimwerkermarkt" sowie "Gartenbedarf" anzusiedeln. Die verschiedenen Branchengruppen sollten dabei nicht in isolierter Lage sondern an bestehende Geschäftsagglomerationen bzw. Nahrungs- und Genußmittelanbieter erfolgen. Da diese Betriebe grundsätzlich Pkw-Kunden orientiert seien, müsse der Standort so gewählt werden, daß eine ausreichende Anzahl betriebseigener Stellplätze, gute Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten und Sichtkontakt zu Hauptverkehrsstraßen als wesentliche Standortvoraussetzungen gegeben seien.

Auf dieser Grundlage wurden in dem Gutachten der GfK fünfzehn Bebauungsplanbereiche als potentielle Standorte untersucht, von denen sich das Gutachten für die Bereiche "Braunschweiger Heerstraße" und "Wiesenstraße/Trüllergelände" ausspricht. Während der erstgenannte Bereich gegenüber dem Planbereich eindeutige Standortnachteile aufweist, steht der zweitgenannte Bereich aufgrund einer inzwischen vorgesehenen anderweitigen Nutzung nicht mehr zur Verfügung.

Untersuchung der GfK galt insbesondere der Frage, in welchem Umfang eine Anpassung der in Celle geltenden Bebauungspläne an die geänderte BauNVO 1977 mit den Einschränkungsmöglichkeiten des § 11 (3) BauNVO erfolgen müsse. Es wurden deshalb auch nur die Bebauungspläne in die Untersuchung einbezogen, die in ihrer derzeitigen Fassung eine solche Einzelhandelsnutzung zuließen. Andere Bebauungspläne, die - wie auch der Bebauungsplan Nr. 53 "Gewerbegebiet Schildenstraße" - bereits an das neue Recht angepaßt worden waren, wurden ausgespart. Die GfK konnte eine entsprechende Standortempfehlung für die Ansiedlung von Fachmärkten an dieser Stelle auch deshalb nicht erteilen, weil zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Gutachtens eine Verfügbarkeit der Flächen gar nicht abzusehen war.

Gemessen an den im Gutachten erarbeiteten Kriterien eignet sich der Planbereich allerdings zur Aufnahme eines FMZ, in dem die noch abzudeckenden Fachmarktsegmente an einem Standort zusammengefaßt werden können. Aufgrund der verkehrlich günstigen Lage in unmittelbarer Nähe des vierspurig ausgebauten "Wilhelm-Heinichen-Ringes" und dessen direkter Anbindung an die in südlicher Richtung nach Hannover führende B 3 ist der Standort geeignet, die in Richtung Hannover abfließenden Käuferströme aufzufangen.

Im Stadtteil Neuenhäuser besteht darüberhinaus derzeit ein Defizit an Läden, die zur Deckung des täglichen Bedarfes der Bewohner der nördlich und westlich an den Planbereich angrenzenden Wohngebiete dienen. Die fußläufige Anbindung v.g. Wohngebiete an das westlich der Bahnlinie, südlich des "Wilhelm-Heinichen-Ringes" gelegene Einkaufszentrum ist aufgrund der zurückzulegenden Wegelängen, des dafür erforderlichen Zeitaufwandes und der baulichen Hindernisse in Form von Steigungen nur ungenügend und bewirkt eine Benachteiligung wenig mobiler Bewohner. Das Plangebiet ist daher zugleich prädestiniert für die Unterbringung von Versorgungsmöglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfes, die sowohl fußläufig als auch mit dem Pkw gut erreichbar sind.

Am 22.09.1988 beschloß der Rat der Stadt Celle daher, einen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 53 "Gewerbegebiet Schildenstraße" als Bebauungsplan Nr. 110 "Fachmarktzentrum Schildenstraße" neu aufzustellen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung eines Fachmarktzentums zu schaffen. Das vorgesehene Projekt beinhaltet die Branchen/Nutzungen Bau- und Heimwerkermarkt, Gartencenter, Mediamarkt, Lebensmittel/Shops, Kleinmöbel, Küchencenter sowie Freizeitsporteinrichtungen mit zugeordneter Gastronomie.

Mit Verfügung vom 16.06.1989 bescheinigte die Bezirksregierung Lüneburg die raumordnerische Unbedenklichkeit der Planung. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden dann aber insbesondere gegen den Mediamarkt und die Shop-Zone Bedenken und Anregungen geltend gemacht. Desweiteren gingen Bedenken hinsichtlich des Lärmschutzes ein. Die Schwere v.g. Bedenken führte dazu, daß eine neue Konzeption mit reduzierten Flächen entwickelt wurde.

Einzelnen soll nunmehr die Ansiedlung der nachfolgend genannten Fachmarkt-
branchen und Nahversorgungsangebote zulässig sein:

- Bau- und Heimwerkermarkt
- Gartencenter
- Fachmarkt für Wand und Boden
- Küchencenter
- Lebensmittel - SB-Markt/Frischemarkt
- Getränkemarkt
- Imbiss

Bei diesen Branchen handelt es sich ausschließlich um innenstadtverträgliche Nutzungen. Sie benötigen großflächige ebenerdige Verkaufsflächen, die in der Innenstadt aufgrund der vorherrschenden kleinteiligen Gebäudestruktur nicht vorgehalten werden können. Zudem ist für die zur Rede stehenden Nutzungen eine gute PKW-Erreichbarkeit erforderlich, um auch große, sperrige Waren problemlos abtransportieren zu können. Entsprechende Parkflächenreservoirs stehen in der Innenstadt nicht zur Verfügung. Aufgrund v.g. Kriterien gibt es kein adäquates innerstädtisches Konkurrenzangebot zu den Einrichtungen des geplanten FMZ, so daß damit auch keine Kaufkraftumlenkung stattfinden kann.

