

Bauleitplanung der Stadt Rinteln

Landkreis Schaumburg

Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“

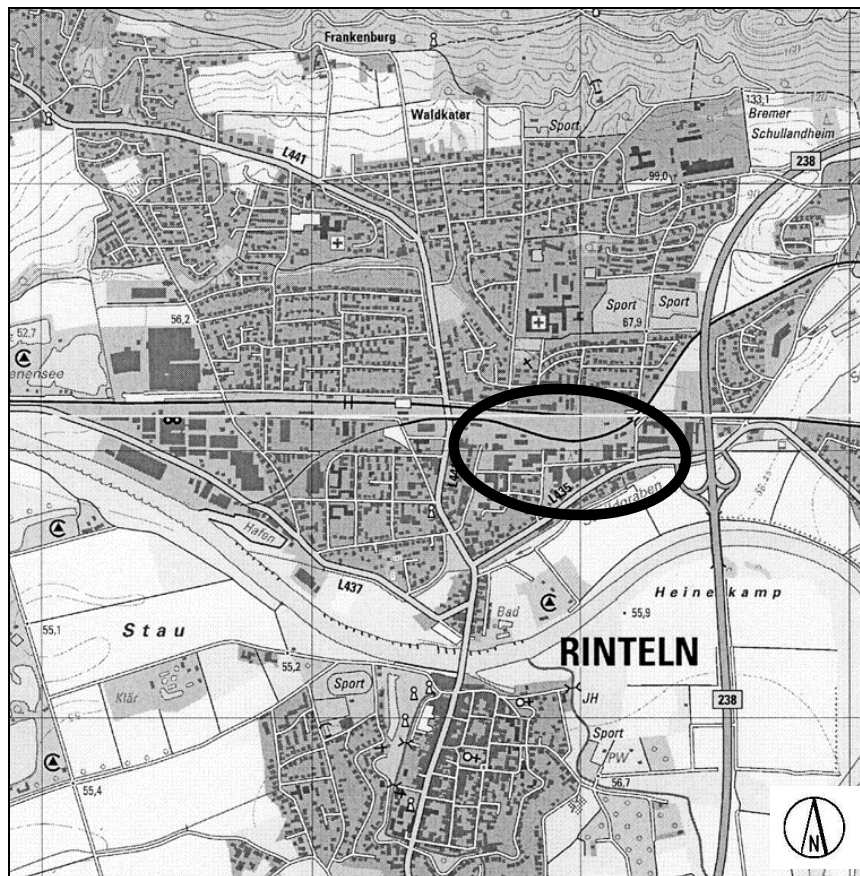
einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65
„Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der
1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln

Begründung

gem. § 9 Abs. 8 BauGB

und Umweltbericht

gem. § 2 a Nr. 2 BauGB

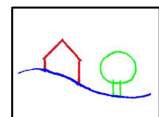


Kartengrundlage © LGLN

Abschrift

Planungsbüro REINOLD

Raumplanung und Städtebau (IfR)
31737 Rinteln - Seetorstr. 1a
Telefon 05751/9646744 - Telefax 05751/9646745



Gliederung

Teil I Begründung

1	Veranlassung	4
2	Planungsrelevante Rahmenbedingungen	6
3	Aufgaben des Bebauungsplans	8
4	Geltungsbereich und Zustand des Plangebietes	8
4.1.	Räumlicher Geltungsbereich	8
4.2.	Zustand des Plangebietes – Städtebauliche Situation	10
4.3.	Ziele und Zwecke der Planung	16
4.4.	Planungserfordernis	19
4.5.	Planungsvarianten	19
4.6.	Das Planvorhaben – Realisierungsfähigkeit der Verbindungsstraße	23
5	Inhalte des Bebauungsplanes	24
5.1.	Art und Maß der baulichen Nutzung	24
5.2.	Verkehrsflächen	29
5.3.	Bisherige planungsrechtliche Sicherung der Verbindungsstraße (B-Plan Nr. 73)	29
5.4.	Planungsrechtliche Sicherung der Verbindungsstraße im B-Plan Nr. 78	31
5.5.	Kreisverkehrsplatz Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld	31
5.6.	Erschließung der Straße Im Emerten	37
5.7.	Erschließung des Plangebietes, Lage und techn. Ausformung der Verbindungsstraße	37
6	Belange von Natur und Landschaft/ Eingriffsregelung	44
6.1.	Veranlassung / Rechtsgrundlage	44
6.2.	Fachplanerische und fachgesetzliche Vorgaben	44
6.3.	Ermittlung des Eingriffstatbestandes	60
6.4.	Vermeidung, Minimierung und Ausgleich von negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft (Eingriffsregelung)	64
6.5.	Umweltverträglichkeitsprüfung	69
7	Altlasten	70
8	Immissionsschutz	71
9	Klimaschutz und Klimaanpassung	84
10	Denkmalschutz	85
11	Ver- und Entsorgung	86
12	Flächenbilanz	90

Teil II Umweltbericht

1	Einleitung	91
1.1.	Veranlassung, Rechtslage	91
1.2.	Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte der Bebauungsplanung	91
1.3	Bedarf an Grund und Boden sowie Art und Menge der zu erwartenden Emissionen	95
2	Rechtliche Rahmenbedingungen	95
3	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	118
3.1.	Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen	118
3.2	Zusammengefasste Umweltauswirkungen	146
3.3	Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes	147
4	Eingriffe in Natur und Landschaft/ Eingriffsregelung	148
4.1.	Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltauswirkungen	152
4.2.	Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen	158
4.3.	Merkmale möglicher Auswirkungen gem. der Anlage 2 zum UVPG	159
5	Planalternativen	160
5.1.	Standort	160
5.2.	Planinhalt	162
5.3.	Nullvariante	163
6	Zusätzliche Angaben	163
6.1.	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren	163
6.2.	Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der nachteiligen Umweltauswirkungen	165
6.3.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	165

Teil III Abwägung

Anlage 1:	Artenliste für Laubbäume zur Durchgrünung des Siedlungsbereichs	204
Anlage 2:	Artenliste für standortheimische- und gerechte Gehölzpflanzungen	205
Anlage 3:	Sortenliste für typische und bewährte Obstgehölze	206
Anlage 4:	Abstimmung der Bauzeiten auf die Aktivitätsphasen der Zauneidechsen	207
Anlage 5:	Detailplan Vergrämung	208
Anlage 6:	SHP Ingenieure – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/ Galgenfeld	209

Teil IV Verfahrensvermerke

Teil I Begründung

1 Veranlassung

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Rinteln hat gem. § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ und die Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ beschlossen.

Durch den B-Plan Nr. 78 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer Verbindungsstraße geschaffen werden, die zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Bahnhofstraße unter Inanspruchnahme eines Teilstückes der Straße Galgenfeld auf bisher zum Teil gewerblich genutzten Flächen und Bahnflächen verlaufen und zur Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße beitragen soll. Der B-Plan dient daher der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verbesserung der Anbindung der sowohl auf die Kernstadt als auch auf die Rintelner Nordstadt bezogenen Verkehre.

Der räumliche Geltungsbereich des B-Planes erstreckt sich auch auf Flächen der Bahn, die sich im Eigentum der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) befinden. Die für die Straßenplanung benötigten Flächen erstrecken sich zudem auf Teilflächen des Gewerbegebietes Konrad-Adenauer-Straße und auf Gewerbeflächen östlich der Straße Galgenfeld (Eggersmann GmbH & Co. KG (Futtermittelhersteller) und Fa. Scheidt (Stahlbetonfertigteile)).

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches orientiert sich im Wesentlichen an dem geplanten Trassenverlauf der Verbindungsstraße und damit an den Straßenbauplanungen des Ing. Büros SHP Ingenieure, Hannover. Darüber hinaus sind die angrenzenden gewerblich genutzten bzw. gemischt strukturierten Flächen mit in den B-Plan einbezogen, soweit diese von der Verbindungsstraße oder den begleitenden Verkehrsplanungen im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße berührt werden. Der B-Plan Nr. 78 soll ferner die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausgleich der aus der Verbindungsstraße resultierenden erheblichen naturschutzfachlichen Eingriffe in den Straßenraum schaffen.

- *Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln*

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln stellt für das Plangebiet gewerbliche und gemischte Bauflächen sowie Straßenverkehrsflächen und Bahnflächen (Bahnanlage) dar. Darüber hinaus ist der westliche Teilabschnitt der geplanten Trasse als geplante örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Diese Darstellung ist der nachfolgenden Plandarstellung des wirksamen FNPs zu entnehmen. Aus den Darstellungen der 20. Änderung des FNPs ist bereits die wesentliche Lage und Ausrichtung sowie der verkehrliche Anschluss der geplanten Verbindungsstraße ersichtlich. Im Rahmen der 20. Änderung wurden hierzu bereits die jeweiligen Planungserfordernisse auch im Hinblick auf die Berücksichtigung von Varianten diskutiert. Dies geht im Wesentlichen aus dem vom Rat der Stadt Rinteln am 6.3.2008 beschlossenen Beiplan zum Flächennutzungsplanes „Fachbeitrag Verkehr“ (Seite 7 und Anlage 4) hervor.

„Klassifiziertes Straßennetz

Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2003 des Landkreises Schaumburg sind für die Ortsdurchfahrten Deckbergen und Steinbergen im Zuge der B 83 sowie für die Ortsdurchfahrten Möllenbeck und Steinbergen im Zuge der B 238 Umfahrungsstraßen

dargestellt mit dem Hinweis auf weiteren Abstimmungsbedarf (vgl. auch Plan 4). Sämtliche genannten Vorhaben sind im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf ausgewiesen und somit eher als mittel- bis langfristiger Planungshorizont einzustufen.

Für die Stadt Rinteln ist die darüber hinaus geplante Neutrassierung der L 438 zur Entschärfung des unfallträchtigen Knotenpunktes B 83/L 438/K 74 an der Westendorfer Landwehr von Bedeutung. In das Vorhaben integriert ist eine mögliche Teilverlegung der K 74, die dem Verkehr aus Ahe und Kohlenstädt in Richtung Kernstadt eine zweimalige Bahnüberquerung ersparen und somit eine bessere Anbindung an die Versorgungsschwerpunkte in Rinteln ermöglichen würde.

Weiterer Handlungsbedarf im klassifiziertem Netz wird insbesondere an der Schnittstelle zwischen Nordstadt und Altstadt gesehen, die durch die von allen Verkehrsteilnehmern stark genutzte Weserbrücke und den verkehrlich ineffizienten Einmündungsversatz der Landesstraßen 435 und 437 bestimmt wird.

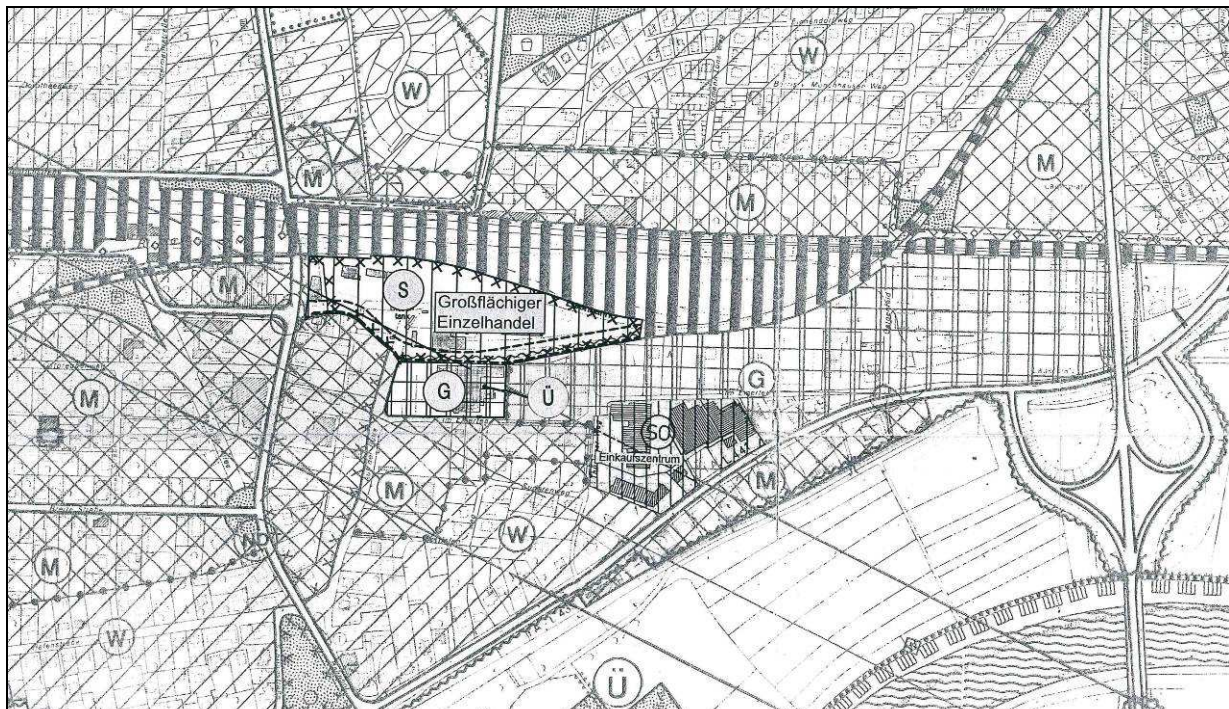
Auch vor dem Hintergrund der begrenzten Leistungsfähigkeit des Knotens L 435/Bahnhofstraße wird eine Direktverbindung im Zuge der L 435 mit neuer Weserbrücke langfristig für die beste und alle Seiten verträglichste Lösung angesehen.

Es ist davon auszugehen, dass eine Neuordnung des übergeordneten Straßennetzes an diesem wichtigen Verknüpfungspunkt die Akzeptanz der Westumfahrung noch weiter erhöht, und eine bessere Vernetzung der über 4 Standorte verteilten Industriegebiete zur deutlichen Entlastung der heutigen Weserbrücke beträgt.¹

Der hier in Rede stehende B-Plan nimmt nur eine flächenmäßig sehr ungeordnete Teilfläche der im FNP dargestellten Bahnflächen in Anspruch. Diese Teilfläche kann aufgrund der Kleinräumigkeit als aus dem FNP entwickelt angesehen werden.

Der Bebauungsplan entspricht somit dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB, wonach Bebauungspläne aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes zu entwickeln sind.

Abb.: Darstellung des wirksamen Flächennutzungsplanes einschl. der darin durchgeführten Änderungen



¹ Planungsgemeinschaft Verkehr, „Stadt Rinteln - Fachbeitrag Verkehr zum Flächennutzungsplan“, Hannover, Mai 2008, S. 7

- *Fachgesetze und Verordnungen*

Dieser B-Plan wird auf Grundlage der folgenden Fachgesetze und Verordnungen erstellt:

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509).
- Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).
- Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18.07.2012 (Nds. GVBl. S. 279).

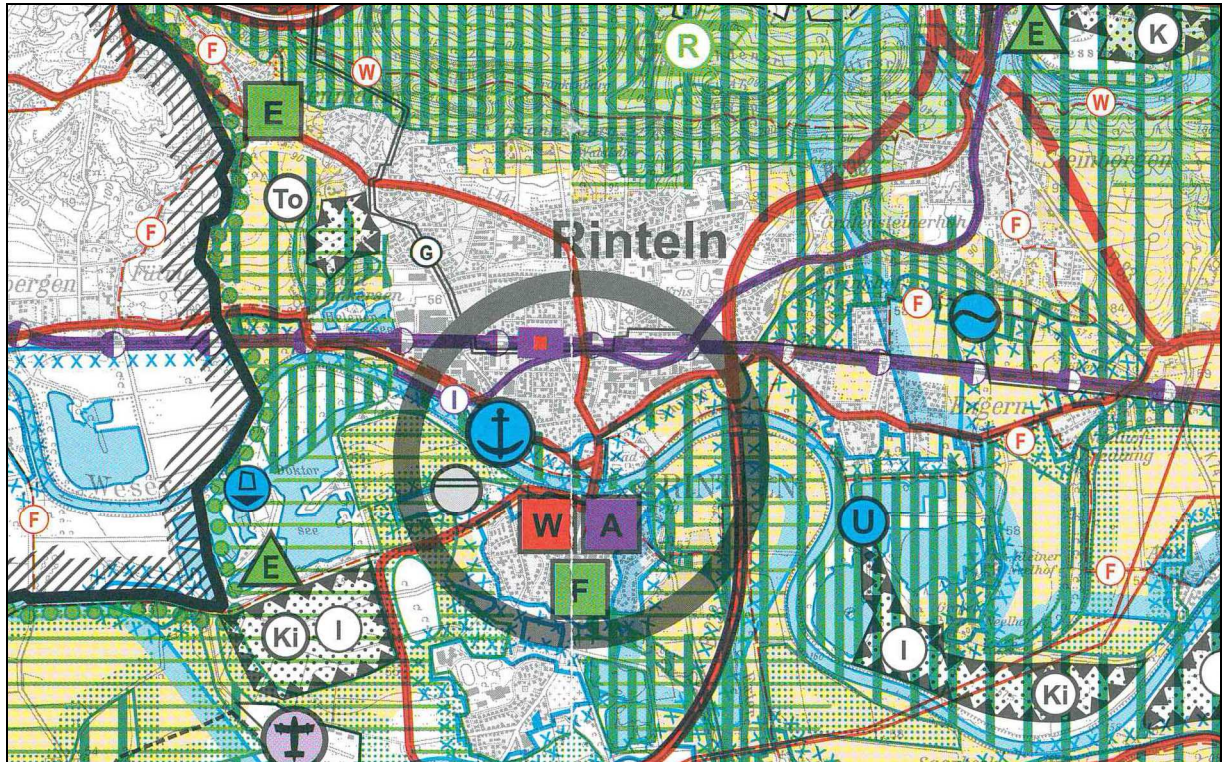
2 Planungsrelevante Rahmenbedingungen

Die Bauleitpläne sind gem. § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Gem. § 1 Abs. 5 BauGB sollen die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende, sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.

- *Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg (2003)*

Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg (2003) stellt das Plangebiet innerhalb des Mittelzentrums Rinteln dar. Die nördlich verlaufende Eisenbahnstrecke ist als vorhandene und zu sichernde Haupteisenbahnstrecke mit elektrischem Betrieb gekennzeichnet. Der anzustrebende elektrische Betrieb der Haupteisenbahnstrecke ist als *erforderlich, bedarf weiterer Abstimmungen* beschrieben. Das Gleis der nördlich dem Plangebiet angrenzenden Museumsbahn ist als Sonstige Eisenbahnstrecke verzeichnet. Die Mindener Straße und die Konrad-Adenauer-Straße sind als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung gekennzeichnet. Südlich des Plangebietes ist die Sicherung des Hochwasserabflusses dargestellt. Ebenfalls südlich grenzt ein Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft an. Diese Flächen sind zudem als Vorsorgegebiet für die Landwirtschaft aufgrund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials dargestellt.

Abb.: Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2003, Landkreis Schaumburg, M. 1: 50.000



Es wird davon ausgegangen, dass die mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 78 verbundenen Ziele und Zwecke mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar sind, da sich die Grundzüge der bestehenden Bauleitplanungen in Bezug auf die Festsetzung der Arten der baulichen Nutzung, den Anforderungen an den Immissionsschutz und die naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbeurteilung sowie die Berücksichtigung der Maße der baulichen Nutzung (GRZ) im Wesentlichen an den bereits dieses Plangebiet prägenden gewerblichen und gemischten Nutzungen orientieren. Eingriffe in Vorrang- oder Vorsorgegebiete sind nicht Gegenstand des B-Planes.

Die zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße geplante Verbindungsstraße dient der verbesserten verkehrlichen Anbindung der in der Rintelner Nordstadt gelegenen Wohngebiete an die Konrad-Adenauer Straße und damit an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz.

Die Anbindung an die Konrad-Adenauer Straße (L 435) soll durch einen Kreisverkehr im Knotenpunktbereich Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld erfolgen. Die Anbindung an die Bahnhofstraße (L 441) ist über den bereits im Jahr 2010 fertiggestellten Kreisverkehr vorgesehen. Insgesamt kann durch die Verbindungsstraße eine kurzwegige, verkehrliche Anbindung von der Mindener Straße/ Bahnhofstraße (L 441) an die überörtliche Verkehrsstraße B 238 (Detmolder Straße) mit Anbindung an die BAB 2 ermöglicht werden.

Diese Planstraße wird aufgrund der unmittelbaren Verbindung zwischen der Bahnhofstraße im Nordwesten und der Konrad-Adenauer-Straße im Osten deutlich zu einer Entzerrung der Verkehrsabläufe im unmittelbaren Umfeld und insbesondere am Knotenpunkt Bahnhofstraße – Konrad-Adenauer-Straße und damit auch zu einer Entlastung der gesamten Nordstadt Rinteln beitragen. Auch diese, eher linienhafte Festsetzung von Verkehrsflächen dient daher bei der Gesamtbetrachtung des städtebaulichen Gesamtzusammenhanges den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, da hierdurch wesentlich zu einer Verbesserung der

beidseits der geplanten Verkehrsstraße als auch beidseits der Bahnhofstraße und Konrad-Adenauer-Straße gelegenen Wohn-, Gewerbe – und Handelsstandorte beigetragen werden kann.

Darüber hinaus ermöglicht die geplante Verbindungsstraße eine sichere Abwicklung der im Rahmen der allgemeinen Verkehrszunahme der kommenden Jahre zu erwartenden Verkehre.

- *Eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)*

Für die Realisierung der geplanten Verbindungsstraße ist eine Verschwenkung der nördlich angrenzenden Gleisanlagen und die Realisierung einer Stützmauer erforderlich. Für diese Maßnahmen wird parallel zur Aufstellung dieses B-Planes ein separates eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG eingeleitet und durchgeführt. Nach Aussagen der Landeseisenbahnaufsicht ist ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich.

3 Aufgaben des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan soll als verbindlicher Bauleitplan die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen, damit die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in seinem Geltungsbereich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgt.

Dabei sollen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden. Der Bebauungsplan ist darüber hinaus auch Grundlage für weitere Maßnahmen zur Sicherung und Durchführung der Planungen nach den Vorschriften des Baugesetzbuches.

4 Geltungsbereich und Zustand des Plangebietes

4.1. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im nördlichen Kernbereich der Stadt Rinteln, umfasst eine Fläche von rd. 4 ha und erstreckt sich auf Flächen östlich der Bahnhofstraße/Große Tonkuhle, südlich der Bahnanlage und wird wie folgt räumlich begrenzt:

- Im Osten: in einem Abstand von 6 m zum südlichen Grenzpunkt des Flurstückes 41/1 entlang der westlichen Grenze des Flurstücks 41/2 sowie der westlichen Grenze des Flurstückes 47/17, dieses bogenförmig in östliche Richtung querend und auf den nördlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 42/6 (Konrad-Adenauer-Straße) laufend, von dort auf einer Länge von 117 m entlang der südlichen Grenze des Flurstücks 47/17, von dort das Flurstück 106/20 (Konrad-Adenauer-Straße) in südliche Richtung querend bis auf den nordwestlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 65/5 zulaufend,
- im Südosten: ausgehend von dem nordwestlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 65/5, das Flurstück 65/7 querend, auf den nordöstlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 112/18 zulaufend, weiter durch die nordwestliche Grenze des Flurstücks 112/18 bis zu dem südlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 23/9,
- im Westen: durch die südwestliche Grenze des Flurstückes 23/9 und auf einer Länge von 29 m durch die nordwestliche Grenze des Flurstücks 23/14, das Flurstück 106/20 (Konrad-Adenauer-Straße) orthogonal querend, weiter durch die südöstliche, nordöstliche und nördliche Grenze des Flurstücks 187/27,

ausgehend von dessen westlichem Grenzpunkt das Flurstück 101/6 (Im Emerten) orthogonal querend, durch dessen nördliche Grenze bis auf den südwestlichsten Grenzpunkt des Flurstückes 35/2, der Grenze nach Norden folgend bis auf die nördliche Grenze des Flurstücks 34/6 zulaufend,

im Süden: durch die nördlichen Grenzen der Flurstücke 34/6, 34/1, 179/34, 178/32, 270/32, 268/32 und die nördliche und westliche Grenze des Flurstücks 30/1, die nördliche Grenze des Flurstücks 101/6 (Im Emerten), das Flurstück 9/18 ausgehend von dem nordwestlichen Grenzpunkt des Flurstücks 101/6 querend bis auf die südöstliche Ecke des Gebäudes Nr. 10 zulaufend, von dort aus in einem Abstand von 2 m zur westlichen Grenze des Flurstücks 101/3, entlang der Gebäudeaußenkante, nach Norden und in einem Abstand von 9 m zur nördlichen Flurstücksgrenze bogenförmig die Flurstücke 9/18 und 8/7 in westlicher Richtung querend, so dann auf die nordwestliche Grenze des Flurstücks 8/7 zulaufend, weiter durch dessen nördliche und westliche Grenze und die nördlichen Grenzen der Flurstücke 9/22, 9/9 sowie auf einer Länge von 59 m durch die nördliche Grenze des Flurstücks 9/20, von dort die Flurstücke 8/27, 8/26 und das Flurstück 8/43 einer Länge von 1,5 m in nördliche Richtung querend,

im Norden: ausgehend von dem westlichsten Grenzpunkt des Flurstücks 8/43 und in einem Abstand von 10 m östlich davon beginnend, verläuft die nördliche Grenze des Geltungsbereiches, das Flurstück 8/43 querend, bogenförmig in östliche Richtung bis auf den östlichen Grenzpunkt des Flurstücks 8/43, im weiteren Verlauf die Flurstücke 8/42 und 8/40 querend bis auf die östliche Grenze des Flurstücks 8/40, von dort verläuft die nördliche Grenze des Geltungsbereiches das Flurstück 8/20 bogenförmig in nordöstliche Richtung querend, sich an der südlichen Grenze der geplanten Stützmauer orientierend bis zum geplanten Schnittpunkt der nördlichen Grenze des Flurstücks 35/2, auf einer Länge von 33 m dieser Grenze folgend, dann das Flurstück 8/20 auf einer Länge von 7,50 m in nordöstliche Richtung querend, von dort in einem Abstand von 25 m parallel zur nördlichen Grenze des Flurstückes 103/3 die Flurstücke 8/20, 35/2 und 102/1 (Galgenfeld) querend bis zur westlichen Grenze des Flurstücks 41/2. Die Grenze des Geltungsbereiches orientiert sich hierbei an der nördlichen Abgrenzung des Straßenbauentwurfes des Ing. Büro SHP, Hannover, Stand 2012.

Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs geht aus der Planzeichnung im Maßstab 1:1.000 hervor.

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches orientiert sich im Wesentlichen an der gewählten Trassenführung der Verbindungsstraße sowie an den davon berührten Grundstücksflächen, die zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in das Plangebiet einbezogen werden. So erstreckt sich der Planbereich auf den Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld und auf die von der verkehrlichen Neuordnung betroffenen Grundstücksflächen. Ferner erstreckt sich der Geltungsbereich des B-Planes auf die für die Verbindungsstraße erforderlichen bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen der Straße Galgenfeld und, falls diese aus Gründe der verkehrsgerechten Dimensionierung nicht ausreichend sind, auch auf die benachbarten Grundstücksflächen, die zur planungsrechtlichen Sicherung der Verkehrsflächen in das Plangebiet einbezogen werden. Darüber hinaus werden Teilflächen der nördlich angrenzenden Bahnanlagen tangiert, die, soweit für die Realisierung der Trasse erforderlich, planerisch erfasst werden. Im weiteren westlichen Verlauf erstreckt sich der räumliche Geltungsbereich im Wesentlichen

auf Teilflächen zwischen der Bahn und den südlich angrenzenden Gewerbeflächen, wobei in diesem Bereich nur auf stadteigene Flächen zurückgegriffen wird.

Im Westen nimmt der räumliche Geltungsbereich die bereits im B-Plan Nr. 73 festgesetzten und mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belastenden Flächen auf, die bereits den verkehrlichen Anschluss der neu geplanten Trasse der Verbindungsstraße erkennen lassen. In diesem Bereich wird der Lückenschluss zwischen der bereits an die Bahnhofstraße angebundenen Teilfläche der vorab realisierten Verbindungsstraße dadurch hergestellt, dass die öffentlichen Verkehrsflächen beider B-Pläne (73 und 78) unmittelbar aufeinandertreffen.

Im südlichen Plangebiet wird zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des südlich sich anschließenden Gewerbegebietes die vorhandene Wegeparzelle Im Emerten (Bereich ehem. Schlachthof) in den B-Plan aufgenommen, so dass die darin vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen zum Zwecke der Aufwertung des Gewerbebestandes im Sinne einer Verbesserung der Erreichbarkeit der jeweils örtlich bestehenden Betriebsflächen planungsrechtlich gesichert werden können.

4.2. Zustand des Plangebietes – Städtebauliche Situation

Die im Plangebiet befindlichen Flächen stellen sich in Bezug auf die bereits baulich genutzten Flächen überwiegend als Gewerbegebiete gem. § 8 BauNVO dar. Kennzeichnend hierfür sind die westlich der Straße Galgenfeld befindlichen und im B-Plan Nr. 65 "Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße" festgesetzten Gewerbegrundstücke. Die unmittelbar östlich an die v.g. Straße angrenzenden Flächen werden zu kirchlichen Zwecken (Moschee) und daran anschließend gewerblich genutzt (Autowerkstatt für Karosserie- und Lackarbeiten). Im nördlichen Anschluss befinden sich Flächen des städtischen Bauhofes, die mit den befestigten Flächen und baulichen Anlagen bis an die Bahnanlagen heranreichen. Da sich durch die Realisierung der geplanten Verbindungsstraße tlw. auch die Erschließung der o.b. Gewerbebetriebe und Einrichtungen sowie die Grundstückszuschnitte verändern, werden die betroffenen Grundstücksflächen in den räumlichen Geltungsbereich, zur Gewährleistung eines homogenen städtebaulichen Konzeptes und zur Darlegung der gesicherten Erschließung in den B-Plan integriert.

Die beschriebene gewerbliche Nutzungsstruktur setzt sich östlich der Straße Galgenfeld fort, wobei die dort befindlichen Gewerbeflächen bisher nicht durch einen rechtsverbindlichen B-Plan erfasst und geordnet wurden, sondern dem im Zusammenhang bebauten Ortsteil gem. § 34 BauGB zuzuordnen sind. Hierfür bestand aufgrund der historisch gewachsenen Betriebsstrukturen der Fa. Scheidt und der nördlich daran anschließenden Firma Eggersmann GmbH & Co. KG kein planerisches Ordnungserfordernis. Ein weiteres Planungsbedürfnis, das über die geringfügige Einbeziehung der für die Straßenplanung erforderlichen Flächen hinausgeht, stellt sich aufgrund der hinsichtlich der Grundstücksstruktur der Betriebe auch nach Rücksprache mit diesen Betrieben nicht dar, so dass auf eine weitergehende Einbeziehung verzichtet wird.

Weitere bereits baulich genutzte Fläche stellen sich im südlichen Planbereich und beidseits der Konrad-Adenauer-Straße dar. Hierbei handelt es sich um eine Tankstelle, ein Fastfood Restaurant und einen Fachmarkt für Tierbedarf.

Diese baulichen Nutzungen werden über die Konrad-Adenauer-Straße (L 435) und die davon nordwestlich abzweigende Straße Im Emerten erschlossen. Der Anschluss an die Umgehungsstraße (B 238) wird über die östliche Fortsetzung der Konrad-Adenauer-Straße ermöglicht.

Die im nördlichen Planbereich befindlichen Flächen erstrecken sich geringfügig auf die nördlich angrenzenden Bahnanlagen, die südlich an die Bahnanlagen angrenzenden Gewerbeflächen (Bauhof) und auf bisher kleinräumige und baulich ungenutzte Freiflächen zwischen der Bahn im Norden und Gewerbegrundstücken im Süden. Im weiteren westlichen Anschluss werden die im B-Plan Nr. 73 bereits festgesetzten Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belasten sind, aufgenommen. Diese Flächen sind bereits im B-Plan Nr. 73 als geplante Trassenführung dokumentiert. Sie sind dem im B-Plan festgesetzten Sondergebiet zugeordnet und zwischenzeitlich in das Eigentum der Stadt Rinteln übergegangen. Die betroffenen Flächen sind für die Sicherung und Entwicklung der Einzelhandelsnutzungen nicht erforderlich. In diesem Bereich stellen sich die entsprechenden Nutzungen als unbebaute Scherrasenflächen dar.

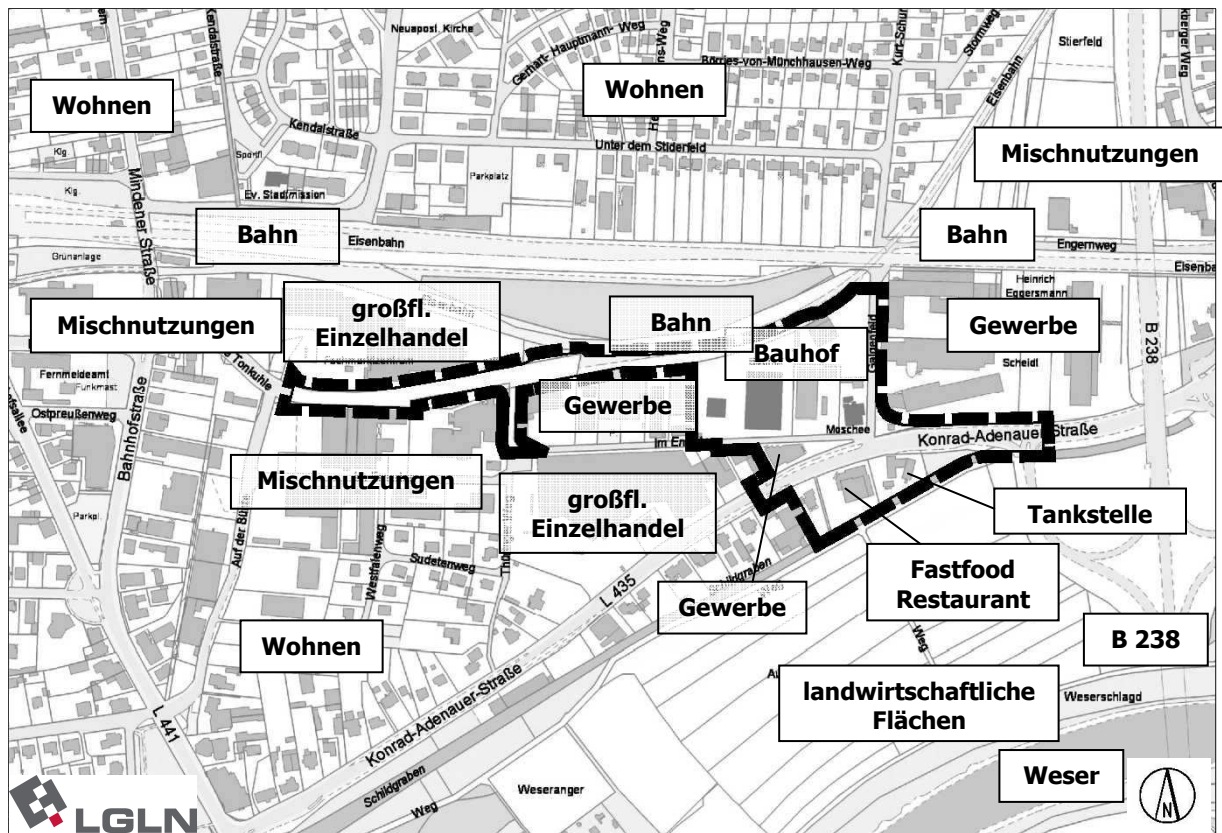
Die zunächst für die Stilllegung vorgesehene Eisenbahnlinie der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) wurde von der Bückebergbahn Rinteln-Stadthagen GmbH (Bbb) übernommen. Durch den Weiterbetrieb der Eisenbahnstrecke durch die Bbb war eine Verlegung der zuvor im Bereich der Bahnanlage vorgesehenen Straßentrasse in Richtung Süden erforderlich. Diese Verlegung bedingt, dass das Gelände des Baubetriebshofes beansprucht werden muss. Darüber hinaus muss das verbleibende Gleis auf einer Länge von rd. 170 m in Richtung Norden verschoben werden. Hierbei handelt es sich jedoch um eisenbahnrechtlich relevante Vorhaben und Maßnahmen, die den B-Plan nicht unmittelbar betreffen, da es sich um bahnrechtlich gewidmete Flächen handelt, für die der B-Plan keine weitergehenden Festsetzungen treffen kann.

Im weiteren nördlichen Anschluss befinden sich die Flächen der Deutschen Bahn AG mit dem nach Stadthagen, Hessisch-Oldendorf und Löhne führenden Streckennetz. Daran schließt sich nördlich zunächst ein Mischgebiet und nördlich der Straße Unter dem Stiderfeld ein Wohngebiet an.

Südlich des Plangebietes schließt sich der Schildgraben, ein Gewässer II. Ordnung, an das Plangebiet an. Im Nahbereich des Gewässers ist die Unterhaltungsverordnung des Landkreises Schaumburg in Bezug auf die Sicherung der Unterhaltung zu beachten. Anschließend erstreckt sich die freie Landschaft sowie südlich der Verlauf der Weser.

Teilflächen des Plangebietes werden im Altstandortkataster des Landkreises Schaumburg geführt. Der „Güterbahnhof“ Rinteln wird hierbei als sanierte Altlast eingestuft. Die Flächen befinden sich nördlich des Bauhofes und erstrecken sich auf die gesamten Flächen der Bahnanlage. Südlich dieser Flächen befindet sich der Altstandort „Maschinenfabrik“, bei dem potentiell mögliche kontaminierte Stoffe, wie Metalle, Öle und Metallrückstände als altlastenrelevant eingestuft wurden. Südlich der Straße Im Emerten, auf den Flächen des derzeitigen Zoofachhandels, ist der Altstandort „Tankstelle“ mit potentiell möglichen, kontaminationsrelevanten Stoffen (BTXE, Mineralölkohlenwasserstoffe) im Altstandortkataster verzeichnet. Südlich der Konrad-Adenauer-Straße befindet sich ebenfalls ein Altstandort „Tankstelle“. Hierbei handelte es sich jedoch um den Betrieb einer Tankstelle.

Abb.: Nutzungsstrukturen in der Umgebung des Plangebietes, M 1:5.000 (i.O.), © 2012 LGLN, RD Hameln – Katasteramt Rinteln



• Darstellung der planungsrechtlichen Situation

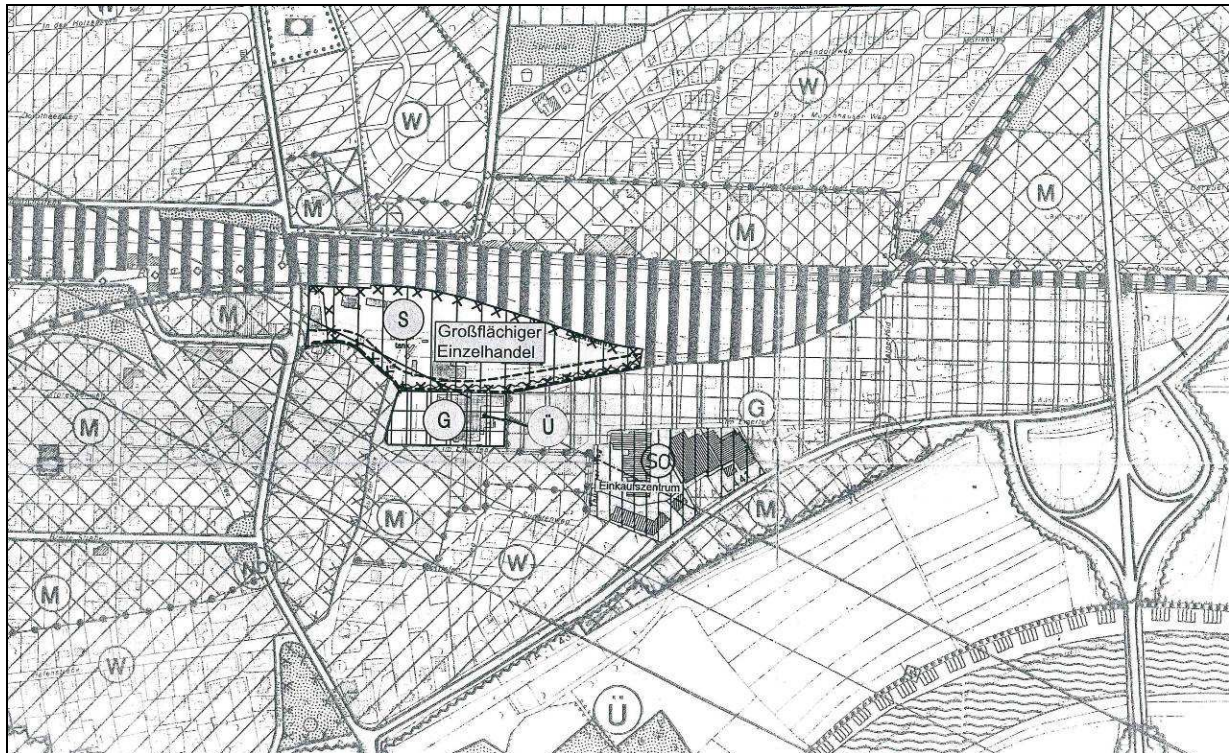
Flächennutzungsplan

Die im Plangebiet befindlichen Flächen sind im wirksamen FNP einschl. seiner bisherigen Änderungen als

- Örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße (Konrad-Adenauer Straße, Galgenfeld)
- Geplante örtliche Hauptverkehrsstraße
- gemischte Bauflächen (südlich der Konrad-Adenauer-Straße)
- gewerbliche Bauflächen (beidseits der Straße Galgenfeld, Im Emerten)
- Bahnanlagen
- Sonderbauflächen (Zweckbestimmung: großflächiger Einzelhandel)
- landwirtschaftliche Fläche dargestellt.

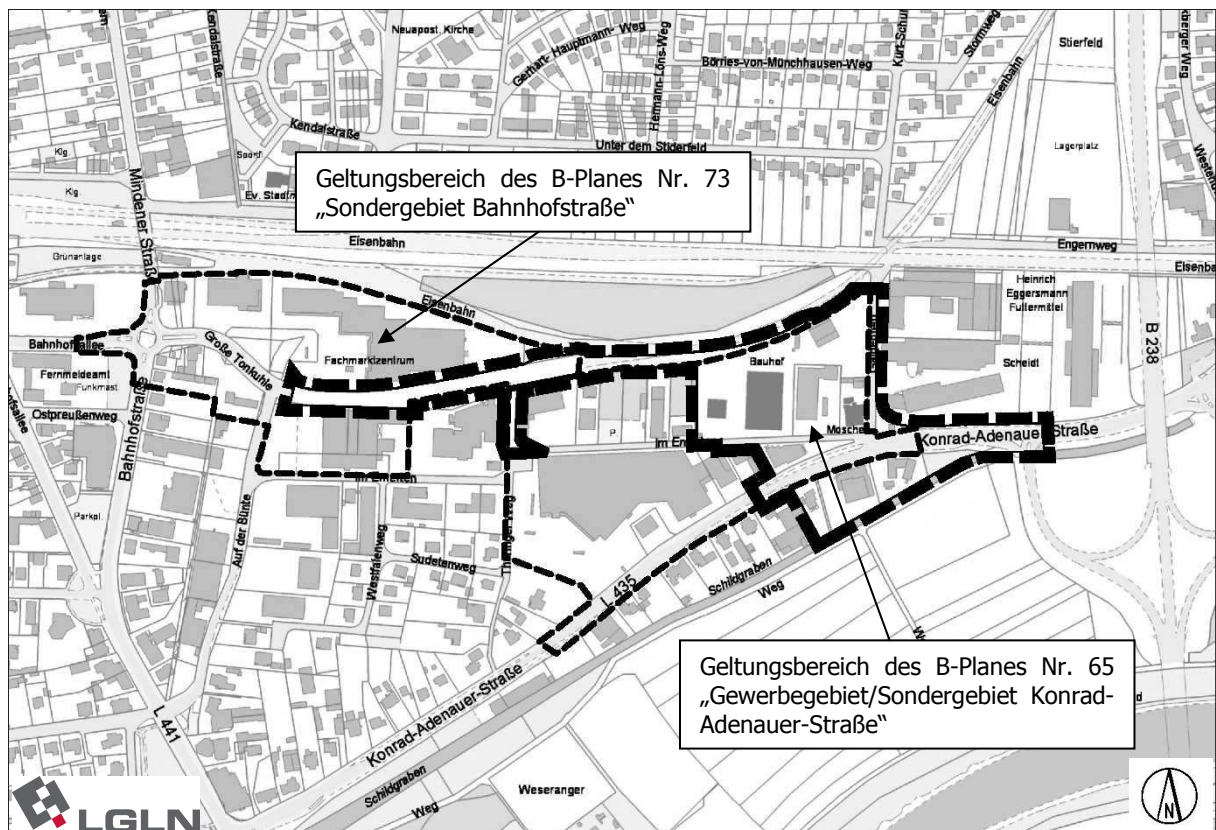
Diese Arten der baulichen Nutzungen sind auch für die aktuelle Nutzungsstruktur in diesem entsprechend dargestellten Bereich als prägend anzusehen.

Abb.: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln



Aus der nachfolgenden Planübersicht wird die gegenwärtige planungsrechtliche Situation in Bezug auf die Lage und Abgrenzung bestehender bzw. angrenzender Bebauungspläne deutlich.

Abb.: Planübersicht bestehender Baurechte aus den B-Plänen Nr. 65 und 73, M 1:5.000 (i.O.), © 2012 LGLN, RD Hameln – Katasteramt Rinteln



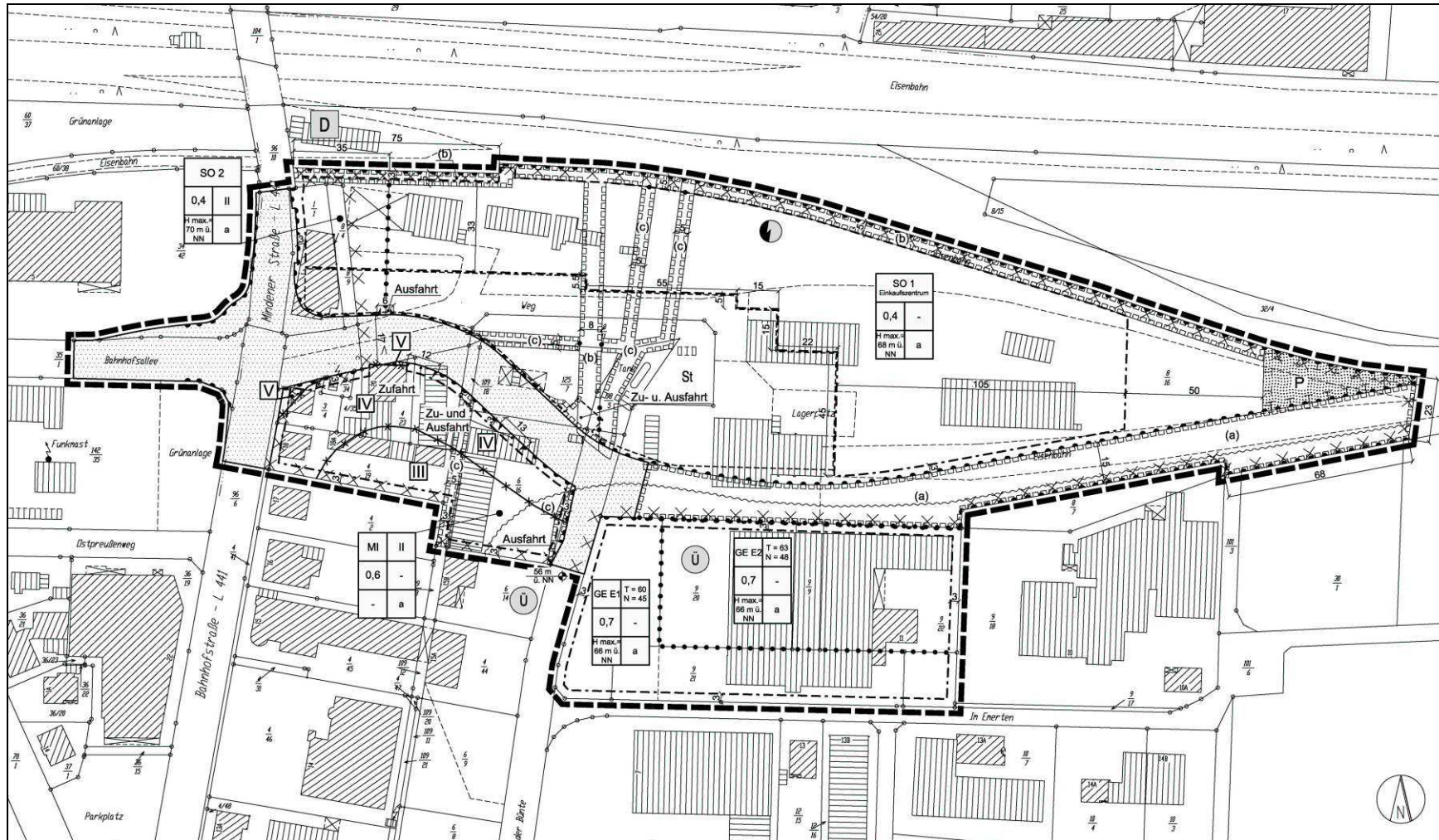
Bebauungspläne

Aus den nachfolgenden Abbildungen sind die rechtsverbindlichen B-Pläne Nr. 65 und 73 zu entnehmen.

Abb.: Auszug aus dem B-Plan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“



Abb.: Auszug aus dem B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“



4.3. Ziele und Zwecke der Planung

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer Verbindungsstraße im nördlichen Stadtzentrum von Rinteln geschaffen werden. Hierdurch sollen die Konrad-Adenauer-Straße (L 435) sowie die nördlich der Bahnlinie liegenden Wohngebiete (Unter dem Stiderfeld) entlastet werden. Die Verbindungsstraße soll zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 realisiert werden. Der B-Plan Nr. 78 dient in diesem Zusammenhang auch der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen der mit der jeweiligen Anbindung an die bereits bestehende und in diesem Zusammenhang verkehrlich neu geordneten Einmündungsbereiche (z.B. Kreisverkehrsplatzes im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld, Galgenfeld mit Anbindung an die Kurt-Schumacher-Straße sowie die Aufweitung der Verlängerung der Straße Im Emerten (Bereich ehem. Schlachthof)).

Die Planstraße soll aufgrund der unmittelbaren Verbindung zwischen der Bahnhofstraße im Westen und der Konrad-Adenauer-Straße im Südosten deutlich zu einer Entzerrung der Verkehrsabläufe im unmittelbaren Umfeld und insbesondere am Knotenpunkt Bahnhofstraße – Konrad-Adenauer-Straße und damit auch zu einer Entlastung der gesamten Nordstadt Rinteln beitragen. Darüber hinaus soll die Trasse zu einer Verbesserung der beidseits der geplanten Verkehrsstraße als auch beidseits der Bahnhofstraße und Konrad-Adenauer-Straße gelegenen Wohn-, Gewerbe- und Handelsstandorte beigetragen, indem die jeweiligen Standorte gegenüber der gegenwärtigen Situation einen verbesserten Anschluss an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erlangen.

Darüber hinaus soll die geplante Verbindungsstraße eine sichere Abwicklung der im Rahmen der allgemeinen Verkehrszunahme der kommenden Jahre zu erwartenden Verkehre gewährleisten.

Zu diesem Zweck ist neben der Verbindungsstraße die verkehrliche Anbindung sowohl an den im Westen mit Blick auf die Verbindungsstraße bereits realisierten Kreis in der Bahnhofstraße/Große Tonkuhle als auch die im östlichen Anschluss erforderliche Anbindung an den Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/ Galgenfeld vorgesehen. Die Einmündung Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld soll in diesem Zusammenhang aufgrund der nur schlechten Leistungsfähigkeit als Kreisverkehrsplatz ausgebildet und die Einmündung in die Straße Im Emerten neu geordnet werden.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Verbindungsstraße ist in enger Verbindung mit der geplanten Neugestaltung des Bahnüberganges Galgenfeld/Kurt-Schumacher-Straße, der in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Kraftfahrer und Fußgänger durch Inanspruchnahme der verfügbaren öffentlichen Verkehrsflächen gestalterisch neu geordnet und aufgewertet werden soll, eine Verbesserung des Anschlusses der Straße Galgenfeld in die Kurt-Schumacher – Straße vorgesehen. Die im Bereich des Bahnüberganges erforderlichen Maßnahmen werden jedoch auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes geplant und abgestimmt. Da sich diese Flächen, mit Ausnahme der Bahnanlagen, ausschließlich auf stadteigene Flächen beziehen und einer detaillierteren verkehrsplanerischen Planung bedürfen, sind sie nicht Gegenstand des B-Planes, sondern werden in dem o.g. eisenbahnrechtlichen Verfahren entwickelt und gesichert.

In diesem Bereich ist ebenfalls eine Aufwertung der Wegebeziehung zwischen den nördlich der Bahnanlagen bestehenden Wohngebieten und der Konrad-Adenauer-Straße mit Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz geplant, da die bisher diffusen Straßenverläufe problematisch sind.

Die geplante Verbindungsstraße stellt auch für das bereits realisierte Einkaufszentrum, südlich der Bahn und östlich der Bahnhofstraße gelegen, eine Aufwertung und Stärkung des Betriebsstandortes dar. Auf diesen wesentlichen infrastrukturellen Standortvorteil wurde bereits bei der Aufstellung des B-Planes Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ hingewiesen und entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen zur Vorbereitung der hier in Rede stehenden Trasse getroffen.

