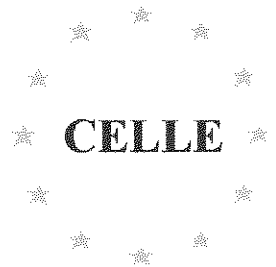


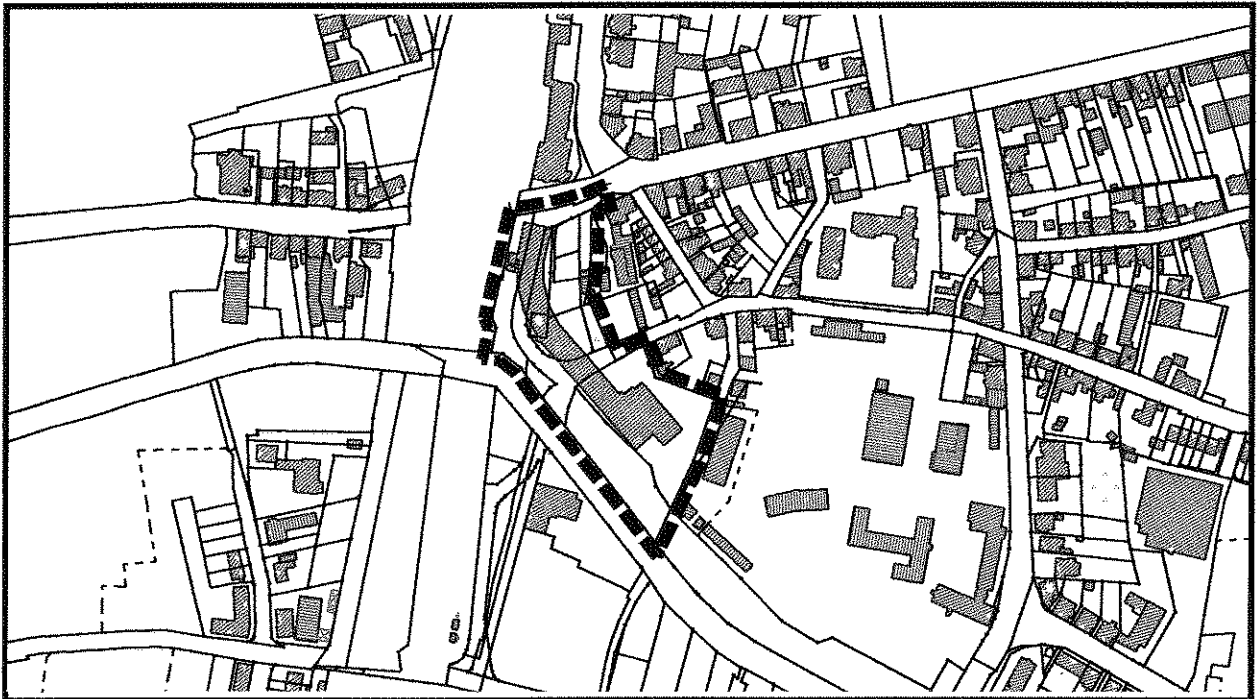
# Stadt Celle



Bebauungsplan Nr. 124  
1. Änderung (Neufassung)

## „P + R-Anlage/Bahnhof“

Begründung



Übersicht M 1: 5.000

Kartengrundlage: DGK, Vervielfältigungserlaubnis erteilt durch das Katasteramt Celle

ZLIT **PLANURKUNDE** gehörig  
~~Stadt~~ **Stadt** ~~amt~~ / **Stadtplanung**

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

**Satzung**  
**19.06.2003**

## INHALT

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

## **1. Geltungsbereich**

Das Plangebiet liegt östlich der Bahnstrecke Hannover/Hamburg zwischen der Bahnhofstraße im Norden und der Fuhse im Süden und umfasst im Wesentlichen das Gelände der P+R-Anlage.

