

Zusammenfassende Erklärung gem. § 10 Abs. 4 BauGB

Gemäß § 10 Abs. 4 BauGB ist dem Bebauungsplan eine „zusammenfassende Erklärung“ beizufügen über die Art und Weise, wie

1. die Umweltbelange und
2. die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden, und
3. aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Zu 1: Berücksichtigung der Umweltbelange

Gegenstand dieses Bebauungsplanes ist im Wesentlichen eine neue Straßenverbindung zwischen der Einmündung des Steinbecker Mühlenweges in die Bremer Straße und der Einmündung des Reiherstieges in den Seppenser Mühlenweg durch Untertunnelung der Bahnlinie, die den alten Straßenabschnitt des Seppenser Mühlenweges und den Tunnel aus dem 19. Jahrhundert ersetzen soll.

Im Zuge der Realisierung des Straßenneubaus kommt es auf bislang unversiegelten Flächen zu Versiegelungen und Biotopverlusten. Darüber hinaus muss der Steinbach nördlich des Bahndammes einschließlich eines Rückhaltebeckens verlegt werden.

Die durch Inanspruchnahme und Versiegelung verloren gehenden Flächen, Böden und Biotopwerte werden durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zunächst innerhalb des Plangebietes durch Aufwertungsmaßnahmen ausgeglichen. Dabei werden auch während der Bauzeit temporär in Anspruch genommene Flächen (Baustellenbetrieb) berücksichtigt. Die nicht innerhalb des Plangebietes ausgleichbaren Eingriffe werden durch eine 2,13 ha große Ausgleichsfläche im Kompensationsflächenpool „Riepshof“ der Niedersächsischen Landgesellschaft (NLG) in der Gemeinde Otter ausgeglichen. Innerhalb dieser Fläche erfolgen auch die durch den Waldverlust im Plangebiet erforderlichen Ersatzaufforstungsmaßnahmen.

Die mit der Inanspruchnahme bislang unversiegelter Flächen unvermeidlichen Beeinträchtigungen von Flora und Fauna werden z. T. durch Maßnahmen während der Baudurchführung (Röschung von Gehölzen nur in den Wintermonaten nach vorheriger fachkundiger Kontrolle, Amphibienschutzzaun nördlich des Bahndammes zwischen Straße und Steinbach etc.), z. T. durch im Bebauungsplan festgesetzte dauerhafte Maßnahmen (Beschaffenheit der Uferzonen des neuen Beckens am Steinbach, Amphibienleitsystem südlich des Tunnels mit einer baulichen Unterführung und insektenabweisende Tunnelbeleuchtung) ausgeglichen.

Da im Plangebiet Bäume festgestellt wurden, die aufgrund ihrer Stärke und Größe als Quartiersbäume für Fledermäuse geeignet sind, wurden - um einen Verstoß gegen die im Bundesnaturschutzgesetz genannten Verbotstatbestände vollständig ausschließen zu können – im Bebauungsplan ergänzende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) festgesetzt (Anbringung künstlicher Nistkästen und eines Winterquartieres im Plangebiet und in den das Plangebiet umgebenden Waldflächen).

Eine Besonderheit des Plangebietes ist seine hohe Schallvorbelastung durch die Bahnlinie und die bestehenden Hauptverkehrsstraßen (Bremer Straße, Steinbecker Mühlenweg, Seppenser Mühlenweg). Zur Einhaltung der erforderlichen Innenraumpegel werden daher Lärmpegelbereiche festgesetzt, innerhalb derer an den Gebäuden passiver Schallschutz erfolgen muss.

Im Bereich der Einmündung des Reiherstieges in die neue Straße überschreiten an einigen Gebäudeteilen Teilschallpegel der neuen Straße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Sie bewirken einen Anspruch auf passiven Schallschutz, der vom Baulastträger der neuen Straße zu tragen ist.

Für die Planung der neuen Straße ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung nach den für den Straßenverkehr maßgeblichen Werten der 39. BImSchV durchgeführt worden. Auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsstärken und Verkehrsverteilung, der Lage der Trasse im Gelände und der angrenzenden Bbauungsstruktur und unter Berücksichtigung von topographischen und meteorologischen Gegebenheiten kann eine Überschreitung der Beurteilungswerte für Luftschadstoffe ausgeschlossen werden.

Zu 2: Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

In der Öffentlichkeitsbeteiligung sind Einwände vor allem hinsichtlich der befürchteten zunehmenden Verkehrsbelastung und in Folge davon einer zunehmenden Lärm- und sonstigem Immissionsbelastung vorgebracht worden.