Das auf dem zu beplanenden Gelände befindliche Küchenstudio ist nicht abgän-
gig und soll daher in das entstehende Fachmarktzentrum integriert, alle übrige
n derzeit vorhandenen Gebäude allerdings abgerissen werden.

Da der Flächennutzungsplan der Stadt Celle den Planbereich derzeit als gewerb-
liche Baufläche darstellt, erfolgte die 27. Änderung des Flächennutzungsplanes,
die die Aufnahme der Darstellung "Sonderbaufläche" mit der Zweckbestimmung
"Einkaufszentrum" in die Planung vorsieht. Der Bebauungsplan Nr. 110 wurde im
Parallelverfahren zur v.g. Flächennutzungsplanänderung aufgestellt, so daß ei-
ne gesetzeskonforme Entwicklung aus dem wirksamen Flächennutzungsplan festge-
stellt werden kann.

4. Planinhalt

Auf der derzeitigen Gewerbebrache soll ein Fachmarktzentrum errichtet werden,
das folgenden Kriterien genügen muß, um eine optimale Existenzfähigkeit zu ge-
währleisten:

Vorrangiges Ziel eines Fachmarktzentruns ist die Bildung eines engen räumli-
chen und komplexen Zusammenhanges von Verkaufsflächen mehrerer Anbieter zur
Deckung des Bedarfes aus dem Bereich diverser Fachmarktsegmente. Moderne Fach-
marktzentren benötigen auf Grund ihres Warensortimentes - in der Regel sperrige
Waren - überdurchschnittlich große ebenerdige Verkaufsflächen, weiterhin
sind auf Grund dieses Warensortimentes PKW orientierte Standorte zu wählen.

Die Erschließung eines Fachmarktzentruns soll in der Regel von Hauptverkehrs-
achsen eines Ortes mit kurzer Anbindung zum Objekt erfolgen. Der reibungslo-
se, flüssige Ab- und Zufahrtsverkehr ist für die Standortwahl von maßgebender
Bedeutung.

den direkten Bezüge zwischen Parkflächen, Zentralität der Zugänglichkeit zu den einzelnen Verkaufsflächen und kürzeste Erreichbarkeit der abgestellten PKW's sind für ein Fachmarktzentrum zwingend.

Ein Fachmarktzentrum bedarf einer guten Einsehbarkeit, sowie einer homogenen Ausstrahlung des gesamten Komplexes. Diese Signalwirkung ist für die Attraktivität dieses Zentrums zur Bindung der Kaufkraft von entscheidender Bedeutung.

Aus diesen Gründen wird die Baufläche als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Fachmarktzentrum" festgesetzt. Es sollen hier neben den Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfes der Bewohner der umliegenden Wohnquartiere nur Branchen zur Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs zulässig sein, die gemäß Einzelhandelsgutachten der GfK innenstadtverträglich sind. Um dies sicherzustellen, wird die textliche Festsetzung "1" in die Planung eingestellt. Sie enthält einen Katalog zulässiger Nutzungen.

Für die zulässigen Einrichtungen der Nahversorgung werden gleichzeitig zugeordnete maximale Geschosflächen angegeben. Es soll so gemäß der im GfK-Gutachten getroffenen Empfehlung sichergestellt werden, daß keine weiteren großflächigen Einzelhandelsbetriebe mit einem schwerpunktmäßigen Angebot an Nahrungs- und Genußmitteln entstehen können. Die zulässigen Branchen zur Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs erhalten keine Größenbeschränkungen, da die Innenstadtverträglichkeit der einzelnen Branchen nicht von der Betriebsgröße abhängig ist und Betriebsgrößenverschiebungen daher innerhalb der Grenzen der überbaubaren Flächen zulässig sein sollen.

Für das Betriebsgrundstück wird wie bei der vorhandenen Planung eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 festgesetzt. Aufgrund der Novellierung der Baunutzungsverordnung sind nunmehr bei der Ermittlung der Grundflächen u.a. Stellplätze mit ihren Zufahrten mitzurechnen. Gem. § 19 (4) Satz 2 BauNVO darf die zulässige Grundfläche u.a. durch die vorbezeichneten Anlagen bis zu 50 von Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer GRZ von 0,8. Beim geplanten FMZ handelt es sich um eine Kombination autokundenorientierter Nutzungen, für die gute Pkw-Erreichbarkeit und gute Parkmöglichkeiten unabdingbar sind. Bei Anrechnung der ebenerdigen Stellplatzflächen des FMZ auf die zulässige Grundfläche ergibt sich eine geringe Überschreitung des in der BauNVO genannten Maximalwertes von 0,8. Es wird deshalb durch textliche Festsetzung Nr. 4 gemäß § 19 (4) Satz 3 BauNVO abweichend von Satz 2 eine maximale Grundflächenzahl von 0,9 im Bebauungsplan festgesetzt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind im nord-westlichen Bereich der zu überplanenden Fläche angeordnet und öffnen sich zum "Wilhelm-Heinichen-Ring", so daß das geplante FMZ von diesem Straßenzug aus gut eingesehen werden kann. Die überbaubare Fläche für das vorhandene Küchenstudio wird so bemessen, daß eine Gebäudeerweiterung in südlicher Richtung ermöglicht wird. Im Bereich der Stellplatzanlage wird eine überbaubare Fläche für den Imbiss vorgesehen.

