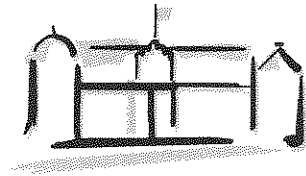


Stadt Celle



Bebauungsplan Nr. 135

Residenzstadt
Celle

"Weiterführung der Biermannstraße"

Begründung



zur **PLANURKUNDE**
~~Stadtbauamt / Stadtplanung~~

Übersicht M. 1 : 10.000
gehörig

Stadt Celle - Der Oberbürgermeister
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung
Fachdienst 61 - Stadtplanung

Tel. 05141/12-418 - Fax 05141/12-628
Helmuth-Hörstmann-Weg 1 - 29221 Celle

Satzung

19.05.2005

Inhaltsverzeichnis

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

1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst das Gebiet zwischen der „Windmühlenstraße“, der Straße „Am Holzhof“, der Straße „Waldweg“ sowie der „Borsigstraße“ bzw. dem westlich daran angrenzenden Bahngelände. Im Norden wird das ehem. Bahngrundstück westlich der „Itagstraße“ in das Plangebiet mit einbezogen, um den Anschluss an den dritten Bauabschnitt sicherzustellen.

2. Rechtsgrundlagen

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

3. Verfahren

Der Rat der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 25.03.2004 die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 der Stadt Celle „Weiterführung der Biermannstraße“ gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 135 „Weiterführung der Biermannstraße“ wurde ausgearbeitet im Fachbereich Stadtentwicklung, Fachdienst Stadtplanung.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 07.12.2004 dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 135 „Weiterführung der Biermannstraße“ und der dazugehörigen Begründung zugestimmt und deren öffentliche Auslegung beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 11.12.2004 ortsüblich bekanntgemacht.

Der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 135 „Weiterführung der Biermannstraße“ und die dazugehörige Begründung haben in der Zeit vom 21.12.2004 bis 28.01.2005 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt.

Der Rat der Stadt Celle hat in seiner Sitzung am 26.05.2005 den Bebauungsplan Nr. 135 „Weiterführung der Biermannstraße“ nach Prüfung der Stellungnahmen 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. 2 km südwestlich des Stadtzentrums im Ortsteil Neuenhäusen, östlich der Bahnstrecke Hannover/Hamburg und nördlich des Wilhelm-Heinichen-Ringes. Es umfasst im Wesentlichen den gewerblich geprägten Bereich zwischen Windmühlenstraße/Am Holzhof/Waldweg und der Bahntrasse.

5. Raumordnung und Landesplanung

Die große selbständig Stadt Celle liegt gemäß Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) im Ordnungsraum Hannover. In Ordnungsräumen sind u. a. vorrangig solche Entwicklungsmaßnahmen durchzuführen, die

- die Leistungsfähigkeit der Ober- und Mittelzentren als Wirtschafts- und Dienstleistungszentren erhalten und verbessern, für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen – auch über die Ordnungsräume hinaus – sowie für die Sicherung und Schaffung zukunftsbeständiger Arbeitsplätze wesentliche Bedeutung haben,
- die Umwelt- und Lebensbedingungen durch Beseitigung gegenseitiger Störungen von gewerblicher Bebauung und Wohnbebauung, durch Beseitigung nachteiliger Verdichtungsfolgen im baulichen und Verkehrsbereich sowie durch Förderung der städtebaulichen Entwicklung nachhaltig verbessern,
- der Wiedernutzung von gut erschlossenen Altgewerbe- und Altindustrieflächen an gewachsenen Standorten dienen und so zum sparsamen Umgang mit Siedlungsflächen und Erhalt der Freiflächen in verdichteten Siedlungsbereichen beitragen,
- der umwelt- und sozialverträglichen Nutzung von gewerblichen Bauflächen und der Schaffung von geeigneten Standortvoraussetzungen, insbesondere für Klein- und Mittelbetriebe dienen,

Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP), das zur Zeit noch im Entwurf vorliegt, stuft die Stadt Celle als Mittelzentrum ein, mit dem Schwerpunkt für die vorrangigen Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Wohnstätten. Die besondere Entwicklungsaufgabe „Wohnen“ als Schwerpunkt fordert ein umfangreiches, über die lokale Nachfrage hinaus gehendes Angebot von Wohnungen. Weitere besondere Entwicklungsaufgaben bestehen für die gewerbliche Wirtschaft sowie die Erholung. Entsprechend ihrer Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft muss die Leistungsfähigkeit der Stadt mit zentralörtlicher Bedeutung gesichert und verbessert werden.