Durch die geplante Verbindungsstraße soll eine Verlagerung der nach Norden orientierten Verkehre vorgenommen werden. Eine derartig alternative Verkehrsbeziehung, die ebenfalls in gleichem Maße zu einer Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße beitragen wird, ist nach intensiver Prüfung nicht erkennbar, da es an den hierfür erforderlichen und geeigneten Flächen im Nahbereich des untersuchten Areals aufgrund der überwiegenden baulichen Inanspruchnahme der im Umfeld befindlichen Grundstücksflächen fehlt. Hieraus ist ableitbar, dass in Bezug auf die angestrebte verbesserte verkehrliche Anbindung der nördlich der Bahn befindlichen Wohnsiedlungsbereiche auf die „Ost-West-Tangente“ nicht verzichtet werden kann, so dass innerhalb des Plangebietes die dafür erforderlichen Flächen gesichert werden müssen und die damit verbundenen Verkehrsbeziehungen nicht vermeidbar sind.

Da durch die geplanten Straßenplanungen neben den bestehenden Verkehrsflächen auch angrenzende private Grundstücksflächen beansprucht werden, sollen die hier betroffenen bzw. von der Planung berührten Grundstücksflächen in den B-Plan einbezogen werden. Dies ist erforderlich, um für die geplanten öffentlichen Verkehrsflächen und die vom Straßenumbau betroffenen Flächen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Darüber hinaus sollen die angrenzenden und betroffenen Grundstücksflächen im Hinblick auf ihre baulichen Entwicklungsmöglichkeiten und im Hinblick auf die aus der Straßenbauplanung zu erwartenden Anforderungen an den Immissionsschutz geordnet werden.

Dieses gilt sowohl für die bisher im unbeplanten Innenbereich und südlich der Konrad-Adenauer-Straße gelegenen Grundstücksflächen (Tankstelle, Fastfood-Restaurant) sowie für die ebenfalls im unbeplanten Innenbereich und östlich der Straße Galgenfeld gelegenen Gewerbegrundstücke. Das Wohnhaus Konrad-Adenauer-Straße Nr. 40 wurde zur hinreichenden Darlegung eines Mischgebietes in den Geltungsbereich einbezogen, da es an der Mischgebietsprägung dieses Areals, insbesondere aufgrund der dort ausgeübten Wohnnutzung, aktiv teilnimmt.

Darüber hinaus sollen die westlich an die Straße Galgenfeld angrenzenden Grundstücksflächen in die städtebauliche Neuordnung einbezogen werden, da diese unmittelbar von der Trassenführung der Verbindungsstraße betroffen sind. Hierbei handelt es sich u.a um das Grundstück des städtischen Bauhofes und die südlich daran anschließende und kirchlichen Zwecken dienenden Einrichtung (Moschee). In diesem Zusammenhang sollen die Flächen südlich der Konrad-Adenauer-Straße in ihrem Bestand gesichert und entsprechend ihrer prägenden Nutzungsstruktur und der Darstellung im wirksamen FNP als Mischgebiet ausgewiesen werden.

Für die Flächen des B-Planes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. 1. Änderung, erfolgt gleichzeitig mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ eine Teilaufhebung für die Flächen, die sich innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 78 befinden.

Die Verbindungsstraße verläuft ausgehend von dem Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße, der als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden soll, über die Straße Galgenfeld und verschwenkt über das Gelände des Bauhofes, um unter Inanspruchnahme einer südlichen Teilfläche der Bahnanlagen in westlicher Richtung auf den bestehenden verkehrlichen

Anschluss auf Höhe des Verbrauchermarktes an die öffentliche Verkehrsfläche „Große Tonkuhle“ anzuschließen.

Die von der Planung betroffenen Bahnflächen befinden sich im Eigentum der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) und stehen für die Realisierung der Verbindungsstraße zur Verfügung. Die vorhandenen Gleisanlagen der RStV werden im Zuge der Planung auf einer Länge von rd. 170 m um einige wenige Meter nach Norden verlegt, so dass dieser Streckenverlauf auch weiterhin betriebsfähig bleibt.

Der am 19.06.2008 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ berücksichtigt bereits die westlichen „Ausläufer“ der hier geplanten Ost-West-Tangente. Die straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Erschließung des Sondergebietes wurden bis zur verkehrlichen Einmündung in den Marktbereich ausgeführt (Große Tonkuhle), soweit es sich um bereits festgesetzte öffentliche Verkehrsflächen handelt. Die im B-Plan Nr. 73 für die Verbindungsstraße reservierte Trasse schließt an die im v.g. B-Plan bereits festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche (Große Tonkuhle) an und nimmt die bisher für die Trasse festgesetzten Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten (GFL) zu belasten sind, auf. Zur planungsrechtlichen Sicherung sind diese Flächen (GFL) ebenfalls auf der Grundlage der aktuell vorliegenden Straßenplanung des Ing. Büros SHP (Verbindungsstraße) mit den erforderlichen Straßenbreiten als öffentliche Verkehrsflächen festzusetzen. Insofern erstreckt sich der B-Plan Nr. 78 auch auf Teilflächen des B-Planes Nr. 73 und führt dort zu einer Teilaufhebung.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 78 können die Zielvorstellungen der Stadt Rinteln im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit der Möglichkeit der städtebaulichen Entwicklung der sich südlich und westlich der Trasse darstellenden Flächen angemessen berücksichtigt werden. Die im Bebauungsplan Nr. 73 bereits dokumentierte Absicht zum Bau der Verbindungsstraße kann über die Aufstellung des B-Planes Nr. 78 weiterhin aufrechterhalten und die Straße vollständig realisiert werden.

Im Rahmen dieser Bauleitplanung werden Flächen beansprucht, die insbesondere eine besondere Bedeutung für den Artenschutz haben (Vorkommen von Zauneidechsen). Diese sollen sowohl durch vorgezogene Maßnahmen als auch durch geeignete und die Realisierung begleitende Maßnahmen (Vergrämung) geschützt werden. Die Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft sollen durch geeignete externe Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. In artenschutzrechtlichen Gutachten werden bei der Darlegung des Eingriffs fachlich geeignete Maßnahmen zur Erhaltung und Stabilisierung der örtlich bestehenden Population sowie deren begleitende Kontrolle beschrieben. Eingriffe in Natur und Landschaft sollen durch geeignete externe Maßnahmen auf stadteigenen Flächen kompensiert werden. Die konkreten artenschutzrechtlich relevanten Vergrämungsmaßnahmen wurden zwischen der Stadt Rinteln, der Fachgutachterin sowie der Unteren Naturschutzbehörde erörtert. Die Maßnahmen werden auf Flächen realisiert, die in der Verfügungsgewalt der Stadt liegen. Die Belange des Hochwasserschutzes sollen durch eine angepasste Höhenentwicklung der geplanten Verbindungsstraße an die bestehenden Straßen berücksichtigt werden, so dass Eingriffe in den natürlichen Retentionsraum der Weser vermieden werden können.

Die Ableitung des im Gebiet anfallenden Oberflächenwassers soll durch die Berücksichtigung ausreichend dimensionierter Schmutz- und Regenwasserkanäle berücksichtigt werden. Die hierzu ausgearbeiteten hydraulischen Prüfungen werden entsprechend berücksichtigt.

Die Belange des Immissionsschutzes werden durch das parallel zur Bebauungsplanung ausgearbeitete schalltechnische Gutachten berücksichtigt, das Aussagen zur schalltechnischen Auswirkung der Verbindungsstraße, der nördlich angrenzenden Bahnanlagen und der Gewerbenutzungen berücksichtigt und Hinweise in Bezug auf geeignete Festsetzungen zum Schallschutz gibt.

4.4. Planungserfordernis

Gem. § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Das Erfordernis ergibt sich aus dem bisherigen Verkehrsnetz, das im Zusammenhang mit den bestehenden und zukünftig zu erwartenden Verkehren insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der nördlich der Bahn gelegenen Wohnsiedlungsbereiche an das südlich der Bahn gelegenen örtliche und überörtliche Verkehrsnetz.

Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt der Landesstraße L 441 (Mindener Straße/Bahnhofstraße) und L 435 (Konrad-Adenauer-Straße) in nordöstlicher bzw. nordwestlicher Richtung als auch den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld in Richtung Kurt-Schumacher-Straße. Die beschriebenen Straßen und Einmündungsbereiche sind im Hinblick auf die Aufnahme der bestehenden und zukünftig zu erwartenden Verkehre nicht mehr ausreichend leistungsfähig und führen in der Folge zu erheblichen Attraktivitätsverlusten sowohl in den Wohnsiedlungsbereichen als auch in den jeweils beidseits der Straßen befindlichen Handwerks-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Diese werden insbesondere durch zunehmende Abgas-, Staub- und Lärmemissionen und durch zunehmenden Verkehrstaub bewirkt.

Zur Entlastung der ortsansässigen Bevölkerung sowie der Aufwertung des Standortes der in diesem Bereich befindlichen heimischen Wirtschaft besteht das Erfordernis der Realisierung einer Verbindungsstraße, so dass zur Verminderung von Lärm- und Verkehrsbelästigungen wirksam beitragen werden kann.

Die B-Planung berücksichtigt die Belange der Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, da neben der verbesserten Erreichbarkeit der bestehenden Versorgungseinrichtungen dadurch auch ein Beitrag zur deren Stabilisierung geleistet werden soll. Das in der Nordstadt etablierte Einkaufszentrum stellt eine positive Magnetwirkung dar, die auch auf die im unmittelbaren Umfeld befindlichen Einzelhandelsbetriebe sowie Handwerks- und Gewerbebetriebe übergeht, so dass durch eine verbesserte Verkehrsanbindung auch eine dauerhafte Stabilisierung dieser Versorgungsbereiches gewährleistet werden kann.

4.5. Planungsvarianten

Auf Grund der städtebaulichen Situation im Hinblick auf die bereits bestehenden baulichen Nutzungen und Verkehrsbeziehungen (Straße und Bahn) erstreckte sich die Untersuchung von Trassenvarianten auf die überwiegend noch unbebauten und verfügbaren Flächenpotenziale zwischen Konrad-Adenauer-Straße, Bahnhofstraße, Im Emerten, Galgenfeld und auf die Bahnflächen im Norden. Hierbei wurde der Fokus überwiegend auf die Einbeziehung bestehenden Straßen (insbesondere Galgenfeld), die verfügbaren Flächen des Bauhofes sowie auf die daran nördlich angrenzenden und nicht mehr intensiv genutzten Bahnanlagen der RStV gerichtet. Weitere geeignete Flächen, die für eine alternative Verbindungsstraße zur Verfügung stehen und eine Verbesserung des verkehrlichen Anschlusses der nördlich der Bahn gelegenen Wohnsiedlungsbereiche bewirken, stellen sich aufgrund der im Gewerbegebiet bereits bestehenden baulichen Nutzungen nicht dar. Auch die Inanspruchnahme von bestehenden Straßen (z.B. Im Emerten) scheidet aufgrund des zu geringen Straßenquerschnittes, der fehlenden Flächenverfügbarkeiten, der zu erwartenden Immissionskonflikte und der ungünstigen Anbindung an die bestehenden Grundstückszufahrten und der fehlenden Anbindungsmöglichkeiten im Bereich der Bahnhofstraße als Alternative aus.

Bereits im Jahr 2006 wurde über mögliche verkehrstechnische Maßnahmen zur Entlastung der Verkehrssituation in der Nordstadt der Stadt Rinteln diskutiert. Zur Ermittlung der zukünftigen Trassenführung wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, die durch die Ingenieurgemeinschaft Schnüll, Haller und Partner (SHP, Hannover, Januar 2007; Entwurf) ausgearbeitet wurde, mögliche Trassenverläufe für die geplante Verbindungsstraße skizziert und hinsichtlich ihrer Auswirkungen einer Grobbewertung unterzogen. Zusätzlich erfolgte durch das o.g. Ingenieurbüro eine Verkehrsuntersuchung (Verkehrsuntersuchung zum Bau einer innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441, Hannover 2008) mit einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Anschlussknotenpunkte unter der Berücksichtigung der weiteren Gebietsentwicklung.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden zwei Varianten (Variante Nord und Süd) einer möglichen Verbindungsstraße diskutiert und auf ihre Eignung überprüft. Auch wurde bei beiden Varianten eine mögliche Erschließung der Bahnflächen berücksichtigt, die ggf. als Gewerbeflächen einer Nutzung zugeführt werden sollten. Aufgrund der nicht bestehenden Flächenverfügbarkeit und der ökologischen Bedeutung wurde von diesen Flächen jedoch in der Zwischenzeit Abstand genommen.

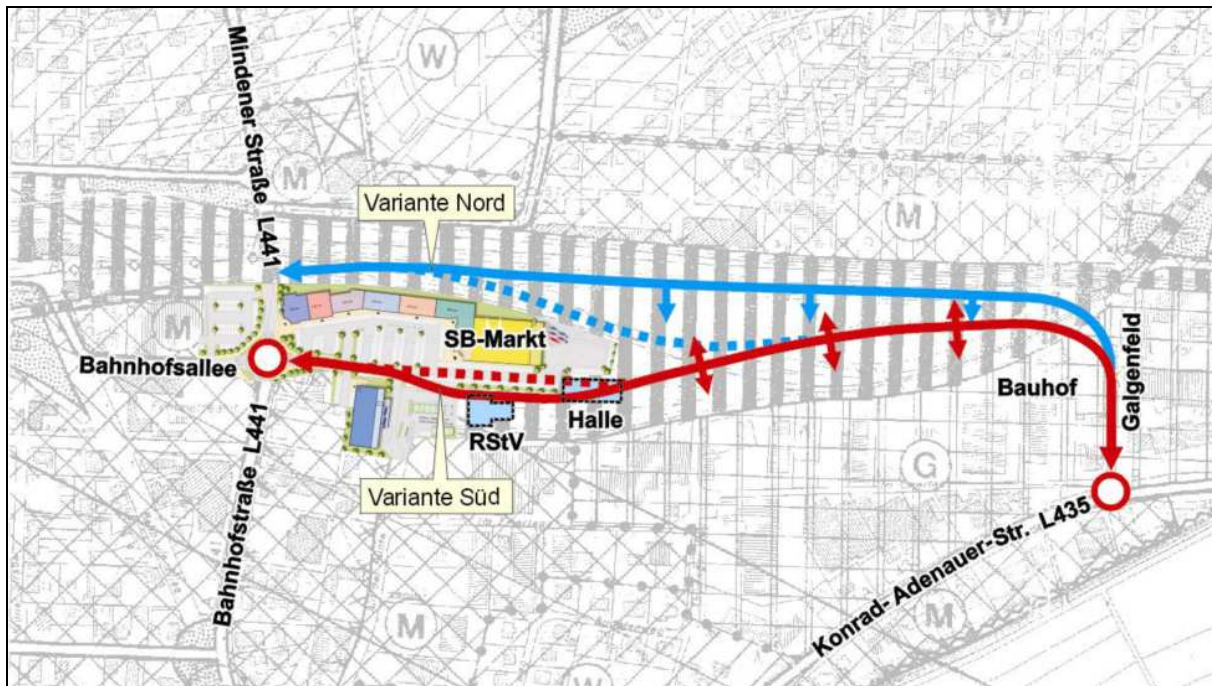
Aufgrund der verkehrstechnisch besseren Anbindungsmöglichkeit an die Bahnhofstraße (Kreisel), die unter Würdigung der bahnrechtlichen Anforderungen in einem angemessenen Abstand zum Bahnübergang in Bezug auf die Organisation der Verkehrsabläufe konfliktfreier ist und zwischenzeitlich auch realisiert wurde, sowie der damit verbundenen Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs (Kreisverkehr) wurde der Variante Süd zunächst gegenüber der Variante Nord der Vorrang eingeräumt. Darüber hinaus bezog sich die Variante Nord auf umfangreiche Bahnflächen, für die eine Neuordnung wirtschaftlich aber auch ökologisch unverhältnismäßig gewesen wäre. Darüber hinaus hat sich zwischenzeitlich ein Fortbestand des Bahnbetriebes ergeben hat, so dass in diesem Bereich eine Verbindungsstraße nicht mehr in dem betrachteten Umfang realisierungsfähig war.

Auch im Hinblick auf eine potentielle Erschließung von Gewerbeflächen auf derzeit bahnrechtlich gewidmeten Flächen stellte die Variante Süd die bessere Lösung dar, weil weitergehende Zerschneidungseffekte hätten vermieden werden können. Darüber hinaus hat sich aufgrund des zwischenzeitlich eingetretenen Fortbestandes der Bahnanlagen (südlicher Abschnitt) auch bei der Variante Süd eine weitere südliche Ausrichtung im Sinne einer Verschiebung ergeben, die im Wesentlichen in die weiteren städtebaulichen Planungen bereits eingeflossen sind.

Auf der Grundlage der Abwägungsentscheidung des Rates der Stadt Rinteln sowohl zur 20. Änderung des Flächennutzungsplanes als auch zum B-Plan Nr. 73, die beide u.a. der planungsrechtlichen Sicherung der Verbindungsstraße dienen, sind daher in der Zwischenzeit bereits Teile der Variante Süd im Zuge der Realisierung des Einkaufszentrums Nord gebaut worden.

Zur Darlegung des städtebaulichen Zusammenhanges werden die diskutierten Varianten nachfolgend dargestellt:

Abb.: Alternative Trassenführung (Stand 01/2007), © SHP Ingenieure, Hannover



Variante Nord

Bei der Realisierung der Variante Nord wäre ein erneuter Knotenpunkt nördlich des bestehenden Einkaufszentrums Rinteln erforderlich geworden. Dieser hätte sich unmittelbar südlich bzw. im unmittelbaren Nahbereich der Bahnanlagen bzw. des Bahnüberganges befunden. Hierfür wäre eine Teilsignalisierung und Beeinflussung durch Zugwirkung, „BÜSTRA“-Anlage, erforderlich. Das Baudenkmal (Wasserturm, Gebäude der Dampfeisenbahn Weserbergland) hätte voraussichtlich nicht erhalten werden können. Zudem hätte sich bei einer nördlichen Führung der Verbindungsstraße eine einseitige Erschließung potentieller Gewerbeflächen ergeben, mit der vergleichsweise tiefe Grundstücksflächen verbunden wären. Auch für die Nordvariante gilt, dass die Belange des Artenschutzes im Bereich der nördlich der Bahnanlage der RStV gelegenen Flächen keine über den Bestand hinausgehende bauliche Nutzung ermöglichen.

Variante Süd

Die Variante Süd ermöglicht eine kurzwegige und konfliktarme Anbindung an den bereits in der Bahnhofstraße befindlichen vorhandenen Kreisverkehrsplatz bzw. an die Bahnhofstraße und damit die verkehrlich verbesserte Anbindung an die nördlich der Bahn befindlichen Wohnsiedlungsbereiche. Durch die Anbindung der Straße Galgenfeld an die nördlich sich anschließende Kurt-Schumacher-Straße wird dieser Effekt zusätzlich unterstützt.

Das Einkaufszentrum Nord kann von zwei Seiten angefahren werden (Bahnhofstraße/ Große Tonkuhle und Galgenfeld/Kurt-Schumacher-Straße).

Darüber hinaus kann zur Anbindung der Variante Süd an die Konrad-Adenauer-Straße ein unmittelbarer, kürzerer Anschluss an bestehenden Verkehrsflächen erfolgen (Galgenfeld und Bahnhofstraße). Im B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ sind auf dieser Grundlage bereits Flächen (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu Gunsten der Stadt Rinteln) berücksichtigt, die den Anschluss der geplanten Entlastungsstraße an die in der Örtlichkeit

bereits bestehenden Straßenverkehrsflächen im Anschluss an die Konrad-Adenauer-Straße ermöglichen.

Es hat sich jedoch durch jüngste Beurteilung der ökologischen Wertigkeit der nördlich der Bahnanlagen der RStV betroffenen Flächen herausgestellt, dass sich aus Gründen des Artenschutzes eine bauliche Inanspruchnahme dieser Flächen der in der Variante Süd betrachteten Bahnanlagen in dem geplanten Umfang nicht aufdrängt. Darüber hinaus hat der Fortbestand der hier betroffenen Bahnanlagen der RStV dazu geführt, dass eine weitergehende südliche Verschiebung der Trasse erforderlich wird.

Variante Süd mit weiterer südlicher Trassenverschiebung

Im Rahmen der Alternativprüfung wurde aufgezeigt, dass bei einer weiteren südlichen Verschiebung der Trasse die Möglichkeit einer Kombination zwischen der Variante Süd mit der geplanten Anbindung an die Straße Galgenfeld und an die Bahnhofstraße möglich ist. Diese Trassenführung ist Gegenstand der B-Planung, so dass die Vorteile der verkehrlichen Anbindung an die Bahnhofstraße und an die Konrad-Adenauer-Straße mit der weitest gehenden Vermeidung von Eingriffen in den Bahnkörper verbunden werden können. Die aus der nachfolgenden Plandarstellung noch zu entnehmende nördliche Verkehrsschleife ist nicht Gegenstand des B-Planes, da aus den v.g. Gründen keine Inanspruchnahme dieser Flächen möglich ist.

Abb.: Lageplan der Verbindungsstraße (Stand 04/2008), © SHP Ingenieure, Hannover, diese ist jedoch über die Grenzen dieses B-Planes hinaus nicht Gegenstand des B-Planes Nr. 78 und dient lediglich der nachrichtlichen Verdeutlichung der im Abwägungsprozess beurteilten Flächen. Die Inanspruchnahme der auf die Bahnflächen bezogenen Verkehrsschleife ist nicht städtebauliches Ziel der Stadt Rinteln



Fazit:

Im Vorfeld der Planungen zu der hier in Rede stehenden Planung einer Verbindungsstraße in der Nordstadt Rinteln, wurden im Wesentlichen zwei Varianten diskutiert und einer Grobbewertung unterzogen. Zusätzlich wurde eine Kombination aus beiden Varianten dargelegt. Der Variante Süd (mit südlicher Verschiebung der Trasse) wurde gegenüber der Variante Nord der Vorrang eingeräumt. Insbesondere war hierfür die bessere verkehrliche Anbindung an die bestehende Bahnhofstraße ausschlaggebend. Eine Anbindung unmittelbar südlich der Bahngleise der DB (nördlicher Gleisstrang) stellte sich als problematisch dar, da die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs nicht sichergestellt werden kann. Durch die Anbindung der Variante Süd und damit verbunden auch die Realisierung des Kreisverkehrsplatzes in der Bahnhofstraße kann die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs auch langfristig sichergestellt werden. Darüber hinaus stellte sich bei eingehender Prüfung der Eigentumsverhältnisse während der Planung heraus, dass die

Flächenverfügbarkeit der Variante Nord nicht gegeben war und aus ökologischen Gründen in der Form nicht realisierbar ist.

Die Trassenführung der Variante Süd wurde im Verlauf der Planung aufgrund von Flächenverfügbarkeiten und Eigentumsverhältnissen (möglichst weiträumige Ausnutzung stadteigener Flächen) soweit wie möglich nach Süden verlegt. Hierdurch konnte vermieden werden, dass die bestehende Bahnlinie der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) großflächig tangiert und somit auch die Eingriffe auf den Lebensraum der Zauneidechsen auf ein zwingend notwendiges Maß minimiert wurde.

Die gewählte Variante bietet somit eine sinnvolle und allein machbare Variante der Anbindung an die Bahnhofstraße, so dass der Flächenausnutzung stadteigener Flächen und der potentiellen Flächen- und Grundstücksentwicklungen im Nahbereich der geplanten Verbindungsstraße, nach Abwägung der vorgetragenen Belange gegenüber der Nordvariante der Vorrang eingeräumt wird.

Die gewählte Variante entspricht der im B-Plan berücksichtigten und stellt die Einbeziehung des verkehrlichen Anschlusses im Westen aus der Variante Süd dar und nimmt eine weitere südliche Verschiebung der Trassen an den maximal bautechnischen Südrand der Bahn bzw. den Nordrand der anschließenden Gewerbegrundstücke auf.

4.6. Das Planvorhaben – Realisierungsfähigkeit der Verbindungsstraße

Die Erschließung bzw. der Anschluss der geplanten Verbindungsstraße erfolgt über den als Kreisverkehrsplatz im Bereich Bahnhofstraße/Mindener Straße ausgebildeten Verkehrspunkt mit einer davon in östlicher Richtung abzweigenden öffentlichen Verkehrsfläche. Im nördlichen Plangebiet erfolgt der Anschluss der Planstraße an die Straße *Galgenfeld* und schließt dort an die bestehende öffentliche Verkehrsfläche an. Für die Realisierung der geplanten Verbindungsstraße ist eine Verschwenkung der nördlich angrenzenden Gleisanlagen und die Realisierung einer Stützmauer erforderlich. Die von der Planung betroffenen Gleise werden dabei auf einer Länge von ca. 170 m in nördliche Richtung verlegt.

In Bezug auf die Sperrung der Gleise während der Bauzeiten wurde seitens der Stadt Rinteln bautechnisch überprüft, inwiefern der erforderliche Zeitraum auf ein notwendiges Maß minimiert werden kann. Im Ergebnis wurde eine bautechnische Lösung erarbeitet, die eine maximale Dauer der Gleissperrung für das Verschwenken des Gleises bei 14 Tagen vorsieht. Im Rahmen der Durchführung der Gleisbauarbeiten werden die vorgetragenen Hinweise zur maximal zulässigen Gleissperrung, die am Stück seitens der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE GmbH) zugebilligt wird, berücksichtigt. Ferner wird im Rahmen der Vorhabendurchführung berücksichtigt, dass ggf. notwendig werdende zusätzliche Gleissperrungen im Rahmen des Zugverkehrs bei der RSE GmbH angemeldet werden. In diesem Zusammenhang wird berücksichtigt, dass die maximale dauerhafte Gleissperrung im Rahmen der zusätzlichen Gleissperrungen eine Dauer von 3 Werktagen nicht überschreiten darf, Gleissperrungen an Wochenenden dabei nicht zugestimmt wird und darüber hinausgehenden Eingriffen in den Eisenbahnverkehr nur zugestimmt wird, wenn der Eisenbahnverkehr aufrecht gehalten und der Einsatz von Sicherungsposten berücksichtigt wird.

Die Ergebnisse der Prüfung wurden in einem gemeinsamen Termin am 21.11.2012 zwischen der Stadt Rinteln und der RSE GmbH erläutert und abgestimmt. Für den Bauablauf zur Herstellung des Stützbauwerks wurde eine Variante entwickelt, die ohne längere Beeinträchtigung des Bahnbetriebs umgesetzt werden kann. Es handelt sich um eine reine Stahlkonstruktion, bei der die zeitintensiven Betonarbeiten entfallen. Der Vorteil dieser Variante ist, dass der Bahnbetrieb während der Bauzeit in der Regel aufrechterhalten werden

kann. Des Weiteren werden alle wesentlichen Arbeiten von der Südseite (Straßenneuplanung) her ausgeführt. Der Bauablauf geht davon aus, dass die Gleise zum Baubeginn an der neuen Stelle liegen und die Strecke nahezu betriebsbereit ist. Die Beeinträchtigung des Bahnbetriebs beträgt somit nahezu lediglich die Zeit der Gleisverlegung (ca. 2 Wochen). Eine Zugvorbeifahrt sollte dennoch mit der Baustelle koordiniert werden.²

Zur Schaffung ausreichend groß dimensionierter Radiesen werden im östlichen Plangebiet und in nordsüdlicher Ausrichtung die notwendigen Straßenverkehrsflächen auf die angrenzenden Grundstücksflächen ausgedehnt. Die Zustimmung der Grundstückseigentümer liegt vor, so dass die entsprechenden Abstimmungen und Eigentumsverhältnisse als geklärt angesehen werden können. Gleiches gilt für die im nördlichen Plangebiet befindlichen Bahnflächen.

Im südlichen Geltungsbereich, im Übergang der Straße *Galgenfeld* zur Konrad-Adenauer-Straße, ist zur Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des fließenden Verkehrs ein Kreisverkehrsplatz geplant, der die Verkehre der Verbindungsstraße an dieser Stelle aufnimmt und an die anschließenden örtlichen und überörtlichen Verkehrswege abgibt. Auch diese Flächen erstrecken sich teilweise auf bisher gewerbliche und für kirchliche Zwecke genutzte Flächen. Die Abstimmungen bezgl. der Flächenverfügbarkeit dieser Teilflächen ist bereits erfolgt.

Die für die Realisierung der erforderlichen externen Kompensationsflächen (Eingriffe in den Artenschutz und in Natur und Landschaft) benötigten Flächen erstrecken sich auf stadteigene Flächen und auf Flächen Dritter, deren Verfügbarkeit gegeben ist.

5 Inhalte des Bebauungsplanes

5.1. Art und Maß der baulichen Nutzung

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes werden ein Mischgebiet gem. § 6 BauNVO und Gewerbegebiete gem. § 8 BauNVO festgesetzt.

➤ Mischgebiet

Art der baulichen Nutzung

Das festgesetzte Mischgebiet erstreckt sich auf die südlich der Konrad-Adenauer-Straße befindlichen und bereits baulich genutzten Flächen, die aufgrund der Nutzungsmischung bereits den Charakter eines Mischgebietes gem. § 6 BauNVO aufweisen. In diesem Bereich sind neben einer Tankstelle, einem Fast-Food-Restaurant, einem Werkstattbetrieb und Dienstleistungen auch Wohnnutzungen vorhanden. Diese Nutzungsstruktur soll zur Darlegung der gemischten Nutzungscharakteristik auch mit Blick auf die im Flächennutzungsplan für diesen Bereich dargestellte städtebauliche Zielsetzung (gemischte Bauflächen) dauerhaft gesichert werden. Durch die Aufnahme dieser Flächen in den räumlichen Geltungsbereich wird dargelegt, dass eine Entwicklung zu einem Gewerbegebiet in diesem Bereich des Ortseinganges nicht gewollt ist, da mit einer gewerblichen Entwicklung regelmäßig größere Bauvolumen zu erwarten sind, die im Übergangsbereich der Siedlung zur südlich sich anschließenden freien Landschaft als störend empfunden werden.

Für entsprechende gewerbliche Nutzungen sind nördlich der Konrad-Adenauer-Straße und der Straße Im Emerten Gewerbegebiete festgesetzt, die bereits eine entsprechende baulich/gewerbliche Prägung aufweisen. Darüber hinaus wird durch die Definition der Art der baulichen Nutzung auch der sich aus der Nutzungsstruktur bereits ergebende Schutzanspruch gegenüber heranrückenden Immissionen bestimmt. Diese Art der baulichen

² vgl. SHP Ingenieure, 1076 Rinteln – Planung einer Verbindungsstraße – Protokoll zum Termin am 21.11.2012

Nutzung ist auch aus den Darstellungen des wirksamen FNPs der Stadt Rinteln entwickelt, die für diesen Bereich bereits gemischte Bauflächen darstellen.

Innerhalb des festgesetzten Mischgebietes (MI) sind die nachfolgenden Nutzungen allgemein zulässig:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- Tankstellen.

Gem. § 6 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzungen (Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a Abs. 3 Nr. 2 BauGB sowie Vergnügungsstätten gem. § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO und Gartenbaubetriebe) werden nicht Bestandteil dieses Mischgebietes.

Somit beschränkt sich der Ausschluss von Nutzungen und die Vermeidung von städtebaulichen Fehlentwicklungen im Wesentlichen auf den planungsrechtlichen Ausschluss von Vergnügungsstätten, die aufgrund ihres Betriebscharakters insbesondere in den Abend- und Nachtstunden durch in der Nachtzeit zusätzlich auftretende Kfz-Verkehre eine erhebliche Beeinträchtigung der im Mischgebiet und westlich daran anschließenden immissionssensiblen Wohnnutzungen bewirken würden. Da dieser sich auf die Nachtstunden erstreckende Nutzungscharakter für die angrenzenden bestehenden Wohnnutzungen und den sich daran anschließenden Bereich bisher untypisch ist und Vergnügungsstätten auch auf andere Bereiche des Kernstadtgebietes ausweichen können, werden diese innerhalb des Mischgebietes ausgeschlossen. Im Zusammenhang mit den im Mischgebiet bereits bestehenden Nutzungen (Fast-Food-Restaurant und Tankstelle) und der nur schmalen und linienförmigen Ausdehnung soll kein Beitrag zur städtebaulichen Überformung dieses Areals geleistet werden, so dass insbesondere die Entstehung von „trading-down-effekten“ vermieden werden soll.

Gartenbaubetriebe benötigen in der Regel eine ausreichende Flächengröße, um eine sinnvolle Ausgestaltung ihrer Betriebsflächen erreichen zu können. Innerhalb des Mischgebietes können diese Flächengrößen aufgrund des zu kleinen Flächenzuschnittes nicht erreicht werden, so dass eine Eignung für Gartenbaubetriebe nicht gegeben ist und Gartenbaubetriebe ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind Gartenbaubetriebe in diesem Bereich untypisch und können auch auf andere Flächen des Stadtgebietes ausweichen.

Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird im MI- Gebiet in Anlehnung an die bereits realisierte bauliche Dichte eine **Grundflächenzahl von 0,6** festgesetzt, die durch Zufahrten zu Garagen und Stellplätzen um bis zu 50 % bzw. bis zur maximalen GRZ von 0,8 überschritten werden darf. Darüber hinaus wird, neben einer offenen Bauweise auch die Begrenzung der Höhe der baulichen Anlagen auf 10 m festgesetzt. Hierdurch wird nicht nachträglich in bestehende Baurechte eingegriffen und weiterhin das Einfügen der ggf. hinzukommenden Baukörper in den Siedlungszusammenhang sichergestellt.

Die durch Baugrenzen definierten überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich an dem baulichen Bestand und lassen in Anlehnung an die bereits gegenwärtig dort ausgeübten Nutzungen eine weitere bauliche Entwicklung zu. Zum südlich, außerhalb des Plangebietes, verlaufenden Schildgraben wird ein Abstand von 5 m eingehalten, der den gemäß

Unterhaltungsverordnung erforderlichen Unterhaltungsstreifen zum Gewässer sicherstellt. Da der Schildgraben derzeit von der Südseite unterhalten wird, stellt diese Festsetzung eine Option nur für den Bedarfsfall dar, wenn die südliche Gewässerunterhaltung nicht mehr möglich wäre.

Zu den westlich angrenzenden Grundstücksflächen wird ein Abstand von 6 m eingehalten, so dass sowohl auf die konkrete Vorhabenplanung des dort in Realisierung befindlichen Fastfood Restaurants als auch auf einen ausreichenden Abstand zur westlich anschließenden Bebauung Rücksicht genommen wird.

Nebenanlagen werden innerhalb der nicht überbaubaren Grundstücksflächen allgemein zugelassen, um nicht nachträglich in bestehende Baurechte und die Organisation der Betriebsflächen einzugreifen.

Zur Vermeidung einer Überformung des östlichen Ortseinganges und zur Sicherstellung einer eindeutigen und auf die bestehenden Betriebe bezogene Orientierung und Erkennbarkeit werden im Mischgebiet Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zugelassen. Fremdwerbung ist daher nicht zulässig. Die Festsetzung dient der Vermeidung von überdimensionierten und mit Fremdwerbung angereicherten Werbeanlagen, die sich in ihrer Erscheinung negativ auf das Stadtbild, insbesondere in Ortseingangsbereichen - wie in diesem Fall -, auswirken würden. Ein entsprechender Trend der gestalterischen Überformung von Ortseingangsbereichen mit Fremdwerbeanlagen ist bereits in den Ortseingangsbereichen der Stadt erkennbar. Diese führen bereits zunehmend zu einer gestalterischen Beeinträchtigung der sonst auf die Stätte der Leistung bezogenen Werbeanlagen und lösen in diesem Zusammenhang bei dem Betrachter ein hohes Maß an Irritation aus, da es an der sonst prägenden räumlichen Verknüpfung zwischen der Werbeanlage und dem Betrieb fehlt. Hierbei handelt es sich um eine bodenrechtliche Festsetzung, die auf die Art der baulichen Nutzung abstellt. Anforderungen an die flächenhafte Begrenzung von Werbeanlagen im Sinne von Gestaltungsanforderungen werden hier mit Rücksicht auf den Bestandsschutz der in diesem Bereich bereits realisierten Werbeanlagen nicht definiert.

➤ **Gewerbegebiet**

Art der baulichen Nutzung

Die festgesetzten Gewerbegebiete beziehen sich auf die bereits im B-Plan Nr. 65 einschl. seiner 1. Änderung festgesetzten Gewerbegebiete und werden, soweit diese von der Verbindungsstraße betroffen oder berührt werden, in den B-Plan aufgenommen und hinsichtlich der darin zulässigen Arten der baulichen Nutzung unverändert übernommen. Daher bezieht sich der B-Plan Nr. 78 vielmehr auf die Ausdehnung der Gewerbegebiete und auf lärmschutzrelevante Festsetzungen als auf die darin bereits zulässigen Nutzungsarten. Die Gliederung des Gewerbegebietes in GE-1 und GE-2 erfolgt mit Rücksicht auf die schalltechnischen Anforderungen in Bezug auf die Festsetzung von Lärmkontingenten. Die jeweilige Abgrenzung richtet sich daher nach den Vorgaben des schalltechnischen Gutachtens.

Textliche Festsetzung:

Innerhalb des festgesetzten Gewerbegebietes (GE-1 und -2) sind die nachfolgenden Nutzungen gem. § 1 Abs. 5 i. V. m. § 8 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässig:

- *Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe,*
- *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
- *Tankstellen*
- *Anlagen für sportliche Zwecke.*

Innerhalb des festgesetzten Gewerbegebietes (GE-1 und -2) sind die nachfolgenden Nutzungen gem. § 1 Abs. 6 i. V. m. § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig:

- *Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,*
- *Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.*

Gegenüber dem Ursprungsbebauungsplan wird auf die Zulässigkeit von nur ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten zugunsten der Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben mit der damit verbundenen Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen verzichtet. In den ausgewiesenen Gewerbegebieten sollen auch weiterhin vorrangig kleinere Gewerbebetriebe im Bestand gesichert bzw. über die bestehende bauliche Situation hinaus mit Blick auf die Zukunft angesiedelt werden können, die an ihrem bisherigen Standort keine ausreichenden Entwicklungsmöglichkeiten haben bzw. die bereits bestehenden Nutzungen gefördert und entwickelt werden. Insofern wird der Berücksichtigung der produzierenden und verarbeitenden Betriebe gegenüber den Vergnügungsstätten mit einer in der Regel geringeren Anzahl an Arbeitsplätzen der Vorrang eingeräumt. Die nördlich der Straße Im Emerten befindliche Vergnügungsstätte ist im Bestand gesichert.

Im Rahmen der 1. Änderung des B-Planes Nr. 65 wurde für die Gewerbegebiete der nachfolgende Nutzungsausschluss definiert. Der Nutzungsausschluss erstreckt sich auf Einzelhandelsbetriebe mit den entsprechend beschriebenen Sortimenten, die auf der Grundlage des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Rinteln zum Schutz der im Kernbereich Rinteln bestehenden einzelhandelsrelevanten Versorgungseinrichtungen ausgeschlossen wurden. Diese Festsetzung wird ebenfalls unverändert in den B-Plan Nr. 78 übernommen. Einzelhandelsbetriebe sind in einem Maße zulässig, dass keine erhebliche Beeinträchtigungen der im Versorgungskern bestehenden Einzelhandelsstrukturen zu erwarten sind, so dass eine weitergehende einzelhandelsrelevante Begutachtung für diese Nutzungen nicht erforderlich wird.

Textliche Festsetzung:

Innerhalb der festgesetzten Gewerbegebiete (GE-1 und -2) sind die nachfolgenden zentrenrelevanten Sortimente ausgeschlossen:

- *Bekleidung (Damen, Herren, Kinder)*
- *Wäsche, Strümpfe, sonst. Bekleidung*
- *Schuhe*
- *Lederwaren, Kürschnerwaren (inkl. Pelze, Taschen, Koffer, Schulranzen)*
- *Sportartikel (inkl. Sportschuhe)*
- *Bücher*
- *Schreibwaren (Fachhandel, Supermärkte, Verbrauchermärkte)*
- *Spielwaren (inkl. Hobbybedarf, Basteln)*
- *Musikinstrumente*
- *Hausrat*
- *Glas/Porzellan/Keramik*
- *Geschenkartikel*
- *Foto, Film*
- *Optik*
- *Unterhaltungselektronik (Braune Ware: TV, Video; HiFi, Ton-, Datenträger)*
- *Elektroartikel (Elektrokleingeräte)*
- *Beleuchtung*

- *Computer, Telekommunikation*
- *Uhren und Schmuck*
- *Heimtextilien, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf, Teppiche (Stapelware)*
- *Kunstgegenstände (inkl. Bilderrahmen)*
- *Sanitätswaren*

Die Festsetzung eines Gewerbegebietes (GE-1 und -2) erfolgt in Anlehnung an den Ursprungsbebauungsplan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ das durch diesen B-Plan gesichert werden soll, um nicht nachträglich in bestehende Baurechte einzugreifen. Da in der unmittelbaren Umgebung der festgesetzten Gewerbegebiete keine betriebsfremden Wohnnutzungen oder sonstige städtebaulich sensible Nutzungen oder Einrichtungen vorhanden sind und die Gewerbegebiete allseits von weiteren gewerblichen Nutzungen oder durch Bahnanlagen begrenzt werden, drängt sich auch kein besonderer städtebaulicher Grund für eine weitere Nutzungseinschränkung auf. Insofern wird durch den weitest gehenden Verzicht auf Nutzungseinschränkungen auch auf die im Gebiet bestehenden und bisher zulässigen Nutzungen und deren Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne der Förderung der heimischen Wirtschaft sowie der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen Rücksicht genommen.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, sollen daher auch als Bestandteil eines zukünftigen Betriebskonzeptes innerhalb der festgesetzten GE - Gebiete ausnahmsweise zugelassen werden. Aufgrund der im Gebiet bereits ansässigen Moschee und der damit bereits verbundenen Zulässigkeit, soll nicht in bestehende Nutzungsrechte eingegriffen werden, so dass Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke gem. § 1 Abs. 6 i. V. m. § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zugelassen werden.

Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird gem. des B-Planes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ im Gewerbegebiet (GE-1 und -2) eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt. Über den Ursprungsbebauungsplan Nr. 65 hinaus wird als Bauweise eine abweichende Bauweise ohne Begrenzung der Gebäudelänge festgesetzt. Insofern erfolgt hierdurch eine Klarstellung der bisher nicht festgesetzten Bauweise. Die abweichende Bauweise wird als offene Bauweise ohne Begrenzung der Gebäudelänge definiert, da die bereits bestehenden baulichen Anlagen eine Länge von mehr als 50 m aufweisen und auch in Zukunft keine Einschränkung der Betriebsentwicklung durch die Begrenzung der Gebäudelänge erfolgen soll.

Des Weiteren wird unverändert die Begrenzung der OK (Oberkante) der im Gewerbegebiet (GE-1 und -2) geplanten baulichen Anlagen auf max. 10,50 m festgesetzt, um den vorhandenen baulichen Bestand aufzunehmen und zu sichern und um sicherzustellen, dass sich die hinzukommenden Bauvolumen in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen. Hierbei wird ausdrücklich festgestellt, dass die Höhenentwicklung der östlich an die Straße Galgenfeld anschließenden Betriebsgebäude (Silos) für die westlich an die Straße Galgenfeld anschließenden Flächen nicht als maßstabgebend angesehen werden kann.

Die durch Baugrenzen definierten überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich an dem baulichen Bestand und an den im B-Plan Nr. 65 festgesetzten Baugrenzen. Die Baugrenzen werden in den Bereichen des Gewerbegebietes, die durch die Verbindungsstraße eine Neuordnung erfahren, mit einem Abstand von 3 m zur neuen Straßenbegrenzungslinie der Verbindungsstraße festgesetzt, so dass auf den verbleibenden Betriebsflächen eine maximale Ausnutzung ermöglicht wird.

Zur Sicherstellung des aus der kirchlichen Zwecken dienenden Einrichtung resultierenden Stellplatzbedarfes wird nördlich der Moschee eine Fläche für Stellplätze ausgewiesen, da durch den geplanten Kreisverkehrsplatz Teilflächen des Grundstückes für die Eckausrundung benötigt werden und nördlich der entsprechende Ersatzraum für den ruhenden Verkehr angeboten werden soll. In diesem Bereich werden zur hinreichenden Ordnung des ruhenden Verkehrs die bisher ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen um die Flächen der Stellplatzanlage zurückgenommen.

Zur Vermeidung einer Überformung des östlichen Ortseinganges und zur Sicherstellung einer eindeutigen und auf die bestehenden Betriebe bezogene Orientierung und Erkennbarkeit werden in den Gewerbegebieten Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zugelassen. Fremdwerbung ist daher nicht zulässig.

Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Parallel zur geplanten Verbindungsstraße wird entlang der südlichen und westlichen Grenze der geplanten Verbindungsstraße, mit Ausnahme der bereits bestehenden Grundstückszufahrten im Zuge der Straße Galgenfeld, ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Diese Festsetzung dient der Sicherheit und Leichtigkeit des auf der Verbindungsstraße fließenden Verkehrs. In diesem Bereich sollen über den Bestand hinausgehende Grundstückszufahrten zum Gewerbegebiet vermieden werden.

5.2. Verkehrsflächen

Der Planbereich wird im Westen über die Landesstraße L 441 (Bahnhofstraße/Mindener Straße) über einen Kreisverkehrsplatz und über die Straßen Galgenfeld und Konrad-Adenauer-Straße im Osten erschlossen.

Wesentlicher Gegenstand des B-Planes Nr. 78 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der zwischen der Bahnhofstraße /Große Tonkuhle und der Konrad-Adenauer-Straße geplanten Verbindungsstraße. Da jedoch bereits Teilflächen der Verbindungsstraße einer planungsrechtlichen Sicherung zugeführt wurden, wird nachfolgend kurz auf die wesentlichen Rahmenbedingungen und Inhalte dieses Abschnittes eingegangen.

Südlich der Konrad-Adenauer-Straße wird der sich hier bereits anschließende Fuß- und Radweg als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt. Er dient der fußläufigen Erschließung des sich südlich dem Plangebiet anschließenden, entlang des Schildgrabens verlaufenden Wegenetzes.

5.3. Bisherige planungsrechtliche Sicherung der Verbindungsstraße (B-Plan Nr. 73)

Auf der Grundlage der von der Ingenieurgesellschaft SHP ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie einschl. der damit verbundenen Beurteilung von Trassenalternativen wurden bereits im Rahmen der Aufstellung des B-Planes Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ Teilflächen des herausgearbeiteten Trassenverlaufes der Verbindungsstraße, die für die Realisierung des Einkaufszentrums relevant waren, festgesetzt und, soweit sich diese Flächen auf öffentliche Verkehrsflächen bezogen, auch realisiert. Im Zusammenhang mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 73 wurde durch das Ing.-Büro SHP Ingenieure, Hannover (April 2008), zur Beurteilung der im Prognosefall, d.h. nach Realisierung des Einkaufszentrums und nach Realisierung der Ost-West-Tangente (Verbindungsstraße), zu erwartenden Verkehre eine „Verkehrsuntersuchung zum Bau einer innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441“ erarbeitet. Darüber hinaus

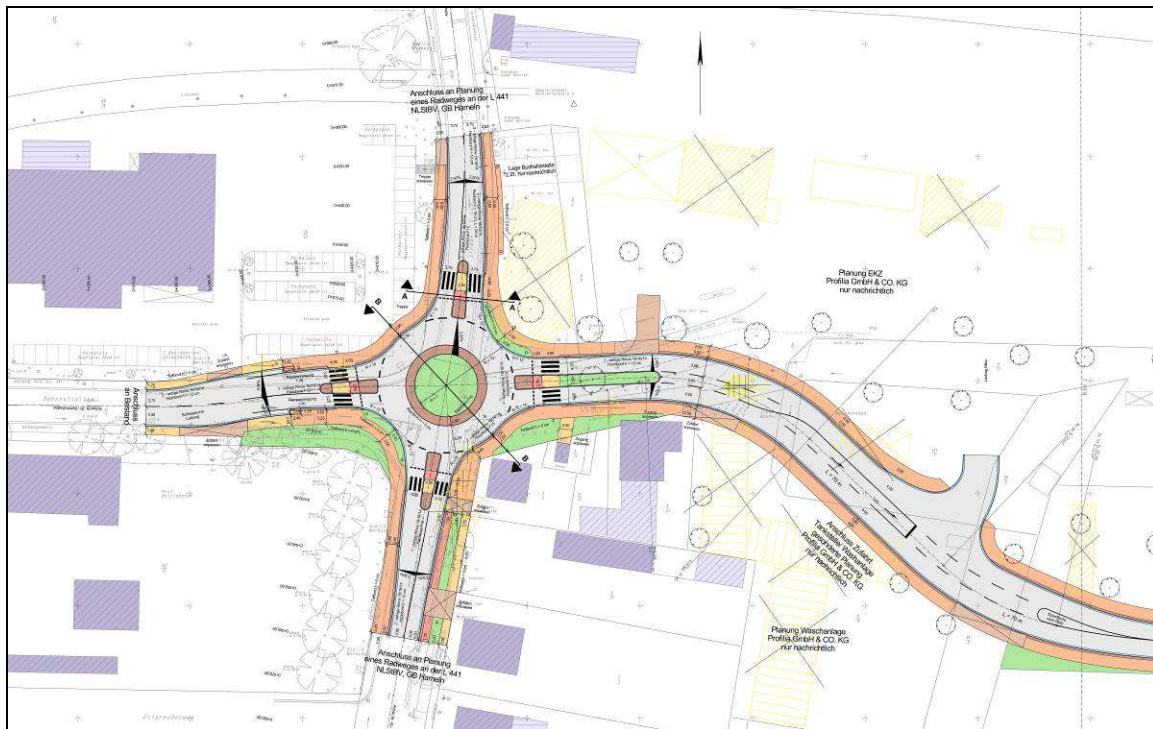
wurde die Leistungsfähigkeit des sich zukünftig darstellenden Verkehrsknotens Bahnhofstraße / Mindener Straße überprüft.

Für die Organisation der Verkehrserschließung und der zu erwartenden Verkehrsmengen auf den öffentlichen Verkehrsflächen (Ost-West-Tangente, Verbindungsstraße) wurden insbesondere die auf der Bahnhofstraße, im Bereich des Plangebietes (Tagesverkehrsbelastung rd. 9.500 Kfz/24h) und die im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße (Tagesverkehrsbelastung rd. 17.500 Kfz/24h) vorhandenen Verkehrsmengen berücksichtigt.

Als Grundlage wurden dabei die aktuellen o.g. Verkehrsaufkommen vor Realisierung des Einkaufszentrums und die errechnete zusätzliche Verkehrsmenge nach der Realisierung (durchschnittlich rd. 1.080 Kfz/24h) angenommen. Davon ausgehend wurde die mögliche verkehrliche Entwicklung auf Basis der Ergebnisse der Verkehrserhebungen, der Abschätzung verkehrserzeugender Entwicklungen im Umfeld und einer Prognoseentwicklung für das Jahr 2020 sowie unter Auswirkung der Verbindungsstraße abgeschätzt. Die Gestaltungsmöglichkeiten für die Kreisverkehre (bereits bestehender Kreisverkehr an der Bahnhofstraße und geplanter Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße) wurden bereits im Vorfeld vorangegangener Untersuchungen bearbeitet und für die erneute Überprüfung der Verkehrsqualitäten nach dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) übernommen.

Im Knotenpunkt der Bahnhofstraße, der heute bereits als Kreisverkehrsplatz ausgebildet ist, haben die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben, dass unter den zugrunde gelegten Prognosebelastungen auch zu Spitzenzeiten eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A erreicht werden kann.³

Abb.: Lageplan des bereits realisierten Kreisverkehrsplatzes – Bahnhofstraße (Stand 03/2008), © SHP Ingenieure, Hannover, diese ist nicht Gegenstand des B-Planes Nr. 78 und dient lediglich der nachrichtlichen Verdeutlichung der für diesen Bereich ausgearbeiteten städtebaulichen Zielvorstellung und der damit verbundenen Zusammenhänge.



³ vgl. SHP Ingenieure, Verkehrsuntersuchung zum Bau einer innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441, Hannover, April 2008, S. 5 und 11

5.4. Planungsrechtliche Sicherung der Verbindungsstraße im B-Plan Nr. 78

Auf der Grundlage der vom Ing. Büro SHP ausgearbeiteten Straßenbauplanung (Fassung 12/2012), die als Anlage der Begründung beigefügt ist, sind im B-Plan Nr. 78 öffentliche Verkehrsflächen sowie öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“ und „Entwässerungsmulde“ festgesetzt. Die Straßenbauplanung erstreckt sich ausgehend von dem v.g. Anschluss im Bereich der Straße Große Tonkuhle im Westen bis zum Einmündungsbereich der B 238 im Zuge der Konrad-Adenauer-Straße und beinhaltet neben der reinen linearen Trassenführung auch den Kreisverkehrsplatz im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße / Galgenfeld sowie die Einmündungsbereiche Galgenfeld Richtung Kurt-Schuhmacher-Straße und Im Emerten Fortsetzung Nord (Bereich ehem. Schlachthof).

„Die vorhandene Bebauung und die Gleisanlage nördlich der Verbindungsstraße sind bestimmend für die Linienführung in Grund- und Aufriss. Insbesondere sind hier folgende Zwangspunkte zu nennen:

- *die Zufahrten zu den entlang der Verbindungsstraße vorhandenen Gewerbetreibenden*
- *die Querung der DB Gleise im Abschnitt Galgenfeld,*
- *die geplanten Einmündungen Im Emerten und Galgenfeld,*
- *die zu verlegenden Gleise nördlich der Verbindungsstraße,*
- *Minimierung der Flächeninanspruchnahme der privaten Grundstücke,*
- *Straßenquerschnitte in den Anschlussbereichen.“⁴*

5.5. Kreisverkehrsplatz Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld

Die im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld bestehenden Verkehrsverhältnisse sind hinsichtlich der Leistungsfähigkeit insbesondere vor dem Hintergrund der Anforderungen der anliegenden Gewerbebetriebe an eine angemessene verkehrliche Anbindung als unzureichend zu bezeichnen. Mit fortschreitender baulicher Entwicklung in diesem Bereich spitzen sich die jeweiligen Verkehrssituationen weiter zu, so dass in Verbindung mit der Realisierung der in die Straße Galgenfeld führenden Verbindungsstraße ein Kreisverkehrsplatz zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses bisherigen Kreuzungsbereiches beitragen soll. Vorab wurden für diesen Knotenpunkt zwei Varianten untersucht. Es wurde dabei die verkehrliche Leistungsfähigkeit als Kreisverkehrsplatz und als Kreuzung mit Lichtsignalanlage betrachtet. Auf die Alternativenuntersuchung des Ing. –Büros SHP, die als Anlage dieser Begründung beigefügt ist, wird hingewiesen und Bezug genommen.