Die Erschließung des FMZ für den Kundenverkehr soll vom südlichen Teil der Straße "Vor den Führen" aus erfolgen (vgl. Kap. 5). Um diese Zone zu fixieren, werden für die übrigen Bereiche Ein- und Ausfahrtsverbote zum Betriebsgrundstück in die Planung eingestellt. Dabei soll im der Wohnbebauung zugewandten Bereich bis auf die Zu- und Ausfahrtszone ein generelles Ein- und Ausfahrtsverbot bestehen. Im Bereich der "Schildenstraße" wird ein Ein- und Ausfahrts-

... ist nur für Kundenverkehr festgesetzt, da hier die Anlieferzonen für die einzelnen Fachmärkte und Stellplätze für Betriebsangehörige angeordnet werden sollen.

Da eine räumliche Zuordnung der zulässigen Nutzungen auf bestimmte Bereiche der überbaubaren Flächen nicht erfolgen soll und die hier realisierbaren Nutzungen z.T. sehr unterschiedliche Geschosshöhen erfordern können, erfolgt zur Fixierung der Gebäudehöhen die Festsetzung der max. Gebäudeoberkanten über NN.

Im Zentrum des Betriebsgrundstückes werden Flächen für eine Stellplatzanlage festgesetzt. Gleichzeitig wird durch textliche Festsetzung Nr. 8 geregelt, daß diese Anlagen außerhalb der überbaubaren Flächen bis auf die für die Nutzung gekennzeichneten Flächen unzulässig sind.

Gemäß RdErl. des MS vom 25.02.1988 (Ausführungsbestimmungen zu den §§ 46 und 47 der Niedersächsischen Bauordnung) ist für Verkaufsstätten i.S. des § 11 Abs. 3 BauNVO 1 Einstellplatz je 10 - 20 m² Verkaufsnutzfläche herzustellen. Da im Vergleich zu Verbrauchermärkten bei dem hier zulässigen Branchenmix der Fachmarktsegmente ein geringerer Stellplatzumschlag und eine teilweise Doppelnutzung der Stellplätze zu berücksichtigen ist, wird der Stellplatzschlüssel 1 Einstellplatz je 25 m² Verkaufsnutzfläche bei der Dimensionierung der vorliegenden Stellplatzanlage zugrunde gelegt. Für die zulässigen Einrichtungen der Nahversorgung soll ein Stellplatzschlüssel von 1 Einstellplatz je 15 m² Verkaufsnutzfläche maßgeblich sein. Aufgrund einer vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme der BBE Unternehmensberatung GmbH wird beabsichtigt, der Errichtung von 1 Stellplatz je 40 m² Fachmarktverkaufsnutzfläche zuzustimmen. Dieser auf Erfahrungswerten basierende Stellplatzansatz wird in v.g. Gutachten positiv bestätigt. Sollte sich nach Inbetriebnahme des Fachmarktzentrums herausstellen, daß der v.g. Stellplatzansatz entgegen der im Gutachten getroffenen Aussagen nicht ausreichend ist, wird innerhalb der Stellplatzanlage eine Parkpalette errichtet, um das Stellplatzdefizit zu decken. Die mögliche Anordnung v.g. Parkpalette ist in der Anlage zur Begründung gestrichelt dargestellt.

Als Ausgleich für den durch die geplante Nutzung bedingten hohen Bodenversiegelungsgrad werden klimatisch und lufthygienisch wirksame sowie stadt- und landschaftsgestalterisch angepaßte Begrünungsmaßnahmen in die Planung eingestellt. So wird mittels textlicher Festsetzung Nr. 5 geregelt, daß 30 % der nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu begrünen sind. Dabei können die Ausgleichsflächen auch durch die Begrünung von Dachflächen sowie senkrechter Bauteile wie Fassaden und Zäunen erbracht werden. Die Bepflanzung von Dächern trägt durch temperatenausgleichende, feuchtigkeitsregulierende und staubbindende Wirkung zur Verbesserung und Stabilisierung des Zwischenklimas und der lufthygienischen Verhältnisse im Stadtteil bei. Die Begrünung von Fassaden dient ebenfalls der kleinräumigen Klimaverbesserung, ist gleichzeitig Schutz der Hauswände vor Witterungseinflüssen (insbesondere starker Sonneneinstrahlung) wirkt energiesparend und schafft ein günstiges Innenklima. Begrünte Fassaden wirken zudem bedingt schallabsorbierend und sind darüber hinaus als positive stadtgestalterische Elemente zu werten.