## **2. Rechtsgrundlagen**

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

## **3. Verfahren**

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 19.02.2002 die Einleitung des Verfahrens zur 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 124 der Stadt Celle „P+R-Anlage/Bahnhof“ gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Der Entwurf der 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 124 „P+R-Anlage/Bahnhof“ wurde ausgearbeitet im Amt für Stadtplanung, Geodaten und Bauaufsicht. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 18.02.2003 dem Entwurf zur 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 124 „P+R-Anlage/Bahnhof“ und der dazugehörigen Begründung zugestimmt und deren öffentliche Auslegung beschlossen.

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

Der Entwurf zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 124 „P+R-Anlage/Bahnhof“ und die dazugehörige Begründung haben in der Zeit vom 25.03. bis 25.04.2003 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Der Rat der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 03.07.2003 die 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 124 „P+R-Anlage/Bahnhof“ 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 an der Bahnlinie Hannover – Hamburg im Ortsteil Neuenhäusen. Es umfasst das Gelände der P + R – Anlage zwischen der Bahnhofstraße und der Fuhse.

## **5. Raumordnung und Landschaftsplanung**

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 Verkehrsentlastung bzw. durch eine intelligente Steuerung, für eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und für eine Verkehrsentzerrung zu sorgen bzw. sicherzustellen, dass langfristig anzustrebende Lösungen durch andere Nutzungen nicht gefährdet werden.“

Die Verkehrsentwicklung soll den Zielen der Raumordnung und Landesplanung gemäß in umweltschonender Weise erfolgen.

Dazu gehört neben der Optimierung des innerörtlichen Netzes der Hauptverkehrsstraßen zur Vermeidung von Schleichverkehren durch Wohnbereiche einerseits auch die Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger durch benutzer- und umweltfreundliche Vernetzung von Schiene, Straße, Luft und Wasser.

Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt dabei besondere Bedeutung zu. Er ist zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr auszugestalten. Dazu gehört unter anderem, dass an den Haltestellen des Schienenverkehrs ausreichend Flächenvorsorge für park + ride- und bike + ride – Anlagen betrieben und entsprechende Angebote geschaffen oder verbessert werden.

## **6. Inhalt des Flächennutzungsplanes**

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

## **7. Angaben zum Bestand**

Der Planbereich selbst ist geprägt durch die vorhandene park + ride- und bike + ride-Anlage mit integriertem Busbahnhof, die nähere Umgebung durch unterschiedliche Nutzungen wie Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäude, die Bahnstrecke, das Gelände der ehem. Stadtwerke sowie dem Auenbereich der Fuhse.

Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft, über die bereits bestehenden hinaus, wurden im Rahmen eines Grünordnungsplanes (GOP) untersucht und bewertet. Entsprechende Festsetzungen zu notwendigen Ausgleichsmaßnahmen werden in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die durch die geplante Straßenführung bedingten Veränderungen der Lärmsituation in den angrenzenden Bebauungsbereichen wurden im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht.

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

Neuenhäuser 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 Neuenhäuser entgegenstehen können. Dazu gehören insbesondere auch die verkehrlichen Probleme: „Bedingt durch die räumliche Enge weist das bestehende klassifizierte und nicht klassifizierte Straßennetz Celles zahlreiche Konflikte und zum Teil erhebliche Ausbaumängel auf. (Überlastete Ortsdurchfahrten, Schwerlastverkehr im Stadtkern, mangelhafte Ausbaustandards, ungenügende Knotenpunkte, fehlende Trennung von Rad-, Fuß- und Pkw-Verkehr, fehlende Parkplatzzapazitäten)“

Als besondere 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.

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.