Die maßgebende Prognoseverkehrsbelastung im Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld wurde aus folgenden Grundlagen ermittelt:

- Querschnittszählungen im Verlauf einer Kennzeichenerfassung im Jahre 2007
- Verkehrserhebungen im Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/ Bahnhofstraße aus den Jahren 2000 und 2006
- Abschätzung der Verkehrserzeugung folgender verkehrsrelevanter Planungen im näheren Umfeld (Planungsstand 2007):

⁴ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076, Hannover, März 2012, S. 13

- Konrad-Adenauer-Straße Nr. 44 „ATU“ (auf der Fläche wurde zwischenzeitlich Mc Donalds realisiert)
 - Konrad-Adenauer-Straße Nr. 45 „Fressnapf“
 - Projektentwicklung „Einzelhandelsstandort Bahnhofstraße“
 - Flächenentwicklung Verbindungsstraße mit einem Mix aus Dienstleistung-, Produktions- und Transportgewerbe (Planung nicht realisiert)
- Ableitung einer Prognosebelastung 2020 (ausgehend vom Stand 2007) für die Stadt Rinteln aus allgemeinen, aktuellen Prognosen zur Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung (Shell-Prognose)
- Abschätzung einer Verteilung für die abgeschätzte Verkehrserzeugung und infolge der Verbindungsstraße⁵.

Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße (L 435) / Galgenfeld als Kreisverkehr

Für den geplanten Kreisverkehrsplatz an dem Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld weisen die vom Ing. Büro SHP ausgearbeiteten Berechnungen zu den Spitzenzeiten eine Qualitätsstufe F und damit keine ausreichende Verkehrsqualität auf. Die mittlere Wartezeit für alle Fahrzeuge beträgt etwa 80s. Die maßgebliche, überlastete Knotenpunktzufahrt ist die östliche Konrad-Adenauer-Straße. Zur Optimierung dieses Kreisverkehrsplatzes stehen die Anordnung von Bypässen oder die Abbindung der Zufahrt *Im Emerten* zur Verfügung. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. der Verkehrsuntersuchung für einen Bypass auf der Eckbeziehung Konrad-Adenauer-Straße und Galgenfeld zeigten, dass die Kapazitäten des Knotenpunktes jedoch ausreichend erhöht werden können.

Eine geplante Abbindung der Straße *Im Emerten* führt gem. der Leistungsfähigkeitsberechnungen zu einer Verkehrsqualität der Stufe E. In den Spitzenzeiten können hier jedoch kurzzeitig Rückstaus auftreten, für die keine ausreichenden Stauräume zur Verfügung stehen. Allerdings liegt die mittlere Rückstaulänge innerhalb der verfügbaren Aufstellflächen.⁶

Im Ergebnis bedeutet dies, dass in diesem Bereich ohne leistungssteigernde Maßnahmen keine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird.

Im Rahmen der Entwicklung der o.b. Kreisverkehrsplätze wurde im Dezember 2008 eine ergänzende Variantenbetrachtung durch das Ingenieurbüro SHP erarbeitet, in der weitergehende Betrachtungen in Bezug auf die Förderung der Leistungsfähigkeit des geplanten Kreisverkehrsplatzes Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld mit einem Bypass untersucht und bewertet wurden. Zudem wurde eine mögliche Verschiebung des Kreisverkehrs in nördliche Richtung, unter Inanspruchnahme bisher ausgesparter Grundstücke dargestellt. Die Untersuchung unterscheidet dabei zwei Varianten, wobei beide Varianten eine Abbindung ab der Straße *Im Emerten* voraussetzen und zudem auch eine Ergänzung des Kreisverkehrs um einen Bypass für die Fahrbeziehung Konrad-Adenauer-Straße (Ost) und Galgenfeld berücksichtigen. Im Ergebnis wird festgestellt, dass beide untersuchten Varianten für die Prognosebelastung 2020 die Qualitätsstufe C erreichen. Die mittlere Wartezeit für alle Fahrzeuge beträgt etwa 13 s. Die maßgebliche Knotenpunktzufahrt ist hierbei die Straße *Galgenfeld*, auf dieser werden 21 s mittlere Wartezeit erreicht. Auch die auftretenden Rückstaulängen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Aufstellflächen und des Knotenpunktabstandes zur Zufahrt der Bundesstraße B 238 unproblematisch.⁷ Die

⁵ SHP Ingenieure, Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, Dezember 2012, S. 2

⁶ SHP Ingenieure: Verkehrsuntersuchung zum Bau einer innerörtlichen Entlastungsstraße zwischen den Landesstraße L 435 und L 441, Hannover, April 2008

⁷ SHP Ingenieure: Kreisverkehr K.-Adenauer-Straße/ Galgenfeld, Ergänzende Variantenbetrachtung, Hannover, Dezember 2008

mittlere Rückstaulänge in der Spitzenstunde liegt in der Zufahrt Konrad-Adenauer-Straße (Ost) bei etwa 50 m, für die ausreichend Stauraum zur Verfügung steht. Rückstaus in den östlich benachbarten Knotenpunkt der Zufahrt B 238 sollten somit auch in der Spitzenstunde ausbleiben.⁸

Für die vorliegende Variante wurde durch das Büro SHP abschließend festgestellt, dass die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Planung eines Kreisverkehrs mit Bypass Konrad-Adenauer-Straße / Galgenfeld zeigen, dass der Knotenpunkt bei der zugrunde gelegten Prognosebelastung zu den Spitzenzeiten mit der Qualitätsstufe C eine ausreichende Verkehrsqualität aufweist. Die mittlere Wartezeit für alle Fahrzeuge beträgt etwa 15 s. Die maßgebliche Knotenpunktzufahrt ist die Straße Galgenfeld. Auch die auftretenden Rückstaulängen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Aufstellflächen und des Knotenpunktabstandes zur Zufahrt B 238 unproblematisch.⁹

Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße (L 435) / Galgenfeld mit Lichtsignalanlage

Alternativ zu der Variante des Kreisverkehrs wurde ebenfalls die Option einer Lichtsignalanlage geprüft. Das Ing. Büro SHP Hannover führt hierzu wie folgt aus:

„Bei einer Signalisierung des Knotenpunktes ist das Abbiegen in die Straße Galgenfeld und das Einbiegen in die Konrad-Adenauer-Straße für den Schwerverkehr sicherzustellen. Am Galgenfeld befindet sich ein Unternehmen, das mehrmals täglich von Schwerverkehrsfahrzeugen angefahren wird. Da diese bei der Anfahrt in die Gegenfahrbahn ausscheren müssen, muss bereits rund 60 m vor der nördlichen Haltelinie der Signalanlage ein Vorsignal angeordnet werden. Dieses soll sicherstellen, dass zwischen dem Vorsignal und der Haltelinie am Knotenpunkt keine Fahrzeuge aufgestellt sind, um den Schwerverkehrsfahrzeugen, die aus der Konrad-Adenauer-Straße anfahren, das Abbiegen zu ermöglichen.

Es werden zwei Varianten für eine signalisierte Kreuzung geprüft. In Variante 1 bleibt die Knotenpunktgeometrie unverändert und wird lediglich mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet (Skizze, Abb. 3). In Variante 2 wird auf der Konrad-Adenauer-Straße ein Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Osten vorgesehen (Abb. 4); dieser soll die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöhen.

Bei beiden Varianten wird die Straße Im Emerten als Einbahnstraße in Fahrtrichtung West vorgesehen. Die Anbindung des Schnellrestaurants erfolgt westlich des Knotenpunkts. Die Zufahrt aus Richtung Osten stellt sich aufgrund des Linksabbiegestreifens in die Straße Galgenfeld als sehr ungünstig dar und birgt die Gefahr eines Rückstaus in den Knotenpunkt. Die Ausfahrt ist grundsätzlich nur nach rechts möglich. Die Zufahrt zur Tankstelle müsste aufgrund des Parzellenzuschnitts im Knotenpunkt realisiert werden, wodurch das Linksabbiegen ebenfalls als sehr ungünstig bewertet wird, da ein wartender Linksabbieger den geradeaus fahrenden Strom blockiert. Die Zufahrt zur Tankstelle sollte daher aus Richtung Osten verboten werden. Die Ausfahrt der Tankstelle liegt östlich des Knotenpunkts, ein Ausfahren ist nur nach rechts in Richtung Osten möglich.

Um bei Variante 2 in der östlichen Zufahrt der Konrad-Adenauer-Straße Raum für einen separaten Rechtsabbiegestreifen zu schaffen, wird auf die Busbucht am nördlichen Fahrbahnrand verzichtet. Da der Wendekreis der Schwerverkehrsfahrzeuge der Firma Scheidt deutlich größer als der üblicher Lastzüge ist, wird vorgeschlagen, die erforderliche Eckausrundung zwar überfahrbar, jedoch vom übrigen Fahrbahnbelag abgesetzt auszubilden, um die Knotenpunktaufweitung optisch kleiner zu gestalten und ein Abbiegen von

⁸ SHP Ingenieure, Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, Dezember 2012, S. 7

⁹ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076, Hannover, April 2012, S. 9

Personenkraftfahrzeugen mit überhöhten Geschwindigkeiten zu vermeiden. Die tatsächliche Fahrbahnaufweitung in der Zufahrt Galgenfeld ist jedoch sehr groß, so dass die Fußgängerfurt nördlich der Einmündung Im Emerten angeordnet wird. Dies stellt jedoch einen erheblichen Umweg für den Fußverkehr dar, so dass ein Überqueren im Zuge der Radfahrerfurt nicht ausgeschlossen werden kann. In der östlichen Zufahrt der Konrad-Adenauer-Straße wird im Bereich der heutigen Sperrfläche eine Mittelinsel angeordnet, um die Überquerung der mehr als 12 m breiten Fahrbahn bei Bedarf in zwei Etappen zu ermöglichen.¹⁰

Im Ergebnis wurde für die Leistungsfähigkeit folgendes festgestellt:

„Variante 1

Die Bewertung des signalisierten Knotenpunktes Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld ohne Rechtsabbiegestreifen ergibt nach HBS unter der Annahme der prognostizierten Verkehrsbelastungen eine überlastete Verkehrsanlage - Qualitätsstufe F (Abb. 7 der Unterlage). Maßgebend ist dabei der Linksabbiegestreifen aus Richtung Westen, für alle anderen Ströme ergeben sich stabile Verkehrszustände (Qualitätsstufen A bis D). Die Bewertung bezieht sich auf eine wartezeitoptimale Umlaufzeit von 52 Sekunden mit zwei Phasen. Eine Erhöhung der Umlaufzeit ergibt eine Verschlechterung der Verkehrsqualität.

Um die Haltelinie dichter an den Knotenpunkt heranzulegen und damit die Zwischenzeiten zu reduzieren, gleichzeitig aber das Ein- und Ausfahren in die Straße Galgenfeld für den Schwerverkehr zu ermöglichen, ist die Anordnung eines Vorsignals vorstellbar. Die Verkehrsqualität verbessert sich dadurch jedoch nur geringfügig, die Verkehrsqualitätsstufen bleiben unverändert.

Variante 2

Sofern ein Rechtsabbiegestreifen auf der Konrad-Adenauer-Straße aus Richtung Osten vorgesehen wird, verbessert sich die Verkehrsqualität des Knotenpunktes deutlich auf die Qualitätsstufe C. Die Bewertung bezieht sich auf eine wartezeitoptimale Umlaufzeit von 90 Sekunden mit drei Phasen (Abb. 8 der Unterlage), wobei die Fußgänger und Radfahrer alle bedingt verträglich abgewickelt werden (Phase 1 bzw. Phase 3). Die Verkehrsqualität des bisher problematischen Linksabbiegers aus Richtung Westen lässt sich durch den zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen und eine zusätzliche Abbiegephase deutlich verbessern (Qualitätsstufe C). Die Hauptrichtung erhält bei dieser Variante eine gute Verkehrsqualität (Qualitätsstufe B). Die mittlere Wartezeit in der Zufahrt Galgenfeld beträgt 47 s.

Die bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer ist in diesem Fall nicht uneingeschränkt zu empfehlen. Die bedingt verträgliche Abwicklung von Fußgängern und Radfahrern gegenüber Linkseinbiegern ist grundsätzlich ungünstig und ungewohnt. In diesem Fall gilt vergleichbares auch für die bedingt verträgliche Abwicklung mit den Rechtseinbiegern, da die Straße Im Emerten als erste Möglichkeit zum Rechtsein- bzw. -abbiegen aufgefasst werden könnte und der Kraftfahrer beim Einbiegen in die Konrad-Adenauer-Straße bereits die zweite Möglichkeit zum Rechtseinbiegen nutzt. Er könnte daher der Auffassung sein, dass er gegenüber den Fußgängern und Radfahrern nicht wartepflichtig wäre. Außerdem problematisch ist der große räumliche Abstand der um 60 m abgerückten Haltelinie zu den Furten. Auch dies kann den Eindruck vergrößern, dass gegenüber den Fußgängern und Radfahrern keine Wartepflicht bestünde.

Um die von der bedingt verträglichen Abwicklung hervorgerufenen Probleme zu vermeiden, müsste eine weitere Phase eingeführt werden (vgl. Abb. 10), in der ausschließlich die Fußgänger und Radfahrer in allen Furten freigegeben werden. Diese zusätzliche Phase nimmt

¹⁰ SHP Ingenieure, Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, Dezember 2012, S. 4 ff.

jedoch einen großen Anteil der Kapazität in Anspruch, so dass mit dieser Lösung nur noch Qualitätsstufe F erreicht würde und damit keine ausreichende Leistungsfähigkeit bestünde.“¹¹

Im Rahmen des Variantenvergleichs wird zusammenfassend festgestellt:

„Kraftfahrzeugverkehr

Bei beiden Varianten wird die gleiche Verkehrsqualität nach dem HBS erreicht (jeweils Qualitätsstufe C), wenn man bei der LSA eine bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer akzeptiert. (Ohne bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer ist die Variante mit LSA nicht leistungsfähig.) Die mittleren Wartezeiten in der Spitzenstunde sind beim Kreisverkehr jedoch nur halb so groß wie bei einer Lichtsignalanlage. Außerhalb der Spitzenzeiten sind die Wartezeiten beim Kreisverkehr nochmals deutlich geringer als bei einer Signalanlage. Hier zeigt der Kreisverkehr deutliche Vorteile.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer wird für den Kreisverkehrsplatz gegenüber einer Lichtzeichenanlage höher bewertet, da das Geschwindigkeitsniveau deutlich geringer und die Verkehrsführung eindeutiger ist.

Flächenbedarf

Hierzu wird festgestellt, dass aufgrund des notwendigen Bypasses der Flächenbedarf für einen Kreisverkehrsplatz gegenüber einer Lichtzeichenanlage vergleichsweise groß wäre.

Befahrbarkeit für Transporte mit Sondermaßen

Der Kreisverkehr ist durch die teilweise überfahrbare Kreisinsel gut befahrbar. Es sind keine weiteren betrieblichen Maßnahmen erforderlich. Bei einer Lösung mit LSA müsste eine zusätzliche Haltelinie ca. 60 m vor dem Knotenpunkt eingerichtet werden und eine überfahrbare Sichel in der nordöstlichen Eckausrundung angeordnet werden. Hier zeigt der Kreisverkehr deutliche Vorteile.

Grundstückerschließung

Von der Jet-Tankstelle kann bei beiden Varianten nur das Rechtseinbiegen ermöglicht werden. Das Linksabbiegen kann nur über einen separaten Knotenpunktarm erfolgen, was beim Kreisverkehr einfach lösbar ist, bei der LSA aber zu betrieblichen Problemen führen würde. Die Grundstücksanbindung von Mc Donalds wäre mit LSA nur für Rechtsabbieger und Rechtseinbieger nutzbar. Das Linksabbiegen muss unterbunden werden. Mit einem Kreisverkehr stehen Flächen für das Linksabbiegen zur Verfügung. Das Linkseinbiegen könnte zwar nicht unmittelbar realisiert werden, es kann aber indirekt über eine Wendefahrt im Kreisverkehr ermöglicht werden. Insgesamt zeigt der Kreisverkehr hier deutliche Vorteile.

Fußgänger und Radverkehr

Beim Kreisverkehr muss auf eine Querungsmöglichkeit im Knotenpunktarm Galgenfeld verzichtet werden, so dass sich Umwege ergeben. Die Umwege sind jedoch im Vergleich mit der LSA-Lösung (Überquerung der Knotenpunktarme Galgenfeld und Im Emerten) vergleichsweise gering. Bei der Lösung mit Kreisverkehr entstehen jedoch insgesamt geringere Wartezeiten, so dass keine der Varianten deutliche Vorteile zeigt.

¹¹ SHP Ingenieure, Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, Dezember 2012, S. 8 ff.

Kosten

Der Kreisverkehr verursacht aufgrund der etwas größeren zu überbauenden Fläche etwas höhere Tiefbaukosten als die Lösung mit LSA. Allerdings sind bei der Lösung mit LSA die Kosten für den Bau und den Betrieb der Signalanlage einzubeziehen. Die Kosten sind damit etwa vergleichbar.¹²

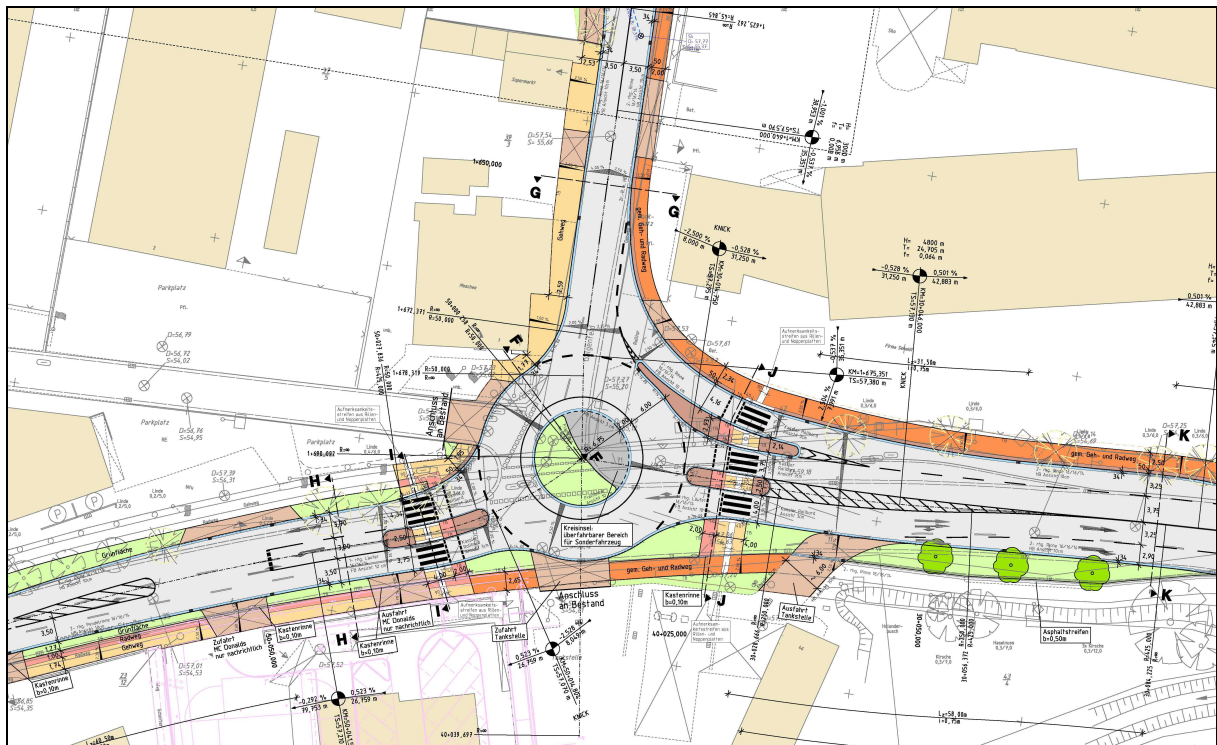
Ergebnis des Variantenvergleichs

Abschließend kommt das Ing.-Büro zu dem Bewertungsergebnis, dass der Kreisverkehr mehr Vorteile aufzeigt, als die Variante mit LSA und daher die Umsetzung des Kreisverkehrs empfohlen wird.¹³

Auf Grund der Empfehlung und der Abstimmung mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr –Geschäftsbereich Hameln - wurde für die weiterführende, vertiefende Planung nur die Ausführung des Knotenpunktes als Kreisverkehr betrachtet.

Auf die entsprechenden Verkehrsuntersuchungen und Machbarkeitsstudien des Büros SHP Ingenieure wird hingewiesen und Bezug genommen. Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse in Bezug auf die Ausformung des Kreisverkehrsplatzes wurden die sich aus der Straßenbauplanung ergebenden Anforderungen an die erforderlichen Verkehrsflächen in Form von öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt.

Abb.: Lageplan des geplanten Kreisverkehrsplatzes – Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld (Stand 12/2012), © SHP Ingenieure, Hannover



Aus der oben abgebildeten Entwurfsplanung geht die Organisation und Aufteilung des Kreisverkehrsplatzes hervor. Die von der Straßenplanung betroffenen Flächen werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Um die Leistungsfähigkeit nachhaltig zu sichern und um einen weitergehenden Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des auf der Straße

¹² SHP Ingenieure, Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, Dezember 2012, S. 14 f.

¹³ SHP Ingenieure, Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, Dezember 2012, S. 15

fließenden Verkehrs zu leisten, werden mit Ausnahme notwendiger bzw. bestehender Grundstückszufahrten beidseits der Straße Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt.

5.6. Erschließung der Straße Im Emerten

Um die erforderliche Erschließung der gewerblichen Flächen nördlich der Straße Im Emerten zu gewährleisten und um unnötige Fahrwege aus östlicher Richtung zu vermeiden, erfolgt die Anbindung der Straße Im Emerten an den geplanten Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße / Galgenfeld. Um jedoch die prognostizierte Qualitätsstufe C zu erreichen, erfolgt die Erschließung der Straße Im Emerten ausschließlich nur vom Kreisverkehr und nicht von der Straße Im Emerten in den Kreisverkehr hinein, so dass ein Einfahren in den Kreis von der Straße Im Emerten aufgrund der zu engen Kurvenradien ausgeschlossen ist. Das Einfahren in den Kreis würde aus verkehrsplanerischer Sicht keine ausreichende Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes bewirken, so dass die angestrebte Sicherheit und Leichtigkeit des in diesem Bereich zukünftig fließenden Verkehrs nicht realisierbar wäre. Für diese Fahrbeziehung stehen die weiteren Verkehrsflächen mit Anbindung an die Verbindungsstraße (Höhe Thüringer Weg) und über die Bunte zur Verfügung.

Über die nördliche Verlängerung der Straße Im Emerten (Bereich ehem. Schlachthof) wird die Straße Im Emerten zusätzlich an die Verbindungsstraße und somit auch an die Konrad-Adenauer-Straße als auch an die Bahnhofstraße angebunden. Die Verkehrsbeziehungen von der Straße Im Emerten in die Konrad-Adenauer-Straße sind aufgrund der kurzen Distanzen für die betroffenen Betriebe vertretbar, so dass der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes und damit auch der Vermeidung der Zufahrt von der Straße Im Emerten in den „Kreis“ gegenüber der Beibehaltung der Zufahrt der Straße Im Emerten in die Straße Galgenfeld bzw. Konrad-Adenauer-Straße der Vorrang eingeräumt wird. Die beidseits der Straße Im Emerten befindlichen Betriebe können somit insgesamt über drei Straßenanbindungen erreicht werden (Kreis, Verbindungsstraße und Bahnhofstraße im Westen). Mit Ausnahme des Kreises können die entsprechenden Betriebe über die übrigen zwei Anbindungen auch wieder verlassen werden. Der Bebauungsplan trifft jedoch keine Aussagen über verkehrsbehördliche Maßnahmen (Einbahnstraßenregelungen o.ä.).

Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Betriebe im Sinne einer Betriebsgefährdung ist in diesem Bereich nicht ableitbar, da über den beschriebenen (zusätzlichen) Verkehrsanschluss der Straße Im Emerten an die Verbindungsstraße weiterhin eine kurzwegige Erreichbarkeit der im Gewerbegebiet befindlichen Betriebe gegeben ist. Die Anbindung der Straße Im Emerten an die Verbindungsstraße stellt eine Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes dar.

5.7. Erschließung des Plangebietes, Lage und techn. Ausformung der Verbindungsstraße

Das Plangebiet wird im Westen über den Kreisverkehrsplatz Bahnhofstraße und Mindener Straße erschlossen. Der Kreisverkehrsplatz ist nach Aussagen des Ing. Büros SHP sehr gut geeignet, um auch die zukünftig zu erwartenden Verkehre im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs zu gewährleisten.

Im Osten erfolgt die Erschließung über die Konrad-Adenauer-Straße und die Straße *Galgenfeld*. Um auch zukünftig zu erwartende Verkehre im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs zu gewährleisten, wird im Kreuzungsbereich zwischen der Straße Galgenfeld und Konrad-Adenauer-Straße ein Kreisverkehrsplatz errichtet.

Bei der konkreten Erschließungsplanung wurde dabei berücksichtigt, dass der Kreis für Schwerlasttransporte ausreichend dimensioniert sein muss. Die Ausarbeitung des Entwurfes

der konkreten Straßenplanung für die Verbindungsstraße erfolgt durch das Büro SHP Ingenieure, Hannover. In dem durch das Büro ausgearbeiteten Erläuterungsbericht „Rinteln – „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 – Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 -“ wird in Bezug auf den Kreisel folgendes ausgeführt:

„Die Anbindung an die Konrad-Adenauer-Straße erfolgt mit einem kleinen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 29,50 m. Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt 8,00 m inklusive eines 2,00 m breiten Innenrings. Die Kreisausfahrten Richtung Osten und Richtung Norden werden mit einem Radius $R = 16,00$ m ausgebildet. Die Kreisausfahrt Richtung Westen wird mit einem Radius $R = 14,00$ m geplant. Die Einfahrt erhält einen Radius von $R = 14,00$ m. Alle Fahrbeziehungen wurden mit Hilfe von Schleppkurven auf die Befahrbarkeit geprüft.“¹⁴

Bei der Dimensionierung des Kreisels wurden die den Einmündungsbereich Galgenfeld/Im Emerten/Konrad-Adenauer-Straße derzeit befahrenden Fahrzeuge berücksichtigt. Als Bemessungsfahrzeug wurde ein Sattelzug eingesetzt. Erhebliche Probleme in Bezug auf die Berücksichtigung der erforderlichen Radien haben sich nicht dargestellt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Benutzung des Kreisverkehrsplatzes für die gemäß Straßenverkehrsordnung allgemein zulässigen Fahrzeuge sowie für Schwerlasttransporte ausreichend möglich ist.

Für die ausreichende Dimensionierung des Kreisverkehrsplatzes sind Teilflächen der westlichen und östlichen Grundstücksflächen der benachbarten Moschee, Fa. Scheidt und der Fa. Eggersmann GmbH & Co. KG erforderlich. Ebenfalls sind für die ausreichende Dimensionierung der Verbindungsstraße, die die Bahnhofstraße und die Konrad-Adenauer-Straße auf kurzem Wege verbinden soll, Flächen der angrenzenden Grundstücksflächen des städtischen Bauhofes erforderlich.

Die betroffenen Flächen sind nach vorheriger Abstimmung mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr –Geschäftsstelle Hameln- in Bezug auf die Gesamtausformung der Verbindungsstraße und der vom Grunderwerb betroffenen Fa. Eggersmann GmbH & Co. KG sowie der Moschee - wie auch die übrigen Grundstücks- und Verkehrsflächen der betroffenen Straßen - in den räumlichen Geltungsbereich dieses B-Planes einbezogen worden.

Durch die Einbeziehung der beschriebenen Straßenflächen und Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche wird sichergestellt, dass der B-Plan die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Verbindungsstraße schafft und ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren hierdurch ersetzt wird. Um diesen Effekt hinreichend genug zu erzielen, sind die diesem Planvorhaben zu Grunde gelegten Verkehrsplanungen nachrichtlich der B-Planung zugeordnet und wurden als solche auch der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zugänglich gemacht.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die o.b. Untersuchung der Knotenpunkte K.-Adenauer Straße /Galgenfeld auf Anregung der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln – noch einmal hinsichtlich des Variantenvergleiches eines Kreisverkehrsplatzes und einer lichtzeichengesteuerten Kreuzung vertiefend untersucht. Die aus der Untersuchung und den folgenden behördlichen Abstimmungen gewonnenen Erkenntnisse sind, soweit sie den B-Plan betreffen, in die vorliegende Begründung aufgenommen worden. Die gewonnenen Ergebnisse, die auf den Vorentwurf des Straßenbauentwurfes und auf dessen Detailplanung abstellen, werden nach vorheriger Einbeziehung in der „Verkehrsbesprechung“ in der Detailplanung des Ing. Büros SHP berücksichtigt.

¹⁴ SHP Ingenieure, Rinteln – „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 – Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 -, Hannover, März 2012, S. 2

In westlicher Fortsetzung schließt die geplante Verbindungsstraße an die bereits realisierte öffentliche Straßenverkehrsfläche, die der Erschließung des westlich angrenzenden Einkaufszentrums Rinteln Nord dient, an.

Im B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ sind öffentliche Verkehrsflächen als Bestandteil der geplanten Verbindungsstraße festgesetzt. Zur Sicherung der für die Fortsetzung der Ost-West-Tangente erforderlichen Flächen wurden im B-Plan Nr. 73 Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten (GFL) zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belasten sind, festgesetzt. Diese Flächen kennzeichnen den durch Grunddienstbarkeiten zu sichernden Verlauf der zukünftigen Straßenflächen der Ost-West-Tangente. Zur tatsächlichen Sicherung der betroffenen Flächen wurden entsprechende vertragliche Regelungen zwischen dem Eigentümer des Einkaufszentrums und der Stadt Rinteln erforderlich. Die entsprechend im B-Plan Nr. 73 festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen, die bereits der planungsrechtlichen Sicherung eines Teilstückes der Verbindungsstraße dienen, schließen unmittelbar an die östlichen angrenzend festgesetzten GFL-Flächen an. Die bereits festgesetzten GFL-Flächen werden zur planungsrechtlichen Vervollständigung der Verbindungsstraße im Rahmen des B-Planes Nr. 78 in eine öffentliche Verkehrsfläche geändert.

Der B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ wird daher in diesem Bereich zum Zweck des bauplanungsrechtlichen Verkehrsanschlusses an die östlich angrenzend heranführende Verbindungsstraße geändert bzw. teilaufgehoben.

Aus Leistungsfähigkeitsgründen wird die Straße *Im Emerten*, von dem geplanten Kreisverkehr aus lediglich in eine Richtung befahrbar sein. Auf ein vollständiges Abhängen wird verzichtet, um die Erschließung der nördlich gelegenen Gewerbestandorte nicht einzuschränken und um Umwege zu vermeiden. Durch diese Maßnahme ist auch die nördliche Erschließung des Marktkaufgeländes möglich. Hierdurch kann eine weitere Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße erzielt werden.

Auf der Grundlage des vorliegenden Verkehrsgutachtens ergeben sich auf der neuen Verbindungsstraße für das Prognosejahr 2020 auf der freien Strecke Verkehrsstärken von ca. 4.000 Kfz/24h. Für den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld werden für das Jahr 2020 ca. 22.000 Kfz/24 h prognostiziert.

Aus den nachfolgenden Tabellen ist die Gegenüberstellung der Verkehrsmengen im Planungsnullfall (Bestand) und im Prognosefall zu entnehmen:

Tab.: Verkehrsmengen „Planungsnullfall“ (Auszug aus dem schalltechnischen Gutachten Büro BMH, angepasst durch Büro Reinold)

Straßenabschnitt	DTV₂₀₂₅ [Kfz/24h]	M_T [Kfz/h]	M_N [Kfz/h]	p_T / p_N [%]	v_{PKW} / L_{KW} [km/h]
[1] Konr. Adenauer-Str.	19.000	1.093	190	6,9 / 4,6	50
[2a] Galgenfeld nord.	2.500	148	16	1,1 / 1,1	50
[2b] Galgenfeld süd	3.000	178	19	6,9 / 4,6	50
[3] Im Emerten	1.700	101	11	6,9 / 5,7	30
4] Große Tonkuhle	4.000	230	40	2,3 / 1,1	50

Tab.: Verkehrsmengen „Prognosefall“

Straßenabschnitt	DTV₂₀₂₅ [Kfz/24h]	M_T [Kfz/h]	M_N [Kfz/h]	p_T / p_N [%]	v_{Pkw} / Lkw [km/h]
[1a] Konr.Adenauer-Str. West.	16.500	949	165	6,9 / 4,6	50
[1b] Konr.Adenauer-Str. Ost	20.500	1.179	205	6,9 / 4,6	50
[2a] Galgenfeld Nord.	3.000	178	19	1,1 / 1,1	50
[2b] Galgenfeld Süd	7.000	416	44	6,9 / 4,6	50
[3] Im Emerten	1.500	86	9	6,9 / 5,7	30
[4] Große Tonkuhle	7.500	431	75	2,3 / 1,1	50
[4 b] Verbindungsstr.	5.000	288	50	6,9 / 2,3	50

Erläuterung zur Tabelle:

Straße: betrachteter Straßenabschnitt

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h (Prognose 2020)

M_T: maßgebende stündliche Verkehrsmenge (tags) in Kfz/h

M_N: maßgebende stündliche Verkehrsmenge (nachts) in Kfz/h

p_T %: maßgebender Lkw-Anteil tags (6.00 - 22.00 Uhr) in %

p_N %: maßgebender Lkw-Anteil nachts (22.00 - 6.00 Uhr) in %

v_{Pkw}: zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw in km/h

v_{Lkw}: zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw in km/h

Aus den Tabellen ist deutlich zu entnehmen, dass die Konrad-Adenauer-Straße (West) im Prognosefall gegenüber dem Planungsnullfall um rd. 2.500 Kfz/24 h geringer belastet wird.

➤ **Ausformung der Planstraße - Verbindungsstraße**

Die Planstraße ist mit einer Breite von 6,50 m (3,25 m je Fahrspur) zwischen den Borden zzgl. einer Kurvenaufweitung geplant. Die Straße wird in Asphaltbauweise ausgeführt. Zum bestehenden Einkaufszentrum Rinteln Nord und für die neue Anbindung *Im Emerten* wird eine Linksabbiegerspur eingerichtet.

Die Erschließung der südlich der Konrad-Adenauer-Straße befindlichen Flächen (Fastfood-Restaurant) erfolgt über eine westlich des Kreisel vorgesehene Ein- und Ausfahrt. Die Tankstelle wird über den Kreisel angefahren und östlich des Kreisel die entsprechende Ausfahrt aufweisen. Das in diesem Bereich einbezogene Wohnhaus ist weiterhin über die Konrad-Adenauer-Straße erreichbar.

Die Straße *Im Emerten* wird nur untergeordnet an den Kreisverkehr angebunden, so dass vom Kreisel nur eine Einfahrt in die Straße Im Emerten möglich ist. Eine Ausfahrt in den Kreisel ist nicht vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit des Kreisels nicht zu beeinträchtigen. Die untergeordnete Anbindung wird im Zuge der Straßenraumgestaltung durch eine visuelle Trennung (Borde) erfolgen.

Im Zuge der Neuplanung der Straßenverkehrsflächen werden auch ausreichend Fuß- und Radwege berücksichtigt. So wird östlich der Straße Galgenfeld ein rd. 3 m breiter kombinierter Fuß- und Radweg berücksichtigt, der sich nördlich der geplanten

Verbindungsstraße in westliche Richtung weiter fortsetzt. Auch entlang des westlichen Verlaufes der Straße Galgenfeld wird ein ausreichend dimensionierter Fuß- und Radweg berücksichtigt, der sich jedoch an den bestehenden Strukturen orientiert. Auch südlich und nördlich der Konrad-Adenauer-Straße ist ein kombinierter Fuß- und Radweg geplant.¹⁵ Nähere Angaben zur Ausgestaltung und Dimensionierung werden in der konkreten Vorhabenplanung gegeben.

Technische Ausformung der Verbindungsstraße

In Bezug auf die straßenbauliche Gestaltung der Verbindungsstraße wird nachfolgend auf den Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441“, SHP Ingenieure, Hannover, Dezember 2012, S. 1 bis 3, Bezug genommen und hingewiesen:

„Die Verbindungsstraße ist mit einer Breite von 6,50 m zwischen den Borden zuzüglich einer Kurvenaufweitung im Bereich der Einmündung Galgenfeld geplant. Als Fahrbahnbelag wird ein Asphaltoberbau gewählt. Für die Abbieger in die neue Anbindung Im Emerten / Thüringer Weg wird ein Linksabbiegestreifen geplant. Auch im Bereich der Einmündung Galgenfeld wird für die Linksabbieger aus Richtung Bahnhofstraße eine Fahrbhauaufweitung mit Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Im weiteren Verlauf der Einmündung Galgenfeld Richtung Norden wird der vorhandene Bahnübergang umgestaltet. Die Richtungsfahrbahnen werden getrennt (Fahrbahnbreite je 3,25 m) und am westlichen Fahrbahnrand werden die Fußgänger auf einem 1,00 m bis 2,45 m breiten Gehweg geführt.

Die Anbindung an die Konrad-Adenauer-Straße erfolgt mit einem kleinen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 29,50 m. Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt 8,00 m inklusive eines 2,00 m breiten Innenrings. Die Kreisausfahrt Richtung Osten und Richtung Norden werden mit einem Radius $R = 16,00$ m ausgebildet. Die Kreisausfahrt Richtung Westen wird mit einem Radius $R = 14,00$ m geplant. Die Einfahrt erhält einen Radius von $R = 14,00$ m. Alle Fahrbeziehungen wurden mit Hilfe von Schleppkurven auf die Befahrbarkeit geprüft.

Die Erschließung der geplanten Niederlassung der Firma Mc Donalds erfolgt über eine Ein- und Ausfahrt westlich des Kreisverkehrs. Die Jet – Tankstelle wird über eine Ein- und Ausfahrt im südlichen Bereich des Kreisverkehrs sowie eine Ausfahrt östlich des Kreisverkehrs in Richtung Engern angebunden. Dies ist eine Verbesserung zur derzeitigen Situation in der nur eine rechtsrein/rechtsraus Regelung erlaubt ist.

Für Radfahrer und Fußgänger ist aufgrund der geringen Nutzungsintensität lediglich ein 3,00 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Nordseite der Verbindungsstraße geplant. Bei dieser Breite ist zur Fahrbahnseite ein 50 cm breiter Sicherheitsstreifen integriert. Im Abschnitt zwischen den Einmündungen Thüringer Weg und Galgenfeld wird zum Abfangen der Böschung eine Stützmauer geplant. Entlang der Stützmauer ist zusätzlich zum 3,25 m breiten Geh- und Radweg ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m vorgesehen.

Im Abschnitt zwischen dem Anschluss Galgenfeld und dem geplanten Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße ist auf der westlichen Fahrbahnseite ein Gehweg mit einer Breite zwischen 1,80 m bis 2,50 m vorgesehen. Auf der östlichen Fahrbahnseite ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m geplant. Die Befestigung aller Geh- und Radwege erfolgt mit Betonsteinpflaster.

Die Entwässerung der befestigten Flächen erfolgt über Bordrinnen und Abläufe. Die Abflüsse werden in einem geplanten Regenwasserkanal gesammelt und an das vorhandene Netz angeschlossen.

¹⁵ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076, Hannover, März 2012

Außerdem ist für die Verbindungsstraße eine Beleuchtung vorgesehen. Dabei werden etwa alle 50 m Mastleuchten gesetzt. Eine lichttechnische Berechnung ist allerdings nicht Bestandteil dieser Objektplanung der Verkehrsanlagen und muss entsprechend noch erfolgen.

Im Abschnitt vom vorhandenen Kreisverkehr (Bahnhofstraße) bis zur Einmündung Galgenfeld ist für die gesamte Entlastungsstraße Grunderwerb zu tätigen. Zwischen dem Anschluss Galgenfeld und dem Kreisverkehr (Konrad-Adenauer-Straße) verläuft die geplante Fahrbahn zum Teil auf der öffentlichen Grundstücksparzelle der vorhandenen Straße Galgenfeld. In diesem Abschnitt ist nur im Randbereich Grunderwerb zu tätigen.

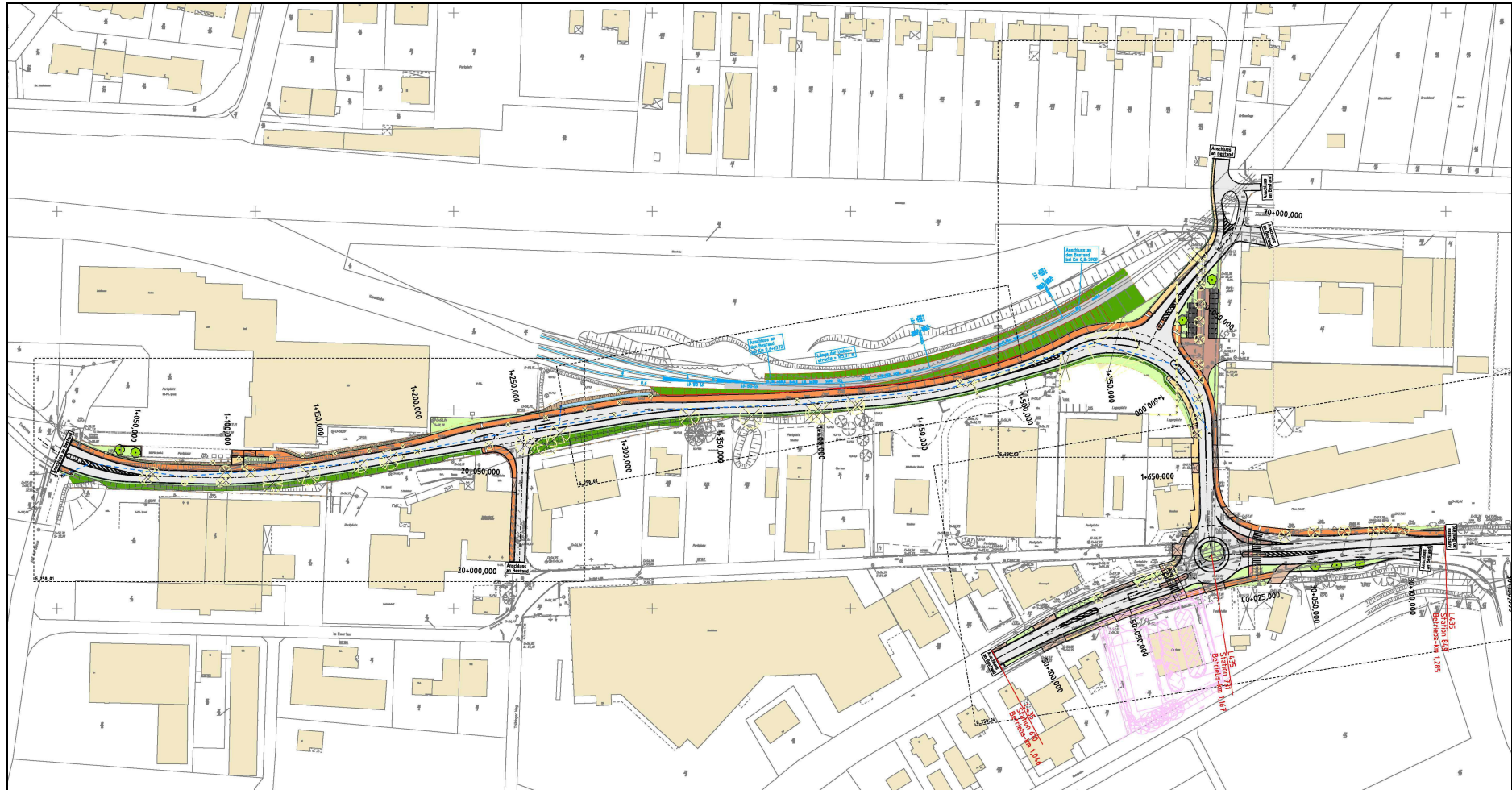
Das vorhandene Gleis im nördlichen Bereich der Verbindungsstraße ist auf einer Länge von etwa 170 m in Richtung Norden zu verschieben. Die Weichen sind davon nicht betroffen. Durch die Verschiebung wird der vorhandene, sehr kleine Radius optimiert. Die Abfangung der Höhendifferenz zwischen der geplanten Verbindungsstraße und den Bahnanlagen erfolgt mit einer Stützwand. Der Abstand der Stützwand von den Gleisachsen beträgt mindestens 3,20 m.

Die Länge der gesamten Planungstrasse beläuft sich auf ca. 650 m zzgl. der Anschlussbereiche der einmündenden Straßen.¹⁶

¹⁶ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076, Hannover, Dezember 2012, S. 1, 2 und 3

Abb.: Lageplan der geplanten Verbindungsstraße (Stand 12/2012), © SHP Ingenieure, Hannover, diese ist jedoch über die Grenzen dieses B-Planes hinaus nicht Gegenstand des B-Planes Nr. 78 und dient lediglich der nachrichtlichen Verdeutlichung der für diesen Bereich ausgearbeiteten städtebaulichen Zielvorstellung und der damit verbundenen Zusammenhänge.

Hinweis: Die Verkehrsplanungen im Bereich der Bahnquerung sind nicht Gegenstand des B-Planes Nr. 78 und bleiben einem eigenständigen eisenbahnrechtlichen Verfahren vorbehalten.



6 Belange von Natur und Landschaft/ Eingriffsregelung

6.1. Veranlassung / Rechtsgrundlage

Bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung der Bauleitpläne ist gem. § 1a Abs. 3 BauGB die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in ihren in § 1 Abs. 6 Nr. 7 a BauGB genannten Schutzgütern (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt) in der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der umweltrelevante Bestand im Teil II „Umweltbericht“ detailliert beschrieben wird und an dieser Stelle nur die für die Begründung der Planentscheidung wichtigen Aspekte kurz dargestellt werden.

6.2. Fachplanerische und fachgesetzliche Vorgaben

Der Landschaftsplan der Stadt Rinteln (Vorentwurf, 1995) hat für den überwiegenden Teil des Plangebietes eine stark versiegelte, vegetationsarme Gewerbe- und Industriefläche mit einem sehr geringen bis fehlenden Biotoppotential ermittelt. Nur für die nördliche Bahnanlage mit Ruderalfluren wurde ein hohes Biotoppotential ermittelt. Als Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft wurde die Erkundung und Sicherung der im Plangebiet vorhandenen Altablagerungen sowie ein erhöhter Bedarf für Durchgrünung und Flächenentsiegelung sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Flächen ermittelt. In der Karte Wasserpotential ist südlich des Plangebietes ein Gewässer II. Ordnung verzeichnet, dabei handelt es sich um den Schildgraben.¹⁷

Der Vorentwurf des Landschaftsrahmenplanes des Landkreises Schaumburg (Vorentwurf, Stand 2001) enthält aus der Sicht von Natur und Landschaft keine besonderen Ziele des Naturschutzes. Im Schutzgebietskonzept spielt das Plangebiet keine Rolle (LRP LK SHG, Karte 4).¹⁸

Im Plangebiet befinden sich keine gem. Naturschutzgesetz besonders schutzwürdigen Objekte oder Bereiche.

Seitens der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg wurde darauf hingewiesen, dass die alten Gleisanlagen, die dem Plangebiet nördlich angrenzen (Bahngleise, Bahndämme) besondere Lebensraumpotentiale für seltene und gefährdete thermophile Pflanzenarten und für Reptilien aufweisen und daher Erfassungen dieser Arten vorzunehmen sind, um Zielkonflikte mit dem Artenschutz zu vermeiden. Alle heimischen Reptilien sind besonders geschützt, als Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind die Schlingnatter und die Zauneidechse zusätzlich streng geschützt.

• Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung

Zur Darlegung der artenschutzfachlichen Belange wurde im Auftrag der Stadt Rinteln ein artenschutzfachliches Gutachten durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) erstellt, in dem insbesondere seltene und gefährdete Tierarten untersucht wurden. Darin wurde festgestellt, dass aufgrund der Ausgestaltung der Flächen die Bahntrasse Lebensraumpotentiale für Zauneidechsen bietet und sich daher die wesentlichen Inhalte der Untersuchung auf diese Art beziehen. Der Untersuchungsraum erstreckt sich vornehmlich auf die Bereiche des nördlich angrenzenden, teilweise im Plangebiet befindlichen Bahnkörpers und auf die daran

¹⁷ Landschaftsplan der Stadt Rinteln, Vorentwurf 1995, Stadt Rinteln

¹⁸ Landschaftsrahmenplan des Landkreises Schaumburg, Vorentwurf, Stadthagen 2001

bis zu den südlich sich anschließenden Gewerbeflächen befindlichen Flächen. Zudem wurden auch die angrenzenden Flächen des Bauhofes und eine Fläche zwischen Gleis und Böschung in die Untersuchungen mit einbezogen. Hierbei handelt es sich um die Flächen, die nicht der Böschung und nicht unmittelbar dem Gleis zugeordnet werden können. Für andere relevante Artengruppen, insbesondere Fledermäuse und Vögel, wurde auf der Grundlage der vorgefundenen Strukturen eine Einschätzung der potentiellen Betroffenheit vorgenommen.

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Relevanz sei hier darauf hingewiesen, dass Reptilien am und im Boden leben. Sie sind vergleichsweise ortstreu und können Barrieren nur oder gar nicht überwinden. Reptilien benötigen eine ausreichende Dichte an Beutetieren und verschiedene Funktionsräume, wie etwa Winterquartiere und Eiablageplätze. Die Lebensraumsprüche von Reptilien sind sehr hoch. Sie werden recht alt (10 Jahre und mehr), erst relativ spät geschlechtsreif (frühestens nach 2 Überwinterungen) und pflanzen sich nur in geringen Raten fort. Dies hat zur Folge, dass Reptilien auf Verluste von Individuen und Veränderungen ihrer Lebensräume, z.B. durch veränderte Landnutzungen, empfindlich reagieren.

Die Erfassung von Reptilien erfolgte im Rahmen von sechs Begehungen zwischen dem 10.04.2011 und dem 12.09.2011. Hierbei wurden die artspezifischen Aktivitätsphasen im Tagesverlauf und die jährlichen Aktivitätsschwerpunkte berücksichtigt, um aussagekräftige Untersuchungsergebnisse zu erzielen. Für die weiteren Artengruppen (Vögel, Fledermäuse) wurden die im Gelände vorgefundenen Strukturen aufgenommen, die als Habitat von artenschutzrechtlich relevanten Arten dienen können. Bei der weiteren Erfassung der Reptilien wurde gezielt auf wertgebende, insbesondere artenschutzrechtlich relevante Vorkommen aus anderen Artengruppen geachtet. Entsprechende Beobachtungen wurden dokumentiert und in die Auswertung mit einbezogen.

Im Rahmen der Kartierung wurden 28 Zaun- und zwei nicht eindeutig bestimmbare Eidechsen (wahrscheinlich Waldeidechsen) sowie zwei Blindschleichen beobachtet. Letztere wurden im zentralen Bereich zwischen den Bahnanlagen und die vermuteten Waldeidechsen im Betriebsbereich der DB gefunden. Die Zauneidechsen verteilten sich im Untersuchungsraum, wobei sie sich überwiegend im offenen Bereich des südexponierten Bahndammes aufhielten. Diese südexponierte Böschung bietet einen optimalen Lebensraum für die Zauneidechse und insgesamt eine hohe Vielfalt des Lebensraumes in Bezug auf die Temperatur und die Feuchtigkeit. In den angrenzenden ausgedehnten Brombeer- und Rosengestrüppen des Bahndammes geht der Gutachter ebenfalls von einem Vorkommen der Zauneidechse aus. Dies konnte jedoch aufgrund methodischer Probleme, ein leises, störungsarmes „Anschleichen“ war für die notwendige Untersuchung nicht möglich, nicht nachgewiesen werden.

In Bezug auf weitere vorkommende Arten ist entsprechend dem v.g. Gutachten festzustellen, dass die vorkommenden Arten gem. Roter Liste in Niedersachsen sowie auch bundesweit ungefährdet sind. Als gefährdete Art kann potentiell im Untersuchungsraum die Nachtigall vorkommen. Als Lebensraum und Bruthabitat findet diese zwischen den beiden Bahngleisen geeignete Bedingungen. Auch der gefährdete Grünspecht könnte diesen Bereich potentiell als Teil seines Reviers nutzen. Die Fläche befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches dieses B-Planes, so dass Beeinträchtigungen für den Grünspecht und die Nachtigall ausgeschlossen werden können. Der Untersuchungsraum und auch das Plangebiet selbst können eine Bedeutung als Nahrungshabitat von Fledermäusen aufweisen. Nächtliche Begehungen erfolgten nicht, so dass keine Beobachtungen zu dieser Artengruppe vorliegen. Entsprechend der „Faunistischen Untersuchung und artenschutzrechtlichen Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln“ des Büros Abia (Neustadt, 2011) ist hier mit der Zwergfledermaus zu rechnen, die ihre Quartiere nahezu ausschließlich an Gebäuden und u.a. Gehölze in

Siedlungen und an Siedlungsrändern zur Jagd aufsucht. Darüber hinaus könnten auch weitere Arten, wie etwa die Große- und Kleine Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und das Braune Langohr innerhalb des Untersuchungsraumes vorkommen. Eine Bedeutung bzw. Funktion als potentielles Quartiergebiet ist dem Baumbestand zwischen den beiden nördlich gelegenen Bahnstrecken beizumessen. Mögliche Quartiere können sich u.a. in Baumhöhlen und hinter loser Rinde befinden. Die Gehölze, die unmittelbar durch die Planung betroffen sind und sich innerhalb des Plangebietes befinden, sind allerdings jüngeren Alters und weisen keine als Quartierplatz geeigneten Strukturen auf. Potentiell bieten die Flächen zwischen den Bahngleisen nördlich des Plangebietes auch Lebensraum für gefährdete bzw. geschützte wirbellose Arten. Da sich die Flächen außerhalb des Plangebietes befinden, sind auch in Bezug auf Wirbellose keine negativen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Um Beeinträchtigungen von Vögeln durch die Planung zu vermeiden, ist die Entnahme von Gehölzen nur außerhalb des Zeitraumes vom 01.03.-30.09. eines jeden Jahres zulässig. Eine Zerstörung von Nestern kann somit vermieden werden.