Zur Beschattung und Durchgrünung der Stellplatzanlage wird festgesetzt, daß für je 8 - 10 ebenerdige Stellplätze ein Laubbaum auf einer ausreichend großen Pflanzinsel innerhalb der Stellplatzanlage anzupflanzen ist. Eine Begrünung durch großkronige Bäume schafft einen Temperatenausgleich und erhöht die Luftfeuchtigkeit; die lufthygienischen Verhältnisse werden durch Staubbinderung,

...nung von CO₂-Konzentrationen und Sauerstoffproduktion verbessert. Zudem
...llt die Begrünung einer großen versiegelten Fläche eine positive wahrneh-
...mungspsychologische Wirkung für die Anwohner und Benutzer dar.

Entlang der Erschließungsstraßen werden Zonen mit Pflanzgeboten festgesetzt. Durch die darin geforderten Bepflanzungen soll eine Eingrünung des zu errich-
tenden Gebäudekörpers erzielt werden. Gleichzeitig soll die Straße "Vor den
Fuhren" durch die hier anzupflanzenden Bäume zusammen mit den im Straßenraum
vorgesehenen Bäumen einen alleeartigen Charakter erhalten.

Um eine Gliederung der geplanten Baumassen zu gewährleisten, wird eine örtli-
che Bauvorschrift über Gestaltung in die Planung eingestellt. Die entstehende
Anlage soll ein "gläsernes Gelenk" erhalten, um durch dessen Transparenz und
gestalterische Ausprägung eine optische Zäsur der im Verhältnis zu den Baukör-
pern der Umgebung großflächigen Baumassen zu bewirken.

5. Verkehrliche Erschließung

Der Bebauungsplan sieht gegenüber den bisherigen verbindlichen Festsetzungen
eine geänderte Verkehrskonzeption vor, die sowohl die verkehrliche Erschließ-
ung des FMZ gewährleistet, als auch die Lärmbelastungen der benachbarten Wohn-
bebauung nicht zusätzlich erhöht und so Gesichtspunkten des Immissionsschutzes
Rechnung trägt.

Der derzeitige Ausbauzustand der Straße "Vor den Fuhren" ist grundlegend er-
neuerungsbedürftig. Die Ausbaubreite beträgt ca. 6 m und genügt nicht den Ver-
kehrsanforderungen. Am Knotenpunkt "Wilhelm-Heinichen-Ring"/"Vor den Fuhren"
kann das Verkehrsaufkommen derzeit nicht wunschgemäß abgewickelt werden, da
die hohe Verkehrsdichte des "Wilhelm-Heinichen-Ringes" ein reibungsloses Ein-
bzw. Abbiegen ohne Lichtsignalanlage nicht zuläßt. Insbesondere das Einbiegen
ist mit hohen Wartezeiten verbunden. Diese ungenügende Anbindung hat dazu ge-
führt, daß Verkehrsanteile diesen Knoten meiden und unter Umgehung des "Wil-
helm-Heinichen-Ringes" als Schleichverkehre durch die angrenzenden Wohnquar-
tiere ihren Weg zur B 3 suchen. Zudem liegt die Straße "Vor den Fuhren" unmit-
telbar im Einzugsbereich einer Grundschule und muß täglich von ca. 70 Kindern
auf dem Schulweg gequert werden. Die notwendige Schulwegsicherheit ist beim
momentanen Zustand nicht zu gewährleisten.

Im Zuge der Ansiedlung des FMZ soll nun durch eine veränderte Trasse die Ver-
kehrssituation des Bereiches verbessert werden. Es sind in diesem Zusammenhang
mögliche Trassenführungen der Straße "Vor den Fuhren" unter verkehrsplaneri-
schen und städtebaulichen Gesichtspunkten untersucht worden.

Eine gradlinige Verlängerung der Straße "Am Holzhof" nach Süden mit höhenglei-
chem Anschluß an den "Wilhelm-Heinichen-Ring" stellte sich dabei als die ver-
kehrlich günstigste Konzeption dar. Sie hätte allerdings zur Folge, daß das
zur Rede stehende Gewerbegebiet durch die hier diskutierte Straßenführung na-
hezu mittig durchschnitten; die vorgesehenen Fachmärkte mit ihren zugeordneten
Parkflächen müßten dann beidseitig der Straße angesiedelt werden. Eine Verbin-
dung beider Teilflächen könnte nur unterhalb der Straße mittels eines Fußgän-
gertunnels erfolgen. V.g. Unterführungen werden aber häufig aufgrund der räum-
lichen Enge und Unübersichtlichkeit als Barriere empfunden und daher nur wenig
frequentierte. Dies hätte hier zur Folge, daß die Fachmärkte beidseitig der
Straße vom Verbraucher nicht als Einheit angesehen würden und eine wahrneh-

psychologische Summierung der Einzelattraktivität der Fachmärkte zur Gesamttattraktivität eines Fachmarktzentrum nicht stattfände. Zudem bewirkte die sich aus der Untertunnelung ergebende Höhenentwicklung der Straße, daß die tieferliegenden, beidseitigen Parkflächen nur über Rampen an die Trasse anzubinden wären. Ein wesentlicher Fachmarkt-Standortvorteil, die gute und problemlose Pkw-Erreichbarkeit, wäre damit stark beeinträchtigt. Die aus v.g. Gründen resultierende geringere, umsatzrelevante Kundenfrequenz würde die Rentabilität der einzelnen Fachmärkte in Frage stellen.