Zur Erreichung dieser Ziele ist auch ein funktionsfähiges Verkehrsnetz erforderlich. Die Verkehrsentwicklung wurde in den vergangenen Jahren durch eine weiter zunehmende Motorisierung bei gleich bleibendem klassifiziertem Verkehrsnetz und weiterem erheblichem Verkehrsanstieg geprägt, von dem die Stadt Celle infolge ihrer verkehrsräumlichen Situation in besonderem Maß betroffen ist. Damit einher gehen Verkehrsmengensteigerungen auf den Straßen und infolgedessen auch höhere Reise-/Fahrzeiten.

Die Beeinträchtigungen durch den Durchgangsverkehr aber auch durch den Ziel- und Quellverkehr im Stadtgebiet selbst können durch geeignete Maßnahmen, z. T. durch den Bau einer Ortsumgehung für eine Verkehrsentslastung sorgen bzw. durch eine intelligente Steuerung für eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und für eine Verkehrsentszerrung sorgen

und sicherstellen, 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 der Fassung der 58. Änderung sieht die Weiterführung der Biermannstraße als Element eines innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßennetzes bereits bis zur Anbindung an die Itagstraße vor. Im Zuge des Aufstellungsverfahrens dieses Bebauungsplanes wird ebenfalls eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich, die mit der 60. Änderung zeitgleich zu diesem durchgeführt wird.

7. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet ist geprägt durch gewerbliche Nutzung. Vorhanden sind hier Gewerbebetriebe unterschiedlicher Größe und Art sowie das Gelände des städtischen Bauhofes.

Westlich des Plangebietes verläuft die Haupttrasse der Bahnstrecke Hannover/Hamburg. Östlich des Plangebietes an der Straße „Am Holzhof“ und im östlichen Bereich der Straße „Waldweg“ befinden sich durch Wohnen geprägte Gebiete. Die südlich des Plangebietes liegenden Flächen sind teilweise gewerblich, teilweise durch das Sondergebiet „Fachmarktzentrum Schildenstraße“ genutzt.

Das Plangebiet ist über die vorhandenen Straßen und die darin vorhandenen Leitungen und Kanäle an die entsprechenden Ver- und Entsorgungssysteme der jeweiligen Träger angeschlossen.

Bezüglich der vorhandenen Vegetation im Plangebiet ist festzustellen, dass der ganz überwiegende Teil von Gebäuden, Verkehrs- und Gewerbeflächen eingenommen wird. Die Gewerbebetriebe zeichnen sich durch hallenartige Gebäude und großflächig mit unterschiedlichen Materialien versiegelte oder befestigte Freiflächen aus.

Vegetationsbestandene Bereiche nehmen im Bereich der Gewerbeflächen nur sehr geringe Flächenanteile ein, auch Einzelbäume treten nur vereinzelt auf.

Im Bereich der Straßen, der Geh- und Radwege finden sich kleinflächig unterschiedlich intensiv unterhaltene Grünflächen. Im Bereich Waldweg/Vor den Führen dominieren Rabatten mit Zwergsträuchern sowie jüngere Einzelbäume. Die Straße „Am Holzhof“ zeichnet sich durch das weitgehend geschlossene Auftreten von älteren Straßenbäumen aus. Auf unbefestigten Streifen zwischen den Bäumen haben sich halbruderale Gras- und Staudenfluren trockener Standorte entwickelt.

Die durch den Bebauungsplan zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Rahmen eines Grünordnungsplanes untersucht und bewertet. Entsprechende Festsetzungen zu den notwendigen Ausgleichsmaßnahmen werden in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen. Der Grünordnungsplan ist Anlage dieser Begründung.