Aufgrund der aktuellen Verkehrsentwicklungsprognosen, aus denen sich insgesamt nur eine unwesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung auch im Nahbereich der Neubaumaßnahme ergibt, konnten diese Befürchtungen entkräftet werden. Da sich Verkehrsverlagerungen überwiegend auf den neuen, anbaufreien Streckenabschnitt beziehen, ergibt sich überwiegend eine Verringerung der Verkehrsbelastung im angrenzenden Straßennetz. Im Rahmen der zur Planung durchgeführten schalltechnischen und luftschadstofftechnischen Untersuchungen konnten – bis auf die vorgenannten Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV an einigen Gebäudeteilen im Bereich der Einmündung des Reiherstieges in die neue Straße – keine Überschreitungen der immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte festgestellt werden.

Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Einwände aus Umweltschutzgründen beziehen sich im Wesentlichen auf die Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes am „Stadtsee“. Eine Beeinträchtigung dieses Naherholungsgebietes ist unvermeidlich und muss hingenommen werden, allerdings beschränkt sich diese Beeinträchtigung auf die zunehmende Lärmbelastung im Nahbereich der südlichen Tunnelöffnung. Der Wegebestand und die öffentliche Zugänglichkeit des Stadtsees bleibt gewährleistet, auch der Uferweg am Stadtsee wird lediglich in dem kurzen Abschnitt im Nahbereich der Tunnelöffnung von einer zunehmenden Lärmbelastung betroffen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass diese Flächen bereits lärmvorbelastet sind (Schalleinwirkungen der Bahn und der auch bisher in der Nähe verlaufenden Hauptverkehrsstraße „Seppenser Mühlenweg“) und es sich insofern auch vor der Planung um keine Flächen handelte, die der „ruhigen“ Naherholung dienen.

Von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurden im Wesentlichen Hinweise vorgebracht zur Berücksichtigung des bundesnaturschutzrechtlich gebotenen Artenschutzes und zum Verhältnis zu nachfolgenden fachrechtlichen Genehmigungsverfahren:

Die Untere Naturschutzbehörde hat darauf hingewiesen, dass, um den Funktionserhalt potenzieller Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse zu gewährleisten, die möglichen Einschränkungen durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch im räumlichen Zusammenhang zu erfolgen habe. Dies wird durch die Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) gewährleistet.

Die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahnbundesamt haben darauf hingewiesen, dass keine Bedenken gegen die Planung bestünden, wenn die Sicherheits- und Vorsorgevorschriften (Deutsche Bahn AG) und die eisenbahnrechtlichen Belange beachtet würden (Eisenbahnbundesamt). Da Betriebsanlagen der Bahn durch den Bebauungsplan selbst nicht geändert werden können, ist zur Verwirklichung der Planungsziele des Bebauungsplanes ein ergänzendes Zulassungsverfahren nach § 18 AEG für den Bereich der vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen durchzuführen.

In Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt wurden anlagenbezogene eisenbahnrechtliche Anforderungen (z. B. Baulärmgutachten, Tunnelsicherheitskonzept etc.) in das Bebauungsplanverfahren mit einbezogen, um zunächst die Bestandskraft für den Bebauungsplan herzustellen und anschließend die eisenbahnrechtliche Entscheidung auf der Grundlage der bestandskräftigen Abwägung des Bebauungsplanes erlassen zu können.

Zu 3: Aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde

Anderweitige Planungsmöglichkeiten kommen grundsätzlich nicht in Betracht, da es sich bei der Planung um eine zentrale Maßnahme im gesamtstädtischen Verkehrskonzept handelt, die bereits im Flächennutzungsplan 1978 enthalten war und seitdem in allen Verkehrsuntersuchungen bestätigt worden ist.

Kleinräumlich ist zwar eine leicht nach Westen verschobene Trassierung der neuen Straße denkbar, die jedoch Flächen eines angrenzenden Betriebsgrundstückes in Anspruch nehmen würde. Die Chancen einer hierfür erforderlichen Enteignung dieser Flächen sind verneint worden, so dass sich der Korridor der neuen Straße auf die Freiflächen im Steinbachtal beschränkt und ihre Trasse sich aus dem zu berücksichtigenden Flächenbedarf des zu verlegenden Rückhaltebeckens am Steinbach im Norden und dem Stadtsee im Süden ergibt.