Würde die geplante Trasse noch weiter in westlicher Richtung verschwenkt, wäre der Anschluß an den "Wilhelm-Heinichen-Ring" nur über aufwendige Ingenieurbauwerke zu bewerkstelligen. Es würden sich Gefälleverhältnisse ergeben, die weit über den Richtwerten der einschlägigen Richtlinien lägen. Der Anschluß der "Schildenstraße" an die geplante Trasse müßte dann mittels einer technisch aufwendigen und platzgreifenden Rampe erfolgen und würde zudem die Verlegung der Zufahrtsbereiche der angrenzenden Gewerbebetriebe erfordern.

Eine Anbindung des geplanten FMZ allein an den "Wilhelm-Heinichen-Ring" müßte ebenfalls ausscheiden. Bei dieser Erschließungsvariante würde durch die v.g. Anbindung neben der Straße "Vor den Führen" noch ein zweiter, unmittelbar benachbarter Kreuzungspunkt mit dem "Wilhelm-Heinichen-Ring" entstehen. Diese Konzeption wäre mit dem für die Straßenplanung hochbelasteter städtischer Hauptverkehrsstraßen geltenden Grundsatz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu vereinbaren.

Desweiteren wurde eine mögliche Anbindung des FMZ an die Straße "Vor den Führen" südlich des vorhandenen, nicht abgängigen Küchencenters untersucht. Kern der Überlegungen zu dieser Variante war, dem linksabbiegenden Verkehrsstrom vom "Wilhelm-Heinichen-Ring" zum FMZ verkehrlich Vorrang einzuräumen, damit auf dem "Wilhelm-Heinichen-Ring" kein Rückstau entstehen kann. Durch die v.g. Verschiebung des Zufahrtsbereiches des FMZ in südlicher Richtung würden die nördlich der Straße "Im Schmaul" gelegenen Grundstücke an der Straße "Vor den Führen" verkehrlich zwar entlastet. Die verkehrsbedingte Lärmbelastung der südlich gelegenen Grundstücke würde aber aufgrund der nunmehr gegenüberliegenden verkehrsintensiven Parkplatzein- und -ausfahrt erhöht. Die auf der Straße "Vor den Führen" vorhandene Verkehrsgrundlast bedingt außerdem einen Stauflächenbedarf für die Einbieger auf den "Wilhelm-Heinichen-Ring", der so dimensioniert wäre, daß die geplante Zufahrt zum FMZ überstaut würde. Berücksichtigt man nun die vorgesehene Überordnung des Verkehrsstromes "Wilhelm-Heinichen-Ring/Parkplatz", müßte das gesamte Verkehrsaufkommen im Zufluß zum "Wilhelm-Heinichen-Ring" bereits vor der Zufahrt zum Parkplatz angehalten werden, wodurch im Bereich der vom Wilhelm-Heinichen-Ring abgelegenen Wohnbebauung Stauungen auftreten könnte. Da der Zu- und Abgangsverkehr des FMZ bevorrechtigt wäre, entstünden Reststaus auf der Straße "Vor den Führen", die letztlich dazu führten, daß sich der dem "Wilhelm-Heinichen-Ring" zustrebende Fahrer andere Wege suchte und so Schleichverkehre durch die angrenzenden Wohnquartiere vorprogrammiert wären. Die vorbeschriebene Variante wäre wie die übrigen diskutierten Verkehrskonzeptionen nicht in der Lage, die anstehenden Probleme zu lösen.

Es wurde deshalb der in den Bebauungsplan eingestellten verkehrlichen Lösung der Vorzug gegeben, die unter größtmöglicher Nutzung vorhandener Verkehrsflächen nur unwesentlich private Flächen beansprucht, eine sinnvolle Nutzung der Gewerbeflächen ermöglicht und dabei eine insgesamt zumutbare Lärmbelastung der Anwohner bewirkt.

Der "Wilhelm-Heinichen-Ring" im Flächennutzungsplan der Stadt Celle als wichtige Hauptstraße dargestellt und als vierspurig ausgebaute Straße geeignet ist, den Verkehr des FMZ aufzunehmen, soll die Erschließung des geplanten Projektes zum überwiegenden Teil über v.g. Trasse und den südlichen Teil der Straße "Vor den Fuhren" erfolgen. Um die nördlich und östlich des Planbereiches gelegenen Wohngebiete so wenig wie möglich mit den Lärmemissionen des Zu- und Abgangsverkehrs des FMZ zu belasten, wird die Zufahrt zum Betriebsgrundstück unmittelbar nördlich des vorhandenen Küchencenters vorgesehen. Aufgrund der detaillierten Untersuchung durch die Freie Planungsgruppe Berlin, "Ermittlung von verkehrlichen Ausgangsdaten zur stadtplanerischen Einbindung eines FMZ in der Stadt Celle", mit Datum vom 24. Oktober 1989 ist bei dieser Erschließungskonzeption davon auszugehen, daß - auch unter Berücksichtigung der Einwohnerverteilung der Stadt Celle und Einbindung in das Straßennetz - 78 % der zu erwartenden Kunden das FMZ über den "Wilhelm-Heinichen-Ring" direkt anfahren bzw. diesen verlassen.