Die im Untersuchungsraum vorkommende Zauneidechsenpopulation ist hinsichtlich ihrer Größe als mittel bis schlecht anzusehen. Die Population ist mit C zu bewerten (Bewertungsschema nach SCHNITTER et al. (2006), modifiziert NLWKN (2010)). Der Bestand der Zauneidechse an diesem Standort wird entsprechend des Gutachtens von Abia (Neustadt, 2011) als weitgehend isoliert betrachtet. Insgesamt sind die heutigen Bestände von Zauneidechsen typischerweise klein und isoliert. Gute oder sehr gute Vorkommen sind nur selten und ausnahmsweise zu finden. Im Vergleich ist der Bestand im Untersuchungsraum noch relativ gut. Da die angrenzenden Strukturen sich deutlich weniger als Lebensraum eignen, stellt der Bestand der Zauneidechse im Untersuchungsraum gem. Gutachter vermutlich einen Vorkommensschwerpunkt dar. Der Wert des Reptilienlebensraumes wird durch das Vorkommen mindestens einer weiteren Reptilienart (Blindschleiche, vermutlich auch Waldeidechse) weiter erhöht.

Eingriffe in den Lebensraum

Bei der Realisierung der geplanten Verbindungsstraße wird die Böschung der südlichen Bahnstrecke angeschnitten und durch eine Stützmauer abgestützt. Dadurch gehen Teile der Böschung sowie die dem Böschungsfuß vorgelagerten Bereiche verloren. Von diesem Eingriffe wären Brutvögel und Fledermäuse kaum betroffen, da sich ihre potentiellen Lebensräume im Wesentlichen im Bereich zwischen den beiden Bahnstrecken, nördlich des Plangebietes befinden. Die in der Böschung vorhandenen Gehölze können jedoch als Bruthabitat von einigen ungefährdeten Vogelarten dienen. Höhlenbäume sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Starke Beeinträchtigungen ergeben sich für die Lebensräume der Zauneidechse, die im unmittelbaren Eingriffsbereich einen Lebensraumschwerpunkt besitzt. Es ist eine Fläche von rd. 0,7 ha Grundfläche (die Böschungsneigungen müssen noch hinzugerechnet werden) betroffen. In diese Fläche sind alle Lebensraumbereiche der Zauneidechse eingerechnet, sowohl die dauerhaft überplanten, als auch die vorübergehend für die Baumaßnahmen erforderlichen Flächen.

Da Reptilien bei Gefahr nicht über lange Distanzen flüchten, sondern ihre Verstecke aufsuchen, ist durch den Eingriff mit der Tötung von Zauneidechsen und der Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu rechnen. Hierbei ist gem. des Büros Abia mit einer erheblichen Beeinträchtigung, wenn nicht sogar mit dem Erlöschen der lokalen Population zu rechnen. Zur Abwendung der Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG wurde ergänzend bzw. aufbauend auf das Gutachten des Büros Abia durch die Gutachterin Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer ein weiteres, ergänzendes artenschutzfachliches Gutachten sowie eine Detailplanung erarbeitet, so dass nach Einhaltung und Umsetzung der

Vermeidungsmaßnahmen, der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und des Risikomanagements eine erhebliche Gefährdung der lokalen Population ausgeschlossen werden kann. *Auf das artenschutzrechtliche Gutachten wird hingewiesen. Die nachfolgenden Ausführungen nehmen Bezug auf das v.g. artenschutzrechtliche Gutachten und stellen zum Teil Auszüge daraus dar.*

Rechtliche Anforderungen

Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG besteht ein Verletzungs- und Tötungsverbot. Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG besteht ein Störungsverbot und gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 besteht das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für besonders geschützte und bestimmte Tier- und Pflanzenarten. In Bezug auf die Zauneidechse wird nach derzeitigem Stand gegen die Zugriffsverbote gem. § 44 Abs. 1 und 3 BNatSchG verstoßen.

Sicherung der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse kann die Herstellung eines geeigneten Ersatzlebensraumes in einer für die Individuen erreichbaren Entfernung in Frage kommen. Es ist dabei darauf zu achten, dass möglichst keine anderen, bereits aktuell wertvollen Lebensräume beeinträchtigt werden. Diese Maßnahmen sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) durchzuführen. Entsprechend den Ausführungen des Artenschutzgutachtens sind diese CEF-Maßnahmen aufwendig, so dass im Rahmen des von dem Büro Abia (Neustadt, 2011) ausgearbeiteten Gutachtens (Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln) zunächst nur Hinweise zum generellen Vorgehen gegeben wurden. Eine Detailplanung wurde im Anschluss und aufbauend auf das v.g. Gutachten von der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Petershagen, 2012) durchgeführt.

Als Suchraum wurde hierbei der Bereich zwischen den beiden Bahnstrecken nördlich des Plangebietes als geeignet angesehen, da er für die Zauneidechse relativ gut erreichbar ist. Dies würde auch für den Zeitraum nach der Realisierung der Verbindungsstraße gelten. Eine Zerschneidung des neuen Gesamtlebensraumes würde nicht auftreten. Als nicht geeignet wurde jedoch die westliche Fläche angesehen, die sich derzeit als Ruderalfläche darstellt, da diese bereits ein aktueller Lebensraum der Zauneidechse und anderer wertgebender Arten ist. Es verbleiben daher die östlichen Flächen, die sich derzeit als dicht bewachsene Brache und tlw. als Gehölzfläche darstellen. Vor der Konkretisierung sind allerdings zuvor die naturschutzfachlichen Wertigkeiten und die Flächenverfügbarkeit zu klären.

Um die artenschutzrechtlichen Anforderungen zu erfüllen, ist durch die CEF-Maßnahme ein gleichartiger Ersatzlebensraum in gleichwertiger Flächengröße sicherzustellen. Wie bereits o.b. handelt es sich um eine Fläche von rd. 0,7 ha.

Eine genauere Aussage zu der Flächengröße wird in der Detailplanung gegeben. Der Gutachter des Büros Abia (Neustadt, 2011) führt weiter aus, dass zur Gestaltung der Maßnahme die Aufschüttung aus geeignetem Material möglich wäre, so dass auch in dem Ersatzlebensraum eine südexponierte Böschung als Lebensraum entsteht. Die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsfläche ist erst dann erreicht, wenn die Fläche eine geeignete Vegetationsstruktur und ein ausreichendes Nahrungsangebot aufweist. Anzustreben sei eine halboffene, strukturreiche Fläche mit einzelnen Gehölzen, so wie sie derzeit im betroffenen Lebensraum der Zauneidechse entlang der Bahnstrecke vorliegen. Eine dauerhafte und

geeignete Pflege der Fläche für die Zauneidechse ist erforderlich. Dies beinhaltet u.a. das Entfernen von Gehölzen in bestimmten Abständen.

Fazit

Nach derzeitigem Stand wird durch die Realisierung der Planung gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 und 3 verstoßen. Eine Tötung von Zauneidechsen wie auch eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Zauneidechsen muss in Folge der Realisierung der Straßenbaumaßnahmen angenommen werden.

Da über die bisherige Trassenführung keine weitere südliche Verschiebung möglich ist, um den Lebensraum der o.g. Arten nicht zu beeinträchtigen, muss mittels CEF-Maßnahmen die Erhaltung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang angestrebt werden. Eine in diesem Zusammenhang stehende Umsiedlung von Zauneidechsen aus dem Eingriffsraum ist nach den Aussagen des Gutachters möglich.¹⁹ Wobei ein Individuenverlust nicht ganz zu vermeiden sein wird.

In Einzelfällen sind gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG Ausnahmen von den Zugriffsverboten des § 44 BNatSchG möglich. Allerdings sind hierfür Voraussetzungen zu erfüllen:

- Es müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen,
- die Beeinträchtigung muss alternativlos sein, z. B. weil eine andere Trassenführung oder eine andere Zeitplanung nicht in Frage kommen,
- der Erhaltungszustand der Population einer Art darf sich nicht verschlechtern.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist nur der letztere Punkt zu beurteilen. Aufgrund des bereits schlechten Erhaltungszustandes der Zauneidechse wären entsprechende Maßnahmen, wenn überhaupt, nur mit erheblichem Aufwand realisierbar.²⁰

Der B-Plan Nr. 78 dient der planungsrechtlichen Sicherung der zwischen der Bahnhofstraße und der Konrad-Adenauer-Straße vorgesehenen Verbindungsstraße, die zu einer deutlichen Verbesserung der Anbindung der in der Nordstadt Rintelns befindlichen Wohnsiedlungsbereiche an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz (B 238) dient. Darüber hinaus wird mit der Verbindungsstraße eine deutliche Standortaufwertung der angrenzenden Gewerbeflächen erzeugt, so dass bei einer Gesamtbetrachtung ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Realisierung der Verbindungsstraße gegeben ist. Darüber hinaus gibt es für die absehbare Beeinträchtigung keine bessere Alternative, da nach Abwägung unterschiedlicher Trassenvarianten und bei Berücksichtigung der nördlich unmittelbar anschließenden und weiterhin in Betrieb befindlichen Bahnanlagen nur für die hier geplante Trasse die Verfügbarkeit und der geringste Eingriff in Natur und Landschaft sowie die Bahnanlagen gegeben ist.

• **Artenschutzrechtliches Gutachten - Detailplanung**

Wie bereits o.b. wurde zur Darlegung der artenschutzfachlichen Belange durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) ein Gutachten erstellt, in dem insbesondere seltene und gefährdete Tierarten untersucht wurden. Aufbauend auf dem vom Büro Abia (Neustadt, 2011) ausgearbeiteten artenschutzfachlichen Gutachten wurde durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer ein „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-

¹⁹ vgl. Abia: Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln, Neustadt, Oktober 2011

²⁰ Abia: Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln, Neustadt, Oktober 2011

Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“ (Petershagen, 2012) erstellt, dass insbesondere auf die bisher gutachterlich beschriebenen Detailplanungen eingeht.

Zur Beurteilung naturschutzrechtlicher Belange wurden auf der Grundlage der faunistischen Erhebung des Büros ABIA, 2011 und durch eigene Erfassung der vorhandenen Biotoptypen durch die Gutachterin die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44f BNatSchG sowie erheblichen Beeinträchtigungen nach § 13ff BNatSchG (Eingriffsregelung) ermittelt und dargestellt. Hierbei entspricht das Untersuchungsgebiet dem von dem Büro Abia (Neustadt, 2011) untersuchtem Gebiet. Als Datengrundlage für die Detailplanung dient die von dem Büro Abia (Neustadt, 2011) durchgeführte Erfassung der Fauna mit Schwerpunkt Reptilien und die Planunterlagen zum Straßenbauvorhaben, mit dem auch eine Gleisverlegung verbunden ist.

Artenschutzrechtlich relevante Artengruppen stellen die europäischen Vogelarten sowie die streng geschützten Arten dar, zu denen die FFH-Anhang-IV-Arten zählen. Auf der Grundlage der von Frau Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer getroffenen Aussagen ist innerhalb des Plangebietes lediglich mit Vorkommen von häufigen, ungefährdeten Vogelarten zu rechnen. Arten des Anhangs I der VS-RL, Arten nach Art. 4 Abs. 2 der VS-RL und Arten der Roten Liste Niedersachsens und Deutschlands mit Status 1, 2, 3, und G, ausgewählte Arten des Status V sowie Koloniebrüter kommen nicht vor.²¹

Das Gutachten stellt hierzu folgendes heraus:

„Bei den häufigen, ubiquitären Vogelarten kann davon ausgegangen werden, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht erfüllt sind. Sie befinden sich in Niedersachsen derzeit in einem günstigen Erhaltungszustand und sind bei herkömmlichen Planungsverfahren im Regelfall nicht von populationsrelevanten Beeinträchtigungen betroffen.

Bäume mit Höhlen, die als Quartiere für Fledermäuse dienen könnten, kommen im Untersuchungsgebiet im Bereich der geplanten Straßentrasse nicht vor. Die beiden Brachflächen zwischen der Gleisanlage der DB und der Bückebergbahn können potenziell wertvolle Nahrungsräume sein (Abia 2011). Sie sind jedoch von der Straßenplanung nicht betroffen.

Unter den nachgewiesenen Reptilienarten zählt die Zauneidechse zu den streng geschützten Arten (FFH-Anhang IV). Daher wird im Folgenden der Bestand und die Betroffenheit der Zauneidechse (Konfliktanalyse) dargelegt und die Verbotstatbestände des §44 BNatSchG im Hinblick auf dieses Vorkommen näher geprüft.“²²

Entsprechend der Aussagen des Gutachters sind charakteristische Strukturen und Merkmale des Lebensraumes der Zauneidechse sandige oder steinige, trockene Böden, ein Wechsel von unterschiedlich dichter, stellenweise auch fehlender Vegetation, Kleinstrukturen wie Baumstubben, liegendes Holz oder Steine sowie bestimmte Geländeneigungen und (Süd-) Exposition.

Ein wichtiger Lebensraum im Untersuchungsgebiet ist der südexponierte Bahndamm, insbesondere die offenen Bereiche des südexponierten Dammes (Abia 2011). In diesem Bereich finden die Tiere besonders gute Bedingungen. Aber auch die anderen Teile der südexponierten Bahndammböschung sind Teil des Zauneidechsen-Lebensraumes. Hier werden vor allem die oberen und unteren Bereiche besiedelt.

²¹ vgl. Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, S. 13 f.

²² Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 14

Durch die geplante Verbindungsstraße werden Teile des Zauneidechsen-Lebensraumes in Anspruch genommen. Hierbei sind insbesondere die Bahndammböschungen der Bückebergbahn, der Böschungsfuß und Teile des Bauhofgeländes betroffen, die Bestandteil der Straßenplanung werden und nicht mehr als Lebensraum für Zauneidechsen zu Verfügung stehen. Durch die Verkleinerung des Gleiskörpers und durch mit der Straßenbauplanung verbundene, geringfügige Verschiebung des Gleises in nördliche Richtung entfällt der südliche Rand des jetzigen Gleiskörpers sowie der daran anschließende obere Böschungsrand. Durch diese baulichen Veränderungen gehen wichtige Eiablageplätze für die Zauneidechse verloren. Da jedoch auch nach der Gleisverlegung wieder ein Anschluss an die neu zu schaffende Böschung erfolgt, können in diesem Bereich mittel- bis langfristig wieder neue Zauneidechsen-Lebensräume entstehen.

Insgesamt sind 11 erfasste Zauneidechsen in dem Abschnitt von der Böschungs- und Gleisverlegung betroffen. Der etwas offenere Bereich (durch Altgras dominiert) der Böschung hinter dem Salzlager, nordöstlich des Bauhofes, für den eine besonders hohe Dichte an Zauneidechsenvorkommen erfasst wurde, ist nicht unmittelbar von der Maßnahme (Gleisverlegung bzw. Straßenbau) betroffen. Im Rahmen der Erstellung des faunistischen Gutachtens durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) wurde jedoch davon ausgegangen, dass auch dieser Altgrasabschnitt mit besonders vielen erfassten Zauneidechsen überplant wird. In dem Gutachten des Büros Abia wurde somit von einem größeren Eingriff ausgegangen, als er sich tatsächlich entsprechend dem jetzigen Stand der Planung darstellt.

Die betroffene Zauneidechsenpopulation kann insgesamt jedoch als isoliert angesehen werden. Isolierte Populationen sind häufig gegen Beeinträchtigungen empfindlicher. Da Verluste von außen nicht ausgeglichen werden können, besitzen kleine, isolierte Populationen mit einer geringen Reproduktionsrate, wie im vorliegenden Fall vorhanden, ein erhöhtes Aussterberisiko. Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie durch ein Risikomanagement wird diesem Risiko entgegen gewirkt, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population nicht gegeben ist.

Prognose des Tötungsverbotes (gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Tötungs- und Verletzungsverbote). Zu diesem Verbot zählen insbesondere vermeidbare Tötungen und Verletzungen von Tieren. Unvermeidbare, betriebsbedingte Tötungen einzelner Individuen sind nicht von dem Tötungs- und Verletzungsgebot betroffen. Auf der Grundlage der gutachterlichen Aussagen und der Definition der LANA (2009) bedeutet „unvermeidbar“, dass im Rahmen der Eingriffszulassung das Tötungsrisiko artgerecht durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen reduziert wird.

Vermeidungsmaßnahmen

- „Vergrämung“

Zur Vermeidung von baubedingten Tierverlusten im Böschungsbereich (Verlegung der Böschung in nördliche Richtung und Bau einer Stützmauer) und im Gleisbereich (Verlegung eines Gleisabschnittes im vorhandenen Schotterbett, Neuaufbau des Schotterbettes) sind vor den geplanten Baumaßnahmen die Zauneidechsen aus diesem Bereich zu vergrämen. Eine Rückwanderung der Tiere ist durch entsprechende Absperrungen zu verhindern. Eine entsprechende Detailplanung ist in dem Artenschutzrechtlichen Gutachten der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, enthalten. Erst nach der

Durchführung der Vergrämungsmaßnahmen können die Bauarbeiten im Böschungs- und Gleisbereich durchgeführt werden. Der früheste Zeitpunkt für den Beginn der Bauarbeiten in diesem Bereich ist daher der Juni 2013. Gemäß dem Gutachten sind Vergrämungsmaßnahmen, wenn geeignete Ausweichbiotope im engen räumlichen Zusammenhang vorhanden sind, einer Umsiedlung von Zauneidechsen vorzuziehen. Durch die Entfernung des Gehölzaufwuchses innerhalb des Böschungsabschnittes im Winter (November bis Februar) vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen und durch Abdunkelung dieses Abschnittes vom Böschungsfuß bis einschließlich des überplanten Gleiskörpers mit einer etwa 30 - 50 cm über dem Boden angebrachten, abdunkelnden Folie (April bis Ende Mai) wird der Lebensraum der Zauneidechsen entwertet und diese wandern ab. Im Süden und im Westen ist die Folie so anzubringen, dass ein Abwandern der Tiere in den zukünftigen Straßenbereich vermieden wird.

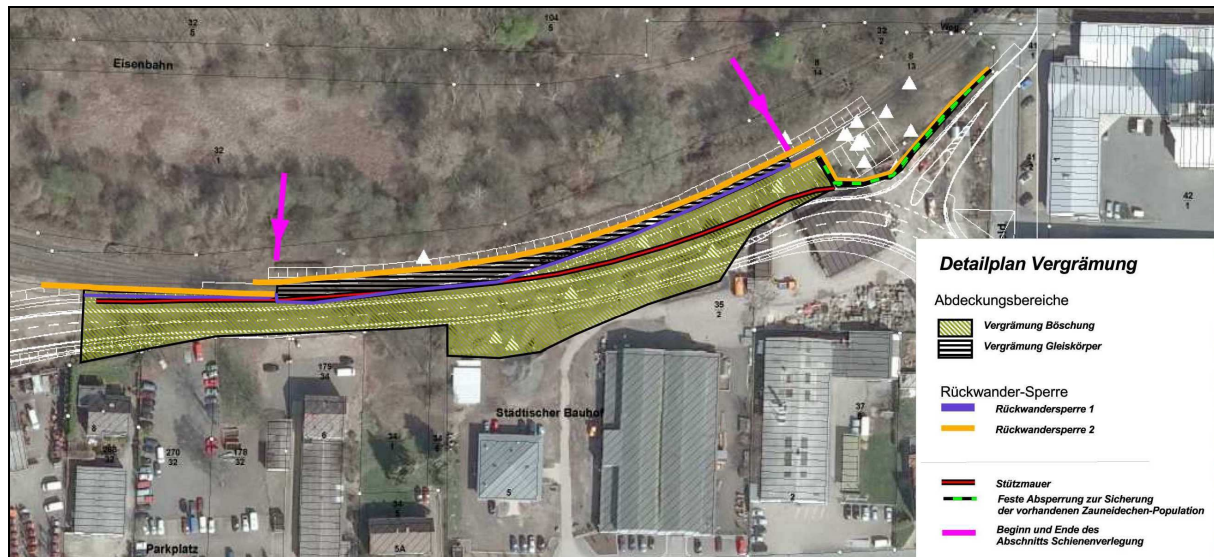
Die Vergrämungsmaßnahme wird in zwei Schritten durchgeführt (siehe hierzu auch Detailplanung im Anhang des Gutachtens). Zunächst wird der Böschungsbereich mit Folie abgedunkelt, so dass jedoch noch ein Lichteinfall von Norden zur Orientierung der Zauneidechsen möglich ist. Anschließend erfolgt der Aufbau einer Rückwandersperrung an der Böschungsoberkante zur Vermeidung von Rückwanderungen in den Böschungsbereich. Nach der Errichtung der Rückwandersperrung erfolgt die Aufdeckung der Böschung und das Absuchen des Böschungsbereiches nach verbleibenden Zauneidechsen und Verbringen in den nicht überplanten Bereich. Das Absuchen der Böschung dient zugleich als Erfolgskontrolle der Vergrämungsmaßnahmen. Im Anschluss wird eine neue Abdeckung gemäß den **Anforderungen der Rhein-Sieg-Eisenbahn** über den Gleiskörper gebaut, soweit es für die Gleisbauarbeiten erforderlich ist. Auf die Anlage 2 des artenschutzrechtlichen Gutachtens „Detailplanung Vergrämungsmaßnahme“ wird hingewiesen und Bezug genommen.

In Richtung Norden sollte möglichst ein Wanderkorridor von den Gleisbauarbeiten und folglich auch von den Vergrämungsmaßnahmen ausgenommen werden. Zum Abschluss der Vergrämungsmaßnahmen wird auch die Abdeckung über dem Gleiskörper entfernt, eine Rückwandersperrung um den gesamten Bereich der Baumaßnahme errichtet sowie die vorübergehende Rückwandersperrung an der Böschungsoberkante entfernt. Anschließend erfolgt die Kontrolle der Böschung und des Gleises auf eventuell verbliebene Zauneidechsen und das Verbringen in den nicht überplanten Bereich. Um eine Rückwanderung in den überplanten Bereich zu verhindern, ist eine Rückwandersperrung nördlich und östlich der Abschnitte, in denen die Vergrämungsmaßnahmen stattgefunden haben, einzurichten (siehe hierzu auch Detailplanung Vergrämungsmaßnahmen im Anhang des Gutachtens). Während der gesamten Bauzeit ist die Rückwandersperrung aufrecht zu erhalten und die Funktionsfähigkeit während der gesamten Bauzeit zu kontrollieren. Die Rückwandersperrung (z.B. ein dichter Amphibienschutzzaun) muss so eingebaut werden, dass die Zauneidechsen diese weder überklettern noch unterkriechen können. Die Absperrung kann erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahmen entfernt werden. Eine genaue räumliche und zeitliche Beschreibung der vorgesehenen Vergrämungsmaßnahmen ist dem Anhang des Gutachtens, (Detailplanung Vergrämungsmaßnahme) zu entnehmen. Direkt im Anschluss an diese Vergrämungsmaßnahme ist der östliche Teil der Zauneidechsenpopulation vor Baustelleneinflüssen durch eine zusätzliche, feste Absperrung so zu sichern, dass negative Einflüsse des Baustellenbetriebes auf diesem Böschungsabschnitt vermieden werden. Die Abstimmung der Bauzeiten auf die Aktivitätsphasen der Zauneidechsen erfolgt gemäß der Anlage 4 zur Begründung.

Die für die Vergrämung der Zauneidechse gefundene Lösung findet die Zustimmung der RSE GmbH. Die Lösung wurde in Zusammenarbeit mit der RSE GmbH und der Bückebergbahn entwickelt und ermöglicht die Betriebssicherheit (Einhaltung von Lichttraumprofil) als auch die

Verkehrssicherheit (keine Stolperfallen, einseitiger Rangierweg, Möglichkeiten des Betretens des Schienenzwischenraumes zur Ausführung von Rangiervorgängen, Möglichkeiten der Räumung eines liegengebliebenen Personenzuges über den befestigten Seitenweg) und hält den Eisenbahnverkehr aufrecht. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen, mit Ausnahme der Anbringung der Vergrämungsmaßnahme, darauf hingewirkt und geachtet wird, dass der Eisenbahnverkehr nicht unterbrochen wird.

Abb. Detailplanung der Vergrämungsmaßnahmen (Quelle: Artenschutzrechtliches Gutachten, Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstr, Stadt Rinteln; Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012)



Nach Aussagen des artenschutzrechtlichen Gutachtens der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) liegen mit dieser Art von Maßnahme noch keine Erfahrungen vor. Auf Grund der guten Kenntnisse der Lebensraumsansprüche der Zauneidechse, besitzt diese Maßnahme jedoch eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit²³. Alternativ wäre auch das Abfangen und Umsiedeln der Zauneidechsen denkbar. Da dies aber mit einem hohen Risiko für die Tiere verbunden ist, die Erfolgchancen gering sind, nur ein geringer Teil der Population abgefangen werden kann und der Ersatzlebensraum sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Eingriffsort befindet, soll von einem Abfangen der Tiere abgesehen werden. Durch die Vergrämungsmaßnahmen werden die Zauneidechsen zur Umsiedlung in die angrenzenden Lebensräume bewegt.

- *Sicherung des Zauneidechsen-schwerpunktes*

Östlich an den zu verlegenden Böschungsabschnitt grenzt ein Böschungsbereich an, der einen Schwerpunktbereich des Zauneidechsen-Vorkommens darstellt. Es ist sicher zustellen, dass dieser Schwerpunktbereich durch die Baumaßnahmen nicht auch nicht versehentlich durch z.B. Baumaschinen, in Anspruch genommen oder sonst in irgendeiner Weise beeinträchtigt wird. Zur Vermeidung von Zauneidechsenverlusten und Beeinträchtigungen des Schwerpunktes von Zauneidechsen ist hier während der Bauphase eine feste Absperrung zu installieren. Um ein Einwandern von Zauneidechsen aus dem Schwerpunktbereich in die Baustelle zuverlässig zu verhindern, ist entlang dieser Absperrung auch eine Rückwandersperrung zu errichten.

²³ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 18

- *Sicherung der Stützmauer*

Zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere von der Stützmauer in den Straßenraum ist eine entsprechende Sicherung an der Stützmauer vorzusehen, z. B. durch eine nach innen zur Böschung gebogene Krone auf der Stützmauer, oder Bau eines Absatzes in Form eines etwa 30-40 cm langen Überstands der Mauer über die Böschungfläche. Die Sicherung ist in regelmäßigen Abständen so zu unterhalten, dass ein Überwachsen mit von Zauneidechsen erkletterbaren Sträuchern verhindert wird.

Fazit: Prognose des Tötungsverbot

Nach Einhaltung und Umsetzung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen ist zu erwarten, dass sich das Tötungsrisiko nicht in signifikanter Weise erhöht. Auch ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der im Gutachten vorgeschlagenen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in Kombination mit dem vorgeschlagenen Risikomanagement zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population im räumlichen Zusammenhang nicht verschlechtern wird.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgelöst.

Prognose des Zerstörungsverbot (gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten).

Im Gutachten wird hierzu folgendes festgestellt:

*„Für nach § 15 zulässige Eingriffe und für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind (= Vorhaben in Gebieten mit B-Plänen nach § 30 BauGB und im Innenbereich nach § 34 BauGB) ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG nur dann nicht verwirklicht, wenn sicher gestellt ist, dass trotz Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung einzelner Nester, Laichplätze, etc. die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet ist. Gegebenenfalls lässt sich das artenschutzrechtliche Verbot durch geeignete Maßnahmen abwenden. Zum einen handelt es sich um herkömmliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (z.B. Bauzeitenbeschränkung), Darüber hinaus gestattet der § 44 Abs.1 Nr. 5 BNatSchG die Durchführung „**vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen**“. Diese Maßnahmen entsprechen den von der EU-Kommission eingeführten „CEF-Maßnahmen“.*

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen müssen artspezifisch ausgestaltet sein und sie müssen der ununterbrochenen und dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion von betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Geeignet sind qualitative und quantitative Verbesserungen bestehender Lebensstätten oder die Anlage neuer Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Lebensstätte. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen müssen zum Eingriffszeitpunkt wirksam sein.

*Bei Unsicherheiten über die Wirkungsprognose oder den Erfolg von Vermeidungs- oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen können worst-case Betrachtungen angestellt oder ein vorhabenbegleitendes Monitoring vorgesehen werden (**Risikomanagement**).²⁴*

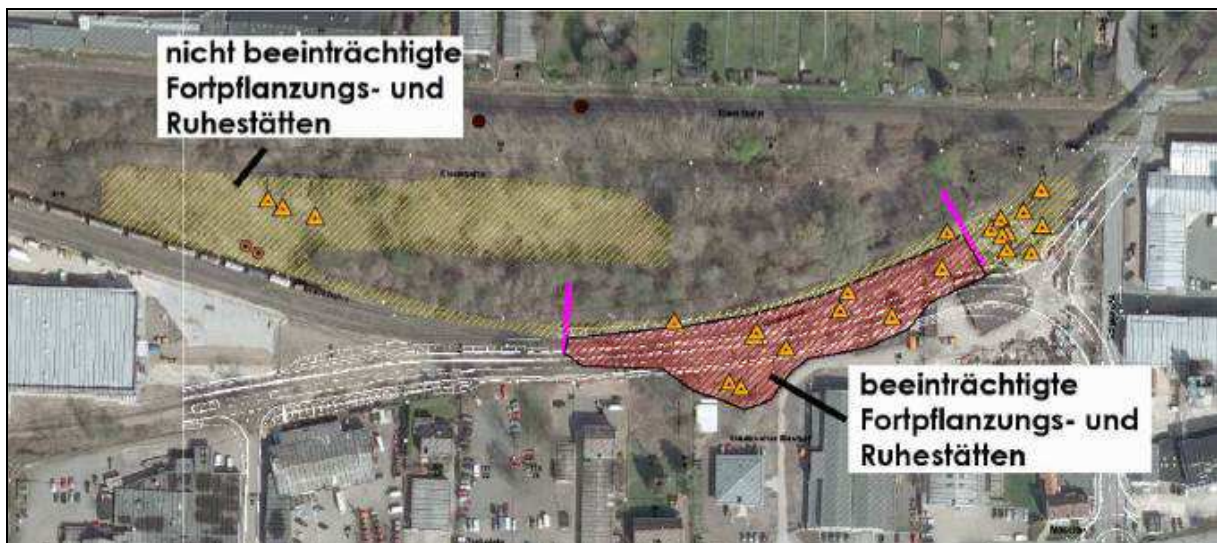
²⁴ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 21 und 22

- *Betroffene Fortpflanzungs- und Ruhestätten*

Die Paarung und Eiablage der Zauneidechsen sowie die Tages-Nacht- oder Häutungsverstecke der Zauneidechse erfolgen an einer beliebigen Stelle im Lebensraum. Aus diesem Grund gilt der gesamte besiedelte Habitatkomplex als Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Zauneidechsen sind insgesamt ortstreu, so dass die Winterverstecke üblicherweise auch im Sommerlebensraum zu finden sind und gleichzeitig im Sommer als Unterschlupf und Häutungsversteck fungieren. Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind somit ganzjährig geschützt.

Nach Aussagen des Artenschutzgutachtens (*Bohrer*) befinden sich die betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich der Bahndammböschung, an der Böschungsoberkante bis zum Gleisbett, am Böschungsfuß bis auf das Gelände des Bauhofes sowie im Bereich des Gleiskörpers im Abschnitt der Gleisverlegung. Es ist davon auszugehen, dass auch die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen, die direkt an die Baumaßnahme angrenzen, betroffen sind. In der nachfolgenden Abbildung sind die vom Vorhaben betroffenen Böschungs- und Gleisabschnitte dargestellt, die derzeit als Fortpflanzungs- und Ruhestätte durch Zauneidechsen genutzt werden. Diese werden geschädigt und teilweise auch dauerhaft zerstört.

Abb.: Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen, entnommen aus „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, Seite 23



Insgesamt sind rd. 4.000 m² des Zauneidechsenlebensraumes betroffen. Das Büro Abia geht in ihrem Gutachten von rd. 7.000 m² betroffener Grundfläche aus. Kartografisch wurden diese Flächen jedoch nicht dargestellt. Die Differenz ergibt sich vermutlich aus unterschiedlichen Planungsständen. So ist das Büro Abia (Neustadt, 2011) davon ausgegangen, dass auch der Böschungsabschnitt östlich der Stützmauer beeinträchtigt wird. Es ist auch festzustellen, dass insgesamt rd. 9.200 m² Zauneidechsenlebensraum (vorhandene Ruderalflächen) nicht von dem Vorhaben betroffen sind. Die Ruderalflächen stellen einen großen Teil des nicht betroffenen Lebensraumes dar. In diesem Bereich wurden nur wenige Zauneidechsen nachgewiesen, jedoch bietet insbesondere dieser Bereich ein hohes Verbesserungspotenzial für die Zauneidechse.

Lt. Artenschutzgutachten wird von einer erheblichen Beeinträchtigung und der Gefahr des Erlöschens der lokalen Zauneidechsenpopulation ausgegangen. Maßgeblich hierfür ist die hohe Bedeutung des überplanten Bahndammabschnittes für die lokale

Zauneidechsenpopulation und die Isolation des verbleibenden Zauneidechsen-Vorkommens im östlichen Teil des Bahndammes.

Um Schädigungen und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen, ist am östlichen Rand des von Bauarbeiten betroffenen Bahndammabschnittes eine feste Absperrung während der Bauphase zu errichten. Hierdurch können unbeabsichtigte Schädigungen des Böschungsbereiches und somit des Schwerpunktbereiches der Zauneidechse verhindert werden. Zur Minimierung langfristiger Schäden soll die neue Böschung so gestaltet werden, dass diese im oberen Abschnitt durch die Zauneidechse besiedelbar ist. Das Material zum Aufbau der Böschung sollte daher einen gewissen Sandanteil aufweisen. Die Pflege der Böschung ist so vorzunehmen, dass Brombeergebüsch und Altgrasinseln gefördert werden.

- *Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen*

Um die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht auszulösen, muss die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang über vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gesichert werden. Hierfür sind gemäß Gutachten die Optimierung bestehender Habitate und die Schaffung zusätzlicher Lebensräume geeignete Maßnahmen. Beiden Maßnahmentypen wird eine sehr hohe Eignung als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zugesprochen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Anlage neuer Lebensräume bis zur Wirksamkeit in der Regel mehrere Jahre benötigt. Allerdings sind es insbesondere die nachfolgend genannten Entbuschungsmaßnahmen, Optimierungsmaßnahmen, die bereits kurzfristig wirksam sind.

- *Entbuschungen*

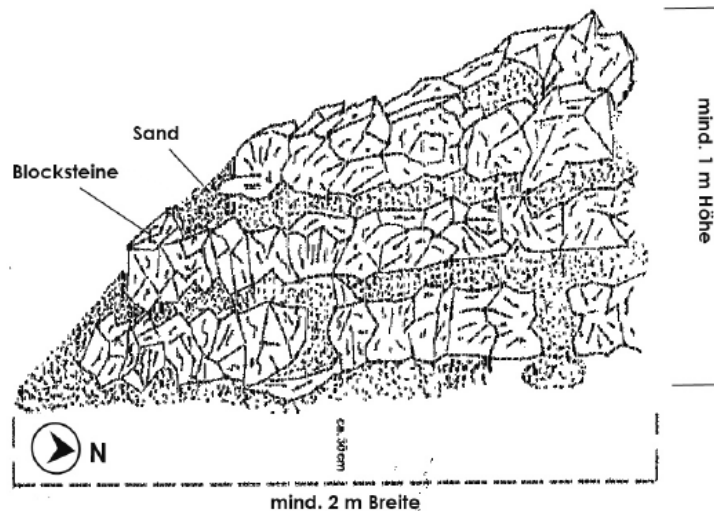
Zur Optimierung vorhandener Lebensräume sind nach Aussagen der Gutachterin vor allem Auslichtungs- und Entbuschungsmaßnahmen in den Randbereichen der aktuell schon genutzten Zauneidechsen Lebensräume durchzuführen. Ziel dieser Maßnahmen ist die Schaffung eines Mosaiks, bestehend aus Sonnenplätzen mit eingestreuten Versteckplätzen, wie z.B. Gebüschgruppen, Blocksteinhaufen und Knüppelholzhaufen. Hierfür ist als Erstpflege die flächenhafte Entbuschung unter Belassen einzelner Brombeersträucher und einzelner, älterer Bäume erforderlich. Diese Erstpflege wurde, damit sie möglichst schon im Jahr 2012 wirksam ist, bereits im Februar 2012 durchgeführt. Die Fläche ist regelmäßig punktuell zu entbuschen, um einen möglichst hohen Strukturreichtum zu erhalten. Insbesondere in den Bereich mit Faulbaum- und Brombeervorkommen kann es sinnvoll sein, auch wieder aufkommende Gehölze im Sommer zu schneiden. Hierdurch können ausreichend Sonnenplätze für die Zauneidechse erhalten bleiben. Der Zeitpunkt der Pflege und die genauen Rückschnittbereiche werden im Rahmen des Risikomanagements getroffen und näher bestimmt. Die Bereiche, in denen Eiablageplätze geschaffen werden, sind regelmäßig zu entbuschen und zu entkusseln. Ein gewisser Deckungsgrad bestehend aus Sträuchern, wie z.B. Brombeere oder durch Altgräser wird als wichtig beurteilt. Eine Beschattung der Eiablageplätze ist jedoch zu vermeiden.

- *Anlage von Eiablageplätzen*

Durch die Straßenbaumaßnahmen gehen Eiablageplätze der Zauneidechse verloren, so dass neue Eiablageplätze im Umfeld der vorhandenen Zauneidechsen-Lebensräume geschaffen werden müssen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass vorhandene Zauneidechsen-Lebensräume durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt werden. Bis diese Maßnahme ihre volle Wirksamkeit entfalten kann, können mehrere Jahre vergehen. Dies begründet sich daraus, dass die Eiablageplätze erst einwachsen und begrünen müssen. Da die Wirksamkeit laut Gutachten nicht genau prognostiziert werden kann, sind zum Ausgleich möglichst

großflächige Eiablageplätze anzulegen. Nördlich der vorhandenen Ruderalflächen wurden daher nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg von Ende März bis Anfang April 2012 bereits entsprechende Eiablageplätze errichtet. Diese Wälle sind mindestens 1,50 m hoch und 2 m breit und entsprechen im Aufbau der nachfolgenden Skizze.

Abb.: Aufbau eines Eiablageplatzes für Zauneidechsen, entnommen aus „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, Seite 26



Im Anschluss an den verkleinerten Gleisabschnitt ist zudem der Bahndamm nach Norden um rd. 3 bis 5 m zu verbreitern. Diese Verbreiterung kann auf einem vorhandenen Geländeabsatz geschehen, der mit bindigem Material, in den oberen 50 bis 60 cm mit einem Sand-Lehm-Gemisch bis zur Oberkante des Gleiskörpers angefüllt wird. Auf dieser Fläche sind dann weitere Eiablageplätze(-haufen) anzulegen. Diese Maßnahme ist direkt im Zusammenhang mit den Gleisbauarbeiten nach den Vergrämußmaßnahmen im Verlauf der Bauphase durchzuführen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen möglicher Eiablageplätze zwischen Gleiskörper und Erweiterungsfläche sind diese Maßnahmen von der nördlich angrenzenden Fläche aus durchzuführen.

Im Gutachten werden folgende Hinweise nach HENF (2004) zur Anlage von Eiablageplätzen gegeben:

- „1. Standortauswahl und Pflege: Der Standort für die Anlage eines Eiablageplatzes sollte so gewählt werden, dass er möglichst lange im Tagesverlauf besonnt wird, d.h. nach Süden exponiert ist. Schattenwurf von angrenzenden Gehölzen ist zu vermeiden. Daher müssen die neu geschaffenen Eiablageplätze regelmäßig freigeschnitten werden und überhängende Äste von nördlich angrenzenden Bäumen bei Bedarf zurückgeschnitten werden. Das Aufkommen von niedriger Vegetation auf dem Eiablagehügel ist durchaus erwünscht. Es sollte jedoch nicht zu einer vollständigen Beschattung des Sandes kommen. Die Eiablageplätze sollten daher mindestens alle 2 Jahre auf ihre Funktionstüchtigkeit kontrolliert werden.“*
- 2. Im Bereich der geplanten Eiablageplätze wird eine Mulde von etwa 30 cm Tiefe ausgehoben. Durch das Einsenken des Hügels in den Boden wird eine bessere Verbindung zum Untergrund hergestellt. Dies verhindert im Verlauf von lange anhaltender Trockenperioden das völlige Austrocknen des Eiablagesubstrates (Sand) an der Basis des Hügels und bietet eine bessere Anbindung des Lückensystems an Kleinsäugerbauten und größere Frostfreiheit im Winter.“*

3. *Aufschichten von Blockgestein: Blockgestein wird bis auf eine Höhe von mindestens 1 m (1,50 m) über dem Bodenniveau aufgeschichtet. Die durchschnittliche Kantenlänge des Gesteins sollte zwischen 20 und 30 cm betragen, damit ein ausreichendes Lückensystem für die Sandverfüllung entsteht. Die Blocksteine werden lagenweise aufgeschichtet. Nach jeder Steinlage sollte das entstehende Lückensystem bereits mit Sand aufgefüllt werden, um dem späteren Setzungsprozess entgegen zu wirken.*
4. *Zur endgültigen Verfüllung des Lückensystems ist besonders ungewaschener Feinsand mit Korngröße von ca. 1 bis 2 mm geeignet. Günstig ist die Beimischung von ca. 1/5 nährstoffarmem Lehm. Auf keinen Fall darf jedoch humoser Oberboden als Beimischung verwendet werden. Durch die Mischung mit Lehm wird bei weiterhin guter Drainage eine höhere Feuchtehaltung erreicht. Bei der Verfüllung ist darauf zu achten, dass anfänglich etwas mehr Sand in den Hügel aufgebracht wird als zunächst im Lückensystem untergebracht werden kann. Bedingt durch die materialbedingten Setzungsprozesse wird es auf jeden Fall anfänglich besonders nach Niederschlägen zu Einsackungen des Sandes kommen. Eventuell muss nach einigen Wochen an einigen Stellen etwas Sand nachgefüllt werden. Der fertige Hügel sollte so gestaltet werden, dass aus dem Sand an vielen Stellen Blockgestein herauschaut.*²⁵

Die vorgetragenen Hinweise und Handlungsempfehlungen sind als solche auch auf den B-Plan aufgetragen.

- *Risikomanagement*

Da nicht mit hinreichender Sicherheit der Erfolg der Maßnahmen prognostiziert werden kann, ist die Wirksamkeit der weiteren Vegetationsentwicklung von entscheidender Bedeutung. Durch regelmäßig durchzuführende Pflegemaßnahmen, die an die Habitatsprüche der Zauneidechse angepasst sind, sind die Lebensräume so zu gestalten, dass optimale Zauneidechsen-Lebensräume geschaffen und dauerhaft erhalten werden, die die Funktion der verloren gegangenen Lebensräume ersetzen können. Die bereits vorhandenen Ruderalflächen bieten bereits gute Bedingungen für die Zauneidechse. Mit einer Verbuschung ist laut Gutachterin in naher Zukunft nicht zu rechnen, dennoch sollte die Entwicklung der Fläche beobachtet werden. Bei Bedarf sind einzelne Gehölze zur Offenhaltung und zur Vermeidung von Beschattung der neu geschaffenen Eiablageplätze zu entnehmen.

Im Rahmen des Gutachtens wurden zur Sicherung der ökologischen Funktion für die von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen. Diese müssen zwei wesentliche Bedingungen erfüllen.

1. Sie müssen fachlich geeignet sein sowie im räumlichen Zusammenhang mit den beeinträchtigten Lebensstätten stehen. Ihre zeitnahe Funktionserfüllung muss hierbei gewährleistet sein. Die Gutachterin stellt heraus, dass die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) diese Kriterien erfüllen und diese daher fachlich geeignet sind.
2. Es muss die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nachgewiesen werden. Die Maßnahmen gelten als wirksam, wenn die neue Lebensstätte die gleiche Ausdehnung und mindestens die gleiche Qualität besitzt. Zudem ist die Maßnahme wirksam, wenn die zeitnahe Besiedelung der neuen Lebensstätte mit hoher

²⁵ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 26 und 27

Prognosesicherheit durch Referenzbeispiele oder fachgutachterliches Votum attestiert werden kann **oder** wenn die Art die Lebensstätte nachweislich angenommen hat.

Das Gutachten stellt heraus, dass die Lebensraumansprüche der Zauneidechse recht gut bekannt sind und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung neuer Lebensräume mit hoher Prognosesicherheit konzipiert werden können. Da im vorliegenden Fall erhebliche Teile der lokalen Population von dem Vorhaben betroffen sind, rät die Gutachterin zu entsprechenden Erfolgskontrollen.

Im artenschutzrechtlichen Gutachten der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) wird zum Risikomanagement wie folgt vorgetragen:

„1. Kontrolle der Vegetationsentwicklung

Durch einen Fachgutachter ist ab Fertigstellung der CEF-Maßnahmen bis 2 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) die Vegetationsentwicklung im Hinblick auf die Optimierung von Zauneidechsen Lebensräumen zu kontrollieren und falls erforderlich sind Vorschläge zur räumlichen Steuerung und Verbesserung der Pflegemaßnahmen zu machen.

Die Vegetationskontrollen sind während der Vegetationszeit von Mai bis August durchzuführen, so dass auch gleichzeitig die Eiablageplätze auf Besiedlung hin kontrolliert werden können. Die Vegetationsentwicklung ist zu dokumentieren und es sind Vorschläge zur Optimierung der Pflegemaßnahmen zu machen. Hierdurch soll sowohl die kurzfristige als auch langfristige Entwicklung der Flächen überwacht, kontrolliert und dokumentiert werden. Auch soll möglichst Personal so in die Überwachung und Pflege der Zauneidechsenhabitate eingewiesen werden, dass die Pflege langfristig gesichert ist.

Ziel der Vegetationsentwicklung ist die Herstellung und der Erhalt eines kleinräumigen Mosaiks aus vegetationsarmen Sonnenplätzen, blüten- und insektenreichen Nahrungsräumen, Versteckmöglichkeiten (Gebüsche, Steinhäufen, Knüppelhäufen), grabbaren Eiablageflächen sowie frostfreien Winterverstecken. Der Zeitraum dieser jährlich durchgeführten Vegetationskontrollen endet mit der letzten Reptilienkartierung.

In diesem Zeitraum (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) sind Fachkräfte einzuarbeiten, die die dauerhafte Pflege sicherstellen.

2. Erfassung der Zauneidechsenpopulation

Zur Kontrolle der Entwicklung der Zauneidechsenpopulation sind insgesamt drei Erfassungen von einem Fachgutachter durchzuführen, und zwar in folgenden Intervallen:

- 1. Reptilienerfassung: 3 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2017. Bei Bedarf, z.B. wenn sich die Zauneidechsenpopulation besonders gut entwickelt hat, kann in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises auf die weiteren Reptilienerfassungen verzichtet werden.*
- 2. Reptilienerfassung: 6 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2020. Anhand der Ergebnisse Abstimmung des Erfordernisses einer weiteren Kartierung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*
- 3. Reptilienerfassung: 9 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2023. Anhand der Ergebnisse Abstimmung der Maßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*

Zur Vergleichbarkeit mit den Erfassungen von Abia (2011) ist der Untersuchungsumfang entsprechend zu wählen (6 Begehungen bei geeigneten Witterungsbedingungen von Anfang April bis Ende September, sorgfältiges Absuchen geeigneter Bereiche nach Kriechtieren, kartografische Erfassung der Fundorte, Differenzierung nach Adulten, Subadulten und Juvenilen, Registrierung der Anzahl Sichtbeobachtungen pro Stunde). Mit diesen Erfassungen soll sowohl der Erfolg der kurzfristig wirkenden Maßnahmen als auch der langfristige Erfolg kontrolliert und dokumentiert werden sowie gegebenenfalls Korrekturen an den Maßnahmen vorgenommen werden.“²⁶

Die Inhalte des vorgeschlagenen Risikomanagements werden ebenfalls als Hinweis auf den Bebauungsplan aufgetragen.

Die im Gutachten vorgeschlagenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) sind in Kombination mit dem vorgeschlagenen Risikomanagement geeignet, die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin sicherzustellen. Im Ergebnis wird festgestellt, dass der Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, einschließlich eines Risikomanagements, nicht ausgelöst wird.

Sämtliche noch ausstehende Genehmigungen und Planungen, bezogen auf das geplante Vorhaben, sind an den genannten artenschutzrechtlichen Vorgaben auszurichten.

Prognose des Störungsverbotes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Nach § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Störungsverbote).

Jedoch löst nicht jede störende Handlung das Störungsverbot aus, sondern nur eine Störung, die als erheblich zu bezeichnen ist. Erheblich ist eine Störung, wenn sich dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population erheblich verschlechtert. Dies ist dann der Fall, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert.

Störungen lassen sich ggf. durch geeignete Maßnahmen abwenden oder reduzieren. Hierfür sind insbesondere Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen geeignet oder Maßnahmen, die den Charakter von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen haben.

- Erheblichkeit der Störung

Da Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen zerstört werden, liegt eine Störung der davon betroffenen Zauneidechsen vor. Das Umfeld des Eingriffs (Siedlungsräume, Gewerbegebiet, Straßen) ist für Zauneidechsen weniger gut geeignet, so dass von einem isolierten Vorkommen im Untersuchungsgebiet auszugehen ist. Als lokale Population kann somit das Vorkommen im Untersuchungsgebiet angenommen werden (Abgrenzungstyp: Einzelvorkommen). Der Gesamtwert des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist gemäß Gutachten als gut zu beurteilen. Durch das Vorhaben ist ein erheblicher Anteil (11 Tiere) der insgesamt erfassten Zauneidechsen (28 Tiere) betroffen. Das Gutachten stellt

²⁶ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 28 und 29

heraus, dass die vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen sowie die vorgeschlagenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen jedoch geeignet sind, Störungen zu vermeiden und die Habitatqualitäten der lokalen Population so zu verbessern, dass keine erhebliche Verschlechterung eintritt. Darüber hinaus wird über das vorgeschlagene Risikomanagement die Wirksamkeit der Maßnahme sichergestellt. Nach Umsetzung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen), in Kombination mit dem vorgeschlagenen Risikomanagement ist keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten. Der Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, einschließlich eines Risikomanagements nicht ausgelöst.²⁷

Da sich die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnflächen befinden, ist im Rahmen der zukünftig durchzuführenden Vegetationspflagemassnahmen nach Möglichkeit ein Betreten des Gleiskörpers zu vermeiden. Sollte dies nicht möglich sein und ein Betreten der Gleisanlagen erforderlich werden, so werden die entsprechenden Mitarbeiter/Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes eingewiesen und entsprechende Sicherungsposten eingesetzt. Der Zugang zu den zu pflegenden Flächen darf hierbei nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen.

Auf die Ausführungen des artenschutzrechtlichen Gutachtens der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer wird der Vollständigkeit halber hingewiesen und Bezug genommen.

6.3. Ermittlung des Eingriffstatbestandes

Gem. § 1 a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 5 Abs. 1 NAGBNatSchG ist die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes durch die Veränderung der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen (Eingriffe) in der Abwägung zu berücksichtigen. Gem. § 1a Abs. 3 BauGB gilt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Die vorliegende Planung ist dadurch gekennzeichnet, dass das Plangebiet bereits überwiegend überbaut ist. Das Plangebiet befindet sich tlw. im Innenbereich (gem. § 34 BauGB). Hierbei handelt es sich um Flächen des geplanten Mischgebietes südlich der Konrad-Adenauer-Straße und um geringfügige Flächen der östlich an die Straße Galgenfeld angrenzenden Gewerbebetriebe. Sofern sich die zukünftigen Vorhaben nach Art und Maß der baulichen Nutzung, nach der Bauweise, nach der Grundstückfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen, ist ein Vorhaben zulässig, sofern die Erschließung gesichert ist, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt werden und das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird. Gem. § 1a Abs. 3 BauGB gilt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Dies bedeutet, dass ein Ausgleich nur für solche Vorhaben zu leisten ist, die über das bereits zulässige Maß hinausgehen. Für das Plangebiet bestehen bereits Baurechte aus dem Bebauungsplan Nr. 65 und den B-Plan Nr. 73 für ein Gewerbe- und Sondergebiet sowie öffentlichen Verkehrsflächen.

²⁷ vgl. Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, S. 31 und 34

- Eingriffe durch die Verbindungsstraße

Insbesondere ist für die geplante Verbindungsstraße zu prüfen, ob aus der zukünftigen Nutzung ein Eingriff resultieren wird. Hier trägt die vorliegende Planung zur Nachnutzung der bereits als Bahnanlage genutzten Flächen bei. Das Maß der Versiegelung wird bei der geplanten Verbindungsstraße rd. 90 % betragen, die für die Realisierung einer Straßenverkehrsfläche erforderlich werden. Es wird nicht von einer Vollversiegelung ausgegangen, da in der konkreten Vorhabenplanung unversiegelte Flächen zur Ausbildung von Randstreifen, Bankett und einer Durchgrünung verbleiben. Die Flächen der Planstraße werden sich auf die südlichen Randbereiche des Gleiskörpers (Böschungsdamm) sowie auf Flächen beziehen, die bisher im B-Plan Nr. 65 als Gewerbegebiet mit einer zulässigen GRZ von 0,8 festgesetzt sind. Darüber hinaus sind durch die Straßenplanung Flächen betroffen, die bisher im B-Plan Nr. 73 als Sondergebietsflächen mit einer GRZ von bis zu 0,9 und einem Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht zugunsten der Stadt Rinteln festgesetzt sind. Durch die Realisierung der Verbindungsstraße in Form einer Ost-West-Tangente werden Flächen in Anspruch genommen, die bereits eine hohe (zulässige) Versiegelung aufweisen und durch die Straßenplanung geringfügig, zusätzlich versiegelt werden.