Die durch die geplante Straßenführung bedingten Veränderungen der Lärmsituation in den angrenzenden Bebauungsbereichen wurden im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens untersucht. Das Gutachten ist ebenfalls Anlage dieser Begründung.

Ein Großteil des Plangebietes liegt in einem bebombten Bereich, diverse Bombentrichter, Einschläge von Blindgängern sowie Blindgängerverdachtsmomente wurden bereits erkundet. Auch durch die schon seit Jahrzehnten hier ausgeübte vielfältige gewerbliche Nutzung sowie die bereits erwähnten Bombeneinschläge ist im Planbereich mit Verunreinigungen im Boden und Grundwasser zu rechnen.

8. Anlass und Ziel der Planung

Zur Realisierung der Weiterführung der Biermannstraße für die Bauabschnitte von Norden nach Süden beginnend an der Einmündung der Hafenstraße/Biermannstraße über eine neue Allerbrücke/Bahnhofsplatz/Busbahnhof/neue Fuhsebrücke/Wiesenstraße bahnparallel bis zur Itagstraße sind die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen durch Flächennutzungsplanänderung und Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen geschaffen.

Im Rahmen dieser Planungen wurden sowohl aus dem Kreis der betroffenen Bürger als auch von dem zuständigen Ortsrat erhebliche Befürchtungen einer zusätzliche Belastung der Straße „Am Holzhof“ und der damit verbundenen Belastung der angrenzenden Wohnquartiere geäußert.

Der Rat der Stadt Celle hat im Rahmen seiner Abwägung bei der Beschlussfassung über die Planung die Verwaltung beauftragt, die Weiterführung der Biermannstraße von der Itagstraße über die Borsigstraße im Sinne einer Realisierung zu prüfen.

Diese Prüfung erfolgte in der „Machbarkeitsstudie zur Weiterführung der Biermannstraße über die Borsigstraße zum Wilhelm-Heinichen-Ring“ vom Mai 2003. Darin wurden folgende Varianten untersucht:

Variante I: Weiterführung der Biermannstraße von der Itagstraße über die Borsigstraße und den Waldweg/Vor den Fuhren bis zum Wilhelm-Heinichen-Ring

Variante II: Weiterführung der Biermannstraße von der Itagstraße über die Borsigstraße bahnparallel bis zum Wilhelm-Heinichen-Ring

Variante III: (Nullvariante) Weiterführung der Biermannstraße von der Itagstraße über die Windmühlenstraße zur B 3 und über Am Holzhof/Vor den Fuhren bis zum Wilhelm-Heinichen-Ring

Um alle Varianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit bewerten zu können, wurden entsprechende Zielfelder und ihre Bewertungskriterien formuliert:

1. Zielfeld Verkehr: - hohe Verkehrssicherheit
- gute Qualität des Verkehrsablaufs
- hohe Erschließungsqualität
2. Zielfeld Umwelt: - geringe Immissionsbelastung
- geringe Flächeninanspruchnahme
- Verbesserung der städtebaulichen Situation

Dabei wurde selbstverständlich auch die Wirtschaftlichkeit der Varianten berücksichtigt.

Die Variantenuntersuchung wurde den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt mit dem Ergebnis, auf der Grundlage der Variante I die notwendigen Planverfahren durchzuführen.

Die Notwendigkeit der Weiterführung der Biermannstraße als wichtiges Element des Straßennetzes in Celle zur Entlastung der Innenstadt, insbesondere der Allerbrücke am Neumarkt, wurde bei den Planungen zu den Bauabschnitten 2 und 3 schon ausführlich begründet.

Die vorliegende Planung wird die Trasse der Weiterführung der Biermannstraße für die innerörtlichen, quartiers bezogenen Verkehre über die Borsigstraße und den Waldweg an den Wilhelm-Heinichen-Ring anbinden. Damit wird eine Entlastung der durch die Wohnnutzung geprägten Bereiche des Ortsteils Neuenhäusern, insbesondere das Gebiet östlich der Straße „Am Holzhof“, und die Verlagerung in weniger immissionsempfindliche Bereiche (Gewerbe- und Bahnflächen) erreicht.