Die Straße "Vor den Fuhren" wird im nördlichen Bereich so verschwenkt, daß sie eine Verlängerung der Straße "Am Holzhof" in südlicher Richtung darstellt. Aus den notwendigen, minimalen Kurvenradien resultiert ein Abrücken der Trasse von der Wohnbebauung am "Waldweg". Die dabei verbleibende Fläche der festgesetzten Straßenverkehrsfläche soll als Straßenbegleitgrün ausgebildet werden. Für die neue Trasse werden beidseitig Rad- sowie Gehwege vorgesehen. Auf der östlichen Seite der Straße "Vor den Fuhren" ist zusätzlich ein Seitenstreifen zur eventuellen Aufnahme von Parkbuchten, Straßenbegleitgrün oder aktiver Lärmschutzeinrichtungen geplant. Die im östlichen Seitenstreifen auch möglichen Bäume bewirken zusammen mit den auf dem Betriebsgrundstück anzupflanzenden Bäumen als alleearartige Pflanzungen eine Verdeutlichung der Verkehrsführung. Im Bereich zwischen der Zufahrt zum FMZ und dem "Wilhelm-Heinichen-Ring" wird die sonst zweispurige in eine vierspurige Trasse aufgeweitet. Die Richtungsfahrbahnen werden durch eine 3 m breite, begrünbare Mittelinsel getrennt, die die Verkehrssicherheit, insbesondere im Zuge des v.g. Schulrichtweges, erhöhen und eine optische Zäsur des Straßenraumes bewirken soll.

Um eine reibungslose Abwicklung der Verkehrsströme zu unterstützen, ist beabsichtigt, den Knotenpunkt "Wilhelm-Heinichen-Ring"/"Vor den Fuhren" zu signalisieren.

Südlich des Betriebsgrundstückes wird parallel zum "Wilhelm-Heinichen-Ring" ein kombinierter Geh- und Radweg vorgesehen, der insbesondere auch zur Schulwegsicherung der Schüler aus den südlich des v.g. Straßenzuges gelegenen Wohnquartieren erforderlich ist.

Der o.a. Straßenplanung liegt ein Straßenausbauplan zugrunde, dessen detaillierte Aussagen nicht als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen werden, für dessen Verwirklichung die festgesetzte Straßenverkehrsfläche aber ausreichend ist.

6. Überlegungen zum Immissionsschutz

Beim Planbereich und der angrenzenden Wohnbebauung handelt es sich um einen lärmvorbelasteten Bereich i.S.d. DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", in dem die hier angegebenen Orientierungswerte aufgrund der Gemengelage und der bestehenden Verkehrswege nicht eingehalten werden können. Die östlich der Straße "Vor den Fuhren" gelegene Wohnbebauung ist im Bebauungsplan Nr. 33 der Stadt

"Im Schmaul" zwar als "Allgemeines Wohngebiet" festgesetzt. Dies Wohngebiet wird aber schon durch den auf dem "Wilhelm-Heinichen-Ring" verursachten Lärm derart belastet, daß eine Erhöhung der Lärmbelastung durch den FMZ-Verkehr nicht mehr nachweisbar ist, was auch durch folgende Überlegung belegt wird:

Wegen der bestehenden Gemengelage müssen die Anwohner im betroffenen Bereich der Straßen "Vor den Fuhren" und "Waldweg" mehr Lärm hinnehmen als in einem unvorbelasteten Wohngebiet. Allerdings sind auch die nach dem Bebauungsplan Nr. 53 "Gewerbegebiet Schildenstraße" bestehenden Einwirkungsmöglichkeiten der Gewerbetreibenden nach dem Grundsatz der nachbarlichen Rücksichtnahme eingeschränkt, so daß nach der Art der Bildung von Mittelwerten ein Ausgleich zwischen diesen unterschiedlichen Nutzungen vorgenommen werden muß. Der nun zur Rede stehende Bebauungsplan will sicherstellen, daß diese plangegebene Lärmvorbelastung der betroffenen Wohngebäude reduziert wird und die durch die neue gewerbliche Nutzung für Wohngebiete anzulegenden Richtwerte nicht überschritten werden. Da die Hauptlärmbelastung der Wohnhäuser allerdings nicht durch die gewerbliche Nutzung sondern durch den Straßenverkehr verursacht wird, soll der Bebauungsplan zugleich durch eine Minderung dieser Gesamtbelastung bewirken. Dem dient der Neuausbau und die nach Westen erfolgende Achsenverschiebung der Straße "Vor den Fuhren" sowie die o.a. flankierenden städtebaulichen Maßnahmen.

Um für die v.g. Untersuchungsansätze die erforderliche fachtechnische Grundlage zu schaffen, wurde der Technische Überwachungsverein Hannover e.V. mit der Erstattung eines Gutachtens beauftragt. Es sollten die derzeitige und nach dem Bebauungsplan Nr. 53 "Gewerbegebiet Schildenstraße" mögliche Lärmsituation ermittelt und der zu erwartenden Geräuschemissionen für die Wohnbebauung gegenübergestellt werden.