- Eingriffe durch Mischgebiete

Innerhalb der Mischgebiete wird das aus der bestehenden Überbauung ableitbare Maß der baulichen Nutzung mit einer GRZ = 0,6 (effektive GRZ 0,8) in die Planung übernommen. Die Flächen sind im wirksamen Flächennutzungsplan bereits als gemischte Bauflächen dargestellt. Weitergehende erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind mit dieser Bauleitplanung daher nicht verbunden.

- Eingriffe durch Gewerbegebiete

Innerhalb der als Gewerbegebiet (GE-1 und -2) festgesetzten Bereiche findet bereits eine gewerbliche Nutzung statt. Diese Flächen werden mit einer bereits allgemein zulässigen GRZ = 0,8 in die Planung im Sinne des Bestandsschutzes einbezogen. Die Flächen sind bereits im wirksamen B-Plan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ rechtswirksam festgesetzt.

In der nachfolgenden Gegenüberstellung wird der bauplanungsrechtlich zulässige (und vorhandene) Bestand den Festsetzungen des vorliegenden B-Planes Nr. 78 gegenübergestellt, um den Eingriff im Sinne des § 1 a Abs. 3 BauGB darzulegen. Dieser ist jedoch lediglich im nördlichen Plangebiet im Bereich der Bahndammböschung zu erwarten.

Tab.: Gegenüberstellung der zulässigen und geplanten Bebauung

Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln/ Bebauung des Gebietes mit einem ehem. Bahngelände und Flächen in einem Mischgebiet, Charakterisierung gem. § 34 BauGB i. V. m. § 17 BauNVO sowie gem. des B-Plan Nr. 65 und Nr. 73	B-Plan Nr. 78 "Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße"	Eingriff i. S. § 1a (3) BauGB
rd. 4.882 m² Sondergebiet: baurechtlich zulässiger Bestand des B-Plan Nr. 73: Sondergebiet mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechte belastete Flächen, Versiegelung bis 90 %, ca. 4.882	rd. 3.778 m² Straßenverkehrsfläche: Überbauung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelung – Kein Eingriff
	rd. 1.104 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelungen, durch Grünfläche werden Verbesserungen erreicht – kein Eingriff

rd. 165 m² private Grünfläche: Zweckbestimmung "Maßnahmenfläche für Natur und Landschaft"	165 m² private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Entwässerungsmulde“	Keine wesentliche Veränderung des gültigen Bestandes, die wesentlichen Böschungsbereiche werden erhalten – kein erheblicher Eingriff zu erwarten
532 m² Erschließungsflächen und zulässige Zufahrten im Bereich des ehemaligen Schlachthofes, Versiegelung von rd. 100 %	532 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche angenommene Versiegelung 100 %	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff
2.215 m² Bahnanlagen Überbauung durch bauliche Anlagen der Bahn, tatsächliche Überbauung ca. 1.640 m ² , stellt sich im Bestand als Gleiskörper (575m ²) und als Ruderalgebüsch (1.640 m ²) dar	138 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“, keine Versiegelung, aber veränderte Nutzungsstruktur	Veränderte Nutzungsstruktur führt zu einem Eingriff, der auszugleichen ist
	2.077 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche angenommene Versiegelung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Ruderalflächen Randstreifen und Bankett	Aus der Versiegelung bisher als ausgebildeter Bahnbereiche resultiert ein Eingriff, der auszugleichen ist
16.450 m² Gewerbegebiet des B-Planes Nr. 65 Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8	13.399 m² Gewerbegebiet (GE 1) Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelung – Kein Eingriff
	399 m² Gewerbegebiet (GE 2) zulässige Versiegelung von 80 %, Sicherung des zulässigen Bestandes, Firma Eggersmann	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelung – Kein Eingriff
	89 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenverkehrsgrün“	Kein Eingriff, in Bezug auf den Bestand werden kleinflächige Verbesserungen erzielt
	2.563 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche angenommene Versiegelung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Kein erheblicher Eingriff, da lediglich eine zusätzliche Versiegelung von 10 % (rd. 250 m ²) zugelassen wird
1.364 m² Gewerbegebiet des B-Planes Nr. 65 Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8	1.364 m² Gewerbegebiet (GE 2) zulässige Versiegelung von 80 %	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff
8.350 m² Straßenverkehrsfläche: Konrad-Adenauer-Straße, Im Emerten, Galgenfeld	7.879 m² Straßenverkehrsfläche: Überbauung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelungen, kein Eingriff
	471 m² Gewerbegebiet (GE 2) teilweise mit Geh-, Fahr und Leitungsrechten belastete Flächen, zulässige Versiegelung von 80 %	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelungen, theoretisch wird eine Verbesserung erreicht, da eine geringe Versiegelung zugelassen wird
485 m² zulässige Bebauung der Firma Scheidt, zulässige Versiegelung von rd. 80 %	485 m² Straßenverkehrsfläche, Überbauung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Kein erheblicher Eingriff, da lediglich eine zusätzliche Versiegelung von 10 % (rd. 50 m ²) zugelassen wird

5.460 m² gemischte Bauflächen (Mischgebiet) Grundflächenzahl (GRZ) = 0,6 Überschreitung bis max. GRZ = 0,8 gem. § 19 Abs. 4 BauNVO/ Überbauung effektiv = 3.524 m ²	5.460 m² Mischgebiet Grundflächenzahl (GRZ) = 0,6 Überschreitung bis max. GRZ = 0,8 gem. § 19 Abs. 4 BauNVO/ Überbauung effektiv = 3.524 m ²	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff
669 m² Flächen für die Landwirtschaft	669 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „örtlicher Grünzug“	Kein Eingriff, da die Flächen ihrer Ausprägung nach erhalten bleiben
111 m² Fuß- und Radweg	111 m² Fuß- und Radweg	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff

Für das Plangebiet bestehen Baurechte für ein Gewerbegebiet durch den B-Plan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, aus dem Bebauungsplan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ sowie für die Anlagen der Bahn und gewerbliche Gebäude aus Baugenehmigungen. Ein Bebauungsplan existiert für das Plangebiet nicht vollständig. Hinzu kommen die öffentlichen Straßenverkehrsflächen der Konrad-Adenauer-Straße und der Straße Im Emerten, die im B-Plan Nr. 65 bereits als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt sind. Die Straße Im Galgenfeld befindet sich überwiegend außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 65, diese ist aber für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Lediglich ein kleiner Teilbereiche im Anschluss an die Straße Im Emerten und der Konrad-Adenauer-Straße ist in den Geltungsbereich mit einbezogen.

Auf Grund seiner städtebaulichen Prägung ist gem. § 34 BauGB die Zulässigkeit der bestehenden und zukünftigen Nutzungen an:

- a) dem für Mischgebiete (MI- Gebiete) zulässigen Maß der baulichen Nutzung zu bemessen, welches in der BauNVO definiert wird. Für die überbaubare Grundstücksfläche ist zur Beurteilung der Zulässigkeit insbesondere die Grundflächenzahl (GRZ) zu berücksichtigen, deren Obergrenze gem. § 17 (1) BauNVO für Mischgebiete (MI - Gebiete) mit 0,6 bemessen wird. Zusätzlich gilt gem. § 19 (4) BauNVO, dass diese Grundflächenzahl durch die Grundflächen von Nebenanlagen, Stellplätzen, Zufahrten zu Stellplätzen etc. bis zu einer GRZ = 0,8 überschritten werden darf. Die von der Planung betroffenen geplanten gemischten Bauflächen werden südlich der Konrad-Adenauer-Straße von einer gemischt strukturierten Bebauung eingenommen. Für diese Flächen werden die vorhandene Art und das vorhandene Maß der baulichen Nutzung in die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes übernommen, so dass sich keine über das vorhandene Maß hinausgehenden Baurechte ergeben. Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für diesen Bereich bereits gemischte Bauflächen dar.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ist beabsichtigt, den Bestand, der sich bei Berücksichtigung der sich ohne Bauleitplan darstellenden Innenbereichslage ergibt, in die Planung einzustellen und zu sichern.

Eine Veränderung gegenüber dem bestehenden Bestand und somit ein Eingriff ist nicht zu erwarten.

- b) dem für Bahnanlagen zulässigen Maß der baulichen Nutzung, welches über die notwendigen Bahnanlagen bemessen wird, auszumachen. Die Bahnanlage ist mit Gleisanlagen weitgehend überbaut. Innerhalb der Bahndammböschung sind jedoch Flächen als Ruderalflächen ausgeprägt. Die als Lebensraum, insbesondere der Zauneidechse, Bedeutung erlangen. Durch die Umnutzung zu einer Straßenverkehrsfläche ist von einer Überbauung der Flächen mit 90 % zu rechnen. Es

wird eine zusätzliche Fläche von rechnerisch 1.640 m² versiegelt. Die rechnerisch ermittelte Überschreitung wird auf externen Flächen ausgeglichen.

Innerhalb der Bahndammböschung haben sich noch Ruderalfluren entwickelt. Bestandserfassungen der im Plangebiet vorhandenen Biotoptypen und zur Flora haben ergeben, dass sich nach Brachfallen der Flächen keine besonders geschützten oder seltenen Pflanzenarten angesiedelt haben, so dass Eingriffe diesbezüglich nicht zu erwarten sind. Die Flächen weisen aufgrund ihrer Ausprägung Lebensräume für besonders geschützte Reptilien, insbesondere der Zauneidechse, auf. Die Planung stellt einen erheblichen Eingriff in den Lebensraum dieser Art dar. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf das Kapitel 6.2 *Fachplanerische und fachgesetzliche Vorgaben* verwiesen.

Ergebnis:

Durch den Bebauungsplan Nr. 78 wird lediglich im nördlichen Plangebiet in bisher unbebaute Bereiche eingegriffen und zusätzliche Versiegelungen zugelassen. Aus der Flächeninanspruchnahme bisher unversiegelter Bahndammböschungsbereiche resultiert ein Eingriff in Boden, Natur und Landschaft. Dieser Eingriffsraum ist auch gleichzeitig der Eingriffsraum in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften und überschneidet sich in der Fläche. Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen 2012) wurde auch der Eingriff durch die geplante Verbindungsstraße insbesondere auf das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften beurteilt. Insgesamt resultiert aus der geplanten Verbindungsstraße ein Kompensationsdefizit von 3.840 Werteinheiten, welches auf externen Flächen ausgeglichen werden muss.

Externe Kompensationsmaßnahmen

Das Kompensationsdefizit von 3.840 WE wird auf der externen Ausgleichsfläche Flurstück 104, Flur 14, Gemarkung Rinteln auf rd. 1.200 m² ausgeglichen. Hierzu ist eine Streuobstwiese zu entwickeln. Die Fläche ist mit Obstbäumen gem. der in Anlage 3 der Begründung enthaltenen Liste zu bepflanzen und zu einem artenreichen Grünland zu entwickeln. Die Obstbäume sind als Hochstamm mit einem Stammumfang von mind. 7 cm in 1 m Höhe und versetzt mit Abständen von 10 m zueinander zu pflanzen. Die Bäume sind gegen Umfallen an einen Pflanzpfahl anzubinden. Die Bäume sind zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang gleichartig zu ersetzen. Für die Entwicklung des Grünlandes ist die Fläche herzurichten und mit einer artenreichen, standortgerechten Wildkräuterbrache mit geringem Gräseranteil einzusäen. Die Mahd der Fläche ist 1 bis 2 mal im Jahr Ende Juni und im Oktober zulässig. Die extensive Beweidung der Obstwiese ist zulässig, wenn der Schutz der Obstbäume gewährleistet ist.

Die in genannten Maßnahmen sind spätestens bis spätestens Ende des Jahres 2015 umzusetzen.

6.4. Vermeidung, Minimierung und Ausgleich von negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft (Eingriffsregelung)

Vermeidung und Minimierung von Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Gem. § 1a Abs. 3 BauGB sind Eingriffe in den Naturhaushalt zu vermeiden. Dieser Vermeidungsgrundsatz bezieht sich auf die Unterlassung einzelner von dem Vorhaben ausgehender Beeinträchtigungen und schließt die Pflicht zur Verminderung von Beeinträchtigungen (Minimierungsgebot) ein. Dabei ist eine Beeinträchtigung vermeidbar,

wenn das Vorhaben auch in modifizierter Weise (z. B. verschoben oder verkleinert) ausgeführt werden kann, so dass keine oder geringere Beeinträchtigungen entstehen.

Im Bebauungsplan tragen die folgenden Festsetzungen und Hinweise zur Vermeidung und Minimierung erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft bei:

Höhenbegrenzungen der baulichen Anlagen

Im B-Plan wird die Höhe der baulichen Anlagen im Gewerbegebiet und Mischgebiet festgesetzt. Hiermit wird der städtebauliche Rahmen zum Einfügen und Unterordnen der Baukörper in den vorhandenen Siedlungsbereich vorgegeben. Die Höhenentwicklung entspricht in Bezug auf die Gewerbegebiete den Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 65. In Bezug auf das Mischgebiet wird die Höhe neu definiert, wobei die Höhe der baulichen Anlagen in Gewerbegebieten die Obergrenze vorgibt.

Ableitung des Oberflächenwassers der Planstraße

Auf der öffentlichen Grünfläche (Ö1) mit Zweckbestimmung „Entwässerungsmulde“ ist eine Entwässerungsmulde zur Ableitung des Oberflächenwassers der Planstraße zu errichten und dauerhaft zu erhalten. Die nicht von der Mulde eingenommenen Flächen sind so zu gestalten, dass sich artenreiche Wildkrautfluren entwickeln. Durch diese Maßnahme erfolgt eine geordnete Oberflächenentwässerung des auf der Planstraße anfallenden Oberflächenwassers.

Bei Neupflanzungen ist die Richtlinie „Landschaftspflege (Grün an der Bahn) Nr.: 882 ff“ zu berücksichtigen: zu beziehen bei DB Anlagen und Hauservice, Druck und Informationslogistik, Logistikcenter, Kriegerstraße 1 in 76131 Karlsruhe, Tel.: 0721/938-1529 oder -3827/5965. Die Unterlage kann bei der Stadt Rinteln eingesehen werden.

Gemäß dem Erläuterungsbericht erfolgt die Entwässerung der Planstraße durch ausreichend zu dimensionierende Regenwasserkanäle, wobei auch die Entwässerungsmulde daran angebunden wird.

„Bau-km 10+000 bis 10+300:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Auf der Bunte.

Bau-km 10+300 bis 10+650:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Galgenfeld.

Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße:

Im Bereich des Kreisverkehrs werden die Fahrbahn und Gehwege über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über eine Anschlussleitung an den vorhandenen Kanal angeschlossen werden, entwässert. Im Planumstieftpunkt wird eine Planumsdrainage mit Sickerleitung DN 100 vorgesehen. Die Sickerleitung wird über Schächte DN 400 und eine Anschlussleitung an das oben beschriebene Entwässerungssystem angeschlossen.²⁸

Durch das Büro Kirchner Engineering Consultants GmbH, Stadthagen, 2012, wurde ergänzend eine hydraulische Berechnung für die Oberflächenentwässerung der Entlastungsstraße durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die geplante Maßnahme die Errichtung einer geeigneten Rückhaltung erforderlich wird, die zunächst nach DWA 117 vorbemessen wird und mit einem erforderlichen Volumen von ca. 227 m³ vorzusehen ist. Als Drosselleistung werden hierfür max. 10 l/s angesetzt, die iterativ als

²⁸ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 – Hannover, April 2012, Seite 14

verträglich für die nachfolgenden Kanalnetze ermittelt wurden. Für die Herstellung des Rückhaltevolumens werden 2 Varianten unterschieden, die eine Aufteilung der Ableitung zum Sammler „Auf der Bunte“ mit maximal 4 l/s und zum Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s bzw. eine alleinige Ableitung zu dem Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s vorsehen. Der Notüberlauf ist im ebenfalls zum Sammler „Galgenfeld“ zu führen. Für die aufgeteilte Ableitung ist hierzu eine Vermaschung mit Rückstauklappe zwischen den Teilsträngen herzustellen. Zur Überprüfung der Auslastungssituation wurde in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg der Ansatz eines 10-jährlichen Modellregenereignisses gewählt, um die Speicherwirkung der Rückhalteeinrichtungen entsprechend ihres Bemessungszieles darzustellen.

Entsprechend der maßgebenden Regendauer des vereinfachten Nachweises wurde zudem eine Modellregensimulation für einen 2-stündigen Niederschlag durchgeführt. Die rechnerische Zunahme der Überstaumengen kann auf 3,5 m³ begrenzt werden, die in der Zunahme als vertretbar eingeschätzt werden.

Mit einer Anbindung der Regenentwässerung der Entlastungsstraße ohne Rückhaltung würden die sich die rechnerischen Einleitungswerte um 3 l/s bzw. 47 l/s erhöhen. Bei den vorgeschlagenen Rückhaltevarianten werden die Spitzenwerte der Einleitungen des Ist-Zustandes nicht überschritten. Die Einleitungserlaubnis ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg abzustimmen.²⁹

Die Ableitung in die Sammelkanäle „Galgenfeld“ bzw. „Auf der Bunte“ darf, nach hydraulischer Bemessung, nur mittels Rückhalte- und Drosselmaßnahmen erfolgen.

Durchgrünung des Plangebietes: Berücksichtigung von Straßenbegleitgrün

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen (Ö 2) mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“ sind mit Landschaftsrasen einzusäen. Die festgesetzten Flächen sind zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

In der konkreten Vorhabenplanung werden weitere Durchgrünungsmaßnahmen im Straßenraum und insbesondere Anpflanzungen von Bäumen berücksichtigt.

Bei Neupflanzungen ist die Richtlinie „Landschaftspflege (Grün an der Bahn) Nr.: 882 ff“ zu berücksichtigen: zu beziehen bei DB Anlagen und Hausservice, Druck und Informationslogistik, Logistikcenter, Kriegerstraße 1 in 76131 Karlsruhe, Tel.: 0721/938-1529 oder -3827/5965. Die Unterlage kann bei der Stadt Rinteln eingesehen werden.

Erhalt von Grünflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 i.V.m. Nr. 25 b BauGB)

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen (Ö 3) mit der Zweckbestimmung „örtlicher Grünzug“ sind entsprechend ihres Bestandes zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die auf der Fläche vorhandenen Gehölze sind gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB zu pflegen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Bei Abgang von Gehölzen ist gleichwertiger Ersatz zu pflanzen. Die Pflanzungen sind aus Bäumen als Heister mit einer Höhe von mind. 2,00 m und aus Sträuchern mit Höhen von mind. 60 cm herzustellen. Die Artenauswahl richtet sich nach Anlage 1 und 2 der Begründung.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf alle Schutzgüter: Übernahme des Maßes der baulichen Nutzung

Die Planung ist durch die Lage im Innenbereich der Stadt Rinteln gekennzeichnet. Für das Plangebiet bestehen Baurechte aus den wirksamen B-Plänen Nr. 65 und 73. Für die Gebäude im Bereich des geplanten Mischgebietes bestehen bereits Baugenehmigungen, so dass es

²⁹ vgl. Kirchner Engineering Consultants GmbH, E-Mail vom 06.09.2012 an die Stadt Rinteln

sich auch hier um einen baurechtlich zulässigen Bestand handelt. Ein Bebauungsplan existiert für diesen Bereich jedoch nicht. Die geplante Verbindungsstraße erstreckt sich auf Flächen, die ebenfalls bereits siedlungsstrukturell und durch die vorhandene Bahnnutzung geprägt sind. Insgesamt erfolgt diese Bauleitplanung somit auf Flächen des Siedlungsbereiches. Mit Grund und Boden wird sparsam umgegangen und bisher unvorbelastete Flächen werden nicht in Anspruch genommen.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen aus den Wechselwirkungen zwischen Mensch und Boden: Umgang mit Altlasten

Bei Tiefbauarbeiten ist grundsätzlich mit dem Anfallen belasteten Aushubmaterials zu rechnen, das aufgrund seiner Schadstoffgehalte nicht wieder einbaufähig ist.

Bodenaushub von altlastenverdächtigen Flächen ist nicht freizügig verwertbar, sondern ist nach dem Merkblatt 20 der LAGA zu untersuchen und entsprechend des Belastungsgrades zu entsorgen oder zu verwerten. Bei geplanten Baumaßnahmen (Bauanträge) ist die Bodenschutzbehörde rechtzeitig zu beteiligen.

Die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung von Materialien, die mit Kontaminaten verunreinigt sind, ist sicherzustellen und sorgfältig zu dokumentieren. Die einschlägigen Arbeitsvorschriften sind zu beachten. Bei lokalen sensorischen Auffälligkeiten (u.a. auffällige Gerüche, Materialverfärbungen, abweichenden Materialeigenschaften; in Bezug auf gebundenen Schichten insbesondere Flickstellen, Leitungstrassen) sind ggf. Einzelfallentscheidungen herbeizuführen. Die Bauleitung und ggf. der Bauherr sind zu informieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet teils mit Schadstoffen belastete Auffüllungen ermittelt wurden, Gleisschotter rückzubauen ist und zudem Schwarzdeckenmaterial anfallen wird. Die Materialien sind entsprechend der Schadstoffsituation der jeweiligen ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Aus umwelttechnischer Sicht und um möglichst wirtschaftliche Lösungen herbeizuführen, ist zu empfehlen, die Erd- und Rückbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch und Boden: Immissionsschutz

Der Bebauungsplan trifft zur Vermeidung von nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch Festsetzungen bezüglich flächenbezogener Schalleistungspegel sowie Festsetzungen zum passiven Schallschutz in textlicher und zeichnerischer Form.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen: Maßnahmen für den Artenschutz

Zu Vermeidung von Konflikten bezüglich des Artenschutzes ist zur Berücksichtigung und Einhaltung der artenschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen das „Artenschutzrechtliche Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstr, Stadt Rinteln“ der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, zu beachten und die dort genannten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie das Risikomanagement für Zauneidechsen einzuhalten.

Die Freilegung des Baufeldes sowie Rodungs- und Fällarbeiten sind nur außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. bis zum 30.09. eines jeden Jahres zulässig.

Maßnahmen zum Ausgleich von negativen Auswirkungen

In der Eingriffsermittlung wurde gezeigt, dass aus der geplanten Durchführung des B-Planes keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen. Aus diesem Grund sind Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft nicht erforderlich.

Auf Grund der hohen Bedeutung für seltene und gefährdete Arten, insbesondere der Zauneidechse, wird es jedoch erforderlich, Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und ein Risikomanagement durchzuführen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf das Kapitel 6.2 *Fachplanerische und fachgesetzliche Vorgaben* verwiesen, in dem ausführlich auf die Maßnahme eingegangen wird.

Sollte sich im Rahmen der Vorhabenplanung oder im Rahmen möglicher Planänderungen ein Ausgleichserfordernis herausstellen, so ist dieses über externe Kompensationsmaßnahmen zu kompensieren.

Durch die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) kommt es jedoch zu Eingriffen in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften. Im Gutachten wird dazu ausgeführt, dass es durch die Optimierungsmaßnahmen des Zauneidechsen-Biotops zu einer Veränderung von Biotoptypen und im Ergebnis auch zu einer Reduktion des Gehölzanteiles kommt. Insgesamt wird die Wertigkeit der Lebensräume dadurch nicht verschlechtert. Insbesondere im Bereich der neu angelegten Eiablageplätze kommt es mit der Schaffung von Sandmagerrasen zu einer Verbesserung der Biotopqualität.

Diese Verbesserung reicht jedoch insgesamt nicht aus, den Verlust von Ruderalgebüsch und den Neubau der Verbindungsstraße auszugleichen. Gem. Artenschutzgutachten (*Bohrer*) verbleibt ein Flächenwert von - 3.840 Werteinheiten, bezogen auf den Untersuchungsraum des Gutachtens. Die Berechnung wird detailliert in dem Gutachten der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“ (Petershagen, Dezember 2012) dargelegt.

Ergebnis der Umweltprüfung

Erhebliche Beeinträchtigungen durch nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter werden vermieden. Ein Eingriff in die Zauneidechsenlebensräume kann nicht vollständig vermieden werden. Durch die in der Planung berücksichtigten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, der Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und der Durchführung eines Risikomanagements kann jedoch eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Zauneidechsenpopulation ausgeschlossen werden.

Unter Beachtung der genannten artenschutzrechtlichen Maßnahmen stellt sich die vorliegende Bauleitplanung aus naturschutzfachlicher Sicht als verträglich dar.

Die ausgearbeiteten schalltechnischen Gutachten legen dar, dass mit der planungsrechtlich vorbereiteten Verbindungsstraße sowie mit den sonstigen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung keine erheblichen Beeinträchtigungen der im Gebiet und im Wirkungsbereich der Verbindungsstraße befindlichen Nutzungen erzeugt. Zusammen mit den passiven Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (hier: Verkehrslärm) führen die im B-Plan festgesetzten Verkehrsflächen nicht zu erheblichen Nutzungskonflikten.

Die Belange der Ableitung des im Plangebiet anfallenden Oberflächenwasser werden im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung nach Vorgabe des Abwasserbetriebes der Stadt Rinteln und der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Schaumburg berücksichtigt. Auch in diesem Bereich werden keine bodenrechtlich relevanten Konflikte erzeugt.

Auswirkungen auf das Klima werden durch diese Bauleitplanung bzw. durch die vorbereitete Verbindungsstraße nicht erzeugt, da im Wesentlichen vorbelastete Flächen im Nahbereich der Bahnanlagen und des Gewerbegebietes beansprucht werden.

Zusammenfassend kommt daher die Umweltprüfung zu dem Ergebnis, dass die mit dem B-Plan Nr. 78 vorbereiteten Planungen und Vorhaben aus der Sicht des Umweltschutzes bei Einhaltung der Anforderungen an den Artenschutz, der externen Kompensation sowie der Berücksichtigung eines hinreichenden passiven Schallschutzes realisiert werden kann.

6.5. Umweltverträglichkeitsprüfung

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)

Gem. der Anlage 1 „Liste mit UVP-pflichtigen Vorhaben“ sind unter Nr. 14 Verkehrsvorhaben benannt, die entweder UVP-pflichtig sind, einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles zu unterziehen sind oder für die eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt werden muss. Hierbei handelt es sich um den Bau von Bundeswasserstraßen, Bundesautobahnen oder Bundesstraßen, eines Schienenweges von Eisenbahnen oder eines Flugplatzes. Die in der Anlage 1 zum UVPG genannten Verkehrsvorhaben entsprechen nicht dem hier geplanten Vorhaben einer Gemeindestraße. Nach dem UVPG ist somit weder eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles noch eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Gem. Anlage 3 Nr. 1.8 handelt es sich jedoch gleichzeitig um eine Bauleitplanung nach den §§ 6 und 10 des Baugesetzbuches (BauGB), für die eine obligatorische Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen ist. Gem. § 17 Abs. 2 „Aufstellung von Bebauungsplänen“ des UVPGs wird die obligatorische Strategische Umweltprüfung (SUP) im Aufstellungsverfahren des B-Planes als Umweltprüfung einschließlich der Überwachung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt. Die Ergebnisse werden in diesem Umweltbericht dargelegt.

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeit (NUVPG)

Gemäß dem niedersächsischen Gesetz über die Umweltverträglichkeit (NUVPG) handelt es sich gem. Anlage 1 „Liste der nach Landesrecht UVP-pflichtigen Vorhaben“ Nr. 5 um den *„Bau einer nicht von Nr. 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, mit Ausnahme von Ortsstraßen im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes.“* Für den Bau einer Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße nach Nr. 5 ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles erforderlich, wenn es sich nicht um eine Ortsstraße im Sinne des § 47 Nr. 1 Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) handelt.

Bei der hier in Rede stehenden Straßenplanung handelt es sich jedoch um eine Ortsstraße im Sinne des § 47 Nr. 1 NStrG.

Die Nr. 4 der Anlage 1 zum NUVPG trifft für die hier geplante Verbindungsstraße nicht zu, da es sich auch nicht um den *„Bau einer vier- oder mehrstreifigen Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, wenn die neue Straße eine durchgehende Länge von 5 km oder mehr aufweist oder wenn eine bestehende ein – oder zweistreifige Straße verlegt oder ausgebaut wird und der geänderte Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist“* handelt.

Der B-Plan Nr. 78 bereitet eine zweispurige Gemeindestraße im Sinne des § 47 Nr. 1 NStrG vor, die eine Länge von 5 km bzw. 10 km deutlich unterschreitet. Die geplante Verbindungsstraße weist eine Gesamtlänge von rd. 1 km auf.

Der § 47 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) lautet wie folgt:

§ 47 Gemeindestraßen

Zu den Gemeindestraßen gehören

1. die Ortsstraßen; das sind Straßen in Baugebieten und, soweit solche nicht ausgewiesen sind, in Ortsteilen, die im Zusammenhang bebaut sind, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen;
2. die Gemeindeverbindungsstraßen; das sind Straßen im Außenbereich, die vorwiegend den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder Ortsteile untereinander oder den Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrswegen vermitteln;
3. alle anderen Straßen im Außenbereich, die eine Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet hat.

Bei der hier vorliegenden Bauleitplanung handelt es sich, wie oben bereits beschrieben um die Planung einer Verbindungsstraße auf einer Länge von rd. 1 km im Sinne einer Ortsstraße gem. § 47 Nr. 1 Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG), so dass eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nicht erforderlich ist.

7 Altlasten

Das Plangebiet umfasst u.a. den Altstandort „Am Güterbahnhof“, daran südlich anschließend den Altstandort „Maschinenfabrik“, südlich der Straße *Im Emerten* den Altstandort „Tankstelle“ und südlich der Konrad-Adenauer-Straße ebenfalls einen Altstandort der mit „Tankstelle“ bezeichnet ist.

Der Altstandort „Güterbahnhof“ wird im Altlastenkataster als sanierte Altlast eingestuft. Alle kontaminationsrelevanten Teilbereiche wurden saniert oder gesichert. Die derzeitige Nutzung als Gewerbegebiet ist uneingeschränkt möglich. Lediglich bei zukünftigen Baumaßnahmen ist mit einem erhöhten Entsorgungsaufwand zu rechnen, da unter den Gebäuden das bei der Sanierung angefallene Bodenmaterial bis zu einem LAGA Wert Z 2 wieder eingebaut wurde.

Der Altstandort „Maschinenfabrik“, nimmt Flächen des städtischen Bauhofes ein und schließt sich südlich dem Altlastenstandort „Güterbahnhof“ an. Der Standort ist im Altstandortkataster als Betrieb beschrieben, in dem eine spanende Bearbeitung von Metallen- Bohren, Fräsen, Drehen und Schleifen betrieben wurde und der als Branchentyp der Maschinenbau-Industrie zuzuordnen ist. Als wassergefährdende Stoffe sind potentiell mögliche, kontaminationsrelevante Stoffe: Metalle/Schwermetalle CKV (Reinigungsmittel), Bohr-, Schleif-, Schneideöle; Hydrauliköle (PCB), Metallrückstände (ölverunreinigt) genannt.

Der Altstandort „Tankstelle“ südlich der Straße *Im Emerten* und nördlich der Konrad-Adenauer-Straße beinhaltet nach Aussagen des Altstandortkatasters eine Tankstelle mit Betankungsvorgängen und einem aktiven Kfz-Handel. Als Betriebsbeginn wird 1957 und als Betriebsende 1979 genannt. Derzeit findet auf der Fläche eine gewerbliche Nutzung durch einen Zoofachhandel statt. Als wassergefährdende Stoffe sind potentiell mögliche, kontaminationsrelevante Stoffe: BTXE, Mineralölkohlenwasserstoffe, genannt.

Ein weiterer Altstandort ist ebenfalls als „Tankstelle“ bezeichnet. Dieser befindet sich südlich der Konrad-Adenauer-Straße und wurde als Tankstelle bzw. Kfz-Reparaturwerkstatt betrieben. Dies beinhaltete Betankungsvorgänge und den Werkstattbetrieb mit Reparaturvorgängen, Ablassen und Wechseln von Betriebsflüssigkeiten, Austauschen und

Bearbeitung von Metallteilen. Die Betriebsdauer ist mit 1957 bis 1993 angegeben. Der Standort wird z.Zt. mit einem Fastfood-Restaurant bebaut. Als wassergefährdende Stoffe sind potentiell mögliche, kontaminationsrelevante Stoffe BTXE, Mineralölkohlenwasserstoffe, PAK (Öle), PCB (Altölverunreinigung), CKW (Reinigungs- und Entfettungsmittel), Schrott und Ölschlämme genannt. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung wurden die Aspekte des Bodenschutzes sowie der Abt lagerungen berücksichtigt.³⁰

Da in einem Großteil des Plangebietes Altstandorte im Altstandortkataster verzeichnet sind und daher mit Bodenverunreinigungen zu rechnen ist, wird der folgende Hinweis auf den Bebauungsplan aufgetragen:

Bei Tiefbauarbeiten ist grundsätzlich mit dem Anfallen belasteten Aushubmaterials zu rechnen, das aufgrund seiner Schadstoffgehalte nicht wieder einbaufähig ist.

Bodenaushub von altlastenverdächtigen Flächen ist nicht freizügig verwertbar, sondern ist nach dem Merkblatt 20 der LAGA zu untersuchen und entsprechend des Belastungsgrades zu entsorgen oder zu verwerten. Bei geplanten Baumaßnahmen (Bauanträge) ist die Bodenschutzbehörde rechtzeitig zu beteiligen.

Die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung von Materialien, die mit Kontaminaten verunreinigt sind, ist sicherzustellen und sorgfältig zu dokumentieren. Die einschlägigen Arbeitsvorschriften sind zu beachten. Bei lokalen sensorischen Auffälligkeiten (u.a. auffällige Gerüche, Materialverfärbungen, abweichenden Materialeigenschaften; in Bezug auf gebundene Schichten insbesondere Flickstellen, Leitungstrassen) sind ggf. Einzelfallentscheidungen herbeizuführen. Die Bauleitung und ggf. der Bauherr sind zu informieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet teils mit Schadstoffen belastete Auffüllungen ermittelt wurden, Gleisschotter rückzubauen ist und zudem Schwarzdeckenmaterial anfallen wird. Die Materialien sind entsprechend der Schadstoffsituation der jeweiligen ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Aus umwelttechnischer Sicht und um möglichst wirtschaftliche Lösungen herbeizuführen, ist zu empfehlen, die Erd- und Rückbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen.

Die vorgenannten Bodenbelastungen und Altstandorte sind der Stadt Rinteln bekannt, so dass eine Berücksichtigung im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung und Bauvorbereitung erfolgen kann. Die entsprechenden Flächen sind im B-Plan als Altlastenflächen entsprechend gekennzeichnet worden.

8 Immissionsschutz

Im Rahmen der Bauleitplanung sind u.a. die Belange des Immissionsschutzes zu berücksichtigen. Auf Grund der Lage des Plangebietes im nördlichen Kernbereich Rintels sind vor allem in den unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Mischgebieten aber auch in den betroffenen Gewerbegebieten erhöhte Lärmimmissionen (Verkehrslärm) durch die geplante Verbindungsstraße zu erwarten. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass von den Gewerbegebieten keine erheblich beeinträchtigenden Lärmimmissionen auf die festgesetzten Mischgebiete einwirken.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass aus den bestehenden baulichen Nutzungen (Gewerbebetriebe, Einzelhandelsbetriebe, Bahnbetrieb) und Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstraße, Konrad-Adenauer-Straße und Galgenfeld bereits akustische Vorbelastungen

³⁰ Landkreis Schaumburg: Auszug aus dem Altstandortkataster, Stand 26.08.2011

aus dem Straßenverkehr und angrenzenden gewerblichen Aktivitäten auf die jeweils angrenzenden Nutzungen (Gewerbegebiete und Mischgebiete) einwirken. Hierbei ist der Gewerbelärm zu berücksichtigen, der sich aus den im B-Plan Nr. 73 festgesetzten flächenbezogenen Schallleistungspegeln bereits gegenwärtig ergeben kann.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung sollen die zu erwartenden Geräuschimmissionen durch den geplanten Straßenneu- bzw. Ausbau im Bereich der hiervon am stärksten betroffenen schutzwürdigen Bauflächen ermittelt und beurteilt werden. In diesem Zusammenhang soll auch auf die Mehrbelastung eingegangen werden, die sich aus der veränderten Verkehrsführung ergibt.

Ebenfalls ist zu ermitteln, in welchem Umfang emissionsseitige Einschränkungen für die im Geltungsbereich des B-Planes befindlichen Gewerbegebietsflächen festzusetzen sind, so dass der Schutzanspruch im Bereich der benachbarten schutzwürdigen Bauflächen sichergestellt werden kann. In diesem Zusammenhang soll die Geräuschvorbelastung durch die westlich und östlich vorhandenen gewerblichen Nutzungen beachtet werden.

Auf Grund der Nähe des Plangebietes zur schienenengebundenen Lärmquelle (Bahn) sind die auf den B-Plan einwirkenden Schienenverkehrsgeräusche der Bahnstrecke Hameln- Bad Oeynhaus in die Beurteilung einzubeziehen.

Zur Beurteilung der zukünftig zu erwartenden Lärmsituation ist zu nächst zu prüfen, welcher Schutzanspruch in den jeweils betroffenen Gewerbe- und Mischgebieten zu berücksichtigen ist.

Im südlichen Anschluss an die Konrad-Adenauer Straße wird als Art der baulichen Nutzung ein Mischgebiet gem. § 6 BauNVO festgesetzt. Diese Festsetzung resultiert aus der bestehenden gemischten Nutzungsstruktur in Form des Nebeneinanders von Wohnen, Gewerbe und Handwerk. Auf der Grundlage der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, die bei Bauleitplanungen zu berücksichtigen ist, sind in Mischgebieten tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) bzw. 45 dB(A) als Orientierungswerte der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen. Der letzte der genannten Nachtwerte gilt für Gewerbelärmimmissionen. Da es sich um Orientierungswerte handelt, können diese Werte im Einzelfall auch geringfügig überschritten werden.

Der Schutzanspruch der im B-Plan Nr. 65 befindlichen Grundstücksflächen richtet sich nach der im B-Plan festgesetzten Art der baulichen Nutzung „Gewerbegebiet“. In Gewerbegebieten sind tags 65 dB(A) und 55 dB(A) bzw. 50 dB(A) nachts möglichst einzuhalten. Auf die im B-Plan Nr. 65 bereits festgesetzten flächenbezogenen Schallleistungspegel von 60 dB(A) tags und 55/50 dB(A) nachts wird hingewiesen.

Zur Beurteilung der zukünftig zu erwartenden Lärmsituation wurde das Ing. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, Garbsen, mit der Ausarbeitung eines Schallgutachtens beauftragt. Die Ausarbeitung stützt sich dabei u.a. auf die vom Ing. Büro SHP, Hannover, ermittelten Verkehrsmengenprognose für die hier geplante Verbindungsstraße einschl. der davon berührten Straßen (Konrad-Adenauer-Straße, Im Emerten und Galgenfeld) und auf die sich aus den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen ergebenden Festsetzungen zu Arten der baulichen Nutzung und bestehenden Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärm.

- **Gewerbelärm**

Im B-Plan Nr. 78 werden Teilflächen der bereits im B-Plan Nr. 65 festgesetzten Gewerbegebiete übernommen. Für die Gewerbegebiete wurden bereits im B-Plan Nr. 65 flächenbezogene Schall-Leistungspegel festgesetzt, die sicherstellen, dass in den nächstgelegenen betriebsfremden Wohnnutzungen der angrenzenden Mischgebiete die Orientierungswerte der DIN 18005 möglichst eingehalten werden. Im Rahmen der

Überplanung der hier in Rede stehenden Gewerbegebiete ist sicherzustellen, dass auch in Zukunft die von den Gewerbebetrieben ausgehenden Lärmemissionen in den benachbarten Mischgebieten (südlich angrenzend) keine Nutzungskonflikte in Folge der Überschreitung der Orientierungswerte erzeugen. Neben dem Schutz der angrenzenden Mischnutzungen sollen die flächenbezogenen Schalleistungspegel zum Schutz der im Gebiet befindlichen Gewerbebetriebe nicht verändert werden.

Im schalltechnischen Gutachten wird hierzu ausgeführt:

„Unter der Voraussetzung, dass für die betrachteten Gewerbegebietsflächen die bisher festgesetzten Emissionswerte übernommen werden, kann im Bereich der schutzwürdigen Nachbarbauflächen unter Beachtung der Geräuschvorbelastung durch die benachbarten gewerblichen Nutzungen die Einhaltung bzw. die Unterschreitung der jeweils maßgeblichen Orientierungswerte nachgewiesen werden. Lediglich in den am stärksten betroffenen Aufpunkten (01) bzw. (02) bzw. (04a) und (04b) können die jeweils maßgeblichen Orientierungswerte in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) geringfügig – um rd. 1 dB(A) – überschritten werden. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten – historische Nachbarschaft zum bestehenden Gewerbegebiet – kann m.E. eine geringfügige Überschreitung der Orientierungswerte um 1 dB(A) begründet werden. Am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) werden die jeweils zu beachtenden Bezugspegel im Bereich der im Geltungsbereich gelegenen Mischgebietsflächen deutlich – um 6 dB(A) oder mehr – unterschritten.“³¹

Die Stadt Rinteln schließt sich der Beurteilung des Schallgutachters in Bezug auf die geringfügige Überschreitung der Orientierungswerte für Mischgebiete um 1 dB(A) an, da es sich um einen Wert handelt, der in der Regel messtechnisch nicht nachweisbar ist und es sich in diesem Bereich um eine historisch gewachsene Bebauungsstruktur handelt, die bisher noch keine Immissionskonflikte hat erkennen lassen.

Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten infolge von Gewerbelärmemissionen werden für die im B-Plan festgesetzten Gewerbegebiete auf der Grundlage der Empfehlungen des Schallgutachters auch weiterhin immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel festgesetzt:

Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln

Innerhalb der Gewerbegebiete (GE1 und GE2) dürfen die festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel nicht überschritten werden:

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen flächenbezogenen Schalleistungspegel L_w weder tags (6.00 – 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 – 6.00 Uhr) überschreiten.

	L_w , tags	L_w , nachts
GE1	60	55
GE2	60	50

Schallpegelminderungen, die im konkreten Einzelfall durch Abschirmungen erreicht werden, erhöhte Luftabsorptions- und Bodendämpfungsmaße (frequenz- und entfernungsabhängige Pegelminderungen sowie die meteorologische Korrektur nach DIN ISO 9613-2, Hrsg. Deutsches Institut für Normung, Beuth Verlag Berlin, Oktober 1999) und/oder zeitliche Begrenzungen der Emissionen können bezüglich der maßgebenden Aufpunkte dem Wert des Flächenschalleistungspegels zugerechnet werden. Die festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel sind als „Beurteilungspegel“ i.S. der Sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.8.1998 (Technische

³¹ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, Garbsen, 2012, Seite 23 und 24

Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm; GMBI. 1998 Seite 503ff) zu verstehen. Dem gemäß ist bei einem schalltechnischen Nachweis nach dem im Anhang A zu dieser Verwaltungsvorschrift beschriebenen Verfahren vorzugehen. Bezüglich der nachfolgend angesprochenen Begriffe und Verfahren wird auf DIN 45691 („Geräuschkontingentierung“, Hrsg. Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag Berlin, Dezember 2006) verwiesen. Eine Umverteilung der flächenbezogenen Schallleistungspegel ist zulässig wenn nachgewiesen wird, dass der aus den festgesetzten flächenbezogenen Schallleistungspegel resultierende Gesamt-Immissionswert LGI nicht überschritten wird.

Die Berechnung der aus den festgesetzten Emissionskontingenten resultierende Immissionswerte LI ist gemäß Nr. 7.3.2 der DIN ISO 9613-2 nach dem alternativen Verfahren für eine Mittenfrequenz $f = 500$ Hz und eine mittleren Quellhöhe $h_Q = 3$ m über Geländeoberkante (GOK) durchzuführen.

• Schienengebundene Lärmemissionen

Für die schalltechnische Beurteilung der Schienenverkehrsgeräusche, die vom Ing. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, Garbsen (12/2012) durchgeführt wurde, wurden für die maßgebliche Strecke Hameln-Bad Oeynhausen aktuelle Angaben der Deutschen Bahn AG für das Prognosejahr 2025 zu Grunde gelegt. Danach sind 46 Zugbewegungen in der Zeit von 6.00 bis 22.00 (tags) und 10 Zugbewegungen in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) zu berücksichtigen. Diese Zugfrequenzen wurden mit der RSE GmbH in Bezug auf die Prognosebelastung abgestimmt. I

Im Ergebnis wurde für die Schienenverkehrsgeräusche festgestellt:

„Unter Berücksichtigung der vorliegenden Rechenergebnisse zum Schienenverkehrslärm durch Geräuschimmissionen der an den Plangeltungsbereich angrenzenden Bahnlinie Hameln-Bad Oeynhausen kann vorausgesetzt werden, dass innerhalb der betrachteten Plangebiete die jeweils maßgeblichen ORIENTIERUNGSWERTE sowohl am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) als auch in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) unterschritten werden (vgl. Anlage 3 des Gutachtens). Damit wird die Festsetzung von Lärminderungsmaßnahmen auf Grund der einwirkenden Schienenverkehrslärmimmissionen nicht erforderlich.“³²

Mit Bezug auf die Stellungnahme der RSE GmbH vom 05.01.2012 und dem darin vorgebrachten Hinweis, dass im schalltechnischen Gutachten nur von einer „niedrigen“ Streckenbelastung („Museumsbahn“) ausgegangen wird, wurde durch das Gutachterbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, eine nachträgliche Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen durchgeführt. Dabei wurden in Abstimmung mit der RSE GmbH folgende Zugzahlen zu Grunde gelegt:

6.00 – 22.00 Uhr: 32 Nahverkehrszüge, 8 Güterzüge

22.00 – 6.00 Uhr: 5 Nahverkehrszüge, 2 Güterzüge

Unter Beachtung der Geschwindigkeiten, Zuglängen, Scheibenbremsanteil, etc. ergaben sich Emissionspegel von:

$L_{m,E,t} = 57,9$ dB(A)

$L_{m,E,n} = 54,3$ dB(A)

Nach den Ergebnissen der ergänzenden Berechnungen ergibt sich hierdurch keine Änderung der Beurteilung des Schienenverkehrslärms gegenüber der bisher betrachteten Situation. Da die Immissionsbelastung der betrachteten Plangebietsflächen im Wesentlichen durch die Straßenverkehrslärmimmissionen bestimmt wird, ist somit auch keine nennenswerte Änderung der Lärmpegelbereiche zu erwarten.³³

³² Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, Garbsen, 2012, Seite 29

³³ Büro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Ergebnis der ergänzenden Berechnungen zum Schienenverkehrslärm („Museumsbahn“), E-

Die DB Services Immobilien GmbH hat darauf hingewiesen, dass es in der Nähe von Bahnstrecken zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb kommen kann. Bei der Schaffung neuer Nutzungs- und Baurechte ist daher nach dem Prioritätsgrundsatz auf bestehende Rechte Rücksicht zu nehmen. Die Immissionen aus dem Bahnbetrieb haben insofern Bestandsschutz. Evtl. erforderliche Schall- und Schutzmaßnahmen sind dem Planungsträger der neu hinzugekommenen Nutzung und nicht der DB AG aufzuerlegen.

- **Verkehrslärm**

Durch die geplante Verbindungsstraße werden zukünftig Verkehrslärmimmissionen auf die benachbarten Grundstücksflächen und Nutzungen einwirken. Mit der Anlegung der Verbindungsstraße sind jedoch auch weitere bauliche Maßnahmen im Straßenraum der Konrad-Adenauer Straße/ Galgenfeld vorgesehen, die aus Gründen der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des dort fließenden Verkehrs und zur Gewährleistung eines leistungsfähigeren Knotenpunktes erforderlich sind. Diese stellen einen erheblichen baulichen Eingriff in den Straßenraum dar, so dass die davon ausgehenden und auf die benachbarten Nutzungen einwirkenden Lärmimmissionen gemäß dem planerischen Gebot der Konfliktvermeidung und Konfliktlösung zu untersuchen und ggf. entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz festzusetzen sind.

Die Stadt Rinteln strebt eine verkehrliche Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße an, die gegenwärtig als zentraler Einfahrtsbereich in das Zentrum der Stadt Rinteln zu bezeichnen ist und daher eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist (siehe Kap. Verkehr). Zu diesem Zweck soll über eine Verbindungsstraße (Ost-West-Tangente), die von der Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld ausgeht und in westlicher Richtung parallel zur Bahn in Richtung Bahnhofstraße verläuft, eine Verlagerung der nach Norden orientierten Verkehre vorgenommen werden. Hierdurch kann der Einmündungsbereich Bahnhofstraße, Konrad-Adenauer-Straße (Bereich Kino) erheblich entlastet und die im Norden der Kernstadt befindlichen Wohnsiedlungsbereiche besser an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden werden.

Die vorliegende Verkehrsführung stellt eine verkehrsplanerisch und städtebaulich sinnvolle Entwicklung dar. Eine derartig konfliktfreie Verkehrsbeziehung, die ebenfalls in gleichem Maße zu einer Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße beitragen wird, ist sonst in dem städtebaulichen Wirkungsbereich nicht erkennbar, da es an den hierfür erforderlichen und geeigneten Flächen im Nahbereich des untersuchten Areals fehlt. Hieraus ist ableitbar, dass mittelfristig zur Sicherstellung einer dauerhaft vitalen Stadt beigetragen werden kann, in dem durch eine gute Verkehrserschließung und Verkehrsanbindung attraktive und verkehrlich gut an das örtliche Verkehrsnetz angebundene Wohnsiedlungsbereiche gewährleistet und weitere Standortvorteile für örtlich bestehende Gewerbebetriebe geschaffen werden können. Aus diesen Gründen kann auf die hier geplante Verbindungsstraße im Sinne einer Ost-West-Tangente nicht verzichtet werden, so dass innerhalb des Plangebietes die dafür erforderlichen Flächen gesichert werden müssen und die damit verbundenen Verkehrsbeziehungen nicht vermeidbar sind.

Im Vorfeld wurde bereits eine Alternativplanung diskutiert, die sich nördlich des Einkaufszentrums Rinteln Nord erstreckt und eine ähnliche Trassenführung aufweist. Dieser Variante wurde aus Gründen des Anschlusses an die Bahnhofstraße und der seinerzeit geplanten gewerblichen Grundstücksnutzung südlich der Bahnanlagen nicht der Vorrang eingeräumt. Teilflächen der Verbindungsstraße wurden auf der Grundlage der bestehenden Verkehrskonzepte bereits mit dem Bau des Einkaufszentrums Rinteln Nord realisiert sowie in dem Bebauungsplan Nr. 73 planungsrechtlich berücksichtigt.

In der durch das Büro SHP Ingenieure erstellten „Verkehrsuntersuchung zum Bau einer innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441“ (April, 2008) wurde eine Verkehrsentwicklung prognostiziert, die in Bezug auf das Maximalereignis als Grundlage für die schalltechnische Beurteilung verwendet wurde.

Die Stadt Rinteln erkennt, dass durch die geplante Verbindungsstraße die im Bereich der nördlichen Grenze des festgesetzten Gewerbegebietes, z.B. im Bereich des Grundstückes Im Emerten Nr. 8, im Vergleich zur bisherigen Immissionsituation eine Veränderung derart zu erwarten sein wird, dass die nach Norden orientierten Grundstücksflächen mit den dort realisierten „Außenwohnbereichen“ zukünftig durch den auf der Verbindungsstraße fließenden Verkehrslärm mehr belastet werden. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Mehrbelastung, die keine Überschreitung der in der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete bewirkt. Es wurde bereits dargelegt, dass unter Berücksichtigung der Abwägung verschiedener Trassenvarianten die hier geplante Variante am besten geeignet ist, die nördlich der Bahnanlagen befindlichen Wohnsiedlungsbereiche verkehrlich besser an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz anzubinden, die Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße mit den daran angrenzenden Betrieben zu entlasten und dabei, soweit möglich, die Immissionsbelastung so gering wie möglich zu halten. Insofern wird dem Trennungsgebot gem. § 50 BImSchG durch die Auswahl einer geeigneten Trassenführung für die Verbindungsstraße weitestgehend Rechnung getragen, da die Trasse nicht durch Wohnsiedlungsbereiche oder bereits verkehrlich stark belastete Siedlungsbereiche geführt werden soll. Das Trennungsgebot kann jedoch nicht für die unmittelbar an die geplante Trasse bzw. derzeit unmittelbar an die Bahnanlagen angrenzenden Gewerbeflächen, hier insbesondere die dort zwischenzeitlich realisierten Außenwohnbereiche berücksichtigt werden.

Die gewählte Trassenführung berücksichtigt eine Bündelung der Verkehrsadern „Schiene“ und „Straße“ in der Form, dass die Verbindungsstraße schnellstmöglich parallel zur Bahnanlage geführt wird. In diesem Zusammenhang ist eine Trennung zwischen Verbindungsstraße und den hier betroffenen Gewerbegrundstücken (z. B. Im Emerten Nr. 8) nicht möglich, da im weiteren westlichen Verlauf an die bereits im B-Plan Nr.73 planungsrechtlich festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche mit Anbindung an die Bahnhofstraße angeschlossen werden soll. Eine weitere nördliche Verschwenkung der Trassenführung ist auch aus artenschutzrechtlichen Gründen (Zauneidechsenvorkommen) und aus Gründen der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht möglich, so dass sich auch hieraus keine weitergehende Trennung der Nutzungen ableiten lässt. Die gewählte Trasse stellt bei der Gesamtbetrachtung der damit verbundenen Immissionsituation die Trasse mit dem geringsten Immissionskonflikt dar. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die Trasse neben der Bahnanlage an dem Grunde nach geringer schutzwürdigen Nutzungen vorbei geführt wird (hier Gewerbegebiet).