Gleichzeitig werden die in diesem Bereich liegenden gewerblich genutzten Flächen sowie die bei der Trassierung im Zuge der Borsigstraße entstehenden Restflächen planungsrechtlich geregelt werden.

9. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Eine gesonderte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist entbehrlich. Nach den Kriterien der EG-Richtlinie (UVP- Änderungsrichtlinie), die mittlerweile als UVPG in deutsches Recht überführt worden ist, ist eine verfahrenstechnisch gesonderte, integrierte Betrachtung aller betroffenen Umweltgüter sowie möglicher Wechselwirkungen zwischen Umwelteinwirkungen des Vorhabens nicht erforderlich. Die geplante innerörtliche Hauptverkehrsstraße unterliegt nicht den Kriterien der prüfungspflichtigen Vorhaben.

Eine Umweltprüfung nach BauGB ist nach der derzeitigen Rechtslage nicht erforderlich, da der Aufstellungsbeschluss für diesen Bebauungsplan noch vor der dafür relevanten Gesetzesänderung des Baugesetzbuches (BauGB) vom 21.07.2004 gefasst wurde.

10. Eingriff in Natur und Landschaft

Die Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft, die so genannte Eingriffsregelung, ist im Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches umzusetzen.

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

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- und Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen.

Innerhalb des Plangebietes sind aufgrund der schon vorhandenen Nutzung nur wenige Vermeidungsmaßnahmen und auch nur in geringem Umfang Ausgleichsmaßnahmen möglich.

An Vorkehrungen zur Vermeidung oder Verminderung von Konflikten ist vorgesehen:

- Besonders konfliktarme Trassierung der Straße (Trassenführung durch ein Gewerbegebiet, ganz überwiegend Inanspruchnahme versiegelter bzw. teil versiegelter, aktuell oder ehemals gewerblich genutzter Flächen bzw. von Straßen- und Bahnflächen für den Straßenneubau)
- Rückhaltung und Versickerung von Teilen des Oberflächenwassers von den Straßen und Straßennebenflächen über Sickerbecken und Versickerungsmulden und damit Stützung des Grundwasserspiegels
- Schutz der an die Trasse angrenzenden Gehölzbestände und sonstiger Vegetationsbestände vor Beschädigungen in der Bauphase

Als Ausgleichsmaßnahmen sind im Planbereich folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Pflanzen von Einzelbäumen im Straßenraum und in den straßennahen Freiflächen
- Anlage von Staudenfluren und Rasen im Bereich der Straßenseitenräume und Böschungen
- Endsiegelung und Rekultivierung von Böden

Für das Pflanzen der Bäume wurde eine entsprechende textliche Festsetzung in den Planentwurf aufgenommen.

Durch diese Maßnahmen wird ein Teilausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie für die Schutzgüter „Arten und Lebensgemeinschaften“ und „Boden“ erreicht.

Die erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Arten und Lebensgemeinschaften“ sowie „Boden“ können durch die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes nicht vollständig ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Defizit von insgesamt 790 qm, davon 630 qm als Ausgleich für Beeinträchtigung des Schutzgutes „Arten und Lebensgemeinschaften“ (Verlust von 630 qm Siedlungsgehölzen, Ausgleich 1:1) und 160 qm als Ausgleich für Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Boden“ (Versiegelung von 515 qm Fläche, Ausgleich 1:0,3).

Daher wird auf der bereits vorhandenen städtischen Kompensationsfläche im Bereich der Alleraue westlich der Bahn und südlich der Straße Tribünenbusch eine weitere Kompensationsmaßnahme durchgeführt. Hier werden durch die Extensivierung oder Aufgabe der intensiven Grünlandnutzung in diesem Bereich die typischen Arten und Lebensgemeinschaften in diesem Raum gefördert und es werden naturnahe Böden entwickelt.