Durch die Änderung (Neufassung) dieses Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Bauabschnitts von der Bahnhofstraße durch die P+R-Anlage bis zur Fuhse geschaffen. Parallel dazu wird der anschließende Teilabschnitt von der Fuhse bis zur Wiesenstraße im Rahmen der 1. Änderung (Neufassung) des Bebauungsplanes Nr. 78 "Wiesenstraße" bearbeitet. Der Bauabschnitt von der Hafenstraße bis zur Bahnhofstraße ist durch den inzwischen rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 127 "Biermannstraße" planungsrechtlich geregelt.

## **9. Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

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

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

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

Die Eingriffsregelung sieht vor, dass Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt notwendig beeinträchtigen dürfen (§ 1a BauGB, Vermeidungsgundsatz). Bei Vorliegen eines Eingriffstatbestandes ist durch geeignete Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zur Realisierung der P+R-Anlage wurde für die Abschätzung des zu erwartenden Eingriffs sowie zur Ermittlung des erforderlichen Kompensationsbedarfs vom Büro Dipl.-Ing. S. Behr ein Grünordnerischer Beitrag erarbeitet. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass trotz der vorgesehenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen der Kompensationsbedarf innerhalb des Planbereiches nicht abgedeckt werden kann.

Als Ersatzmaßnahme wurde außerhalb des Geltungsbereiches auf dem benachbarten Gelände der Stadtwerke eine entsprechende Fläche festgesetzt.

Da sich das Grundstück nicht im Besitz der Stadt Celle befindet, wurde zur Sicherung der Durchführung dieser Maßnahme zwischen der Stadt Celle und der Stadtwerke Celle GmbH am 08.12. 1998 ein „städtebaulicher Vertrag zur Umsetzung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ geschlossen.

Die entsprechenden Festsetzungen aus dem rechtsverbindlichen Plan werden für die 1. Änderung (Neufassung) übernommen.

Aufgrund der Weiterführung der Biermannstraße über das Gelände der P+R-Anlage ergibt sich in Teilbereichen eine gegenüber der rechtsverbindlichen Planung weitere Inanspruchnahme von Flächen. Daher wurde das Planungsbüro Dr. Kaiser (Arbeitsgruppe Land & Wasser – ALW) von der Stadt Celle mit der Erstellung eines Grünordnungsplanes (GOP) für den weiteren Bauabschnitt zum Ausbau der Biermannstraße beauftragt.

Als Ergebnis der Untersuchungen ist festzustellen, dass durch Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes der geplante Eingriff nicht vollständig kompensiert werden kann.

Es verbleibt eine Fläche von etwa 50 qm für externe Kompensationsmaßnahmen für nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Arten und Lebensgemeinschaften“. Diese Fläche kann im Zusammenhang mit der Ersatzmaßnahme für den Bebauungsplan Nr. 127 „Biermannstraße“ im Bereich der Alleraue westlich der Bahnstrecke bereitgestellt werden.

## **11. Planinhalt**

Die Ausweisung als „Mischgebiet“ (MI) für die P+R-Anlage, wie sie im rechtsverbindlichen Plan festgesetzt ist, wird beibehalten und der besondere Nutzungszweck für diese Fläche weiterhin festgeschrieben. Das Maß der Nutzung wird ebenfalls gegenüber der rechtsverbindlichen Fassung mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2, den höchstzulässigen Werten gem. § 17 der Baunutzungsverordnung entsprechend, unverändert beibehalten. Die überbaubare Fläche orientiert sich an dem vorhandenen Baukörper.

Änderungen gegenüber der rechtsverbindlichen Ausweisung ergeben sich hinsichtlich des Busbahnhofes. Die bislang als Zu- und Abfahrt für die Busse vorgesehene Fläche wird nun als öffentliche Verkehrsfläche für die Weiterführung der „Biermannstraße“ ausgewiesen, ebenso der Bereich der Durchfahrt durch das Parkhaus, die hierfür bereits beim Bau vorgesehen wurde. Der Ausbau sieht eine zweispurige Straße mit kombinierten Fuß- und Radwegen vor, mit einer zusätzlichen Abbiegespur im Zufahrtsbereich des Parkhauses. Der Busbahnhof selbst wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen.