Insofern ist die gewählte Trassenführung einer schalltechnischen Beurteilung zu unterziehen:

Tab.: Verkehrsmengen und Emissionspegel „Planungsnullfall“, entnommen „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, BMH Garbsen, 2012), Seite 10

Straßenabschnitt	DTV₂₀₂₅ [Kfz/24h]	M_T [Kfz/h]	M_N [Kfz/h]	p_T / p_N [%]	v_{Pkw / Lkw} [km/h]	L_{m,E,T} [dB(A)]	L_{m,E,N} [dB(A)]
[1] <i>Konr. Adenauer-Str..</i>	19.000	1.093	190	6,9 / 4,6	50	65,1	56,5
[2a] <i>Galgenfeld nord.</i>	2.500	148	16	1,1 / 1,1	50	53,4	43,7
[2b] <i>Galgenfeld süd</i>	3.000	178	19	6,9 / 4,6	50	54,2	44,4
[3] <i>Im Emerten</i>	1.700	101	11	6,9 / 5,7	30	52,2	42,1
[4] <i>Große Tonkuhle</i>	4.000	230	40	2,3 / 1,1	50	56,1	47,7

Tab.: Verkehrsmengen und Emissionspegel „Prognosefall“, entnommen „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, BMH Garbsen, 2012), Seite 11

Straßenabschnitt	DTV₂₀₂₅ [Kfz/24h]	M_T [Kfz/h]	M_N [Kfz/h]	p_T / p_N [%]	v_{Pkw / Lkw} [km/h]	L_{m,E,T} [dB(A)]	L_{m,E,N} [dB(A)]	ΔL_t	ΔL_n
[1a] <i>Konr. Aden.-Str. west.</i>	16.500	949	165	6,9 / 4,6	50	64,5	55,9	-0,6	-0,6
[1b] <i>Konr. Aden.-Str. Ost</i>	20.500	1.179	205	6,9 / 4,6	50	65,4	56,9	+0,3	+0,4
[2a] <i>Galgenfeld nord.</i>	3.000	178	19	1,1 / 1,1	50	54,2	44,4	+0,8	+0,7
[2b] <i>Galgenfeld süd</i>	7.000	416	44	6,9 / 4,6	50	60,9	50,2	+6,7	+5,8
[3] <i>Im Emerten</i>	1.500	86	9	6,9 / 5,7	30	51,6	41,3	-0,6	-0,8
[4a] <i>Große Tonkuhle</i>	7.500	431	75	2,3 / 1,1	50	58,8	50,4	+2,7	+1,8
[4b] <i>Verbindungsstr.</i>	5.000	288	50	6,9 / 2,3	50	59,3	49,5	+59,3	+49,5

Bedeutung der verwendeten Begriffe:

Straße:	betrachteter Straßenabschnitt
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h (Prognose 2020)
M_T	maßgebende stündliche Verkehrsmenge (tags) in Kfz/h
M_N	maßgebende stündliche Verkehrsmenge (nachts) in Kfz/h
p_T %	maßgebender Lkw-Anteil tags (6.00 - 22.00 Uhr) in %
p_N %	maßgebender Lkw-Anteil nachts (22.00 - 6.00 Uhr) in %
v_{Pkw}	zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw in km/h
v_{Lkw}	zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw in km/h
$L_{m,E,T}$	berechneter EMISSIONSPEGEL (tags) in dB(A)
$L_{m,E,N}$	berechneter EMISSIONSPEGEL (nachts) in dB(A)

• Anwendung der 16. BImSchV

Da der B-Plan Nr. 78 durch die Verknüpfung zu dem bereits bestehenden Teilstück der Verbindungsstraße (östlich des Kreisels Bahnhofstraße) mit der Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld/Im Emerten planerisch in den baulichen Bestand öffentlicher Verkehrsflächen in Form des geplanten Kreisverkehrsplatzes eingreift und die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung neuer Straßen schafft, ist für die **vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen** innerhalb bzw. außerhalb des Geltungsbereichs die Beurteilung auf Grundlage der 16 BImSchV durchzuführen. Die nachfolgend beschriebene Vorgehensweise erfolgt ergänzend und ungeachtet der Regelungen der DIN 18005.

Die 16 BImSchV gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen.

Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Der erhebliche bauliche Eingriff stellt sich im Kreuzungsbereich Konrad-Adenauer-Straße, Galgenfeld/Im Emerten durch den geplanten Kreisverkehrsplatz und durch die damit verbundenen Maßnahmen zur baulichen Umgestaltung dieser Straßen dar.

Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Dies ist in dem hier vorliegenden Fall ableitbar. Der zu erwartende Beurteilungspegel ist somit jeweils für denselben Prognosezeitpunkt für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff zu bestimmen. Für die lärmtechnische Berechnung ist die der Straßenplanung zu Grunde gelegte Prognose heranzuziehen. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff und der geänderten Verkehrsmenge.

Liegt für Berechnungsprofile an Straßenabschnitten eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor, so sind die Beurteilungspegel, die sich aus dem geplanten Trassenverlauf ergeben, mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV zu vergleichen. Sind Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen, besteht dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorge.

Zur Beurteilung, ob im Anwendungsbereich der 16. BImSchV Überschreitungen der darin festgelegten Grenzwerte vorkommen und daraus Ansprüche der betroffenen Anlieger auf Lärmvorsorge resultieren, wird an dieser Stelle ausdrücklich auf das o.g. Schallgutachten hingewiesen und Bezug genommen.

Das Ergebnis dieser schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass für die Immissionsorte S3a, S4a und S4b Schallschutz begründet ist. Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen ist zeitnah zu den Straßenbaumaßnahmen durchzuführen, aber nicht Gegenstand des Bauleitverfahrens.

Bei den in der Tabelle ausgeführten Gebäuden besteht ein Anspruch auf Überprüfung, ob und inwieweit das resultierende bewertete Bau-Schalldämm-Maß der vorhandenen Umfassungsbauteile zu verbessern ist.

Straße	Hausnummer	Gebäudeseite
Im Emerten	1	Ost
Im Emerten	1	Süd
Galgenfeld	2	Süd

Da die geplante Verbindungsstraße in der Konrad-Adenauer-Straße zu einer Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen führt (bis zu $-0,8$ dB(A)), ist für diese Grundstücksflächen und Gebäude kein Anspruch auf Lärmschutz ableitbar. Ferner führt das schalltechnische Gutachten aus, dass für die vorhandene Wohnbebauung im nördlichen Abschnitt der Straße Galgenfeld bzw. im Bereich der Verlängerung zur Kurt-Schuhmacher-Straße lediglich eine Erhöhung der Straßenverkehrslärmimmissionen um bis zu $0,8$ dB(A) zu erwarten ist. Damit ist für diese Wohnnutzung kein Anspruch auf Lärmschutz ableitbar.

Bei der Beurteilung des Lärmschutzanspruches für **geplante, genehmigungspflichtige schutzwürdige Nutzungen im Geltungsbereich** in Folge des Straßen- bzw. Schienenverkehrslärms ist nicht auf die o.g. 16. BImSchV, sondern auf die bereits zum Thema Gewerbelärm dargelegte DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ mit den darin genannten Orientierungswerten abzustellen.

Das vom Ing. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, Garbsen, ausgearbeitete Schallgutachten hat auf der Grundlage der auf der geplanten Verbindungsstraße zukünftig prognostizierten Verkehrsmengen die Auswirkungen auf die jeweils angrenzenden baulichen Nutzungen (Mischgebiete und Gewerbegebiete) beurteilt.

Dabei kann die Überschreitung der Orientierungswerte im Mischgebiet im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße bis zu rd. 12 dB(A) bzw. für die Orientierungswerte im Gewerbegebiet bis zu 6 dB(A) betragen. Im Bereich der neu geplanten Verbindungsstraße werden die Orientierungswerte für Gewerbegebiete um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Das Gutachten trifft diesbezüglich folgende Aussage:

„Sofern auf die Ausweisung schutzwürdiger Bauflächen in den von einer Überschreitung der ORIENTIERUNGSWERTE betroffenen Teilflächen des Plangebiets nicht verzichtet werden soll, wird in diesen Bereichen die Festsetzung passiver (baulicher) Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dabei sollte durch architektonische Maßnahmen zur Selbsthilfe (=)

Grundrissgestaltung) die Anordnung von Fenstern schutzwürdiger Räume in den Straßen zugewandten Gebäudeseiten der Bebauung soweit wie möglich ausgeschlossen werden (vgl. Abschnitt 6.3).“³⁴

„Ungeachtet dessen sollte der Bebauungsplan Ausnahmen in Form eines Einzelnachweises zulassen. Dies ermöglicht es, abhängig von der tatsächlichen Bebauungsstruktur im Einzelfall eine Abschirmung durch vorgelagerte Baukörper oder die Eigenabschirmung einzelner Baukörper von den Festsetzungen des Bebauungsplan (begründet) abzuweichen.“³⁵

Laut BImSchG ist die Nachbarschaft ausreichend vor unzulässigen Lärmeinwirkungen zu schützen. Dabei ist aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wall, Wand) der Vorrang vor passiven Schutzmaßnahmen zu geben. Aufgrund der innerörtlichen Lage des Plangebietes und aus der bestehenden Bebauung der hier bereits betroffenen Grundstücke mit ihren Zufahrten und visuellen Wahrnehmungserfordernissen (Gewerbebetriebe) kann eine Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen nicht vorgenommen werden. Diese würden im Wahrnehmungsbereich des Kreisverkehrsplatzes zu erheblichen Sichtbehinderung im Einmündungsbereich führen und dazu führen, dass die hier ansässigen Nutzungen und Betriebe nicht mehr rechtzeitig wahrgenommen werden können, was als Standortnachteil zu werten ist und daher vermieden werden soll. Des Weiteren wären die notwendigen Höhen und Überstandslängen der Abschirmmaßnahmen (Wälle, Wände) aufgrund der Gebäudehöhen und der vielfältigen Fahrbeziehungen (Einmündungen mit den damit verbundenen Schalllücken) nicht in dem Umfang schallwirksam realisierbar. Aus diesem Grund wird gegenüber den diskutierten aktiven Schallschutzmaßnahmen den passiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang eingeräumt. Diese sind für die betroffenen Gebäude in den festgesetzten Misch- und Gewerbegebieten durch bauliche Verbesserungen der Außenwände, Dächer und Fenster vorzusehen, durch die die Einwirkungen des Verkehrslärms gemindert und auf ein für Aufenthalts- bzw. Wohnräume erforderliches Maß reduziert werden.

Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten infolge von Verkehrslärmemissionen werden daher für die im B-Plan festgesetzten Gewerbe- und Mischgebiete auf der Grundlage der Empfehlungen des Schallgutachtens zusätzlich zu den immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln die ermittelten Lärmpegelbereiche und Schalldämm-Maße festgesetzt:

Festsetzung von Lärmpegelbereichen und Schalldämm-Maßen

Innerhalb der festgesetzten GE1/2 –Gebiete - und MI–Gebiete sind aufgrund der zukünftig zu erwartenden Verkehrslärsituation (Konrad-Adenauer Straße und Verbindungsstraße) gegenüber der gemäß DIN 18.005 "Schallschutz im Städtebau" definierten Orientierungswerte erhöhte Lärmimmissionen möglich bzw. zu erwarten. Zum Schutz vor den von den genannten Verkehrsflächen hervorgerufenen Lärmimmissionen werden gegen Außenlärm bauliche Schallschutzmaßnahmen festgesetzt (passiver Schallschutz). Bei der Bemessung sind die im B-Plan dargestellten Lärmpegelbereiche zu beachten. Diesbezüglich wird auf die aktuellen technischen Regelwerke der DIN 4109, der VDI-Richtlinie 2719 bzw. auf die 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG verwiesen, die bei der Stadt Rinteln, Baudezernat, eingesehen werden können.

Für schutzbedürftige Räume sind im Falle von Neubauten oder baulichen Veränderungen bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm nach DIN 4109 gem. nachstehenden Tabellen vorzusehen:

³⁴ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, Garbsen, 2012, Seite 28

³⁵ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, Garbsen, 2012, Seite 32

Lärmpegelbereich (LPB)	Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	R'w,res Aufenthaltsräume in Wohnungen (o.ä.) *)	R'w,res Büroräume (o.ä.) *)
II	56 bis 60	30 dB	30 dB
III	61 bis 65	35 dB	30 dB
IV	66 bis 70	40 dB	35 dB
V	71 bis 75	45 dB	40 dB

*) : resultierendes, bewertetes Bau-Schalldämm-Maß

Die der Bemessung zugrunde zu legenden Lärmpegelbereiche sind der zeichnerischen Darstellung (Beiplan zum schalltechnischen Gutachten) zu entnehmen.

Für die von der pegelbestimmenden Geräuschquelle abgewandten Gebäudeseiten darf der „maßgebliche Außenlärmpegel“ ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um 5 dB(A) (dies entspr. einem Lärmpegelbereich) und bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um 10 dB(A) (zwei Lärmpegelbereiche) gemindert werden.

Für die im B-Plan festgesetzten Lärmpegelbereiche III bis V sind bei Schlafräumen und Kinderzimmern schallgedämmte Lüftungsöffnungen, mit dem entsprechenden Einfügungs-Dämpfungsmaß oder äquivalente Maßnahmen (z.B. Innenbelüftung) vorzusehen (vgl. DIN 1946). Schutzwürdige Freiflächen – sog. Außenwohnbereiche – sollen Straßen abgewandt an den rückwärtigen Gebäudeseiten der Baukörper vorgesehen werden.

Unter Erbringung eines Einzelnachweises kann von den o.g. schalltechnischen Anforderungen im Einzelfall unter Berücksichtigung der tatsächlichen Bauungsstruktur, in Form einer Abschirmung durch vorgelagerte Baukörper oder die Eigenabschirmung einzelner Baukörper abgewichen werden.

Beurteilung von Außenwohnbereichen

Es wurde bereits oben dargelegt, dass die Stadt Rinteln erkennt, dass durch die geplante Verbindungsstraße u.a. auch im Bereich des Grundstückes Im Emerten Nr. 8 im Vergleich zur bisherigen Immissionssituation eine Veränderung derart zu erwarten sein wird, dass die nach Norden orientierten Grundstücksflächen mit den dort befindlichen „Außenwohnbereichen“ der betriebsbezogenen Wohnnutzungen zukünftig durch den auf der Verbindungsstraße fließenden Verkehrslärm mehr belastet werden. Der Schutz des Außenwohnbereiches in Gewerbegebieten kann jedoch nicht mit dem Schutz eines in einem WA- und MI-Gebiet gelegenen Außenwohnbereiches gleichgesetzt werden. In diesem Fall wird der bestehende Außenwohnbereich durch die in der Umgebung befindlichen Gewerbebetriebe mit ihren offenen Betriebsflächen und durch die nördlich angrenzende Bahnanlage beeinträchtigt (Vorbelastung). Die daraus sich ergebende Immissionsvorbelastung muss sich der hier in Rede stehende Außenwohnbereich „anrechnen“ lassen. Hierbei kann auch nicht auf die bestehende Immissionssituation abgestellt werden, sondern es ist auf die aus den Festsetzungen des B-Planes max. möglichen Emissionsbelastungen der Betriebe abzustellen. Insgesamt kann unter Berücksichtigung dieses Einzelfalles und der prägenden und im B-Plan Nr. 65 festgesetzten Art der baulichen Nutzung (GE) auch für den Außenwohnbereich nur der Schutzanspruch eines Gewerbegebietes berücksichtigt werden, wie er im B-Plan Nr. 65 durch die Festsetzung der flächenbezogenen Schallleistungspegel entwickelt werden könnte.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Verkehrswege sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Das schalltechnische Gutachten legt dar, dass für das Grundstück kein Lärmschutz begründet ist. Den Anforderungen des § 41 (1) BImSchG wird insofern Rechnung getragen, da sichergestellt wird, dass von diesen keine schädlichen

Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden. Schädliche Umwelteinwirkungen wären dann ableitbar, wenn mit der Verbindungsstraße eine Immissionssituation auf den benachbarten Grundstücksflächen ausgelöst würde, die zu einer Überschreitung der in der 16. BImSchV für Gewerbegebiete dargelegten Immissionsgrenzwerte führen würde. Dies ist aber hier nicht der Fall. Insofern fehlt es dem B-Plan auch nicht an einem Lärmschutzkonzept, da dies durch die fachgutachterliche Beurteilung und Einschätzung der Schutzwürdigkeit der Arten der baulichen Nutzung als auch der darin beschriebenen passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie der verkehrsplanerischen Ausführungen in der Begründung (Variantenbetrachtung und Ausführungen zum Immissionsschutz) zum Ausdruck kommt.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen zur prognostizierten Immissionssituation ist die Errichtung einer Lärmschutzwand für innerhalb der bereits lärmvorbelasteten Gewerbegebietes gelegenen Wohnhäuser (z.B. Im Emerten Nr. 8) nach den Anforderungen der 16. BImSchGV nicht begründet und steht auch unter Würdigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte in keinem Verhältnis zu der damit verbundenen Lärmschutzwirkung, so dass in diesem Fall und auch mit Blick auf die benachbarten und ähnlich strukturierten Gewerbeflächen von der Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand (oder -wall) und der Einbeziehung in den B-Plan Nr. 78 abgesehen wurde.

Innerhalb des Mischgebietes liegen die Außenwohnbereiche an der der Lärmquelle Straße abgewandten Seite des Grundstückes, die geringeren Verkehrslärm aufweist. Die geplante Verbindungsstraße trägt in diesem Bereich auch nicht zu einer Zunahme des Verkehrslärms bei, da die südlich der Konrad-Adenauer Straße befindlichen Grundstücksflächen zukünftig eher weniger Verkehrslärm zu erwarten haben (siehe schalltechnisches Gutachten).

Überlagerung verschiedener Lärmquellen

Im Hinblick auf eine Überlagerung der verschiedenen Lärmquellen (Summierung des Lärms aus unterschiedlichen Quellen) wird auf die im Rahmen der Bauleitplanung zu beachtenden Regelungen gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 hingewiesen. Danach ist zur Beurteilung des Einflusses unterschiedlicher Geräuschquellen folgender Sachverhalt zu beachten:

„Die Beurteilung der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) sollen wegen der unterschiedlichen Einstellungen der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.“

Eine Überlagerung bzw. eine Summenbetrachtung der Geräuschimmissionen ist demnach nicht durchzuführen.³⁶ Mit der Verbindungsstraße werden absehbar keine Immissionssituationen vorbereitet, die in den jeweiligen Randbereichen ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bewirken würden.

- Beurteilung des Grundstückes Im Emerten Nr. 8 (außerhalb des B-Planes Nr. 78)

Anhand des v.g. Grundstückes, das ein Wohnhaus in der Nähe der geplanten Verbindungsstraße aufweist, wird nachfolgend beispielhaft für die von der Verbindungsstraße betroffenen Gewerbeflächen die konkrete Immissionssituation auch mit Blick auf den Außenwohnbereich dargelegt:

Das an den räumlichen Geltungsbereich des B-Planes Nr. 78 angrenzende Grundstück Im Emerten 8 liegt innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, innerhalb

³⁶ vgl. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, „Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ - Stellungnahme des Herrn RA Dr. Schröder, Minden“, Garbsen, 05.11.2012, S. 2

des darin gem. § 8 BauNVO festgesetzten Gewerbegebietes (GE) und ist mit der entsprechenden Schutzwürdigkeit für Gewerbegebiete zu berücksichtigen. Dieser Schutzanspruch wurde nach Prüfung durch die Stadt Rinteln bestätigt. Die für dieses Grundstück prägende Art der baulichen Nutzung stellt sich als Gewerbegebiet dar, die auch mit den allgemeinen städtebaulichen Zielvorstellungen der Stadt vereinbar ist, die sich aus den Darstellung des wirksamen Flächennutzungsplanes ableiten lassen, der für diesen Bereich bereits seit 1990 gewerbliche Bauflächen darstellt. Auf der Grundlage der Festsetzungen des rechtsverbindlichen B-Planes Nr. 65 (Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO) und den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Rinteln werden die umgebenden Grundstücksflächen durch die in der Vergangenheit angesiedelten Gewerbebetriebe geprägt. Die im Jahr 1964 erteilte Genehmigung für das Wohnhaus Im Emerten 8 sowie die bisherige Nutzung als Wohnhaus, das unabhängig von dem Betrieb genutzt und somit nicht als Betriebsleiterwohnen angesehen wird, wird in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen.

Der u.a. für das Grundstück Im Emerten 8 rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 65 setzt für das Gewerbegebiet flächenbezogene Schall-Leistungspegel fest, die sicherstellen, dass in den nächstgelegenen betriebsfremden Wohnnutzungen der angrenzenden Mischgebiete die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden. In Bezug auf das im Gewerbegebiet gelegene Wohnhaus Im Emerten 8 ist festzustellen, dass bisher keine Konflikte in Verbindung mit den von den umgebenden Gewerbebetrieben ausgehenden Immissionen bekannt geworden sind, so dass ein Konflikt mit der Festsetzung als Gewerbegebiet bislang ebenfalls nicht ableitbar war. Dennoch muss sich die im Gewerbegebiet befindliche Wohnnutzung die Festsetzungen des B-Planes Nr. 65 in Bezug auf die Schutzwürdigkeit mit den damit für Gewerbegebiete verbundenen Orientierungswerten anrechnen lassen. Ein Anspruch auf eine Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) oder eines Mischgebietes (MI) kann aufgrund der festgesetzten Art der baulichen Nutzung GE nicht nachträglich abgeleitet werden. Auf der Grundlage der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, die bei Bauleitplanungen zur Beurteilung von Immissionssituationen zur Anwendung empfohlen wird, sind in Gewerbegebieten tags 65 dB(A) und 55 dB(A) bzw. 50 dB(A) nachts möglichst einzuhalten. Der letzte der genannten Nachtwerte gilt für Gewerbelärmimmissionen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen wurden durch die Geräuschimmissionen der neu geplanten Verbindungsstraße für die Nordfassade des Wohnhauses Im Emerten Nr. 8 folgende Mittelungspegel errechnet.

06.00 – 22.00 Uhr: EG: Lm = 61,5 dB(A)
1. OG: Lm = 61,8 dB(A)

22.00 – 06.00 Uhr: EG: Lm = 53,2 dB(A)
1. OG: Lm = 53,5 dB(A)

Damit wird der gemäß 16. BImSchV 2 maßgebliche Immissionsgrenzwert für Gewerbegebiete von

06.00 – 22.00 Uhr: IRW = 69 dB(A)
22.00 – 06.00 Uhr: IRW = 59 dB(A)

deutlich – um 5 dB(A) oder mehr - unterschritten. Eine explizite Ermittlung der Geräuschimmissionsbelastung im Bereich möglicher Außenwohnbereiche ist für Gewerbegebiete nach den Ausführungen des Gutachters i.d.R. nicht durchzuführen. Unabhängig hiervon ist darauf hinzuweisen, dass nach den Ergebnissen überschlägig durchgeführter schalltechnischer Berechnungen auch am Nordrand des Grundstücks Im

Emerten 8 eine Unterschreitung des o.a. angegebenen Immissionsgrenzwerts für Gewerbegebiete am Tage um rd. 4 dB(A) zu erwarten ist.

In diesem Zusammenhang kommt das schalltechnische Gutachten zu dem Ergebnis, dass für dieses Grundstück nach den Anforderungen der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz begründet ist. Die für GE-Gebiete beachtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 werden am Tag um rd. 3,5 (EG) bis 3,2 dB(A) im 1.OG unterschritten und betragen dann 61,5 dB(A) im EG und 61,8 dB(A) im 1. OG. In der Nacht wird der Orientierungswert für Verkehrslärm um rd. 2,8 (EG) bis 2,5 dB(A) – 1. OG – unterschritten und beträgt dann 53,2 dB(A) im EG und 53,5 dB(A) im 1. OG. Ein Anspruch auf Lärmschutz ist daher nicht ableitbar.

Ferner ist zusammenfassend festzustellen, dass sowohl gegenwärtig die schienengebundenen Verkehrslärmemissionen als auch die max. möglichen Gewerbelärmemissionen auf den Außenwohnbereich derart einwirken bzw. in zulässiger Weise einwirken können, dass dieser bereits gegenwärtig nicht unerheblich vorbelastet ist. Die Bahnanlagen tragen aufgrund der unmittelbaren Nähe und der auch zukünftig möglichen Auslastung bereits regelmäßig zu einer beachtlichen Vorbelastung des Außenwohnbereiches bei ($L_{m,E,tags} = 57,9$ dB(A) und $L_{m,E,nachts} = 54,3$ dB(A)). Ein von Lärmemissionen freigehaltener Bereich stellt sich dort gerade nicht dar.

Auch unter Würdigung einer sektoralen Betrachtung der Immissionswerte sowie der Schutzwürdigkeit des Grundstückes einschl. des Außenwohnbereiches und der Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens, insbesondere im Hinblick auf die Beurteilung eines Lärmschutzanspruches, ist auch nach Abwägung der vorgetragenen Aspekte kein Immissionsschutz ableitbar. Daher werden über die im B-Plan festgesetzten passiven Maßnahmen zum Immissionsschutz hinaus keine weitergehenden Festsetzungen zum Immissionsschutz getroffen. Es ist daher zusammenfassend festzustellen, dass der Außenwohnbereich unter Würdigung der für diesen Bereich festgesetzten Art der baulichen Nutzung „Gewerbegebiet“ und der bestehenden und o.b. Lärmvorbelastung nicht erheblich beeinträchtigt wird, so dass der mit diesem B-Plan verbundenen Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Verbindungsstraße der Vorrang eingeräumt wird.

Abgas- und Staubimmissionen

Erheblich die umgebende Wohnnutzung beeinträchtigende Abgas- und Staubemissionen sind durch die geplante Verbindungsstraße nicht ableitbar, da es sich im Wesentlichen um eine Verlagerung der Verkehrsströme handelt, die in einer bereits durch gewerbliche Nutzungen vorbelasteten Umgebung auftreten werden und sich dort vermischen. Das Gewerbegebiet ist bereits mit Gewerbebetrieben gefüllt, die aufgrund der Betriebscharakteristik keine erheblichen Abgas- und/oder Staubemissionen erzeugen, die auf die Umgebung erheblich beeinträchtigend einwirken würden.

Die in den textlichen Festsetzungen aufgeführten DIN-Vorschriften und Richtlinien können bei der Stadt Rinteln, Baudezernat, eingesehen werden.

9 Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaschutz

Der B-Plan Nr. 78 ist dadurch gekennzeichnet, dass die überwiegenden Flächen bereits für gewerbliche und gemischt strukturierte Nutzungen beansprucht sind. Hinzu kommen Nutzungen bahnrechtlich beanspruchter Flächen. Im Rahmen der hier vorliegenden Planung wird der baurechtlich zulässige Bestand gesichert sowie die Realisierung einer

Verbindungsstraße zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Straße Galgenfeld in der Rintelner Nordstadt planungsrechtlich vorbereitet. Durch die Realisierung einer Verbindungsstraße im Siedlungsbereich der Stadt Rinteln resultieren keine über den Bestand hinausgehenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen. Es handelt sich vielmehr um die Umverteilung bereits bestehender Verkehrsflüsse im nördlichen und hier lokal betrachteten Stadtgebiet Rintelns. Beeinträchtigungen des Klimas über das bereits bestehende Maß hinaus sind somit nicht zu erwarten.

Die grünordnerischen Festsetzungen und die Berücksichtigung einer Straßendurchgrünung leisten einen kleinräumigen Beitrag zur Staubbindung und Beschattung der im Plangebiet gelegenen Flächen.

Darüber hinaus wird durch die Anpflanzung von Bäumen und offenen Vegetationsflächen (Grünflächen) im Bereich der geplanten Verbindungsstraße und durch die externe Kompensationsfläche ein Beitrag zur Verbesserung des Stadt- und Kleinklimas geleistet.

Die im Plangebiet zulässigen baulichen Nutzungen sind auf der Grundlage des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz – EEWärmeG – und der EnEV 2012 - Energieeinsparverordnung für Gebäude – derart zu errichten, dass diese einen wesentlichen Beitrag zur Klimaanpassung leisten. Hierbei werden Passivhäuser sowie Passivhäuser-plus nahezu energetisch neutral realisiert werden.

Klimaanpassung

Auf Grund der Klimaanpassung ist auch im Plangebiet mit einer Zunahme der Häufigkeit und Intensität von Regenereignissen zu rechnen, so dass im Rahmen der konkreten Vorhabenplanungen auf diesen Sachverhalt durch die Ausformung ausreichender Gebäude- und Sockelhöhen auf eine angemessene Hochwassersicherheit hinzuwirken ist. In diesem Zusammenhang sei auf die Einhaltung der Marke des HQ 100 hingewiesen. Dies gilt sowohl für Gebäude als auch für Verkehrsflächen. Die Stadt Rinteln hat im Rahmen der Planung der Verbindungsstraße einschl. des Kreisverkehrsplatzes darauf hingewirkt, dass die Höhenlage nicht zu Eingriffen in den Retentionsraum der Weser führt. Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers wurde hydraulisch untersucht. Die Ergebnisse im Hinblick auf eine geeignete Dimensionierung sind nachrichtlich in die Begründung aufgenommen (Kap. Ver- und Entsorgung).

10 Denkmalschutz

Konkrete archäologische Kulturdenkmale sind nach derzeitigem Kenntnisstand innerhalb des Plangebietes nicht bekannt. Das Auftreten archäologischer Bodenfunde ist allerdings aufgrund der bislang nicht durchgeführten systematischen Erhebung nicht auszuschließen.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde wie etwa Keramikscherben, Steingeräte oder Schlacken sowie Holzkohleansammlungen, Bodenverfärbungen oder Steinkonzentrationen gemacht werden, so sind diese gem. § 14 Abs. 1 des NDSchG, auch in geringer Menge, meldepflichtig. Sie müssen der zuständigen Kommunalarchäologie (Tel.: 05722/9566-15 oder Email: Berthold@SchaumburgerLandschaft.de), der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Rinteln sowie dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich gemeldet werden. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

11 Ver- und Entsorgung

Abwasserbeseitigung

Der Planänderungsbereich kann im Rahmen des Bestandes an das bestehende Abwassernetz in der Konrad-Adenauer-Straße, Galgenfeld und Bahnhofstraße angeschlossen werden. Zu diesem Zweck sind die im Plangebiet bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen durch Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten sind (Abwasserbetrieb der Stadt Rinteln), festgesetzt.

Oberflächenentwässerung

Die Ableitung des im Plangebiet anfallenden Oberflächenwassers erfolgt in Bezug auf die gegenwärtig versiegelten Flächen teilweise über die bestehenden Kanäle, die in Richtung Bahnhofstraße und Konrad-Adenauer-Straße angebunden sind und dort entwässern. Darüber hinaus befinden sich versiegelte und unversiegelte Bereiche im Plangebiet, die gegenwärtig ungeordnet das Oberflächenwasser ableiten bzw. zur Versickerung (Bereich der Bahnanlagen) bringen.

Es wird davon ausgegangen, dass der bisherige Versiegelungsgrad innerhalb der bisher unbeplanten als auch der beplanten Flächen (Abdeckung durch Bebauungspläne) in zulässiger Weise einen Beitrag zur Ableitung des auf den Grundstücksflächen anfallenden Oberflächenwassers leistet. Dies betrifft insbesondere die Flächen, die in den beidseits der Verbindungsstraßen angrenzenden Gewerbegebieten liegen und bereits auf der Grundlage des rechtsverbindlichen B-Planes Entwässerungsgenehmigungen haben. Gleiches gilt für die beidseits der Konrad-Adenauer-Straße befindlichen und bebauten Grundstücksflächen, die ebenfalls im Rahmen der Baugenehmigungen über Entwässerungsgenehmigungen verfügen. In diesen Bereichen werden, wie im Übrigen auch in den festgesetzten Gewerbegebieten, die bisher festgesetzten oder zulässigen Flächenversiegelungen (GRZ) nicht erweitert, so dass auch dem Grunde nach aus diesen Flächen kein über das baurechtliche mögliche Maß hinausgehendes Oberflächenwasser an die nächste Vorflut (den jeweils angrenzenden Regenwasserkanälen) abgegeben wird.

Die geplante Verbindungsstraße ist in Teilbereichen vorgesehen, die bisher zu einem größeren Anteil unversiegelt waren, so dass das zukünftig auf den Straßenflächen anfallende Oberflächenwasser über die im B-Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Entwässerungsmulde“ an die nächste Vorflut abgeleitet wird. Die Mulde wird hierbei an die noch zu verlegende Regenwasserkanalisation abgeleitet.

Gemäß dem Erläuterungsbericht erfolgt die Entwässerung der Planstraße durch ausreichend zu dimensionierende Regenwasserkanäle, wobei auch die Entwässerungsmulde daran angebunden wird.

„Bau-km 10+000 bis 10+300:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Auf der Bunte.

Bau-km 10+300 bis 10+650:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Galgenfeld.

Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße:

Im Bereich des Kreisverkehrs werden die Fahrbahn und Gehwege über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über eine Anschlussleitung an den vorhandenen Kanal angeschlossen werden, entwässert. Im Planumstiefpunkt wird eine Planumsdrainage mit Sickerleitung DN 100 vorgesehen. Die Sickerleitung wird über Schächte DN 400 und eine Anschlussleitung an das oben beschriebene Entwässerungssystem angeschlossen.³⁷

Durch das Büro Kirchner Engineering Consultants GmbH, Stadthagen, 2012, wurde ergänzend eine hydraulische Berechnung für die Oberflächenentwässerung der Entlastungsstraße durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die geplante Maßnahme die Errichtung einer geeigneten Rückhaltung erforderlich wird, die zunächst nach DWA 117 vorbemessen wird und mit einem erforderlichen Volumen von ca. 227 m³ vorzusehen ist. Als Drosselleistung werden hierfür max. 10 l/s angesetzt, die iterativ als verträglich für die nachfolgenden Kanalnetze ermittelt wurden. Für die Herstellung des Rückhaltevolumens werden 2 Varianten unterschieden, die eine Aufteilung der Ableitung zum Sammler „Auf der Bunte“ mit maximal 4 l/s und zum Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s bzw. eine alleinige Ableitung zu dem Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s vorsehen. Der Notüberlauf ist im ebenfalls zum Sammler „Galgenfeld“ zu führen. Für die aufgeteilte Ableitung ist hierzu eine Vermaschung mit Rückstauklappe zwischen den Teilsträngen herzustellen. Zur Überprüfung der Auslastungssituation wurde in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg der Ansatz eines 10-jährlichen Modellregenereignisses gewählt, um die Speicherwirkung der Rückhalteeinrichtungen entsprechend ihres Bemessungszieles darzustellen.

Entsprechend der maßgebenden Regendauer des vereinfachten Nachweises wurde zudem eine Modellregensimulation für einen 2-stündigen Niederschlag durchgeführt. Die rechnerische Zunahme der Überstaumengen kann auf 3,5 m³ begrenzt werden, die in der Zunahme als vertretbar eingeschätzt werden.

Mit einer Anbindung der Regenentwässerung der Entlastungsstraße ohne Rückhaltung würden die sich die rechnerischen Einleitungswerte um 3 l/s bzw. 47 l/s erhöhen. Bei den vorgeschlagenen Rückhaltevarianten werden die Spitzenwerte der Einleitungen des Ist-Zustandes nicht überschritten. Die Einleitungserlaubnis ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg abzustimmen.³⁸

Die Ableitung in die Sammelkanäle „Galgenfeld“ bzw. „Auf der Bunte“ darf, nach hydraulischer Bemessung, nur mittels Rückhalte- und Drosselmaßnahmen erfolgen.

Die Entwässerungsverhältnisse dürfen sich für die angrenzenden Bahnanlagen nicht verschlechtern. Die Ableitung jeglicher Abwässer aus Bahngelände ist grundsätzlich nicht zulässig. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung wird darauf hingewirkt, dass die Bahnanlage nicht durch Entwässerungsanlagen der Straße beeinträchtigt wird.

Überschwemmungsgebiet

Dem südlichen Plangeltungsbereich grenzt das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Weser an. Das Plangebiet befindet sich innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes der Weser. Im Plan sind diese Flächen nachrichtlich gekennzeichnet. Innerhalb dieser Flächen sind die besonderen wasserrechtlichen Anforderungen beachtlich. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zukünftiger Baumaßnahmen ist bei Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf eine angemessene Berücksichtigung des natürlichen Überschwemmungsgebietes hinzuwirken (> HQ 100).

³⁷ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 – Hannover, April 2012, Seite 14

³⁸ vgl. Kirchner Engineering Consultants GmbH, E-Mail vom 06.09.2012 an die Stadt Rinteln

Das mit der Straßenbauplanung beauftragte Ing. Büro SHP, Hannover, hat die Höhenentwicklung der geplanten Straße in Bezug auf die Lage innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes überprüft und festgestellt, dass der neu geplante Straßenkörper im Vergleich zu den bisher im natürlichen Überschwemmungsgebiet befindlichen Straßenflächen keinen relevanten Beitrag zu einem Retentionsraumverlustes der Weser bewirkt und das sich Wasser im Überschwemmungsfall auch zukünftig auf die bislang im natürlichen Überschwemmungsgebiet gelegenen Flächen verteilen kann. Darüber hinaus sei auch darauf hingewiesen, dass es durch die Lage der Verbindungsstraße innerhalb des bestehenden Bauhofgeländes zu einer Beseitigung von baulichen Anlagen kommt. Dieser Bereich steht daher zu einem gewissen Anteil zusätzlich als Retentionsraum zur Verfügung.

Trink- und Löschwasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung erfolgt durch die Stadtwerke Rinteln.

Löschwasserversorgung

Der erforderliche Grundschatz für das ausgewiesene Bebauungsgebiet beträgt nach den Richtwerttabellen des Arbeitsblattes W 405 aufgrund der zukünftigen Nutzung 3.200 l/min für eine Löszeit von mind. 2 Stunden. Die Löschwassermengen sind über die Grundbelastung für Trink- und Brauchwasser hinaus bereitzustellen. Durch die an das Plangebiet angrenzenden Trinkwasserleitungen kann eine ausreichende Löschwasserversorgung gem. DGWV- Arbeitsblatt W-405 mit einer Entnahmeleistung von mind. 96 m³/h sichergestellt werden.

Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung durch die öffentliche Trinkwasserversorgung und erforderlichenfalls durch zusätzliche unabhängige Löschwasserentnahmestellen, z.B. Löschwasserteiche, Löschwasserbrunnen, Zisternen usw., ist nachzuweisen und in einem Löschwasserplan, Maßstab 1:5.000, mit Angabe der jeweiligen Löschwassermenge zu erfassen. Der Löschwasserplan ist der für den Brandschutz zuständigen Stelle des Landkreises Schaumburg, zusammen mit den sonstigen Planunterlagen, zuzustellen.

Wasserversorgungsleitungen, die gleichzeitig der Löschwasserentnahme dienen, müssen einen Mindestdurchmesser von DN 100 mm haben. Der erforderliche Durchmesser richtet sich nach dem Löschwasserbedarf.

Zur Löschwasserentnahme sind innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen Hydranten zu installieren bei einer Löschwasserversorgung durch die öffentliche Trinkwasserversorgungsleitung oder Sauganschlüsse bei Entnahme von Löschwasser aus unabhängigen Löschwasserentnahmestellen.

Für den Einbau von Hydranten sind die Hydranten-Richtlinien des DVGW-Arbeitsblattes W 331/I-VII zu beachten. Für Löschwassersauganschlüsse gilt die DIN 14 244.

Die Löschwasserentnahmestellen sind nach DIN 4066 gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Sie sind freizuhalten und müssen durch die Feuerwehr jederzeit ungehindert erreicht werden können.

Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung wird durch den Landkreis Schaumburg sichergestellt.

Energieversorgung (Elektrizität und Gas)

Die Versorgung des Plangebiets mit Elektrizität wird durch die Stadtwerke Rinteln sichergestellt. Im Rahmen der konkreten Ausbauplanung ist auf vorhandene Leitungen zu achten.

Kommunikation

Das Plangebiet ist an das Kommunikationsnetz der Deutschen Telekom angeschlossen. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Plangebiet der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.

Die Deutsche Telekom GmbH hat darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger einen Bauablaufzeitplan aufzustellen und diesen unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen hat, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Verlegungsarbeiten, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahme der Telekom wird eine Vorlaufzeit von 6 Monaten benötigt.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989, siehe insbesondere Abschnitt 3, zu beachten.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigt die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG mindestens drei Monate vor Baubeginn einen Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Kosten

Der Stadt Rinteln entstehen durch die Realisierung dieses Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ Kosten im Sinne des § 127 BauGB von insgesamt 3,93 Mio. Euro brutto.

Grunderwerb	350.000,00 €
Straßenbau	2.300.000,00 €
Stützmauer	650.000,00 €
<hr/>	
Summe	3.300.000,00 €
zzgl. MwSt 19,0 %	627.000,00 €
<hr/>	
Gesamtsumme	3.927.000,00 €

Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind zur Realisierung des Bebauungsplanes nicht erforderlich. Die Bauleitplanung erfolgt in enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern und der Stadt Rinteln.

12 Flächenbilanz

Das Plangebiet weist eine Gesamtgröße von 40.683 m² auf. Die Fläche gliedert sich wie folgt:

Gewerbegebiet (GE 1):		13.399 m ²
<i>davon Stellplätze:</i>	<i>249 m²</i>	
Gewerbegebiet (GE 2):		2.226 m ²
<i>davon Stellplätze:</i>	<i>349 m²</i>	
<i>darin Leitungsrechte:</i>	<i>283 m²</i>	
Mischgebiet (MI):		5.460 m ²
<i>darin Geh-, Fahr- und Leitungsrechte:</i>	<i>589 m²</i>	
öffentliche Grünfläche (Ö1) „Entwässerungsmulde“:		169 m ²
öffentliche Grünfläche (Ö2) „Straßenbegleitgrün“:		1.334 m ²
öffentliche Grünfläche (Ö3) „örtlicher Grünzug“:		670 m ²
Straßenverkehrsfläche:		17.314 m ²
Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung: „Fuß- und Radweg“:		111 m ²
Gesamtfläche:		40.683 m ²

Teil II Umweltbericht

1 Einleitung

1.1. Veranlassung, Rechtslage

Der Umweltbericht stellt gem. § 2 a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung des B-Planes Nr. 78 "Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße" dar, in dem die in der Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes in ihren Bestandteilen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 a-i BauGB unter Anwendung der Anlage zu §§ 2 Abs. 4 und 2 a BauGB zusammengefasst dargestellt werden. Das im Umweltbericht dargelegte Ergebnis der Umweltprüfung ist gem. § 2 Abs. 4 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen.

1.2. Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte der Bebauungsplanung

1.2.1 Angaben zum Standort

Das Plangebiet umfasst ein rd. 4 ha großes Areal und erstreckt sich auf Flächen zwischen der Konrad-Adenauer –Straße im Süden, der Straße Galgenfeld im Osten, der Bahnanlagen im Norden und der Straße Große Tonkuhle im Westen.

Die im Plangebiet befindlichen Flächen stellen sich in Bezug auf die bereits baulich genutzten Flächen überwiegend als Gewerbegebiete gem. § 8 BauNVO und zu einem untergeordneten Teil als Mischgebiet dar. Kennzeichnet hierfür sind die westlich der Straße Galgenfeld befindlichen und im B-Plan Nr. 65 "Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße" festgesetzten Gewerbegrundstücke und die südlich der Konrad-Adenauer-Straße befindlichen gemischten Nutzungsstrukturen. Die unmittelbar östlich an die Straße Galgenfeld angrenzenden Flächen werden zu kirchlichen Zwecken und daran anschließend gewerblich genutzt (Autowerkstatt für Karosserie- und Lackarbeiten). Im nördlichen Plangebiet befinden sich die Flächen des städtischen Bauhofes, die mit den befestigten Flächen und baulichen Anlagen bis an die Bahnanlagen heranreichen.

Der Geltungsbereich des B-Planes erstreckt sich unter anderem auch auf Flächen der Bahn, die sich im Eigentum der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) befinden. Nördlich dieser Flächen befinden sich Sukzessionsflächen, die mit heimischen Gehölzen bestanden sind. Die Flächen weisen zum Teil eine lückige Vegetation auf, sind aber auch durch starke Verbuschungen, durch Brombeeren und Stickstoffzeigern im Unterwuchs, geprägt. Die im Plangebiet befindlichen Flächen der Bahnanlage liegen tlw. brach, so dass sich tlw. lückiger Vegetationsaufwuchs zwischen den Gleisanlagen gebildet hat. Die Flächen wurden im Rahmen der Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsflächen bereits entbuscht, so dass insgesamt freie Flächen entstanden sind, die als Lebensraum für die Zauneidechse dienen können.

Aus naturschutzfachlicher Sicht haben die Flächen auf Grund ihrer Strukturierung eine hohe Bedeutung für Tiere und Pflanzen, da sie seltenen und gefährdeten Arten (Zauneidechse) Lebensraum bieten. Es ist jedoch in die weiteren planerischen Überlegungen mit Blick auf die Beurteilung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie den Artenschutz zu berücksichtigen, dass die Flächen planungsrechtlich als gewidmete Flächen der Bahn anzusehen sind und Pflege- und Wartungsmaßnahmen der Strecke, unabhängig vom Artenvorkommen, durchgeführt werden können. Für vorkommende Arten fallen diese Maßnahmen unter das allgemeine Lebensrisiko, ohne dass dadurch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände resultieren.

Im weiteren nördlichen Anschluss an das Plangebiet befinden sich die Flächen der Deutschen Bahn AG mit dem nach Stadthagen, Hessisch-Oldendorf und Löhne führenden Streckennetz. Daran schließt sich nördlich zunächst ein Mischgebiet und nördlich der Straße *Unter dem Stiderfeld* ein Wohngebiet an.

Weitere bereits baulich genutzte Fläche stellen sich im südlichen Planbereich und beidseits der Konrad-Adenauer-Straße dar. Hierbei handelt es sich um ein Wohngrundstück, eine Tankstelle, ein Fastfood Restaurant und einen Fachmarkt für Tierbedarf. Daran schließen sich im weiteren westlichen Verlauf, außerhalb des Plangebietes, weitere Wohnnutzungen sowie weitere Handwerks- und Gewerbebetriebe an.

Nordwestlich an das Plangebiet grenzt ein Einkaufszentrum (Einkaufszentrum Rinteln Nord) und im weiteren Verlauf die Bahnhofsstraße an.

Südlich wird das Plangebiet durch gewerbliche Nutzungen und Wohnnutzung sowie im Südosten durch die sich daran anschließende freie Feldflur und das Gewässer Schildgraben begrenzt. Südlich des Plangebietes grenzt das natürliche Überschwemmungsgebiet der Weser unmittelbar an. Das Plangebiet selbst befindet sich teilweise im natürlichen Überschwemmungsgebiet der Weser, das im B-Plan entsprechend gekennzeichnet ist.

Östlich wird das Plangebiet zum einen durch Teilbereiche der Konrad-Adenauer-Straße und zum anderen durch die Straße Galgenfeld begrenzt. Gewerbliche Nutzungen der Firma Eggersmann GmbH & Co. KG (Futtermittelhersteller) sowie der Fa. Scheidt GmbH & Co. KG (Stahlbeton-Fertigteile) grenzen östlich an. Die südlich der Bahngleise befindlichen Flächen sind durch gewerbliche Nutzung geprägt. Des Weiteren befinden sich teilweise Straßenverkehrsflächen der Konrad-Adenauer-Straße und der Straße Galgenfeld und der Straße Im Emerten innerhalb des Plangebietes.

Da das Plangebiet bereits durch gewerbliche Nutzungen geprägt und in seinen natürlichen Funktionen überprägt ist, wird in diesen Bereichen nicht davon ausgegangen, dass die ökologische Empfindlichkeit durch die hier in Rede stehende Planung erheblich beeinträchtigt wird. Ein Eingriff ist lediglich im nördlichen Plangebiet durch die Überplanung bisher unversiegelter Bahnflächen zu erwarten. Hierfür ist ein externer Ausgleich vorgesehen.

Fazit

Das Plangebiet ist bereits siedlungsstrukturell geprägt, verkehrlich erschlossen und einer wirtschaftlichen Nutzung unterzogen. Als Lebensraum für Tiere und Pflanzen bieten die Flächen überwiegend kein Lebensraumpotential. Eine Bedeutung ist hingegen den Flächen im Norden, insbesondere den Bahndammböschungen und den nördlich der Gleisanlagen gelegenen Flächen, beizumessen. Hier befinden sich insbesondere Zauneidechsenlebensräume. Durch die geplante Realisierung der Verbindungsstraße werden die Böschungsdämme und angrenzenden Flächen angeschnitten und überplant (Bau einer Stützmauer). Insbesondere der Böschungsfuß und die südexponierten Bahndämme weisen ein hohes Lebensraumpotential für die Zauneidechse auf, für die aus der Planung ein erheblicher Eingriff resultiert. Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Vermeidungsmaßnahmen und durch ein Risikomanagement können diese Eingriffe jedoch minimiert werden, so dass keine erhebliche Gefährdung der lokalen Population zu erwarten ist.

Die Qualitätskriterien in Bezug auf den Reichtum, die Qualität und die Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes werden im Kapitel 3 *Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen* dargelegt.

Die Schutzkriterien, wie Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke usw. werden im Kapitel 2 *Rechtliche Rahmenbedingungen* näher beschrieben und inhaltlich auf ihre Betroffenheit im Zusammenhang mit der Planung dargelegt.

1.2.2 Art des Vorhabens und der Festsetzungen

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer Verbindungsstraße im nördlichen Stadtzentrum von Rinteln geschaffen werden. Hierdurch sollen die Konrad-Adenauer-Straße (L 435) sowie die nördlich der Bahnlinie liegenden Wohngebiete entlastet werden. Die Verbindungsstraße soll zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 realisiert werden.

Die für die Verbindungsstraße benötigten Flächen werden als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Abgrenzung des Planungsraumes und der Straßenverlauf orientieren sich an den Planungen der SHP Ingenieure (Hannover, 2012). Die Verbindungsstraße soll aufgrund der unmittelbaren Verbindung zwischen der Bahnhofstraße im Norden und der Konrad-Adenauer-Straße im Osten deutlich zu einer Entzerrung der Verkehrsabläufe im unmittelbaren Umfeld und insbesondere am Knotenpunkt Bahnhofstraße – Konrad-Adenauer-Straße und damit auch zu einer Entlastung der gesamten Nordstadt Rintels beitragen. Darüber hinaus soll die Trasse zu einer Verbesserung der beidseits der geplanten Verkehrsstraße als auch beidseits der Bahnhofstraße und Konrad-Adenauer-Straße gelegenen Wohn-, Gewerbe- und Handelsstandorte beigetragen, indem die jeweiligen Standorte gegenüber der gegenwärtigen Situation einen verbesserten Anschluss an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erlangen.

Auch die Straßenverkehrsflächen der Konrad-Adenauer-Straße und der Straße *Im Emerten* sowie die Flächen, die im B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ mit Geh-, Fahr-, und Leitungsrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln belastet sind, wurden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um den Trassenverlauf in der Gesamtheit planungsrechtlich zu sichern.

Zu diesem Zweck wurden die Flächen des Gewerbegebietes des B-Planes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ und die Flächen des Sondergebietes des B-Planes Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ (mit Geh-, Fahr-, und Leitungsrechten belastete Flächen) in den Geltungsbereich mit einbezogen. Für die B-Pläne Nr. 65 (einschl. der 1. Änderung) und Nr. 73 erfolgt daher in den entsprechenden Bereichen eine Teilaufhebung. Die Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplanes des B-Planes Nr. 65 einschl. der 1. Änderung werden jedoch übernommen. Hierfür wird ein Gewerbegebiet (GE-1 und -2) und als Maß der baulichen Nutzung eine Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8 sowie eine abweichende Bauweise, im Sinne einer offenen Bauweise, ohne Begrenzung der Gebäudelänge sowie eine maximale Höhe OK = 10,50 m festgesetzt.

Auf Grund der südlich der Konrad-Adenauer-Straße prägenden gemischten Nutzungsstrukturen wird für diesen Bereich als Art der baulichen Nutzung ein Mischgebiet (MI) und als Maß der baulichen Nutzung eine Grundflächenzahl (GRZ) = 0,6 festgesetzt. Die Überschreitung der GRZ um 50% für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen gem. § 19 BauNVO wird zugelassen, so dass eine max. GRZ von 0,8 zugrunde zu legen ist. Für die Flächen südlich der Konrad-Adenauer-Straße stellt der wirksame Flächennutzungsplan bereits gemischte Bauflächen dar.

Die im Mischgebiet und Gewerbegebiet durch Baugrenzen definierten überbaubaren Grundstücksflächen orientieren sich an dem baulichen Bestand und an den im B-Plan Nr. 65 festgesetzten Baugrenzen. Innerhalb des nördlichen Plangebietes werden zur Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs Stellplatzflächen festgesetzt.

Zur Berücksichtigung der artenschutzfachlichen Belange werden Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie ein Risikomanagement Inhalt des Bebauungsplanes. Ebenso erfolgt die Berücksichtigung bzw. Festsetzung von öffentlichen Grünflächen (Ö1: Entwässerungsmulde, Ö2: Straßenbegleitgrün, Ö3 örtlicher Grünzug).

Besondere Maßnahmen des Immissionsschutzes werden in Form von flächenbezogenen Schalleistungspegeln innerhalb des Gewerbegebietes und passiven Schallschutzmaßnahmen in den Misch- und Gewerbegebieten berücksichtigt.

Das Plangebiet grenzt südlich an das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Weser an. Das Plangebiet selbst befindet sich teilweise im natürlichen Überschwemmungsgebiet der Weser. Im B-Plan sind diese Flächen nachrichtlich gekennzeichnet. Innerhalb dieser Flächen sind die besonderen wasserrechtlichen Anforderungen beachtlich. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zukünftiger Baumaßnahmen ist das natürliche Überschwemmungsgebiet (>HQ 100) zu berücksichtigen.