11. Planinhalt

Durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes wird einerseits die geplante Trassenführung der Verlängerung Biermannstraße über die Borsigstraße gemäß Variante I der Machbarkeitsstudie festgesetzt, andererseits die Nutzung der gewerblichen Grundstücke planungsrechtlich geregelt .

Trassenführung

Der III. Bauabschnitt der „Biermannstraße“ endet ca. 50 m südlich der Einmündung „Itagstraße“ in den in den neuen Straßenzug. Die Verlängerung über die „Borsigstraße“ beginnt hier und verläuft parallel zu den Bahnanlagen auf ca. 30 m Länge in Richtung Süden.

Die „Windmühlenstraße“ wird ca. 210 m südlich der Einmündung der Itagstraße“ gleichfalls untergeordnet rechtwinklig angebunden. Da die neue Straßentrasse südlich der Einmündung „Windmühlenstraße“ westlich der heutigen „Borsigstraße“ verlaufen wird, müssen vier gewerblich genutzte Privatgrundstücke für den Ausbau in Anspruch genommen werden:

- Abstellplatz der Firma Harling
- Ehem. Tanklager der ARAL
- Materiallagerplatz der Firma BAUMA Wulff, und
- Betriebsstätte der Firma Grabner

Da jedoch durch die Verschiebung der Trasse Richtung Bahngelände die Flächen der ehem. Borsigstraße nicht mehr benötigt werden, ergibt sich hier die Möglichkeit, durch Flächentausch, - insbesondere für den Bereich des Baustoffhandels -, Ersatzflächen anzubieten, die einen adäquaten Ausgleich darstellen, zumal sie direkt an das Betriebsgrundstück angrenzen.

Ein weiteres Verschieben der Trasse auf das Bahngelände ist nicht möglich, da der hier inzwischen ansässige Betrieb auf den direkten Gleisanschluss angewiesen ist.

Mit allen Betroffenen sind bereits Gespräche über Grundstückserwerb bzw. -tausch von nicht mehr benötigten Straßenflächen geführt worden.

Alle Grundstückszufahrten werden bei der Planung der neuen Trasse angemessen berücksichtigt.

Im weiteren Verlauf Richtung Süden zum „Waldweg“ lehnt sich die neue Trasse wieder eng an die Bahnanlagen an und liegt damit größtenteils westlich der vormaligen Straßenparzelle am ehem. Engelking-Grundstück. Die neue Straßentrasse wird an der Südwestecke des ehem. Engelking-Geländes mit einer Linkskurve in den „Waldweg“ einschwenken. Der erforderliche Außenkurvenradius bedingt an dieser Stelle Grunderwerb und den Abbruch des heute auffälligen ehemaligen Pfortnergebäudes. Im weiteren Verlauf orientiert sich die neue Achse an der heutigen Straßenparzelle des „Waldweges“ bis zur Anbindung an den Straßenzug „Vor den Fuhren“.

Der Westteil der „Schildenstraße“ wird zukünftig nicht mehr an den „Waldweg“ angebunden, der Ostteil verbleibt in seinem heutigen Ausbauzustand. Die Straße „Am Holzhof“ wird untergeordnet angebunden.

Der Querschnitt der Fahrbahn erhält eine Breite von 6,50 m. Die Nebenanlagen auf der Westseite werden als kombinierter Geh-/Radweg 2,50 m breit ausgebildet, der westseitige Gehweg erhält eine Breite von 1,50 m. Der Fahrradverkehr wird in Richtung Norden auf der Fahrbahn mit abgewickelt. Im Bereich des ehem. Engelking-Geländes wird der kombinierte Geh-/Radweg um ca. 2,50 m abgesetzt von der Fahrbahn geführt und berücksichtigt dabei die vorhandenen Bäume weitestgehend. Die Linkskurve und Einschleifung in den „Waldweg“ erhält eine richtliniengerechte Fahrbahnaufweitung, die den Schleppkurven der Bemesungsfahrzeuge Rechnung trägt.