Der Uferbereich der Fuhse, der zum größten Teil innerhalb des gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebietes liegt, wird weiterhin als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt, um die hier vorhandene, für den Fuhse-Auenbereich typische Gehölz- und Krautflora zu erhalten. Innerhalb dieser Grünfläche verläuft oberhalb der Böschungskante der Fuhserandweg.

Innerhalb der Grünfläche sind für den direkt an die Fuhse als Gewässer II. Ordnung angrenzenden Gewässerrandstreifen in einer Breite von 5,0 m, gemessen von der Böschungsoberkante des Gewässers, die Vorschriften der Absätze 2 bis 4 des § 91 a Nds. Wassergesetz (NWG) zu beachten.

Die Freihaltung des Gewässerrandstreifens sowie der Genehmigungsvorbehalt nach § 91 NWG für bauliche Anlagen in oder an oberirdischen Gewässern soll sowohl den Wasserabfluss sichern als auch das allgemeine Wohl wahren. Hierzu zählt u. a. die Reinhaltung des Gewässers, Vermeidung von Hochwasserschäden und Bodenerosion, sowie die Bedeutung des Gewässers und seiner Uferbereiche als Lebensstätte für Pflanzen und Tiere und ihre Bedeutung für das Landschaftsbild.

## **12. Emissionen / Immissionen**

Zu den Lärmauswirkungen des Parkhauses auf die Nachbarschaft wurde bei der Aufstellung des Bebauungsplanes vom TÜV/Nord ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Die daraus resultierenden textlichen Festsetzungen werden für die Planänderung übernommen.

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 ebenfalls 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.

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 ermittelt worden.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde gleichzeitig geprüft, welche Maßnahmen an den Gebäuden, die dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz haben, in Anwendung der 24. BImSchV erforderlich sind. Dabei kann es sich nur um Maßnahmen des passiven Schallschutzes handeln. Aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwände, -wälle) kommt aufgrund der innerstädtischen Lage nicht in Betracht.



Die Planänderung enthält einen Hinweis bezüglich der bundesrechtlichen Erstattungsregelung in § 42 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV.

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

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

Da es sich bei dem Plangebiet um ein 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.

Das auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Regenwasser wird über den vorhandenen Regenwasserkanal abgeleitet.

Die Ableitung des im Bereich der P+R-Anlage anfallende Niederschlagswasser in die Fuhse ist über eine wasserbehördliche Erlaubnis gem. § 10 NWG geregelt. Änderungen an der Niederschlagswasserbehandlung und -ableitung innerhalb des Plangebietes werden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt.

### **14. Kosten**

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

### **15. Hinweise**

1. Im Rahmen des "Schalltechnischen Gutachtens zum Ausbau der Biermannstraße" sind die Gebäude ermittelt worden, die aufgrund der 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz haben. Auf die Kostenerstattungsregelungen gem. § 42 BImSchG wird hingewiesen.
2. Die Herstellung und die wesentlich Änderung von baulichen Anlagen in und an oberirdischen Gewässern bedarf gem. § 91 Abs. 1 NWG einer Anlagengenehmigung, die auf Antrag durch die Untere Wasserbehörde erteilt wird.
3. Für den an die Fuhse (Gewässer II. Ordnung) angrenzenden Geländestreifen (Gewässerrandstreifen) 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, hier 5,0 m, 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.

4. Im gesetzlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Fuhse sind 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 NWG genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird durch die Untere Wasserbehörde erteilt.

Ein Vorhaben ist genehmigungsfähig, wenn der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt wird, bzw. die zu erwartenden Beeinträchtigungen entsprechend ausgeglichen werden können.

Aufgestellt:  
Amt für Stadtplanung,  
Geodaten und Bauaufsicht  
- Abt. Stadtplanung -  
Celle, im 19.06.2003

Im Auftrag

  
(Brandt)  
Techn. Angestellte