Das mit der Straßenbauplanung beauftragte Ing.- Büro SHP, Hannover, hat die Höhenentwicklung der geplanten Straße in Bezug auf die Lage innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes überprüft und festgestellt, dass der neu geplante Straßenkörper im Vergleich zu den bisher im natürlichen Überschwemmungsgebiet befindlichen Straßenflächen keinen relevanten Beitrag zu einem Retentionsraumverlustes der Weser bewirkt und das sich Wasser im Überschwemmungsfall auch zukünftig auf die bislang im natürlichen Überschwemmungsgebiet gelegenen Flächen verteilen kann. Darüber hinaus sei auch darauf hingewiesen, dass es durch die Lage der Verbindungsstraße innerhalb des bestehenden Bauhofgeländes zu einer Beseitigung von baulichen Anlagen kommt. Dieser Bereich steht daher zu einem gewissen Anteil zusätzlich als Retentionsraum zur Verfügung.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf Teil 1, Kapitel 5 *Inhalt des Bebauungsplanes* verwiesen.

1.2.3 Flächeninanspruchnahme und Formen der Bodennutzung

Das Plangebiet ist bereits zu einem Anteil von rd. 90 % effektiv mit Gebäuden, Stell- und Lagerplätzen sowie durch die Flächen der Bahnanlage überbaut. Nach Durchführung des Bebauungsplanes wird die Flächeninanspruchnahme für die Überbauung mit Gebäuden sowie für die Verbindungsstraße im Wesentlichen gleich bleiben. Dies begründet sich daraus, dass der überwiegende Teil des Plangebietes in seiner Nutzung nicht verändert wird. In der nachfolgenden Übersicht wird die zu erwartende Flächeninanspruchnahme dargestellt:

Bereich/ Art der Festsetzung	Teilfläche	Gesamtfläche
Mischgebiet (MI- Gebiet, Grundflächenzahl (GRZ) = 0,6, Überschreitung gem. § 19 Abs. 4 BauNVO, eff. GRZ = 0,8)		<u>5.460 m²</u>
- darin: nicht überbaubare Flächen=	1.092 m ²	
- darin überbaubare Grundstücksflächen =	4.368 m ²	
Gewerbegebiet (GE- Gebiet, Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8)		<u>15.625 m²</u>
- darin: nicht überbaubare Flächen=	3.125m ²	
- darin überbaubare Grundstücksflächen =	12.500 m ²	
öffentliche Grünfläche (Ö1) „Entwässerungsmulde“		<u>169 m²</u>
öffentliche Grünfläche (Ö2) „Straßenbegleitgrün“		<u>1.334 m²</u>
öffentliche Grünfläche (Ö3) „örtlicher Grünzug“		<u>670 m²</u>
Öffentliche Verkehrsfläche		<u>17.314 m²</u>
- darin überbaubare Flächen (Annahme 90 %):	15.583 m ²	
- darin nicht überbaute Fläche:	1.731 m ²	
Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung: „Fuß- und Radweg“		<u>111 m²</u>
Plangebiet gesamt:		<u>40.683 m²</u>

Für die im Innenbereich gelegenen Flächen wird durch die Bauleitplanung ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden im Sinne einer Nachverdichtung gem. § 1 a Abs. 2 BauGB ermöglicht. Nach Durchführung der Planung ist für die Verkehrsflächen eine Veränderung der Flächeninanspruchnahme zu erwarten. Hierbei handelt es sich um rd. 1.640 m² Ruderalflächen der Bahndammböschung, die in eine öffentliche Straßenverkehrsfläche umgewandelt werden. Es erfolgt ein externer Ausgleich. Für das Gewerbegebiet / Mischgebiet sind keine Veränderungen zu erwarten, weil lediglich der planungsrechtlich bereits zulässige Bestand gesichert wird und sich nur die Verteilung der überbauten Flächen im Plangebiet verändert.

1.3 Bedarf an Grund und Boden sowie Art und Menge der zu erwartenden Emissionen

Das Plangebiet umfasst insgesamt eine ca. 4 ha große Fläche, für die tlw. bereits Baurechte aus dem Bebauungsplan Nr. 65 für ein Gewerbegebiet und aus dem B-Plan Nr. 73 für ein Sondergebiet (mit Geh-, Fahr-, und Leitungsrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belastende Flächen) bestehen. Darüber hinaus bestehen vorbereitende Baurechte für einen südlichen Teilbereich, der im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche ausgewiesen ist und gem. § 34 dem Innenbereich zuzuordnen ist. Für diese Flächen bestehen bereits Baurechte aus bestehenden Baugenehmigungen.

Die geplante Verbindungsstraße zwischen der Bahnhofstraße und der Konrad-Adenauer-Straße erstreckt sich auf bereits im Bestand genutzte Straßenverkehrsflächen, auf Flächen des Gewerbegebietes des B-Planes Nr. 65 und angrenzende gewerblich genutzte Flächen sowie im nördlichen Bereich auf Bahnflächen.

Bei der Planung der Verbindungsstraße handelt es sich im Vergleich zu der bisherigen Flächenversiegelung nicht um eine erheblich höhere Flächenversiegelung, da sich die GRZ und die Versiegelung am Bestand orientiert. Lediglich im nördlichen Plangebiet erfolgt eine Versiegelung von bisher un bebauten Flächen (rd. 1.640 m²) der Bahndammböschung.

Diese zusätzliche Versiegelung stellt einen Eingriff dar, der auf externen Flächen auszugleichen ist. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auch auf das Kapitel 4 *Eingriffe in Natur und Landschaft / Eingriffsregelung* verwiesen.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden nur die fachgesetzlichen Regelungen und Fachplanungen genannt, die bei der Umweltprüfung bezüglich des Vorhabens und des Planungsraumes Bedeutung erlangt haben.

Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplänen und deren Berücksichtigung

Fachgesetze

Baugesetzbuch

Die Vorgaben des § 1a BauGB zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes und der Eingriffsregelung werden bei der Umweltprüfung beachtet und in diesem Umweltbericht dargelegt.

Ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz gem. § 1 a BauGB

Die Eingriffsregelung gem. § 1 a Abs. 3 BauGB und der sparsame Umgang mit Grund und Boden gem. § 1 a Abs. 3 BauGB wurden bei der Planung und der Umweltprüfung berücksichtigt. Die Eingriffsregelung wird im Umweltbericht dargelegt.

Das Vorhaben ist dadurch gekennzeichnet, dass aus dem B-Plan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ und dem B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ Baurechte für ein Gewerbegebiet, öffentliche Straßenverkehrsflächen und ein Sondergebiet (mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belastende Flächen) bestehen. Darüber hinaus bestehen Baurechte in Form von Baugenehmigungen für Teilflächen des Plangebiets, die im Flächennutzungsplan als gemischte Bauflächen dargestellt sind und baurechtlich erschlossen sind. Diese Flächen sind gem. § 34 BauGB zu beurteilen, da eine bauliche Nutzung und auch Erweiterung der baulichen Nutzung baurechtlich zulässig ist.

Die zunächst für die Stilllegung vorgesehene Eisenbahnlinie der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) wurde von der Bückebergbahn Rinteln-Stadthagen GmbH (Bbb) übernommen. Durch den Weiterbetrieb der Eisenbahnstrecke durch die Bbb war eine Verlegung der zuvor im Bereich der Bahnanlage vorgesehenen Straßentrasse in Richtung Süden erforderlich. Diese Verlegung bedingt, dass das Gelände des Baubetriebshofes beansprucht werden muss. Darüber hinaus muss das verbleibende Gleis auf einer Länge von rd. 170 m in Richtung Norden verschoben werden. Hierbei handelt es sich jedoch um eisenbahnrechtlich relevante Vorhaben und Maßnahmen innerhalb der bestehenden Bahnflächen, die den B-Plan nicht unmittelbar betreffen bzw. für die der B-Plan keine weitergehenden Aussagen trifft. Gem. § 1 a Abs. 3 BauGB sind nur die Eingriffe auszugleichen, die über den zulässigen Bestand hinausgehen. Die Eingriffs-Ausgleichs-Beurteilung wird im Kapitel 4 dargelegt.

Flächennutzungsplan gem. § 5 BauGB

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln stellt für das Plangebiet gewerbliche und gemischte Bauflächen sowie Straßenverkehrsflächen, Sonderbauflächen und Bahnflächen (Bahnanlage) dar. Im südöstlichen Plangebiet ist zudem eine Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Darüber hinaus ist der westliche Teilabschnitt der geplanten Trasse als geplante örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Aus den Darstellungen der 20. Änderung des FNPs ist bereits die wesentliche Lage und Ausrichtung sowie der verkehrliche Anschluss der geplanten Verbindungsstraße ersichtlich. Im Rahmen der 20. Änderung wurden hierzu bereits die jeweiligen Planungserfordernisse auch im Hinblick auf die Berücksichtigung von Varianten diskutiert. Dies geht im Wesentlichen aus dem vom Rat der Stadt Rinteln am 6.3.2008 beschlossenen Beiplan zum Flächennutzungsplan „Fachbeitrag Verkehr“ (Seite 10 und Anlage 4) hervor.

Der hier in Rede stehende B-Plan nimmt nur eine flächenmäßig sehr ungeordnete Teilfläche der im FNP dargestellten Bahnflächen in Anspruch. Diese Teilfläche kann aufgrund der Kleinräumigkeit als aus dem FNP entwickelt angesehen werden.

Der Bebauungsplan entspricht somit dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB, wonach Bebauungspläne aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes zu entwickeln sind.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)

Gem. der Anlage 1 „Liste mit UVP-pflichtigen Vorhaben“ sind unter Nr. 14 „Verkehrsvorhaben“ benannt, die entweder UVP-pflichtig sind, einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles zu unterziehen sind oder für die eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt werden muss. Hierbei handelt es sich um den Bau von Bundeswasserstraßen, Bundesautobahnen oder Bundesstraßen, eines Schienenweges von Eisenbahnen oder eines Flugplatzes. Die in der Anlage 1 zum UVPG genannten Verkehrsvorhaben entsprechen nicht dem hier geplanten Vorhaben einer Gemeindestraße. Nach dem UVPG ist somit weder eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles noch eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Gem. Anlage 3 Nr. 1.8 handelt es sich jedoch gleichzeitig um eine Bauleitplanung nach den §§ 6 und 10 des Baugesetzbuches (BauGB), für die eine obligatorische Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen ist. Gem. § 17 Abs. 2 „Aufstellung von Bebauungsplänen“ des UVPGs wird die obligatorische Strategische Umweltprüfung (SUP) im Aufstellungsverfahren des B-Planes als Umweltprüfung einschließlich der Überwachung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt. Die Ergebnisse werden in diesem Umweltbericht dargelegt.

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeit (NUVPG)

Gemäß dem niedersächsischen Gesetz über die Umweltverträglichkeit (NUVPG) handelt es sich gem. Anlage 1 „Liste der nach Landesrecht UVP-pflichtigen Vorhaben“ Nr. 5 um den *„Bau einer nicht von Nr. 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, mit Ausnahme von Ortsstraßen im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes.“* Für den Bau einer Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße nach Nr. 5 ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles erforderlich, wenn es sich nicht um eine Ortsstraße im Sinne des § 47 Nr. 1 Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) handelt.

Bei der hier in Rede stehenden Straßenplanung handelt es sich jedoch um eine Ortsstraße im Sinne des § 47 Nr. 1 NStrG.

Die Nr. 4 der Anlage 1 zum NUVPG trifft für die hier geplante Verbindungsstraße nicht zu, da es sich nicht um den *„Bau einer vier- oder mehrstreifigen Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, wenn die neue Straße eine durchgehende Länge von 5 km oder mehr aufweist oder wenn eine bestehende ein – oder zweistreifige Straße verlegt oder ausgebaut wird und der geänderte Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist“* handelt.

Der B-Plan Nr. 78 bereitet eine zweispurige Gemeindestraße im Sinne des § 47 Nr. 1 NStrG vor, die eine Länge von 5 km bzw. 10 km deutlich unterschreitet. Die geplante Verbindungsstraße weist eine Gesamtlänge von rd. 1 km auf.

Der § 47 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) lautet wie folgt:

§ 47 Gemeindestraßen

Zu den Gemeindestraßen gehören

4. die Ortsstraßen; das sind Straßen in Baugebieten und, soweit solche nicht ausgewiesen sind, in Ortsteilen, die im Zusammenhang bebaut sind, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen;

5. die Gemeindeverbindungsstraßen; das sind Straßen im Außenbereich, die vorwiegend den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder Ortsteile untereinander oder den Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrswegen vermitteln;
6. alle anderen Straßen im Außenbereich, die eine Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet hat.

Bei der hier vorliegenden Bauleitplanung handelt es sich, wie oben bereits beschrieben, um die Planung einer Verbindungsstraße auf einer Länge von rd. 1 km im Sinne einer Ortsstraße gem. § 47 Nr. 1 Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG), so dass eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nicht erforderlich ist.

Besonders geschützte Bereiche gem. Abschnitt 5 NAGBNatSchG

Im Plangebiet befinden sich keine Schutzgebiete oder Schutzobjekte gem. NAGBNatSchG, die durch die Planung beeinträchtigt werden könnten. Dazu zählen Naturschutzgebiete, Nationalparke, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile, gesetzlich geschützte Biotope sowie Schutzgebiete des Netzes „Natura 2000“.

In der nahen Umgebung zum Plangebiet befindet sich südlich das Landschaftsschutzgebiet LSG SHG 011 „Wesertal im Bereich der Stadt Rinteln“, östlich befindet sich das Landschaftsschutzgebiet LSG SHG 013 „Wesergebirge“, welches sich nördlich fortsetzt. Innerhalb dieser Flächen befindet sich das Naturschutzgebiet NSG HA 132 „Kamm des Wesergebirges“.

Da sich die Planung auf Flächen bezieht, die bereits siedlungsstrukturell genutzt werden, überwiegend versiegelt und bebaut sind und die Schutzgebiete einen ausreichenden Abstand einnehmen, können Beeinträchtigungen der Schutzgebiete durch die hier in Rede stehende Planung ausgeschlossen werden.

FFH- Lebensraumtypen

Im Plangebiet und der nahen Umgebung befinden sich keine FFH- Lebensraumtypen, so dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Vorkommen streng geschützter oder seltener Tier- und Pflanzenarten

Seitens der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg wurde darauf hingewiesen, dass die alten Gleisanlagen, die dem Plangebiet nördlich angrenzen (Bahngleise, Bahndämme) besondere Lebensraumpotentiale für seltene und gefährdete thermophile Pflanzenarten und für Reptilien aufweisen und dass Erfassungen dieser Arten vorzunehmen sind, um Zielkonflikte mit dem Artenschutz zu vermeiden. Alle heimischen Reptilien sind besonders geschützt, als Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind die Schlingnatter und die Zauneidechse zusätzlich streng geschützt. Seltene und gefährdete thermophile Pflanzenarten konnten im Plangebiet nicht nachgewiesen werden und sind somit nicht betroffen. Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

➤ Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung

Zur Darlegung der artenschutzfachlichen Belange wurde im Auftrag der Stadt Rinteln ein artenschutzfachliches Gutachten durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) erstellt, in dem insbesondere seltene und gefährdete Tierarten untersucht wurden. Darin wurde festgestellt, dass aufgrund der Ausgestaltung der Flächen die Bahntrasse Lebensraumpotentiale für Zauneidechsen bietet und sich daher die wesentlichen Inhalte der Untersuchung auf diese

Art beziehen. Der Untersuchungsraum erstreckt sich vornehmlich auf die Bereiche des nördlich angrenzenden, teilweise im Plangebiet befindlichen Bahnkörpers und auf die daran bis zu den südlich sich anschließenden Gewerbeflächen befindlichen Flächen. Zudem wurden auch die angrenzenden Flächen des Bauhofes und eine Fläche zwischen Gleis und Böschung in die Untersuchungen mit einbezogen. Hierbei handelt es sich um die Flächen, die nicht der Böschung und nicht unmittelbar dem Gleis zugeordnet werden können. Für andere relevante Artengruppen, insbesondere Fledermäuse und Vögel, wurde auf der Grundlage der vorgefundenen Strukturen eine Einschätzung der potentiellen Betroffenheit vorgenommen.

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Relevanz sei hier darauf hingewiesen, dass Reptilien am und im Boden leben. Sie sind vergleichsweise ortstreu und können Barrieren nur oder gar nicht überwinden. Reptilien benötigen eine ausreichende Dichte an Beutetieren und verschiedene Funktionsräume, wie etwa Winterquartiere und Eiablageplätze. Die Lebensraumsansprüche von Reptilien sind sehr hoch. Sie werden recht alt (10 Jahre und mehr), erst relativ spät geschlechtsreif (frühestens nach 2 Überwinterungen) und pflanzen sich nur in geringen Raten fort. Dies hat zur Folge, dass Reptilien auf Verluste von Individuen und Veränderungen ihrer Lebensräume, z.B. durch veränderte Landnutzungen, empfindlich reagieren.

Die Erfassung von Reptilien erfolgte im Rahmen von sechs Begehungen zwischen dem 10.04.2011 und dem 12.09.2011. Hierbei wurden die artspezifischen Aktivitätsphasen im Tagesverlauf und die jährlichen Aktivitätsschwerpunkte berücksichtigt, um aussagekräftige Untersuchungsergebnisse zu erzielen. Für die weiteren Artengruppen (Vögel, Fledermäuse) wurden die im Gelände vorgefundenen Strukturen aufgenommen, die als Habitat von artenschutzrechtlich relevanten Arten dienen können. Bei der weiteren Erfassung der Reptilien wurde gezielt auf wertgebende, insbesondere artenschutzrechtlich relevante Vorkommen aus anderen Artengruppen geachtet. Entsprechende Beobachtungen wurden dokumentiert und in die Auswertung mit einbezogen.

Im Rahmen der Kartierung wurden 28 Zaun- und zwei nicht eindeutig bestimmbare Eidechsen (wahrscheinlich Waldeidechsen) sowie zwei Blindschleichen beobachtet. Letztere wurden im zentralen Bereich zwischen den Bahnanlagen und die vermuteten Waldeidechsen im Betriebsbereich der DB gefunden. Die Zauneidechsen verteilten sich im Untersuchungsraum. Wobei sie sich überwiegend im offenen Bereich des südexponierten Bahndammes aufhielten. Diese südexponierte Böschung bietet einen optimalen Lebensraum für die Zauneidechse und insgesamt eine hohe Vielfalt des Lebensraumes in Bezug auf die Temperatur und die Feuchtigkeit. In den angrenzenden ausgedehnten Brombeer- und Rosengestrüppen des Bahndammes geht der Gutachter ebenfalls von einem Vorkommen der Zauneidechse aus. Dies konnte jedoch aufgrund methodischer Probleme, ein leises, störungsarmes „Anschleichen“ war für die notwendige Untersuchung nicht möglich, nicht nachgewiesen werden.

In Bezug auf weitere vorkommende Arten ist entsprechend dem v.g. Gutachten festzustellen, dass die vorkommenden Arten gem. Roter Liste in Niedersachsen sowie auch bundesweit ungefährdet sind. Als gefährdete Art kann potentiell im Untersuchungsraum die Nachtigall vorkommen. Als Lebensraum und Bruthabitat findet diese zwischen den beiden Bahngleisen geeignete Bedingungen. Auch der gefährdete Grünspecht könnte diesen Bereich potentiell als Teil seines Reviers nutzen. Die Fläche befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches dieses B-Planes, so dass Beeinträchtigungen für den Grünspecht und die Nachtigall ausgeschlossen werden können.

Der Untersuchungsraum und auch das Plangebiet selbst können eine Bedeutung als Nahrungshabitat von Fledermäusen aufweisen. Nächtliche Begehungen erfolgten nicht, so dass keine Beobachtungen zu dieser Artengruppe vorliegen. Entsprechend dem vom Büro

Abia (Neustadt, 2011) ausgearbeiteten Gutachten ist hier mit der Zwergfledermaus zu rechnen, die ihre Quartiere nahezu ausschließlich an Gebäuden und u.a. Gehölze in Siedlungen und an Siedlungsrändern zur Jagd aufsucht. Darüber hinaus könnten auch weitere Arten, wie etwa die Große- und Kleine Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler und das Braune Langohr innerhalb des Untersuchungsraumes vorkommen. Eine Bedeutung bzw. Funktion als potentielles Quartiergebiet ist dem Baumbestand zwischen den beiden nördlich gelegenen Bahnstrecken beizumessen. Mögliche Quartiere können sich u.a. in Baumhöhlen und hinter loser Rinde befinden. Die Gehölze, die unmittelbar durch die Planung betroffen sind und sich innerhalb des Plangebietes befinden, sind allerdings jüngeren Alters und weisen keine als Quartierplatz geeigneten Strukturen auf. Potenziell bieten die Flächen zwischen den Bahngleisen nördlich des Plangebietes auch Lebensraum für gefährdete bzw. geschützte wirbellose Arten. Da sich die Flächen außerhalb des Plangebietes befinden, sind auch in Bezug auf Wirbellose keine negativen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Um Beeinträchtigungen von Vögeln durch die Planung zu vermeiden, ist die Entnahme von Gehölzen nur außerhalb des Zeitraumes vom 01.03.-30.09. eines jeden Jahres zulässig. Eine Zerstörung von Nestern kann somit vermieden werden.

Die im Untersuchungsraum vorkommende Zauneidechsenpopulation ist hinsichtlich ihrer Größe als mittel bis schlecht anzusehen. Die Population ist mit C zu bewerten (Bewertungsschema nach SCHNITTER et al. (2006), modifiziert NLWKN (2010)). Der Bestand der Zauneidechse an diesem Standort wird entsprechend dem vom Büro Abia (Neustadt, 2011) ausgearbeiteten Gutachten als weitgehend isoliert betrachtet. Insgesamt sind die heutigen Bestände von Zauneidechsen typischerweise klein und isoliert. Gute oder sehr gute Vorkommen sind nur selten und ausnahmsweise zu finden. Im Vergleich ist der Bestand im Untersuchungsraum noch relativ gut. Da die angrenzenden Strukturen sich deutlich weniger als Lebensraum eignen, stellt der Bestand der Zauneidechse im Untersuchungsraum gem. Gutachter vermutlich einen Vorkommenschwerpunkt dar. Der Wert des Reptilienlebensraumes wird durch das Vorkommen mindestens einer weiteren Reptilienart (Blindschleiche, vermutlich auch Waldeidechse) weiter erhöht.

Eingriffe in den Lebensraum

Bei der Realisierung der geplanten Verbindungsstraße wird die Böschung der südlichen Bahnstrecke angeschnitten und durch eine Stützmauer abgestützt. Dadurch gehen Teile der Böschung sowie die dem Böschungsfuß vorgelagerten Bereiche verloren. Von diesem Eingriffe wären Brutvögel und Fledermäuse kaum betroffen, da sich ihre potentiellen Lebensräume im Wesentlichen im Bereich zwischen den beiden Bahnstrecken, nördlich des Plangebietes befinden. Die in der Böschung vorhandenen Gehölze können jedoch als Bruthabitat von einigen ungefährdeten Vogelarten dienen. Höhlenbäume sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Starke Beeinträchtigungen ergeben sich für die Lebensräume der Zauneidechse, die im unmittelbaren Eingriffsbereich einen Lebensraumschwerpunkt besitzt. Es ist eine Fläche von rd. 0,7 ha Grundfläche (die Böschungsneigungen müssen noch hinzugerechnet werden) betroffen. In diese Fläche sind alle Lebensraumbereiche der Zauneidechse eingerechnet, sowohl die dauerhaft überplanten, als auch die vorübergehend für die Baumaßnahmen erforderlichen Flächen.

Da Reptilien bei Gefahr nicht über lange Distanzen flüchten, sondern ihre Verstecke aufsuchen, ist durch den Eingriff mit der Tötung von Zauneidechsen und der Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu rechnen. Hierbei ist entsprechend dem vom Büro Abia (Neustadt, 2011) ausgearbeiteten Gutachten mit einer erheblichen Beeinträchtigung, wenn nicht sogar mit dem Erlöschen der lokalen Population zu rechnen. Zur Abwendung der Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG wurde ergänzend bzw. aufbauend auf das

Gutachten des Büros Abia durch die Gutachterin Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer ein weiteres, ergänzendes artenschutzfachliches Gutachten sowie eine Detailplanung erarbeitet, so dass nach Einhaltung und Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und des Risikomanagements eine erhebliche Gefährdung der lokalen Population ausgeschlossen werden kann.

Rechtliche Anforderungen

Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG besteht ein Verletzungs- und Tötungsverbot. Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG besteht ein Störungsverbot und gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 besteht das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für besonders geschützte und bestimmte Tier- und Pflanzenarten. In Bezug auf die Zauneidechse wird nach derzeitigem Stand gegen die Zugriffsverbote gem. § 44 Abs. 1 und 3 BNatSchG verstoßen.

Sicherung der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse kann die Herstellung eines geeigneten Ersatzlebensraumes in einer für die Individuen erreichbaren Entfernung in Frage kommen. Es ist dabei darauf zu achten, dass möglichst keine anderen, bereits aktuell wertvollen Lebensräume beeinträchtigt werden. Diese Maßnahmen sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) durchzuführen. Entsprechend den Ausführungen des Artenschutzgutachtens sind diese CEF-Maßnahmen aufwendig, so dass im Rahmen des von dem Büro Abia (Neustadt, 2011) ausgearbeiteten Gutachtens (Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln) zunächst nur Hinweise zum generellen Vorgehen gegeben wurden. Eine Detailplanung wurde im Anschluss und aufbauend auf das v.g. Gutachten von der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Petershagen, 2012) durchgeführt, auf die in der weiteren Begründung vertieft eingegangen wird.

Als Suchraum wurde hierbei der Bereich zwischen den beiden Bahnstrecken nördlich des Plangebietes als geeignet angesehen, da er für die Zauneidechse relativ gut erreichbar ist. Dies würde auch für den Zeitraum nach der Realisierung der Verbindungsstraße gelten. Eine Zerschneidung des neuen Gesamtlebensraumes würde nicht auftreten. Als nicht geeignet wurde jedoch die westliche Fläche angesehen, die sich derzeit als Ruderalfläche darstellt, da diese bereits einen aktueller Lebensraum der Zauneidechse und anderer wertgebender Arten ist. Es verbleiben daher die östlichen Flächen, die sich derzeit als dicht bewachsene Brache und tlw. als Gehölzfläche darstellen. Vor der Konkretisierung sind allerdings zuvor die naturschutzfachlichen Wertigkeiten und die Flächenverfügbarkeit zu klären.

Um die artenschutzrechtlichen Anforderungen zu erfüllen, ist durch die CEF-Maßnahme ein gleichartiger Ersatzlebensraum in gleichwertiger Flächengröße sicherzustellen. Wie bereits o.b. handelt es sich um eine Fläche von rd. 0,7 ha.

Eine genauere Aussage zu der Flächengröße wird in der Detailplanung gegeben. Der Gutachter des Büros Abia (Neustadt, 2011) führt weiter aus, dass zur Gestaltung der Maßnahme die Aufschüttung aus geeignetem Material möglich wäre, so dass auch in dem Ersatzlebensraum eine südexponierte Böschung als Lebensraum entsteht. Die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsfläche ist erst dann erreicht, wenn die Fläche eine geeignete Vegetationsstruktur und ein ausreichendes Nahrungsangebot aufweist. Anzustreben ist eine halboffene, strukturreiche Fläche mit einzelnen Gehölzen, so wie sie derzeit im betroffenen Lebensraum der Zauneidechse entlang der Bahnstrecke vorliegen. Eine dauerhafte und

geeignete Pflege der Fläche für die Zauneidechse ist erforderlich. Dies beinhaltet u.a. das Entfernen von Gehölzen in bestimmten Abständen.

Fazit

Nach derzeitigem Stand wird durch die Realisierung der Planung gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 und 3 verstoßen. Eine Tötung von Zauneidechsen wie auch eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Zauneidechsen muss in Folge der Realisierung der Straßenbaumaßnahmen angenommen werden.

Da über die bisherige Trassenführung keine weitere südliche Verschiebung möglich ist, um aus dem Lebensraum der o.g. Arten heraus zu kommen, muss mittels CEF-Maßnahmen die Erhaltung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang angestrebt werden. Eine in diesem Zusammenhang stehende Umsiedlung von Zauneidechsen aus dem Eingriffsraum ist nach den Aussagen des Gutachters möglich. Wobei ein Individuenverlust nicht ganz zu vermeiden sein wird.

In Einzelfällen sind gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG Ausnahmen von den Zugriffsverboten des § 44 BNatSchG möglich. Allerdings sind hierfür Voraussetzungen zu erfüllen:

- Es müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen,
- die Beeinträchtigung muss alternativlos sein, z. B. weil eine andere Trassenführung oder eine andere Zeitplanung nicht in Frage kommen,
- der Erhaltungszustand der Population einer Art darf sich nicht verschlechtern.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist nur der letztere Punkt zu beurteilen. Aufgrund des bereits schlechten Erhaltungszustandes der Zauneidechse wären entsprechende Maßnahmen, wenn überhaupt, nur mit erheblichem Aufwand realisierbar.³⁹

Der B-Plan Nr. 78 dient der planungsrechtlichen Sicherung der zwischen der Bahnhofstraße und der Konrad-Adenauer-Straße vorgesehenen Verbindungsstraße, die zu einer deutlichen Verbesserung der Anbindung der in der Nordstadt Rintelns befindlichen Wohnsiedlungsbereiche an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz (B 238) beitragen soll. Darüber hinaus wird mit der Verbindungsstraße eine deutliche Standortaufwertung der angrenzenden Gewerbeflächen erzeugt, so dass bei einer Gesamtbetrachtung ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Realisierung der Verbindungsstraße gegeben ist. Darüber hinaus gibt es für die absehbare Beeinträchtigung keine bessere Alternative, da nach Abwägung unterschiedlicher Trassenvarianten und unter Berücksichtigung der nördlich unmittelbar anschließenden und weiterhin in Betrieb befindlichen Bahnanlagen nur für die hier geplante Trasse die Verfügbarkeit und die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in die Bahnanlagen gegeben sind.

Artenschutzrechtliches Gutachten - Detailplanung

Wie bereits o.b. wurde zur Darlegung der artenschutzrechtlichen Belange durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) ein Gutachten erstellt, in dem insbesondere seltene und gefährdete Tierarten untersucht wurden. Darauf aufbauend wurde durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer ein „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“ (Petershagen, 2012) erstellt, dass insbesondere auf die bisher gutachterlich beschriebenen Detailplanungen eingeht.

Zur Beurteilung artenschutzrechtlicher Belange wurden auf der Grundlage der faunistischen Erhebung des Büros Abia, 2011 und durch eigene Erfassung der vorhandenen Biotoptypen

³⁹ Abia: Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln, Neustadt, Oktober 2011

durch die Gutachterin die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44f BNatSchG sowie erheblichen Beeinträchtigungen nach § 13ff BNatSchG (Eingriffsregelung) ermittelt und dargestellt. Hierbei entspricht das Untersuchungsgebiet dem von dem Büro Abia (Neustadt, 2011) untersuchten Gebiet. Als Datengrundlage für die Detailplanung dient die von dem Büro Abia (Neustadt, 2011) durchgeführte Erfassung der Fauna mit Schwerpunkt Reptilien und die Planunterlagen zum Straßenbauvorhaben, mit dem auch eine Gleisverlegung verbunden ist.

Artenschutzrechtlich relevante Artengruppen stellen die europäischen Vogelarten sowie die streng geschützten Arten dar, zu denen die FFH-Anhang-IV-Arten zählen. Auf der Grundlage der von Frau Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer getroffenen Aussagen ist innerhalb des Plangebietes lediglich mit Vorkommen von häufigen, ungefährdeten Vogelarten zu rechnen. Arten des Anhangs I der VS-RL, Arten nach Art. 4 Abs. 2 der VS-RL und Arten der Roten Liste Niedersachsens und Deutschlands mit Status 1, 2, 3, und G, ausgewählte Arten des Status V sowie Koloniebrüter kommen nicht vor.⁴⁰

Das Gutachten stellt hierzu folgendes heraus:

„Bei den häufigen, ubiquitären Vogelarten kann davon ausgegangen werden, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht erfüllt sind. Sie befinden sich in Niedersachsen derzeit in einem günstigen Erhaltungszustand und sind bei herkömmlichen Planungsverfahren im Regelfall nicht von populationsrelevanten Beeinträchtigungen betroffen.

Bäume mit Höhlen, die als Quartiere für Fledermäuse dienen könnten, kommen im Untersuchungsgebiet im Bereich der geplanten Straßentrasse nicht vor. Die beiden Brachflächen zwischen der Gleisanlage der DB und der Bückebergbahn können potenziell wertvolle Nahrungsräume sein (ABIA 2011). Sie sind jedoch von der Straßenplanung nicht betroffen.

Unter den nachgewiesenen Reptilienarten zählt die Zauneidechse zu den streng geschützten Arten (FFH-Anhang IV). Daher wird im Folgenden der Bestand und die Betroffenheit der Zauneidechse (Konfliktanalyse) dargelegt und die Verbotstatbestände des §44 BNatSchG im Hinblick auf dieses Vorkommen näher geprüft.“⁴¹

Entsprechend der Aussagen des Gutachters sind charakteristische Strukturen und Merkmale des Lebensraumes der Zauneidechse sandige oder steinige, trockene Böden, ein Wechsel von unterschiedlich dichter, stellenweise auch fehlender Vegetation, Kleinstrukturen wie Baumstubben, liegendes Holz oder Steine sowie bestimmte Geländeneigungen und (Süd-) Exposition.

Ein wichtiger Lebensraum im Untersuchungsgebiet ist der südexponierte Bahndamm, insbesondere die offenen Bereiche des südexponierten Dammes (Abia 2011). In diesem Bereich finden die Tiere besonders gute Bedingungen. Aber auch die anderen Teile der südexponierten Bahndamböschung sind Teil des Zauneidechsen-Lebensraumes. Hier werden vor allem die oberen und unteren Bereiche besiedelt.

Durch die geplante Verbindungsstraße werden Teile des Zauneidechsen-Lebensraumes in Anspruch genommen. Hierbei sind insbesondere die Bahndamböschungen der Bückebergbahn, der Böschungsfuß und Teile des Bauhofgeländes betroffen, die Bestandteil der Straßenplanung werden und nicht mehr als Lebensraum für Zauneidechsen zu Verfügung stehen. Durch die Verkleinerung des Gleiskörpers und durch die mit der Straßenbauplanung verbundene, geringfügige Verschiebung des Gleises in nördliche Richtung entfällt der

⁴⁰ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, S. 13 f.

⁴¹ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 14

südliche Rand des jetzigen Gleiskörpers sowie der daran anschließende obere Böschungsrand. Durch diese baulichen Veränderungen gehen wichtige Eiablageplätze für die Zauneidechse verloren. Da jedoch auch nach der Gleisverlegung wieder ein Anschluss an die neu zu schaffende Böschung erfolgt, können in diesem Bereich mittel- bis langfristig wieder neue Zauneidechsen-Lebensräume entstehen.

Insgesamt sind 11 erfasste Zauneidechsen in dem Abschnitt von der Böschungs- und Gleisverlegung betroffen. Der etwas offenere Bereich (durch Altgras dominiert) der Böschung hinter dem Salzlager, nordöstlich des Bauhofes, für den eine besonders hohe Dichte an Zauneidechsenvorkommen erfasst wurde, ist nicht unmittelbar von der Maßnahme (Gleisverlegung bzw. Straßenbau) betroffen. Im Rahmen der Erstellung des faunistischen Gutachtens durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) wurde jedoch davon ausgegangen, dass auch dieser Altgrasabschnitt mit besonders vielen erfassten Zauneidechsen überplant wird.

In dem Gutachten des Büros Abia wurde somit von einem größeren Eingriff ausgegangen, als er sich tatsächlich entsprechend dem jetzigen Stand der Planung darstellt.

Die betroffene Zauneidechsenpopulation kann insgesamt jedoch als isoliert angesehen werden. Isolierte Populationen sind häufig gegen Beeinträchtigungen empfindlicher. Da Verluste von außen nicht ausgeglichen werden können, besitzen kleine, isolierte Populationen mit einer geringen Reproduktionsrate, wie im vorliegenden Fall vorhanden, ein erhöhtes Aussterberisiko. Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie durch ein Risikomanagement wird diesem Risiko entgegen gewirkt, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population nicht gegeben ist.

Prognose des Tötungsverbotes (gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Tötungs- und Verletzungsverbote). Zu diesem Verbot zählen insbesondere vermeidbare Tötungen und Verletzungen von Tieren. Unvermeidbare, betriebsbedingte Tötungen einzelner Individuen sind nicht von dem Tötungs- und Verletzungsgebot betroffen. Auf der Grundlage der gutachterlichen Aussagen und der Definition der LANA (2009) bedeutet „unvermeidbar“, dass im Rahmen der Eingriffszulassung das Tötungsrisiko artgerecht durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen reduziert wird.

Vermeidungsmaßnahmen

- „Vergrämung“

Zur Vermeidung von baubedingten Tierverlusten im Böschungsbereich (Verlegung der Böschung in nördliche Richtung und Bau einer Stützmauer) und im Gleisbereich (Verlegung eines Gleisabschnittes im vorhandenen Schotterbett, Neuaufbau des Schotterbettes) sind vor den geplanten Baumaßnahmen die Zauneidechsen aus diesem Bereich zu vergrämen. Eine Rückwanderung der Tiere ist durch entsprechende Absperrungen zu verhindern. Eine entsprechende Detailplanung ist in dem Artenschutzrechtlichen Gutachten der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012 enthalten. Erst nach der Durchführung der Vergrämungsmaßnahmen können die Bauarbeiten im Böschungsbereich und Gleisbereich durchgeführt werden. Der früheste Zeitpunkt für den Beginn der Bauarbeiten in diesem Bereich ist daher der Juni 2013. Gemäß dem Gutachten sind Vergrämungsmaßnahmen, wenn geeignete Ausweichbiotope im engen räumlichen Zusammenhang vorhanden sind, einer Umsiedlung von Zauneidechsen vorzuziehen. Durch die Entfernung des Gehölzaufwuchses innerhalb des Böschungsabschnittes im Winter (November bis Februar) vo

Beginn der Straßenbaumaßnahmen und durch Abdunkelung dieses Abschnittes vom Böschungsfuß bis einschließlich des überplanten Gleiskörpers mit einer etwa 30 - 50 cm über dem Boden angebrachten, abdunkelnden Folie (April bis Ende Mai) wird der Lebensraum der Zauneidechsen entwertet und diese wandern ab. Im Süden und im Westen ist die Folie so anzubringen, dass ein Abwandern der Tiere in den zukünftigen Straßenbereich vermieden wird.

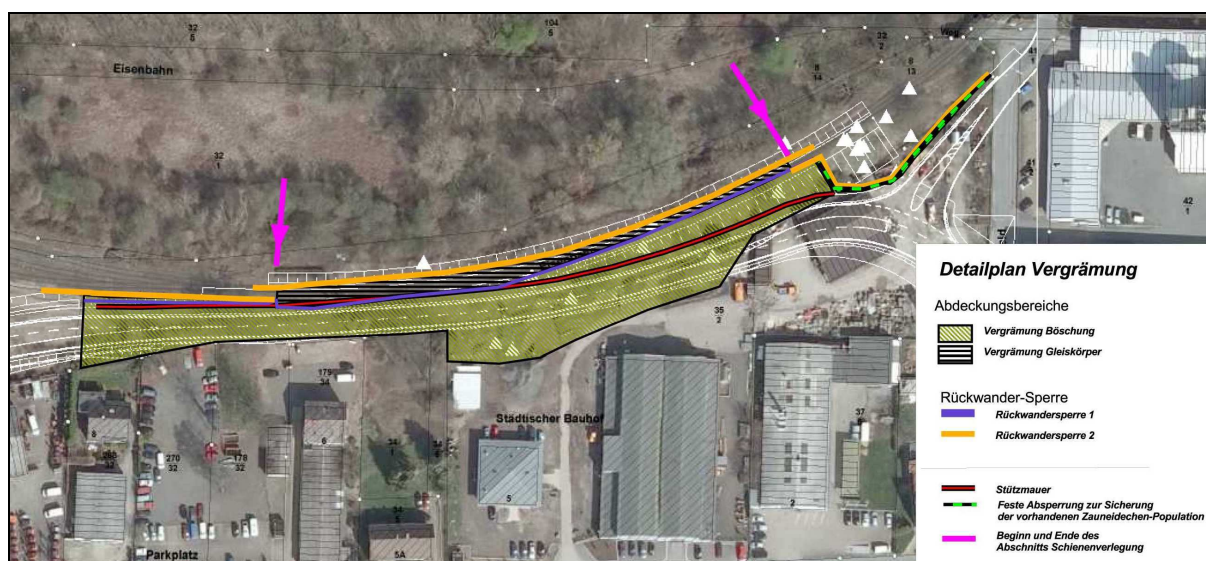
Die Vergrämungsmaßnahme wird in zwei Schritten durchgeführt (siehe hierzu auch Detailplanung im Anhang des Gutachtens). Zunächst wird der Böschungsbereich mit Folie abgedunkelt, so dass jedoch noch ein Lichteinfall von Norden zur Orientierung der Zauneidechsen möglich ist. Anschließend erfolgt der Aufbau einer Rückwandersperrung an der Böschungsoberkante zur Vermeidung von Rückwanderungen in den Böschungsbereich. Nach der Errichtung der Rückwandersperrung erfolgt die Aufdeckung der Böschung und das Absuchen des Böschungsbereiches nach verbleibenden Zauneidechsen und Verbringen in den nicht überplanten Bereich. Das Absuchen der Böschung dient zugleich als Erfolgskontrolle der Vergrämungsmaßnahmen. Im Anschluss wird eine neue Abdeckung gemäß den **Anforderungen der Rhein-Sieg-Eisenbahn** über den Gleiskörper gebaut, soweit es für die Gleisbauarbeiten erforderlich ist. Auf die Anlage 2 des artenschutzrechtlichen Gutachtens „Detailplanung Vergrämungsmaßnahme“ wird hingewiesen und Bezug genommen.

In Richtung Norden sollte möglichst ein Wanderkorridor von den Gleisbauarbeiten und folglich auch von den Vergrämungsmaßnahmen ausgenommen werden. Zum Abschluss der Vergrämungsmaßnahmen wird auch die Abdeckung über dem Gleiskörper entfernt, eine Rückwandersperrung um den gesamten Bereich der Baumaßnahme errichtet sowie die vorübergehende Rückwandersperrung an der Böschungsoberkante entfernt. Anschließend erfolgt die Kontrolle der Böschung und des Gleises auf eventuell verbliebene Zauneidechsen und das Verbringen in den nicht überplanten Bereich. Um eine Rückwanderung in den überplanten Bereich zu verhindern, ist eine Rückwandersperrung nördlich und östlich der Abschnitte, in denen die Vergrämungsmaßnahmen stattgefunden haben, einzurichten (siehe hierzu auch Detailplanung Vergrämungsmaßnahmen im Anhang des Gutachtens). Während der gesamten Bauzeit ist die Rückwandersperrung aufrecht zu erhalten und die Funktionsfähigkeit während der gesamten Bauzeit zu kontrollieren. Die Rückwandersperrung (z. B. ein dichter Amphibienschutzzaun) muss so eingebaut werden, dass die Zauneidechsen diesen weder überklettern noch unterkriechen können. Die Absperrung kann auch erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahmen entfernt werden. Eine genaue räumliche und zeitliche Beschreibung der vorgesehenen Vergrämungsmaßnahmen ist dem Anhang des Gutachtens, (Detailplanung Vergrämungsmaßnahme) zu entnehmen. Direkt im Anschluss an diese Vergrämungsmaßnahme ist der östliche Teil der Zauneidechsenpopulation vor Baustelleneinflüssen durch eine zusätzliche, feste Absperrung so zu sichern, dass negative Einflüsse des Baustellenbetriebes auf diesen Böschungsabschnitt vermieden werden. Die Abstimmung der Bauzeiten auf die Aktivitätsphasen der Zauneidechsen erfolgt gemäß der Anlage 4 zur Begründung.

Die für die Vergrämung der Zauneidechse gefundene Lösung findet die Zustimmung der RSE GmbH. Die Lösung wurde in Zusammenarbeit mit der RSE GmbH und der Bückebergbahn entwickelt und ermöglicht die Betriebssicherheit (Einhaltung von Lichtraumprofil) als auch die Verkehrssicherheit (keine Stolperfallen, einseitiger Rangierweg, Möglichkeiten des Betretens des Schienenzwischenraumes zur Ausführung von Rangiervorgängen, Möglichkeiten der Räumung eines liegengebliebenen Personenzuges über den befestigten Seitenweg) und hält den Eisenbahnverkehr aufrecht. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen, mit Ausnahme der Anbringung der Vergrämungsmaßnahme, darauf hingewirkt und geachtet wird, dass der Eisenbahnverkehr nicht unterbrochen wird.

Nach Aussagen des artenschutzrechtlichen Gutachtens der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) liegen mit dieser Art von Maßnahme noch keine Erfahrungen vor. Auf Grund der guten Kenntnisse der Lebensraumsansprüche der Zauneidechse, besitzt diese Maßnahme jedoch eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit⁴². Alternativ wäre auch das Abfangen und Umsiedeln der Zauneidechsen denkbar. Da dies aber mit einem hohen Risiko für die Tiere verbunden ist, die Erfolgchancen gering sind, nur ein geringer Teil der Population abgefangen werden kann und der Ersatzlebensraum sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Eingriffsort befindet, soll von einem Abfangen der Tiere abgesehen werden. Durch die Vergrämungsmaßnahmen werden die Zauneidechsen zur Umsiedlung in die angrenzenden Lebensräume bewegt.

Abb. Detailplanung der Vergrämungsmaßnahmen (Quelle: Artenschutzrechtliches Gutachten, Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstr, Stadt Rinteln; Dipl. -Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012)



- *Sicherung des Zauneidechsenschwerpunktes*

Östlich an den zu verlegenden Böschungsabschnitt grenzt ein Böschungsbereich an, der einen Schwerpunktbereich des Zauneidechsen-Vorkommens darstellt. Es ist sicher zustellen, dass dieser Schwerpunktbereich durch die Baumaßnahmen nicht auch nicht versehentlich durch z. B. Baumaschinen, in Anspruch genommen oder sonst in irgendeiner Weise beeinträchtigt wird. Zur Vermeidung von Zauneidechsenverlusten und Beeinträchtigungen des Schwerpunktes von Zauneidechsen ist hier während der Bauphase eine feste Absperrung zu installieren. Um ein Einwandern von Zauneidechsen aus dem Schwerpunktbereich in die Baustelle zuverlässig zu verhindern, ist entlang dieser Absperrung auch eine Rückwandsperrung zu errichten.

- *Sicherung der Stützmauer*

Zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere von der Stützmauer in den Straßenraum ist eine entsprechende Sicherung an der Stützmauer vorzusehen, z. B. durch eine nach innen zur Böschung gebogene Krone auf der Stützmauer, oder Bau eines Absatzes in Form eines etwa 30-40 cm langen Überstands der Mauer über die Böschungsfäche. Die Sicherung ist in regelmäßigen Abständen so zu unterhalten, dass ein Überwachsen mit von Zauneidechsen erkletterbaren Sträuchern verhindert wird.

⁴² Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 18

Fazit: Prognose des Tötungsverbot

Nach Einhaltung und Umsetzung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen ist zu erwarten, dass sich das Tötungsrisiko nicht in signifikanter Weise erhöht. Auch ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der im Gutachten vorgeschlagenen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in Kombination mit dem vorgeschlagenen Risikomanagement zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population im räumlichen Zusammenhang nicht verschlechtern wird.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgelöst.

Prognose des Zerstörungsverbot (gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten).

Im Gutachten wird hierzu folgendes festgestellt:

„Für nach § 15 zulässige Eingriffe und für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind (= Vorhaben in Gebieten mit B-Plänen nach § 30 BauGB und im Innenbereich nach § 34 BauGB) ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG nur dann nicht verwirklicht, wenn sicher gestellt ist, dass trotz Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung einzelner Nester, Laichplätze, etc. die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet ist. Gegebenenfalls lässt sich das artenschutzrechtliche Verbot durch geeignete Maßnahmen abwenden. Zum einen handelt es sich um herkömmliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (z.B. Bauzeitenbeschränkung), darüber hinaus gestattet der § 44 Abs.1 Nr. 5 BNatSchG die Durchführung „vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen“. Diese Maßnahmen entsprechen den von der EU-Kommission eingeführten „CEF-Maßnahmen“.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen müssen artspezifisch ausgestaltet sein und sie müssen der ununterbrochenen und dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion von betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Geeignet sind qualitative und quantitative Verbesserungen bestehender Lebensstätten oder die Anlage neuer Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Lebensstätte. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen müssen zum Eingriffszeitpunkt wirksam sein.

Bei Unsicherheiten über die Wirkungsprognose oder den Erfolg von Vermeidungs- oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen können worst-case Betrachtungen angestellt oder ein vorhabenbegleitendes Monitoring vorgesehen werden (Risikomanagement).⁴³

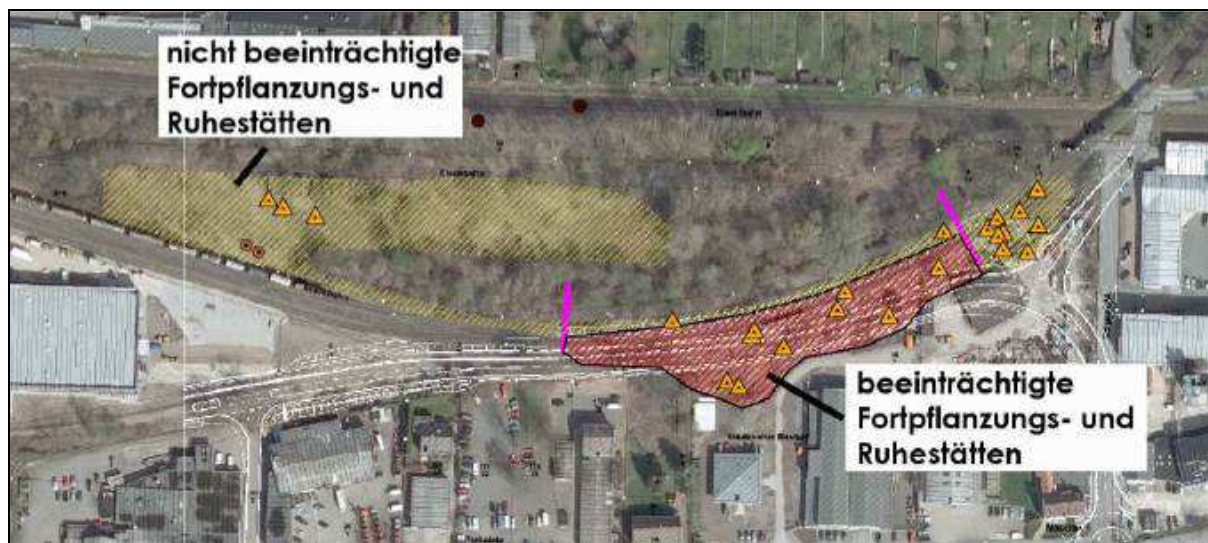
- Betroffene Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Die Paarung und Eiablage der Zauneidechsen sowie die Tages-Nacht- oder Häutungsverstecke der Zauneidechse erfolgen an einer beliebigen Stelle im Lebensraum. Aus diesem Grund gilt der gesamte besiedelte Habitatkomplex als Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Zauneidechsen sind insgesamt ortstreu, so dass die Winterverstecke üblicherweise auch im Sommerlebensraum zu finden sind und gleichzeitig im Sommer als Unterschlupf und Häutungsversteck fungieren. Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind somit ganzjährig geschützt.

⁴³ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 21 und 22

Nach Aussagen des Artenschutzgutachtens (*Bohrer*) befinden sich die betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich der Bahndammböschung, an der Böschungsoberkante bis zum Gleisbett, am Böschungsfuß bis auf das Gelände des Bauhofes sowie im Bereich des Gleiskörpers im Abschnitt der Gleisverlegung. Es ist davon auszugehen, dass auch die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen, die direkt an die Baumaßnahme angrenzen, betroffen sind. In der nachfolgenden Abbildung sind die vom Vorhaben betroffenen Böschungs- und Gleisabschnitte dargestellt, die derzeit als Fortpflanzungs- und Ruhestätte durch Zauneidechsen genutzt werden. Diese werden geschädigt und teilweise auch dauerhaft zerstört.

Abb.: Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen, entnommen aus „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, Seite 23



Insgesamt sind rd. 4.000 m² des Zauneidechsenlebensraumes betroffen. Das Büro Abia geht in seinem Gutachten von rd. 7.000 m² betroffener Grundfläche aus. Kartografisch wurden diese Flächen jedoch nicht dargestellt. Die Differenz ergibt sich vermutlich aus unterschiedlichen Planungsständen. So ist das Büro Abia (Neustadt, 2011) davon ausgegangen, dass auch der Böschungsabschnitt östlich der Stützmauer beeinträchtigt wird. Es ist auch festzustellen, dass insgesamt rd. 9.200 m² Zauneidechsenlebensraum (vorhandene Ruderalflächen) nicht von dem Vorhaben betroffen sind. Die Ruderalflächen stellen einen großen Teil des nicht betroffenen Lebensraumes dar. In diesem Bereich wurden nur wenige Zauneidechsen nachgewiesen, jedoch bietet insbesondere dieser Bereich ein hohes Verbesserungspotenzial für die Zauneidechse.

Lt. Artenschutzgutachten wird von einer erheblichen Beeinträchtigung und der Gefahr des Erlöschens der lokalen Zauneidechsenpopulation ausgegangen. Maßgeblich hierfür ist die hohe Bedeutung des überplanten Bahndammabschnittes für die lokale Zauneidechsenpopulation und die Isolation des verbleibenden Zauneidechsen-Vorkommens im östlichen Teil des Bahndammes.

Um Schädigungen und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen, ist am östlichen Rand des von Bauarbeiten betroffenen Bahndammabschnittes eine feste Absperrung während der Bauphase zu errichten. Hierdurch können unbeabsichtigte Schädigungen des Böschungsbereiches und somit des Schwerpunktbereiches der Zauneidechse verhindert werden. Zur Minimierung langfristiger Schäden soll die neue Böschung so gestaltet werden, dass diese im oberen Abschnitt durch

die Zauneidechse besiedelbar ist. Das Material zum Aufbau der Böschung sollte daher einen gewissen Sandanteil aufweisen. Die Pflege der Böschung ist so vorzunehmen, dass Brombeergebüsch und Altgrasinseln gefördert werden.