Im „Waldweg“ selbst wird der Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m beibehalten. Nordseitig ist ein Längsparkstreifen vorgesehen, der lediglich von den Grundstückszufahrten unterbrochen wird. Dieser erhält eine Breite von 2,0 m. Somit verbleiben für die Gehwege auf der Südseite ca. 2,0 m und auf der Nordseite ca. 1,5 m.

Die einmündenden Straßenzüge werden in ihren heutigen Fahrbahnbreiten angebunden.

Die beschriebene Trassenführung des neuen Straßenzuges bietet die Option, den Straßenzug „Am Holzhof“ vollständig für den motorisierten Individualverkehr zu trennen. (Denkbar wäre die Anbindung der „Ungerstraße“ lediglich an den Südteil des Straßenzuges „Am Holzhof“ zum „Waldweg“ hin, während die Wohnblocks gegenüber der Itag-Hallen von der „Windmühlenstraße“ erschlossen werden könnten.)

Die vorhandenen Gleisanschlüsse wurden bei der Planung nicht mehr berücksichtigt, da sie entbehrlich sind. Gleichwohl wäre eine Aktivierung des Anschlussgleises zur Fa. Itag mit entsprechenden Sicherungsvorkehrungen möglich.

Die gesamte Trasse der „Weiterführung der Biermannstraße“ einschließlich der Nebenanlagen ist als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Bereich zwischen der neuen Trasse der „Weiterführung der Biermannstraße“, der „Windmühlenstraße“ der Straße „Am Holzhof“ und der Straße „Waldweg“ ist entsprechend der schon vorhandenen Nutzung „Gewerbegebiet“ (GE) ausgewiesen. Diese Ausweisung wurde auch für das westlich des Teilabschnitts „Itagstraße“ gelegene, durch die Bahn genutzte Grundstück übernommen, da eine weitere Bahn bezogene Nutzung hier nicht mehr vorgesehen ist und das Grundstück daher für eine Nachnutzung zur Verfügung steht. Auch das durch den städtischen Bauhof genutzte Grundstück wurde in diese Ausweisung einbezogen, da die hier ausgeübte Nutzung der eines Gewerbegebietes entspricht.

Das Maß der baulichen Nutzung wird bezüglich der Grundflächenzahl auf das nach § 17 BauNVO höchstzulässige Maß von GRZ 0,8 festgesetzt und entspricht damit der bereits vorhandenen Ausnutzung.

Auch die Geschossigkeit, die mit zwei Vollgeschossen festgesetzt wird, orientiert sich am vorhandenen Bestand.

Die zulässige Geschossflächenzahl wird daher auf GFZ 1,6 festgesetzt.

Die Festlegung der überbaubaren Fläche erfolgt durch Baugrenzen im Straßenbereich. Dabei wird entlang der „Windmühlenstraße“ sowie der Straße „Am Holzhof“ auf die vorhandenen Gebäude Bezug genommen, so dass es hier zu unterschiedlichen Abständen der Baugrenze zu den Straßengrenzen kommt.

Im Bereich der neuen Straßentrasse wird die Baugrenze durchgängig auf die Straßenbegrenzungslinie verlegt. Da die Straße hier parallel zur Bahntrasse verläuft, ist ein beidseitiges Heranrücken von Gebäuden bis an die Straße ausgeschlossen. Daher kann hier auf die sog. „Vorgartenzone“ verzichtet werden.

Auf die Festsetzung einer Bauweise wurde verzichtet, da sich aus der vorhandenen Bebauung keine klare Bauweise ablesen lässt. Die Bebauung der Grundstücke richtet sich daher hinsichtlich der einzuhaltenden Grenzabstände nach den Vorschriften der Niedersächsischen Bauordnung.