Im Gutachten vom 22.06.1990 wurde untersucht, wie sich die Geräuschemissionen infolge Kfz-Verkehr auf der Straße "Vor den Fuhren" verändern werden. Hierbei wurde neben der Erhöhung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens durch die Ansiedlung des FMZ auch die Verlegung der Straße "Vor den Fuhren" berücksichtigt. Die Lärmemissionen des "Wilhelm-Heinichen-Ringes" wurden nicht explizit in die Untersuchung eingestellt, da dieser stark frequentierte Straßenzug als Vorbelastung existiert und durch die Planung nicht verändert wird.

Bei der Berechnung des Straßenlärms wurden die Vorschriften der RLS-90, die mit Datum vom 10.04.1990 die RLS-81 abgelöst haben, zugrundegelegt. Für das derzeitige Verkehrsaufkommen wurde ein DTV-Wert von 5.100 Kfz/Tag (Spitzenstunde 460 Kfz/Std.), für die zukünftige Belastung die aus dem gewählten durchschnittlichen Stellplatzansatz von 20 : 1 resultierenden DTV-Werte von 5.700 Kfz/Tag (Spitzenstunde 600 Kfz/Std.) nördlich der Zufahrt des FMZ bzw. 7.150 Kfz/Tag (Spitzenstunde 970 Kfz/Std.) südlich der Zufahrt des FMZ zugrundegelegt. Der Lkw-Anteil (> 2,8t) wurde sowohl beim Ist- als auch beim Planzustand mit max. 10% angenommen. Als Öffnungszeit des FMZ wurde der Zeitraum von 8.00 bis 18.00 Uhr, für die Warenanlieferung der Zeitraum zwischen ca. 7.00 und maximal 19.00 Uhr berücksichtigt. Da das FMZ nur tagsüber angefahren wird, beschränkte sich der Gutachter bei den durchgeführten Berechnungen auf die Tageszeit (06.00 bis 22.00 Uhr). Bei der Betrachtung des Kfz-Verkehrs auf der Straße "Vor den Fuhren" zwischen "Wilhelm-Heinichen-Ring" und der Straße "Am Holzhof" wurden die Mittelungspegel für den Erdgeschoßbereich der nächstgelegenen Wohngebäude berechnet. Der Gutachter ging davon aus, daß entsprechend der gegenwärtigen Planung unabhängig von der Errichtung des FMZ die Kreuzung

den Fuhren"/"Wilhelm-Heinrichen-Ring" mit einer Signalanlage versehen
u. Es wurden die Gebäude "Vor den Fuhren" Nr. 1, 3, 5, 7, 11, 13 sowie
Waldweg" Nr. 86, 87, 88 und 90 in die Untersuchung eingestellt.

Der höchste Wert des Ist-Zustandes lag mit 67,5 dB(A) beim Gebäude "Vor den
Fuhren" Nr. 13, der niedrigste mit 65,0 dB(A) beim Gebäude "Vor den Fuhren"
Nr. 11 vor.

Beim Planzustand, also nach der Straßenachsenverschiebung nach Westen und dem
entsprechenden Abrücken des fließenden Verkehrs von der Wohnbebauung, ergaben
sich für alle untersuchten Gebäude um 1,6 - 6,6 dB(A) reduzierte Werte. So
wurden für die Gebäude "Vor den Fuhren" Nr. 7 und 13 nun mit 65,8 dB(A) die
höchsten Werte, für das Gebäude "Waldweg" Nr. 86 mit 57,8 dB(A) der niedrigste
Wert ermittelt. Durch die Verlegung der Straße werden demnach trotz des erhöh-
ten Verkehrsaufkommens geringere Mittelungspegel zu erwarten sein. Nach An-
sicht des Gutachters sei allerdings zu berücksichtigen, daß an der zur Stra-
ßenseite geschlossenen Gebäudefront des geplanten FMZ künftig Reflexionen auf-
treten könnten, sofern die Gebäudefront im unteren Bereich nicht absorbierend
ausgeführt werde. Im Baugenehmigungsverfahren ist daher sicherzustellen, daß
im Bereich zur Straße "Vor den Fuhren" keine Fensterfront errichtet, sondern -
zumindest im unteren Bereich bis zu einer Höhe von ca. 3 m - beispielsweise
zur Straße hin offene Lochsteine als Absorptionsfläche vorgemauert werden.

Weiterhin wurde untersucht, welche Geräuschimmissionen aus den Gewerbeflächen
des zur Rede stehenden Bebauungsplanes unter Berücksichtigung der derzeitigen
Festsetzungen zulässig wären bzw. wie sich diese Immissionen nach Inbetrieb-
nahme des FMZ verändern werden. Es wurden hierbei die folgenden immissionsre-
levanten Geräuschquellen berücksichtigt:

- Technische Anlagen, wie Lüftung und Kühlaggregate,
- Fahrzeugverkehr der Kunden (Pkw),
- " der Lieferanten (Lkw bzw. LfW),
- Be- und Entladung der Lieferfahrzeuge.

Bei der Gegenüberstellung der Geräuschemissionen aus den Gewerbeflächen wurden
wiederum die Gebäude "Vor den Fuhren" Nr. 1, 3, 5, 7, 11, 13 sowie "Waldweg"
Nr. 86, 87, 88, 90 untersucht. Unter Berücksichtigung der derzeitigen Festset-
zungen des Bebauungsplanes Nr. 53 ergaben sich mit den für diese Ausweisungen
zugrundezulegenden flächenbezogenen Schalleistungspegeln an den untersuchten
Gebäuden Mittelungspegel von 52,9 - 54,9 dB(A).