12. Emissionen/Immissionen

Zur Beurteilung, ob sich durch die Verlagerung des Verkehrs auf die geplante Trasse im Zuge der Borsigstraße Veränderungen bezüglich der Lärmbelastung ergeben und ob gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, wurde der TÜV-Nord mit der Erstellung

eines entsprechenden Gutachtens beauftragt. Dabei wurde zunächst berechnet, welche Beurteilungspegel für den Planzustand zu erwarten sind. Grundlage für diese Berechnungen ist das von der FPB ermittelte Verkehrsaufkommen. Ergebnis dieser Berechnungen ist, dass im Planzustand die Grenzwerte an allen betrachteten Gebäuden tagsüber eingehalten bzw. unterschritten werden. Nachts wird der Grenzwert von 59 dB(A) an einem der Straße nahe liegenden Immissionsort im Gewerbegebiet mit 60 dB(A) überschritten. Für die Wohngebäude am Waldweg wird bei vier Gebäuden der Grenzwert von 49 dB(A) für die Nachtzeit überschritten.

Zur Prüfung, ob durch die Baumaßnahme eine Erhöhung der im Ist-Zustand vorhandenen Beurteilungspegel eintreten wird, wurde auch die heutige Situation für die Wohngebäude am Waldweg untersucht. Aus dem Vergleich von Ist-/Planzustand ergibt sich eine Pegelreduzierung bei Umsetzung der Planung. Diese basiert vor allem auf der geänderten Verkehrsführung mit der Abtrennung der Straße „Am Holzhof“ vom Waldweg und der teilweisen Verlagerung des Verkehrs in den Bereichen „Schildenstraße/Sandfeld/Mondhagen“.

Damit kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass bei den Wohngebäuden im Waldweg bzw. „Vor den Fuhren“ kein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Bezogen auf das Gewerbegebäude ist abschließend zu prüfen, ob sich hier ein nachts schutzbedürftiger Raum befindet und, wenn ja, ob ggf. das vorhandene Schalldämm-Maß der Außenbauteile nicht bereits ausreichend ist. Festsetzungen hinsichtlich Lärmschutz im Bebauungsplan sind daher entbehrlich.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 127 „Biermannstraße“ wurde auch ein Gutachten zur Schadstoffbelastung erstellt. Hierin wurde an besonders neuralgischen Punkten untersucht wie sich die Schadstoffbelastung durch die neue Straße verändern würde. Damit konnten auch Aussagen über das restliche Plangebiet getroffen werden. Als Ergebnis wurde dabei festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte an keiner der untersuchten Stellen durch die Verkehrsmengenentwicklung überschritten werden.

Für das Plangebiet dieses Bebauungsplanes wird eine deutlich geringere Verkehrszunahme prognostiziert, so dass hier erst recht keine Grenzwertüberschreitungen bezüglich der Schadstoffe zu erwarten ist.

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. Soweit vorhandene Leitungen der Ver- und Entsorgungsträger durch die Baumaßnahmen berührt werden, ist eine Verlegung in die neue Trasse vorgesehen.

Das auf den privaten Grundstücken anfallende Regenwasser ist gemäß Satzung der Stadt Celle auf den Grundstücken zu versickern. Das auf den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Regenwasser wird über die in den Straßen vorhandenen Regenwasserkanäle abgeleitet. Für den südlichen Teil der neuen Trasse ist eine Ableitung in das Regenrückhaltebecken im Bereich Borsigstraße/Ecke Waldweg vorgesehen.

14. Altlasten

Die festgestellten Bodenverunreinigungen auf dem ehem. Tanklager der ARAL wurden bereits saniert. Die Sanierungsmaßnahmen sind abgeschlossen; es werden jedoch hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser noch Überwachungsmaßnahmen durchgeführt.


Aufgrund der jahrzehntelangen gewerblichen Nutzung sowie bekannten Bombeneinschläge in diesem Bereich sind weitere Boden- und Grundwasserverunreinigungen nicht auszuschließen. Vor dem Verkauf oder der Umnutzung von Grundstücken, insbesondere in Verbindung mit Erdbaumaßnahmen, sollten daher im Vorfeld durch einen Gutachter in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde entsprechende Erkundungen durchgeführt werden. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Plan aufgenommen.

15. Kosten

Das notwendige Finanzvolumen wird über den städtischen Haushalt abgesichert und ist über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschussungsfähig.

Aufgestellt:
Fachbereich Stadtentwicklung
Fachdienst Stadtplanung

Celle, im April 2005


(Brandt)