Für den Planzustand wurden Werte zwischen 47,4 dB(A) (Waldweg 87) und 54,2
dB(A) (Vor den Fuhren 7) ermittelt. Bei diesen Werten handelt es sich um Ge-
samt-Pegel, die sich aus den Werten für den Kfz-Verkehr auf den Parkplätzen,
die Parkplatzein- und ausfahrt auf die Straße "Vor den Fuhren" sowie die übrige
Gewerbeflächen zusammensetzen. Es sind demnach zukünftig aus dem Gewerbe-
gebiet geringere Mittelungspegel als heute möglich zu erwarten, mit Ausnahme
des Wohnhauses "Vor den Fuhren 7", das genau gegenüber der Parkplatzein- und
ausfahrt liegt. An diesem Beurteilungsort sind die Werte des Ist- sowie Plan-
zustandes mit 54,2 dB(A) identisch, doch auch hier wird der Immissionsricht-
wert von 55 dB(A), der nach "TA Lärm" für ein allgemeines Wohngebiet (WA) maß-
geblich ist, unterschritten. Der Bebauungsplan bewirkt also für die dem FMZ
benachbarte Wohnbebauung in doppelter Hinsicht eine Verbesserung: Der vom FMZ
ausgehende Gewerbelärm hält die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein WA-
Gebiet von tagsüber 55 dB(A) ein und führt damit gegenüber dem nach dem Bebau-
ungsplan gegenwärtig Zulässigen zu einer erheblichen Verbesserung. Diese Ver-
besserung erreicht der Bebauungsplan bereits durch die Festsetzung der Nut-
zungsart als FMZ mit den zulässigen Einzelnutzungen, auf deren Grundlage das

annte Gutachten basiert. Der Sachverständige hat allerdings ermittelt, der danach zu erwartende Gewerbelärm außer bei den Gebäuden "Waldweg 86, 88 und 90" mehr als 10 dB(A) niedriger liegt als der Straßenverkehrslärm, der damit die dominante Schallquelle darstellt. Der vom FMZ ausgehende Lärm erhöht damit den Lärmpegel des Straßenverkehrslärms nicht und wirkt sich damit als wahrnehmbare Lärmquelle praktisch nicht aus. Aufgrund der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen wird allerdings eine derartige Überlagerung der beiden Lärmarten - Straßenverkehrs- und Gewerbelärm - normalerweise nicht vorgenommen.

Das Gutachten weist somit nach, daß die vorliegende Planung dem Verbesserungsgebot gerecht wird, das für die Überplanung vorbelasteter Gebiete gilt und daher keine aktiven bzw. passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Dennoch wäre es möglich, selbst aktive Schallschutzmaßnahmen in der neu geplanten Straßenverkehrsfläche zu realisieren.

7. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Änderungsgebietes mit Gas, Wasser und Elektrizität ist durch Anschluß an das Versorgungsnetz der Stadtwerke Celle GmbH sichergestellt.

Südlich der "Schildenstraße" ist auf dem Flurstück 1/11 eine Transformatorenstation vorhanden. Diese Anlage soll nunmehr baulich ins FMZ integriert, die Leistungskapazität entsprechend erhöht werden.

Das auf dem Betriebsgrundstück anfallende Schmutzwasser wird durch Anschluß an das Kanalisationssystem der Stadt Celle abgeleitet.

Das auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Regenwasser wird über ein getrenntes Kanalsystem abgeführt.

Das auf dem Betriebsgrundstück von den Dach- und Stellplatzflächen anfallende Oberflächenwasser kann nicht örtlich versickert werden. Es ist deshalb vorgesehen, das Oberflächenwasser in ein Regenwasserrückhaltebecken abzuleiten, das auf Kosten des Bauträgers des FMZ in einer nahegelegenen öffentlichen Grünfläche östlich der Straße "Im Schmaul" angelegt werden soll.

8. Städtebauliche Werte

a) Größe des Änderungsgebietes	ca. 3,15 ha
entspricht Brutto-Bauland	ca. 3,15 ha
abzüglich:	
öffentliche Verkehrsfläche	ca. 0,82 ha
	<hr/>
ergibt Netto-Baufläche	ca. 2,33 ha

Das Verhältnis der öffentlichen Flächen zur Netto-Baufläche beträgt ca. 26% zu 74%.

9. Kostenübersicht, Finanzierung

Für den Ausbau der Straße "Vor den Führen" einschließlich RW-Kanal, Beleuchtung, Straßenbegleitgrün und Lichtsignalanlage, werden voraussichtlich Kosten in Höhe von

ca. 2.000.000,00 DM

entstehen.

Ein Teil der v.g. Summe wird durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen des Landes im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gedeckt. Die übrigen anfallenden Kosten sind auf die Anlieger umzulegen. In einem mit der Stadt Celle abgeschlossenen Erschließungsvertrag hat sich der Bauträger des geplanten FMZ bereiterklärt, den gesamten von den Anliegern zu tragenden Kostenanteil zu übernehmen.

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

Im Auftrag


(Köster)
Bauoberinspektorin