- *Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen*

Um die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht auszulösen, muss die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang über vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gesichert werden. Hierfür sind gemäß Gutachten die Optimierung bestehender Habitate und die Schaffung zusätzlicher Lebensräume geeignete Maßnahmen. Beiden Maßnahmentypen wird eine sehr hohe Eignung als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zugesprochen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Anlage neuer Lebensräume bis zur Wirksamkeit in der Regel mehrere Jahre benötigt. Allerdings sind es insbesondere die nachfolgend genannten Entbuschungsmaßnahmen, Optimierungsmaßnahmen, die bereits kurzfristig wirksam werden.

- *Entbuschungen*

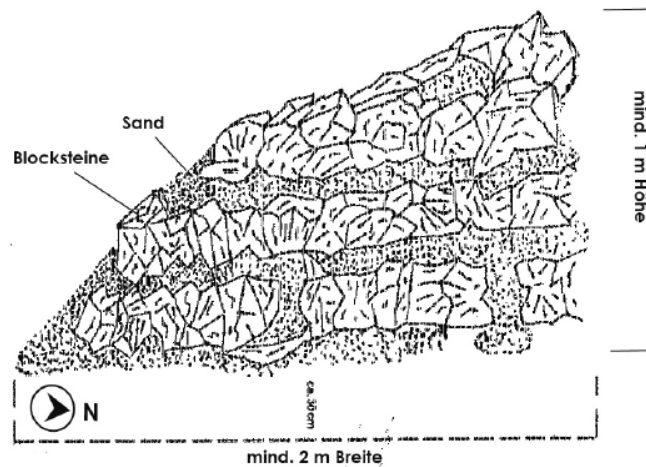
Zur Optimierung vorhandener Lebensräume sind nach Aussagen der Gutachterin vor allem Auslichtungs- und Entbuschungsmaßnahmen in den Randbereichen der aktuell schon genutzten Zauneidechsen-Lebensräume durchzuführen. Ziel dieser Maßnahmen ist die Schaffung eines Mosaiks bestehend aus Sonnenplätzen mit eingestreuten Versteckplätzen, wie z. B. Gebüschgruppen, Blocksteinhaufen und Knüppelholzhaufen. Hierfür ist als Erstpflege die flächenhafte Entbuschung unter Belassen einzelner Brombeersträucher und einzelner, älterer Bäume erforderlich. Diese Erstpflege wurde, damit sie möglichst schon im Jahr 2012 wirksam ist, bereits im Februar 2012 durchgeführt. Die Fläche ist regelmäßig punktuell zu entbuschen, um einen möglichst hohen Strukturreichtum zu erhalten. Insbesondere in den Bereich mit Faulbaum- und Brombeervorkommen kann es sinnvoll sein, auch wieder aufkommende Gehölze im Sommer zu schneiden. Hierdurch können ausreichend Sonnenplätze für die Zauneidechse erhalten bleiben. Der Zeitpunkt der Pflege und die genauen Rückschnittbereiche werden im Rahmen des Risikomanagements getroffen und näher bestimmt.

Die Bereiche, in denen Eiablageplätze geschaffen werden, sind regelmäßig zu entbuschen und zu entkusseln. Ein gewisser Deckungsgrad, bestehend aus Sträuchern wie z.B. Brombeere oder durch Altgräser, wird als wichtig beurteilt. Eine Beschattung der Eiablageplätze ist jedoch zu vermeiden.

- *Anlage von Eiablageplätzen*

Durch die Straßenbaumaßnahmen gehen Eiablageplätze der Zauneidechse verloren, so dass neue Eiablageplätze im Umfeld der vorhandenen Zauneidechsen-Lebensräume geschaffen werden müssen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass vorhandene Zauneidechsen-Lebensräume durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt werden. Bis diese Maßnahme ihre volle Wirksamkeit entfalten kann, können mehrere Jahre vergehen. Dies begründet sich daraus, dass die Eiablageplätze erst einwachsen und begrünen müssen. Da die Wirksamkeit laut Gutachten nicht genau prognostiziert werden kann, sind zum Ausgleich möglichst großflächige Eiablageplätze anzulegen. Nördlich der vorhandenen Ruderalflächen wurden daher nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg von Ende März bis Anfang April 2012 bereits entsprechende Eiablageplätze errichtet. Diese Wälle sind mindestens 1,50 m hoch und 2 m breit und entsprechen im Aufbau der Nachfolgenden Skizze.

Abb.: Aufbau eines Eiablageplatzes für Zauneidechsen, entnommen aus „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, Seite 26



Im Anschluss an die Gleisverlegung ist zudem der Bahndamm nach Norden um rd. 3 bis 5 m zu verbreitern. Diese Verbreiterung kann auf einem vorhandenen Geländeabsatz geschehen, der mit bindigem Material, in den oberen 50 bis 60 cm mit einem Sand-Lehm-Gemisch bis zur Oberkante des Gleiskörpers angefüllt wird. Auf dieser Fläche sind dann weitere Eiablageplätze(-haufen) anzulegen. Diese Maßnahme ist direkt im Zusammenhang mit den Gleisbauarbeiten nach den Vergrümmungsmaßnahmen im Verlauf der Bauphase durchzuführen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen möglicher Eiablageplätze zwischen Gleiskörper und Erweiterungsfläche sind diese Maßnahmen von der nördlich angrenzenden Fläche aus durchzuführen.

Im Gutachten werden folgende Hinweise nach HENF (2004) zur Anlage von Eiablageplätzen gegeben:

- „1. Standortauswahl und Pflege: Der Standort für die Anlage eines Eiablageplatzes sollte so gewählt werden, dass er möglichst lange im Tagesverlauf besonnt wird, d.h. nach Süden exponiert ist. Schattenwurf von angrenzenden Gehölzen ist zu vermeiden. Daher müssen die neu geschaffenen Eiablageplätze regelmäßig frei geschnitten werden und überhängende Äste von nördlich angrenzenden Bäumen bei Bedarf zurückgeschnitten werden. Das Aufkommen von niedriger Vegetation auf dem Eiablagehügel ist durchaus erwünscht. Es sollte jedoch nicht zu einer vollständigen Beschattung des Sandes kommen. Die Eiablageplätze sollten daher mindestens alle 2 Jahre auf ihre Funktionstüchtigkeit kontrolliert werden.*
- 2. Im Bereich der geplanten Eiablageplätze wird eine Mulde von etwa 30 cm Tiefe ausgehoben. Durch das Einsenken des Hügels in den Boden wird eine bessere Verbindung zum Untergrund hergestellt. Dies verhindert im Verlauf von lange anhaltender Trockenperioden das völlige Austrocknen des Eiablagesubstrates (Sand) an der Basis des Hügels und bietet eine bessere Anbindung des Lückensystems an Kleinsäugerbauten und größere Frostfreiheit im Winter.*
- 3. Aufschichten von Blockgestein: Blockgestein wird bis auf eine Höhe von mindestens 1 m (1,50 m) über dem Bodenniveau aufgeschichtet. Die durchschnittliche Kantenlänge des Gesteins sollte zwischen 20 und 30 cm betragen, damit ein ausreichendes Lückensystem für die Sandverfüllung entsteht. Die Blocksteine werden lagenweise aufgeschichtet. Nach jeder Steinlage sollte das entstehende Lückensystem bereits mit Sand aufgefüllt werden, um dem späteren Setzungsprozess entgegen zu wirken.*

4. *Zur endgültigen Verfüllung des Lückensystems ist besonders ungewaschener Feinsand mit Korngrößen von ca. 1 bis 2 mm geeignet. Günstig ist die Beimischung von ca. 1/5 nährstoffarmem Lehm. Auf keinen Fall darf jedoch humoser Oberboden als Beimischung verwendet werden. Durch die Mischung mit Lehm wird bei weiterhin guter Drainage eine höhere Feuchtehaltung erreicht. Bei der Verfüllung ist darauf zu achten, dass anfänglich etwas mehr Sand in den Hügel aufgebracht wird als zunächst im Lückensystem untergebracht werden kann. Bedingt durch die materialbedingten Setzungsprozesse wird es auf jeden Fall anfänglich besonders nach Niederschlägen zu Einsackungen des Sandes kommen. Eventuell muss nach einigen Wochen an einigen Stellen etwas Sand nachgefüllt werden. Der fertige Hügel sollte so gestaltet werden, dass aus dem Sand an vielen Stellen Blockgestein herausschaut.*⁴⁴

Die vorgetragenen Hinweise und Handlungsempfehlungen sind als solche auch auf den B-Plan aufgetragen.

- *Risikomanagement*

Da nicht mit hinreichender Sicherheit der Erfolg der Maßnahmen prognostiziert werden kann, ist die Wirksamkeit der weiteren Vegetationsentwicklung von entscheidender Bedeutung. Durch regelmäßig durchzuführende Pflegemaßnahmen, die an die Habitatansprüche der Zauneidechse angepasst sind, sind die Lebensräume so zu gestalten, dass optimale Zauneidechsen-Lebensräume geschaffen und dauerhaft erhalten werden, die die Funktion der verloren gegangenen Lebensräume ersetzen können. Die bereits vorhandenen Ruderalflächen bieten bereits gute Bedingungen für die Zauneidechse. Mit einer Verbuschung ist laut Gutachterin in naher Zukunft nicht zu rechnen, dennoch sollte die Entwicklung der Fläche beobachtet werden. Bei Bedarf sind einzelne Gehölze zur Offenhaltung und zur Vermeidung von Beschattung der neu geschaffenen Eiablageplätze zu entnehmen.

Im Rahmen des Gutachtens wurden zur Sicherung der ökologischen Funktion für die von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen. Diese müssen zwei wesentliche Bedingungen erfüllen.

1. Sie müssen fachliche geeignet sein sowie im räumlichen Zusammenhang mit den beeinträchtigten Lebensstätten stehen. Ihre zeitnahe Funktionserfüllung muss hierbei gewährleistet sein. Die Gutachterin stellt heraus, dass die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) diese Kriterien erfüllen und diese daher fachlich geeignet sind.
2. Es muss die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nachgewiesen werden. Die Maßnahmen gelten als wirksam, wenn die neue Lebensstätte die gleiche Ausdehnung und mindestens die gleiche Qualität besitzt. Zudem ist die Maßnahme wirksam, wenn die zeitnahe Besiedelung der neuen Lebensstätte mit hoher Prognosesicherheit durch Referenzbeispiele oder fachgutachterliches Votum attestiert werden kann **oder** wenn die Art die Lebensstätte nachweislich angenommen hat.

Das Gutachten stellt heraus, dass die Lebensraumansprüche der Zauneidechse recht gut bekannt sind und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Schaffung neuer Lebensräume mit hoher Prognosesicherheit konzipiert werden können. Da im vorliegenden Fall erhebliche Teile der lokalen Population von dem Vorhaben betroffen sind, rät die Gutachterin zu entsprechenden Erfolgskontrollen.

⁴⁴ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012, Seite 26 und 27

Im artenschutzrechtlichen Gutachten der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) wird zum Risikomanagement wie folgt vorgetragen:

„1. Kontrolle der Vegetationsentwicklung

Durch einen Fachgutachter ist ab Fertigstellung der CEF-Maßnahmen bis 2 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) die Vegetationsentwicklung im Hinblick auf die Optimierung von Zauneidechsen Lebensräumen zu kontrollieren und falls erforderlich sind Vorschläge zur räumlichen Steuerung und Verbesserung der Pflegemaßnahmen zu machen.

Die Vegetationskontrollen sind während der Vegetationszeit von Mai bis August durchzuführen, so dass auch gleichzeitig die Eiablageplätze auf Besiedlung hin kontrolliert werden können. Die Vegetationsentwicklung ist zu dokumentieren und es sind Vorschläge zur Optimierung der Pflegemaßnahmen zu machen. Hierdurch soll sowohl die kurzfristige als auch langfristige Entwicklung der Flächen überwacht, kontrolliert und dokumentiert werden. Auch soll möglichst Personal so in die Überwachung und Pflege der Zauneidechsenhabitate eingewiesen werden, dass die Pflege langfristig gesichert ist.

Ziel der Vegetationsentwicklung ist die Herstellung und der Erhalt eines kleinräumigen Mosaiks aus vegetationsarmen Sonnenplätzen, blüten- und insektenreichen Nahrungsräumen, Versteckmöglichkeiten (Gebüsche, Steinhäufen, Knüppelhäufen), grabbaren Eiablageflächen sowie frostfreien Winterverstecken. Der Zeitraum dieser jährlich durchgeführten Vegetationskontrollen endet mit der letzten Reptilienkartierung.

In diesem Zeitraum (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) sind Fachkräfte einzuarbeiten, die die dauerhafte Pflege sicher stellen.

2. Erfassung der Zauneidechsenpopulation

Zur Kontrolle der Entwicklung der Zauneidechsenpopulation sind insgesamt drei Erfassungen von einem Fachgutachter durchzuführen, und zwar in folgenden Intervallen:

- 1. Reptilienerfassung: 3 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2017. Bei Bedarf, z.B. wenn sich die Zauneidechsenpopulation besonders gut entwickelt hat, kann in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises auf die weiteren Reptilienerfassungen verzichtet werden.*
- 2. Reptilienerfassung: 6 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2020. Anhand der Ergebnisse Abstimmung des Erfordernisses einer weiteren Kartierung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*
- 3. Reptilienerfassung: 9 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2023. Anhand der Ergebnisse Abstimmung der Maßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*

Zur Vergleichbarkeit mit den Erfassungen von Abia (2011) ist der Untersuchungsumfang entsprechend zu wählen (6 Begehungen bei geeigneten Witterungsbedingungen von Anfang April bis Ende September, sorgfältiges Absuchen geeigneter Bereiche nach Kriechtieren, kartografische Erfassung der Fundorte, Differenzierung nach Adulten, Subadulten und Juvenilen, Registrierung der Anzahl Sichtbeobachtungen pro Stunde). Mit diesen Erfassungen soll sowohl der Erfolg der kurzfristig wirkenden Maßnahmen als auch der langfristige Erfolg kontrolliert und dokumentiert werden sowie gegebenenfalls Korrekturen an den Maßnahmen vorgenommen werden.“⁴⁵

⁴⁵ Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str.

Die Inhalte des vorgeschlagenen Risikomanagements werden ebenfalls als Hinweis auf den Bebauungsplan aufgetragen.

Die im Gutachten vorgeschlagenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) sind in Kombination mit dem vorgeschlagenen Risikomanagement geeignet, die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin sicherzustellen. Im Ergebnis wird festgestellt, dass der Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, einschließlich eines Risikomanagements nicht ausgelöst wird.

Sämtliche noch ausstehende Genehmigungen und Planungen, bezogen auf das geplante Vorhaben, sind an den genannten artenschutzrechtlichen Vorgaben auszurichten.

Prognose des Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Nach § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Störungsverbote).

Jedoch löst nicht jede störende Handlung das Störungsverbot aus, sondern nur eine Störung, die als erheblich zu bezeichnen ist. Erheblich ist eine Störung, wenn sich dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population erheblich verschlechtert. Dies ist dann der Fall, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert.

Störungen lassen sich ggf. durch geeignete Maßnahmen abwenden oder reduzieren. Hierfür sind insbesondere Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen geeignet oder Maßnahmen, die den Charakter von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen haben.

- Erheblichkeit der Störung

Da Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen zerstört werden, liegt eine Störung der davon betroffenen Zauneidechsen vor. Das Umfeld des Eingriffs (Siedlungsräume, Gewerbegebiet, Straßen) ist für Zauneidechsen weniger gut geeignet, so dass von einem isolierten Vorkommen im Untersuchungsgebiet auszugehen ist. Als lokale Population kann somit das Vorkommen im Untersuchungsgebiet angenommen werden (Abgrenzungstyp: Einzelvorkommen). Der Gesamtwert des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist gemäß Gutachten als gut zu beurteilen. Durch das Vorhaben ist ein erheblicher Anteil (11 Tiere) der insgesamt erfassten Zauneidechsen (28 Tiere) betroffen. Das Gutachten stellt jedoch heraus, dass die vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen sowie die vorgeschlagenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, Störungen zu vermeiden und die Habitatqualitäten der lokalen Population so zu verbessern, dass keine erhebliche Verschlechterung eintritt. Darüber hinaus wird über das vorgeschlagene Risikomanagement die Wirksamkeit der Maßnahme sichergestellt. Nach Umsetzung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen), in Kombination mit dem vorgeschlagenen Risikomanagements ist keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten. Der Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen

Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, einschließlich eines Risikomanagements nicht ausgelöst.⁴⁶

Da sich die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnflächen befinden, ist im Rahmen der zukünftig durchzuführenden Vegetationspflegemaßnahmen nach Möglichkeit ein Betreten des Gleiskörpers zu vermeiden. Sollte dies nicht möglich sein und ein Betreten der Gleisanlagen erforderlich werden, so werden die entsprechenden Mitarbeiter/Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes eingewiesen und entsprechende Sicherungsposten eingesetzt. Der Zugang zu den zu pflegenden Flächen darf hierbei nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen.

Auf die Ausführungen des artenschutzrechtlichen Gutachtens der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer wird der Vollständigkeit halber hingewiesen und Bezug genommen.

Wasserschutzgebiete / Heilquellenschutzgebiete/ Überschwemmungsgebiete gem. WHG

Südlich des Plangebietes grenzt das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Weser an. Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Die südlichen Flächen des Plangebiets werden zur Sicherung des Bestandes in den Geltungsbereich mit einbezogen. Bauliche Maßnahmen über den bereits zulässigen Bestand hinaus sind nicht geplant. Das Plangebiet selbst befindet sich zudem teilweise im natürlichen Überschwemmungsgebiet der Weser. Im Plan sind diese Flächen nachrichtlich gekennzeichnet. Innerhalb dieser Flächen sind die besonderen wasserrechtlichen Anforderungen beachtlich. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zukünftiger Baumaßnahmen ist auf eine angemessene Berücksichtigung des natürlichen Überschwemmungsgebietes (HQ 100) hinzuwirken.

Das mit der Straßenbauplanung beauftragte Ing. Büro SHP, Hannover, hat die Höhenentwicklung der geplanten Straße in Bezug auf die Lage innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes überprüft und festgestellt, dass der neu geplante Straßenkörper im Vergleich zu den bisher im natürlichen Überschwemmungsgebiet befindlichen Straßenflächen keinen relevanten Beitrag zu einem Retentionsraumverlustes der Weser bewirkt und das sich Wasser im Überschwemmungsfall auch zukünftig auf die bislang im natürlichen Überschwemmungsgebiet gelegenen Flächen verteilen kann. Darüber hinaus sei auch darauf hingewiesen, dass es durch die Lage der Verbindungsstraße innerhalb des bestehenden Bauhofgeländes zu einer Beseitigung von baulichen Anlagen kommt. Dieser Bereich steht daher zu einem gewissen Anteil zusätzlich als Retentionsraum zur Verfügung.

Bundesimmissionsschutzgesetz

Bezogen auf die aus der Planung resultierenden Immissionen, ist das Bundesimmissionsschutzgesetz mit den entsprechenden Verordnungen und technischen Normen zu berücksichtigen. Zur Bewältigung möglicher Anforderungen an den Schallschutz wurde vom Ing.- Büro Bonk- Maire- Hoppmann (Garbsen, 2012) ein Schallgutachten erstellt, das sich an der DIN 18.005 (Schallschutz im Städtebau) bzw. der TA Lärm orientiert.

Auf Grund der Lage des Plangebietes im nördlichen Kernbereich Rintelns sind vor allem in den unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Mischgebieten aber auch in den betroffenen Gewerbegebieten erhöhte Lärmimmissionen (Verkehrslärm) durch die geplante Verbindungsstraße zu erwarten. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass von den Gewerbegebieten keine erheblich beeinträchtigenden Lärmimmissionen aus den Gewerbegebieten auf die festgesetzten Mischgebiete einwirken.

⁴⁶ vgl. Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer: Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln, Petershagen, Dezember 2012

Im Ergebnis ist festzustellen, dass unter Einhaltung der festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel und der festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen für das Gewerbe- und das Mischgebiet keine erheblichen Beeinträchtigungen für die angrenzenden immissionssensiblen Nutzungen zu erwarten sind.

Im Nahbereich des Kreisverkehrsplatzes besteht aufgrund der erreichten Lärmsituation dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Für die von Straßenverkehrslärm insgesamt betroffenen Grundstücksflächen sind im B-Plan Nr. 78 Lärmpegelbereiche festgesetzt, so dass hier auf der Grundlage der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ein hinreichender Schallschutz abgeleitet werden kann.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ergebnisse des Gutachtens im Kap. 3.1.1 *Schutzgut Mensch* und im Teil 1 Kapitel 8 *Immissionsschutz* näher eingegangen.

Bundesbodenschutzgesetz und -verordnung

Innerhalb des Plangebietes sind Altstandorte bekannt, die im Altstandortkataster des Landkreises Schaumburg geführt werden. Dabei handelt es sich um den ehemaligen Altstandort „Güterbahnhof“, zwei Standorte die mit „Tankstelle“ verzeichnet sind, und um den Altstandort „Maschinenfabrik“.

Da in einem Großteil des Plangebietes Altstandorte im Altstandortkataster verzeichnet sind und daher mit Bodenverunreinigungen zu rechnen ist, wird der folgende Hinweis auf den Bebauungsplan aufgetragen:

Bei Tiefbauarbeiten ist grundsätzlich mit dem Anfallen belasteten Aushubmaterials zu rechnen, das aufgrund seiner Schadstoffgehalte nicht wieder einbaufähig ist.

Bodenaushub von altlastenverdächtigen Flächen ist nicht freizügig verwertbar, sondern ist nach dem Merkblatt 20 der LAGA zu untersuchen und entsprechend des Belastungsgrades zu entsorgen oder zu verwerten. Bei geplanten Baumaßnahmen (Bauanträge) ist die Bodenschutzbehörde rechtzeitig zu beteiligen.

Die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung von Materialien, die mit Kontaminaten verunreinigt sind, ist sicherzustellen und sorgfältig zu dokumentieren. Die einschlägigen Arbeitsvorschriften sind zu beachten. Bei lokalen sensorischen Auffälligkeiten (u.a. auffällige Gerüche, Materialverfärbungen, abweichende Materialeigenschaften; in Bezug auf gebundenen Schichten insbesondere Flickstellen, Leitungstrassen) sind ggf. Einzelfallentscheidungen herbeizuführen. Die Bauleitung und ggf. der Bauherr sind zu informieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet teils mit Schadstoffen belastete Auffüllungen ermittelt wurden, Gleisschotter rückzubauen ist und zudem Schwarzdeckenmaterial anfallen wird. Die Materialien sind entsprechend der Schadstoffsituation der jeweiligen ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Aus umwelttechnischer Sicht und um möglichst wirtschaftliche Lösungen herbeizuführen, ist zu empfehlen, die Erd- und Rückbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen.

Die vorgenannten Bodenbelastungen und Altstandorte sind der Stadt Rinteln bekannt, so dass eine Berücksichtigung im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung und Bauvorbereitung erfolgen kann. Die entsprechenden Flächen sind im B-Plan als Altlastenflächen entsprechend gekennzeichnet worden.

Um Wiederholungen zu vermeiden wird auf das Kapitel 7 *Altlasten* im Teil I der Begründung sowie auf das Kapitel 3.1.3 *Schutzgut Boden* des Umweltberichtes verwiesen. Vor der Bebauung sind ggf. auf Basis einer Altlastenerkundung Sanierungs-, Schutz- und Beschränkungsmaßnahmen gem. BBodSchG und BBodSchV durchzuführen, um Zielkonflikte mit der geplanten Nutzung zu vermeiden.

Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz

Aus der Planung sind keine Auswirkungen auf geschützte Objekte gem. des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes zu erwarten. Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich keine Schutzobjekte.

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich ein Lokschuppen mit Wasserturm, welcher als bauliche Anlage baudenkmalrechtlich geschützt ist. Die Anlage ist von der Bahnhofstraße als markantes Zeichen wahrzunehmen. Die besonderen Anforderungen des Umgebungsschutzes sind zu berücksichtigen. Gem. § 8 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz sind in der Umgebung eines Baudenkmal Anlagen nicht zu errichten, zu ändern oder zu beseitigen, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird.

In die nähere Umgebung des Wasserturms wird nicht eingegriffen. Es sind keine Schäden zu erwarten; auch wird die besondere, markante Wirkung des Baudenkmal nicht beeinträchtigt.

Gebiete mit Überschreitung der Umweltqualitätsnormen

Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines Gebietes, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind.

Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte

Der Kernbereich Rintelns ist gem. des Regionalen Raumordnungsprogrammes (2003) als Mittelzentrum dargestellt. Gem. § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG ist die Siedlungstätigkeit räumlich zu konzentrieren und vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten. Die Planung ist dadurch gekennzeichnet, dass bereits Baurechte für das Gebiet vorliegen, es sich um ein bereits erschlossenes Gebiet handelt und dieses dem Siedlungszusammenhang der Stadt Rinteln zuzuordnen ist. Bisher unbebaute Flächen werden für diese Planung nicht in Anspruch genommen.

Es wird davon ausgegangen, dass die mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 78 verbundenen Ziele und Zwecke mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar sind, da sich die Grundzüge der bestehenden Bauleitplanungen in Bezug auf die Festsetzung von Gewerbe- und Mischgebieten und Straßenverkehrsflächen sowie die Anforderungen an den Immissionsschutz und die naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbeurteilung, die Berücksichtigung der Maße der baulichen Nutzung (GRZ) im Wesentlichen an den bereits dieses Plangebiet prägenden gewerblichen und gemischten Nutzungen orientieren.

Fachplanungen

Landschafts- und Grünordnungspläne (gem. § 4 NAGBNatSchG)

Der Landschaftsplan der Stadt Rinteln (Vorentwurf, 1995) hat für den überwiegenden Teil des Plangebietes eine stark versiegelte, vegetationsarme Gewerbe- und Industriefläche mit einem sehr geringen bis fehlenden Biotoppotential ermittelt. Nur für die nördliche Bahnanlage mit Ruderalfluren wurde ein hohes Biotoppotential ermittelt. Als Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft wurde die Erkundung und Sicherung der im Plangebiet vorhandenen Ablagerungen sowie ein erhöhter Bedarf für Durchgrünung und Flächenentsiegelung sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Flächen ermittelt. In der Karte Wasserpotential ist südlich des Plangebietes ein Gewässer II. Ordnung (der Schildgraben) verzeichnet.

Die nördlichen Ruderalflächen befinden sich außerhalb des Plangebietes. Diese Flächen wurden im Rahmen der Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die im Rahmen der Realisierung der Verbindungsstraße erforderlich sind,

bereits aufgewertet. Die vorhandenen Gehölzbestände wurden teilweise in Ruderalgebüsch sowie Sand-Magerrasenflächen umgewandelt, die eine hohe Lebensraumbedeutung für die Zauneidechse und andere Reptilien haben.

Die innerhalb des Plangebietes befindlichen Altlastenstandorte wurden bereits teilweise untersucht und gelten als teilweise saniert (Güterbahnhof). Die Altlastenstandorte sind der Stadt Rinteln bekannt, so dass im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung ein entsprechender Umgang mit den vorhandenen Altlasten vorausgesetzt werden kann. Die vorhandenen Straßenbaumaterialien, die im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen anfallen werden, wurden auf ihre Entsorgung bzw. Verwertung untersucht. Es wurde festgestellt, dass eine Verwertung des anfallenden Materials möglich ist.

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch die gewerbliche und gemischt strukturierte Nutzung, die Flächen sind überwiegend versiegelt und bebaut. Durch die Bebauungspläne Nr. 65 und Nr. 73 bestehen bereits Baurechte für einen großen Teil des Gebietes. Eine Durchgrünung ist nicht festgesetzt. Um keine Beeinträchtigung bestehender Baurechte hervorzurufen, wird auf eine Festsetzung zur Durchgrünung des Plangebietes verzichtet. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass im Rahmen der konkreten Straßenplanung eine gewisse Durchgrünung der Straßenfläche mit Grünflächen und Baumstandorten berücksichtigt wird. Die konkreten Baumstandorte werden jedoch erst auf der Grundlage der detaillierten Erschließungsplanung und der jeweiligen örtlichen Situation festgelegt, so dass Bäume an dafür geeigneten Standorten vorgesehen werden. Auf eine lagegenaue Festsetzung der Straßenbäume wird daher verzichtet und ersatzweise auf den in Teil 1 der Begründung abgebildeten Straßenentwurf hingewiesen.

Landschaftsrahmenplan (gem. § 3 NAGBNatSchG)

Der Vorentwurf des Landschaftsrahmenplanes des Landkreises Schaumburg (Stand 2001) enthält für das Plangebiet keine besonderen Ziele des Naturschutzes. Im Schutzgebietskonzept hat das Plangebiet keine wesentliche Bedeutung (LRP LK SHG, Karte 4). Seitens der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg wurde aber darauf hingewiesen, dass die alten Gleisanlagen (ehemalige Bahngleise, Bahndämme) besondere Lebensraumpotentiale für seltene und gefährdete thermophile Pflanzenarten und für Reptilien, insbesondere für die Zauneidechse aufweisen und dass Erfassungen dieser Art vorzunehmen sind, um Zielkonflikte mit dem Artenschutz zu vermeiden. Die Erfassung wurde durch das Ingenieurbüro Abia (Neustadt, 2011) vorgenommen. Durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) erfolgte darauf aufbauend eine weitere artenschutzrechtliche Beurteilung sowie die Darlegung einer Detailplanung. Die Ergebnisse der jeweiligen Untersuchungen sind diesem Kapitel unter *Vorkommen streng geschützter oder seltener Tier- und Pflanzenarten* beschrieben, worauf, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird.

Bauleitpläne gem. BauGB

- Flächennutzungsplanung

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln werden für das Plangebiet gemischte Bauflächen, Sonderbauflächen, gewerbliche Bauflächen, Bahnflächen (Bahnanlagen) sowie Straßenverkehrsflächen dargestellt. Die geplante Verbindungsstraße ist bereits als geplante örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Grünordnerische sowie umweltrelevante Darstellungen sind in Bezug auf das Plangebiet im rechtswirksamen Bestand nicht enthalten und somit in dieser Bauleitplanung nicht zu beachten. Die Grenze des natürlichen Überschwemmungsgebietes der Weser wird in die Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Der Bebauungsplan entspricht somit dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB, wonach Bebauungspläne aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes zu entwickeln sind. Der B-Plan Nr. 78 wird daher als aus dem FNP entwickelt angesehen.

- Bebauungsplanung

Im Rahmen dieser Bauleitplanung erfolgt die Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ einschl. der 1. Änderung. Der Ursprungsbebauungsplan stellt für die Flächen des Plangebietes ein Gewerbegebiet sowie Straßenverkehrsflächen dar. Im Rahmen dieser Bauleitplanung erfolgt auch die Teilaufhebung des B-Plan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“. In dem betroffenen Änderungsbereich ist ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel“ festgesetzt. Die Flächen sind zu Gunsten der Stadt Rinteln mit Geh-, Fahr und Leitungsrechten belastet. Die geplante Verbindungsstraße wurde in dem B-Plan Nr. 73 somit bereits berücksichtigt.

3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.1. Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.1.1 Schutzgut Mensch

Beschreibung des Bestandes

Freizeit / Erholung

Für die Erholung der ortsansässigen Bevölkerung haben die als Bahngelände, gewerblich und gemischt genutzte Flächen keine Bedeutung. Auf weitergehende Untersuchungen wurde daher verzichtet.

Menschliche Gesundheit / menschliches Wohlbefinden

Innerhalb des südlichen Plangebietes befinden sich Nutzungsstrukturen, die einem Mischgebiet gem. § 6 BauNVO entsprechen. Nördlich der Bahnanlage befinden sich ebenfalls gemischte Nutzungen sowie daran anschließend Wohnnutzungen. Auf der Grundlage der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, die bei Bauleitplanungen zu berücksichtigen ist, sind in Mischgebieten tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) bzw. 45 dB(A) als Orientierungswerte der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen. In allgemeinen Wohngebieten sind tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) bzw. 40 dB(A) zu berücksichtigen. Der letzte der genannten Nachtwerte gilt für Gewerbelärmmissionen.

Im Plangebiet sind aus dem Betrieb des Bauhofes und der gewerblichen Nutzungen, aus dem von der angrenzenden Bahnlinie und dem von den Straßenverkehrsflächen ausgehenden Verkehrslärm akustische Vorbelastungen der angrenzenden Gebiete vorhanden.

Weiterhin bestehen Vorbelastungen aus den tlw. vorhandenen, altlastenrelevanten Nutzungen, welche tlw. gesundheitliche Gefährdungen bewirken können.

Wohnumfeldfunktion

Das Plangebiet stellt keine für das Wohnklima in den angrenzenden Wohngebieten bedeutsame Fläche dar. Das Plangebiet hat keine besondere Bedeutung für das Wohnumfeld. Im Plangebiet befinden sich gewerbliche sowie gemischte Nutzungen sowie Straßenverkehrsflächen, welche im Umfeld der gemischten Siedlungsbereiche wenig attraktiv wirken.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Wohnumfeldfunktion

Die Umnutzung des Plangebietes und die damit im Wesentlichen verbundene Realisierung der Verbindungsstraße im Norden Rinteln tragen insgesamt zur Verbesserung der Wohnumfeldfunktion bei. Die verkehrsstrukturelle Ausstattung des Ortsbereiches wird verbessert und die durch verkehrliche Immissionen belastete Innenstadt Rinteln entlastet. Durch die Realisierung eines Kreisverkehrs im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße und Galgenfeld können geringere Geschwindigkeiten und Wartezeiten sowie eine gleichmäßigere Fahrweise zu günstigeren Lärm- bzw. Schadstoffemissionen führen.⁴⁷

Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen/ Immissionsschutz

Die Stadt Rinteln strebt mit der hier in Rede stehenden Planung eine verkehrliche Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße an, die gegenwärtig als zentraler Einfahrtsbereich in das Zentrum der Stadt Rinteln zu bezeichnen ist und daher eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist. Zu diesem Zweck soll über eine Ost-West-Tangente (Verbindungsstraße), die von der Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld ausgeht und in westlicher Richtung parallel zur Bahn in Richtung Bahnhofstraße verläuft, eine Verlagerung der nach Norden orientierten Verkehre vorgenommen werden. Eine derartig konfliktarme Verkehrsbeziehung, die ebenfalls in gleichem Maße zu einer Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße beitragen könnte, ist nicht erkennbar, da es an den hierfür erforderlichen und geeigneten Flächen im Nahbereich des untersuchten Areals fehlt. Hieraus ist ableitbar, dass mittelfristig auf die Ost-West-Tangente nicht verzichtet werden kann, so dass innerhalb des Plangebietes die dafür erforderlichen Flächen gesichert werden müssen und die damit verbundenen Verkehrsbeziehungen nicht vermeidbar sind.

Auf Grund der Lage des Plangebietes im nördlichen Kernbereich Rinteln sind vor allem in den unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Mischgebieten erhöhte Lärmimmissionen in Folge von Verkehrslärm im Rahmen der Gewerbe- und -abfahrten der Liefer- und Kundenfahrzeuge sowie Verkehrslärmbelastungen durch die geplante Verbindungsstraße (Ost-West-Tangente) zu erwarten.

Gemäß dem planerischen Gebot der Konfliktvermeidung und Konfliktlösung sind neben der gegenwärtigen Verkehrssituation auch die zukünftig zu erwartenden Verkehrsverhältnisse im Hinblick auf die Ermittlung der in den nächstgelegenen betriebsfremden Wohnnutzungen (MI Gebiete) zu erwartenden Lärmimmissionen als Prognosegrundlage zu berücksichtigen.

Zur Beurteilung der im Rahmen der Realisierung der hier geplanten Verbindungsstraße und eines Gewerbegebietes zu erwartenden und auf die benachbarten Mischgebiete und allgemeinen Wohngebiete einwirkenden Gewerbelärm- und Verkehrslärmimmissionen (Verkehrsfläche der Verbindungsstraße) wurde auf der Grundlage der vom Ing. Büro SHP, Hannover, ermittelten Verkehrsmengenprognose vom Büro Bonk-Maire-Hoppmann (Garbsen, 2012) ein schalltechnisches Gutachten erstellt.

Hierbei wurde insbesondere auch ermittelt, ob die festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel von tags 60 dB(A) und nachts 50 bzw. 55 dB(A) des Bebauungsplanes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ noch Gültigkeit besitzen und unverändert festgesetzt werden können.

⁴⁷ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 – Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076-, Hannover März 2012

Nachfolgend wird auf die Ergebnisse des Gutachtens „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. und Bahnhofstr.“ der Stadt Rinteln, Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR (Garbsen, 2012) eingegangen.

Beurteilung der Geräuschsituation

Geräuschbeurteilung Gewerbelärm „abstrakt“

In Bezug auf den Gewerbelärm wird in dem Schallgutachten ausgeführt, dass bei Beachtung der bisher festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel keine relevante Überschreitung der für Mischgebiete beachtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 ableitbar ist:

„Unter der Voraussetzung, dass für die betrachteten Gewerbegebietsflächen die bisher festgesetzten Emissionswerte übernommen werden, kann im Bereich der schutzwürdigen Nachbarbauflächen unter Beachtung der Geräuschvorbelastung durch die benachbarten gewerblichen Nutzungen die Einhaltung bzw. die Unterschreitung der jeweils maßgeblichen ORIENTIERUNGSWERTE nachgewiesen werden. Lediglich in den am stärksten betroffenen Aufpunkten (01) bzw. (02) bzw. (04a) und (04b) können die jeweils maßgeblichen ORIENTIERUNGSWERTE in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) geringfügig – um rd. 1 dB(A) – überschritten werden. (Hinweis: Eine rechnerisch ermittelte Überschreitung der ORIENTIERUNGSWERTE um rd. 1 dB(A) ist i.d.R. messtechnisch nicht nachzuweisen. => vgl. Abschnitt 6.1) Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten - historische Nachbarschaft zum bestehenden Gewerbegebiet – kann u.E. eine geringfügige Überschreitung der ORIENTIERUNGSWERTE um 1 dB(A) begründet werden.

Am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) werden die jeweils zu beachtenden Bezugspegel im Bereich der im Geltungsbereich gelegenen Mischgebietsflächen deutlich – um 6 dB(A) oder mehr - unterschritten. Hierzu ist anzumerken, dass der für Mischgebiete maßgebliche ORIENTIERUNGSWERT in dem von den Geräuschen des im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 65 gelegenen Sondergebiets (=> Marktkauf) mit rd. 58 dB(A) am stärksten betroffenen Aufpunkt (09) um rd. 7 dB(A) unterschritten wird. Damit kann auch hier in der Summe die Unterschreitung des MI-ORIENTIERUNGSWERTS vorausgesetzt werden.“⁴⁸

Im Gutachten werden entsprechende Vorschläge für die Festsetzung von emissionsseitigen Einschränkungen gegeben, die als Festsetzungen in den B-Plan aufgenommen wurden.

Auf die nachfolgend abgebildeten immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel wird daher hingewiesen.

Innerhalb der Gewerbegebiete (GE1 und GE2) dürfen die festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel nicht überschritten werden:

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen flächenbezogenen Schalleistungspegel L_w weder tags (6.00 – 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 – 6.00 Uhr) überschreiten.

Emissionskontingente tags und nachts in dB(A)

	L_w , tags	L_w , nachts
GE1	60	55
GE2	60	50

⁴⁸ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. und Bahnhofstr.“ der Stadt Rinteln, (Garbsen, 2012), S. 23 und 24

In Bezug auf die anzuwendende DIN hinsichtlich der Berechnung der Schalleistungspegel wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf den Teil 1 der Begründung und auf die textlichen Festsetzungen verwiesen.

Geräuschbeurteilung Straßenneu- bzw. -ausbau

Der B-Plan dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen eines Straßenneubaus bzw. eines Straßenausbaus. Aus den nachfolgenden gutachterlichen Ausführungen geht hervor, dass im Nahbereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes Überschreitungen der gemäß 16. BImSchV maßgeblichen IMMISSIONSGRENZWERTE anzunehmen sind, so dass ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen begründet ist.

„Durch die i.V. mit den Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen verursachten Geräuschimmissionen ergeben sich für die vorhandenen, schutzwürdigen Nutzungen an der neu geplanten Verbindungsstraße bzw. auf dem südlichen Abschnitt der Straße Galgenfeld gegenüber der derzeitigen Situation Pegelerhöhungen um mehr als 3 dB(A). Eine Überschreitung der für diese Bauflächen gemäß 16. BImSchV maßgeblichen IMMISSIONSGRENZWERTE für Gewerbegebiete von:

GE-Gebiet: IGW(tags) = 69 dB(A)
 IGW(nachts) = 59 dB(A)

ist jedoch lediglich für die Aufpunkte (S3a) sowie (S4a) und (S4b) festzustellen. Nach den Regelungen der 16. BImSchV besteht für diese schutzwürdigen Nutzungen somit dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz.

Im Bereich der Beurteilungspunkte (S1) und (S2) ergibt sich zwar auch eine Überschreitung der hier maßgeblichen IMMISSIONSGRENZWERTE für Mischgebiete, ein Anspruch auf Lärmschutz wird hier jedoch nicht ausgelöst, da gegenüber der Bestandssituation keine Pegelerhöhung sondern eine Abnahme der Immissionsbelastung zu erwarten ist. Unabhängig hiervon ist festzustellen, dass für die vorhandene Wohnbebauung im nördlichen Abschnitt der Straße Galgenfeld bzw. im Bereich der Verlängerung zur Kurt-Schuhmacher Straße lediglich eine Erhöhung der Straßenverkehrslärmimmissionen um bis zu 0,8 dB(A) zu erwarten ist. Damit ist für diese Wohnbebauung eine "wesentliche Änderung" im Sinne einer Pegelerhöhung um 3 dB(A) nicht festzustellen. Darüber hinaus kann für diese Wohnbebauung nach den Ergebnissen durchgeführter schalltechnischer Berechnungen auch eine Überschreitung der für Reine und Allgemeine Wohngebieten, maßgeblichen SANIERUNGSGRENZWERTE sicher ausgeschlossen werden.“⁴⁹

Geräuschbeurteilung von Straßenverkehrsgeräuschen im Plangebiet

Für das Plangebiet ist gemäß des Schallgutachtens festzustellen, dass durch die verkehrliche Inanspruchnahme der geplanten Verkehrsflächen die für Mischgebiet bzw. Gewerbegebiete maßgeblichen Orientierungswerte

MI-Gebiet	6.00 – 22.00 Uhr	OW=60 dB(A)
	22.00 – 6.00 Uhr	OW=45 dB(A)
GE-Gebiet	6.00 – 22.00 Uhr	OW=65 dB(A)
	22.00 – 6.00 Uhr	OW=55 dB(A)

⁴⁹ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. und Bahnhofstr.“ der Stadt Rinteln, (Garbsen, 2012), S. 27 und 28

durch die auf die Straßenverkehrsgeräusche sowohl am Tag als auch in der Nachtzeit in den straßennahen Teilflächen überschritten werden. Dabei kann diese Überschreitung der Orientierungswerte im Mischgebiet im Bereich der Konrad-Adenauer-Straße bis zu rd. 12 dB(A) bzw. für die Orientierungswerte im Gewerbegebiet bis zu 6 dB(A) betragen. Im Bereich der neu geplanten Verbindungsstraße werden die Orientierungswerte für Gewerbegebiete in Teilbereichen um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Das Gutachten trifft diesbezüglich folgende Aussage:

„Sofern auf die Ausweisung schutzwürdiger Bauflächen in den von einer Überschreitung der ORIENTIERUNGSWERTE betroffenen Teilflächen des Plangebiets nicht verzichtet werden soll, wird in diesen Bereichen die Festsetzung passiver (baulicher) Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dabei sollte durch architektonische Maßnahmen zur Selbsthilfe (=> Grundrissgestaltung) die Anordnung von Fenstern schutzwürdiger Räume in den Straßen zugewandten Gebäudeseiten der Bebauung soweit wie möglich ausgeschlossen werden (vgl. Abschnitt 6.3).“⁵⁰

„Ungeachtet dessen sollte der Bebauungsplan Ausnahmen in Form eines Einzelnachweises zulassen. Dies ermöglicht es, abhängig von der tatsächlichen Bebauungsstruktur im Einzelfall eine Abschirmung durch vorgelagerte Baukörper oder die Eigenabschirmung einzelner Baukörper von den Festsetzungen des Bebauungsplan (begründet) abzuweichen.“⁵¹

Der B-Plan enthält entsprechende Lärmschutzfestsetzungen in Form von Lärmpegelbereichen.

- Festsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen

Auf die im Plangebiet ausgewiesenen Gewerbe- und Mischgebiete wirken Lärmimmissionen aus der geplanten Verbindungsstraße in Form von Verkehrslärm ein, so dass die maßgeblichen Orientierungswerte im Nahbereich der Verkehrsflächen überschritten werden. Daher sind Festsetzungen passiver (baulicher) Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Im Bebauungsplan erfolgt auf der Grundlage des Schallgutachtens die nachfolgende Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen wie folgt:

Festsetzung von Lärmpegelbereichen und Schalldämm-Maßen

Innerhalb der festgesetzten GE1/2 –Gebiete - und MI–Gebiete sind aufgrund der zukünftig zu erwartenden Verkehrslärmsituation (Konrad-Adenauer Straße und Verbindungsstraße) gegenüber der gemäß DIN 18.005 "Schallschutz im Städtebau" definierten Orientierungswerte erhöhte Lärmimmissionen möglich bzw. zu erwarten. Zum Schutz vor den von den genannten Verkehrsflächen hervorgerufenen Lärmimmissionen werden gegen Außenlärm bauliche Schallschutzmaßnahmen festgesetzt (passiver Schallschutz). Bei der Bemessung sind die im B-Plan dargestellten Lärmpegelbereiche zu beachten. Diesbezüglich wird auf die aktuellen technischen Regelwerke der DIN 4109, der VDI-Richtlinie 2719 bzw. auf die 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG verwiesen, die bei der Stadt Rinteln, Baudezernat, eingesehen werden können.

Für schutzbedürftige Räume sind im Falle von Neubauten oder baulichen Veränderungen bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm nach DIN 4109 gem. nachstehenden Tabellen vorzusehen:

⁵⁰ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. und Bahnhofstr.“ der Stadt Rinteln, (Garbsen, 2012), S. 28

⁵¹ Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, Garbsen, 2012, Seite 32

Lärmpegelbereich (LPB)	Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	R'w,res Aufenthaltsräume in Wohnungen (o.ä.) *)	R'w,res Büroräume (o.ä.) *)
II	56 bis 60	30 dB	30 dB
III	61 bis 65	35 dB	30 dB
IV	66 bis 70	40 dB	35 dB
V	71 bis 75	45 dB	40 dB

*) : resultierendes, bewertetes Bau-Schalldämm-Maß

Die der Bemessung zugrunde zu legenden Lärmpegelbereiche sind der zeichnerischen Darstellung (Beiplan zu, schalltechnischen Gutachten) zu entnehmen.

Für die von der pegelbestimmenden Geräuschquelle abgewandten Gebäudeseiten darf der „maßgebliche Außenlärmpegel“ ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um 5 dB(A) (dies entspr. einem Lärmpegelbereich) und bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um 10 dB(A) (zwei Lärmpegelbereiche) gemindert werden.

Für die im B-Plan festgesetzten Lärmpegelbereiche III bis V sind bei Schlafräumen und Kinderzimmern schallgedämmte Lüftungsöffnungen, mit dem entsprechenden Einfügungs-Dämpfungsmaß oder äquivalente Maßnahmen (z.B. Innenbelüftung) vorzusehen (vgl. DIN 1946). Schutzwürdige Freiflächen – sog. Außenwohnbereiche – sollen Straßen abgewandt an den rückwärtigen Gebäudeseiten der Baukörper vorgesehen werden.

Unter Erbringung eines Einzelnachweises kann von den o.g. schalltechnischen Anforderungen im Einzelfall unter Berücksichtigung der tatsächlichen Bebauungsstruktur, in Form einer Abschirmung durch vorgelagerte Baukörper oder die Eigenabschirmung einzelner Baukörper abgewichen werden.

Geräuschbeurteilung des Schienenverkehrs

Für die schalltechnische Beurteilung der Schienenverkehrsgeräusche, die vom Ing.-Büro Bonk-Maire-Hoppmann, Garbsen (12/2012) durchgeführt wurde, wurden für die maßgebliche Strecke Hameln-Bad Oeynhausen aktuelle Angaben der Deutschen Bahn AG für das Prognosejahr 2025 zu Grunde gelegt. Danach sind 46 Zugbewegungen in der Zeit von 6.00 bis 22.00 (tags) und 10 Zugbewegungen in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) zu berücksichtigen. Diese Zugfrequenzen wurden mit der RSE GmbH in Bezug auf die Prognosebelastung abgestimmt.

Im Ergebnis wurde für die Schienenverkehrsgeräusche festgestellt:

„Unter Berücksichtigung der vorliegenden Rechenergebnisse zum Schienenverkehrslärm durch Geräuschimmissionen der an den Plangeltungsbereich angrenzenden Bahnlinie Hameln-Bad Oeynhausen kann vorausgesetzt werden, dass innerhalb der betrachteten Plangebiete die jeweils maßgeblichen ORIENTIERUNGSWERTE sowohl am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) als auch in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) unterschritten werden (vgl. Anlage 3 des Gutachtens). Damit wird die Festsetzung von Lärminderungsmaßnahmen auf Grund der einwirkenden Schienenverkehrslärmimmissionen nicht erforderlich.“⁵²

Mit Bezug auf die Stellungnahme der RSE GmbH vom 05.01.2012 und dem darin vorgebrachten Hinweis, dass im schalltechnischen Gutachten nur von einer „niedrigen“ Streckenbelastung („Museumsbahn“) ausgegangen wird, wurde durch das Gutachterbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, eine nachträgliche Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen durchgeführt. Dabei wurden in Abstimmung mit der RSE GmbH folgende Zugzahlen zu Grunde gelegt:

⁵² Bonk-Maire-Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln, Garbsen, 2012, Seite 29

6.00 – 22.00 Uhr: 32 Nahverkehrszüge, 8 Güterzüge
22.00 – 6.00 Uhr: 5 Nahverkehrszüge, 2 Güterzüge

Unter Beachtung der Geschwindigkeiten, Zuglängen, Scheibenbremsanteil, etc. ergaben sich Emissionspegel von:

$L_{m,E,t} = 57,9 \text{ dB(A)}$

$L_{m,E,n} = 54,3 \text{ dB(A)}$

Nach den Ergebnissen der ergänzenden Berechnungen ergibt sich hierdurch keine Änderung der Beurteilung des Schienenverkehrslärms gegenüber der bisher betrachteten Situation. Da die Immissionsbelastung der betrachteten Plangebietsflächen im Wesentlichen durch die Straßenverkehrslärmimmissionen bestimmt wird, ist somit auch keine nennenswerte Änderung der Lärmpegelbereiche zu erwarten.⁵³

Die DB Services Immobilien GmbH wies darauf hin, dass es in der Nähe von Bahnstrecken zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb kommen kann. Bei der Schaffung neuer Nutzungs- und Baurechte ist daher nach dem Prioritätsgrundsatz auf bestehende Rechte Rücksicht zu nehmen. Die Immissionen aus dem Bahnbetrieb haben insofern Bestandsschutz. Evtl. erforderliche Schall- und Schutzmaßnahmen sind dem Planungsträger der neu hinzugekommenen Nutzung und nicht der DB AG aufzuerlegen.

Außenwohnbereiche

Die Stadt Rinteln erkennt, dass durch die geplante Verbindungsstraße u.a. auch im Bereich des Grundstückes Im Emerten Nr. 8 im Vergleich zur bisherigen Immissionssituation eine Veränderung derart zu erwarten sein wird, dass die nach Norden orientierten Grundstücksflächen mit den dort befindlichen „Außenwohnbereichen“ der betriebsbezogenen Wohnnutzungen zukünftig durch den auf der Verbindungsstraße fließenden Verkehrslärm mehr belastet werden. Der Schutz des Außenwohnbereiches in Gewerbegebieten kann jedoch nicht mit dem Schutz eines in einem WA- und MI-Gebiet gelegenen Außenwohnbereiches gleichgesetzt werden. In diesem Fall wird der bestehende Außenwohnbereich durch die in der Umgebung befindlichen Gewerbebetriebe mit ihren offenen Betriebsflächen und durch die nördlich angrenzende Bahnanlage beeinträchtigt (Vorbelastung). Die daraus sich ergebende Immissionsvorbelastung muss sich der hier in Rede stehende Außenwohnbereich „anrechnen“ lassen. Hierbei kann auch nicht auf die bestehende Immissionssituation abgestellt werden, sondern es ist auf die aus den Festsetzungen des B-Planes max. möglichen Emissionsbelastungen der Betriebe abzustellen. Insgesamt kann unter Berücksichtigung dieses Einzelfalles und der prägenden und im B-Plan Nr. 65 festgesetzten Art der baulichen Nutzung (GE) auch für den Außenwohnbereich nur der Schutzanspruch eines Gewerbegebietes berücksichtigt werden, wie er im B-Plan Nr. 65 durch die Festsetzung der flächenbezogenen Schalleistungspegel entwickelt wurde.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Verkehrswege sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Das schalltechnische Gutachten legt dar, dass für das Grundstück kein Lärmschutz begründet ist. Den Anforderungen des § 41 (1) BImSchG wird insofern Rechnung getragen, da sichergestellt wird, dass von diesen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden. Schädliche Umwelteinwirkungen wären dann ableitbar, wenn mit der Verbindungsstraße eine Immissionssituation auf den benachbarten Grundstücksflächen ausgelöst würde, die zu einer Überschreitung der in der 16. BImSchV für Gewerbegebiete dargelegten

⁵³ Büro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Ergebnis der ergänzenden Berechnungen zum Schienenverkehrslärm („Museumsbahn“), E-Mail vom 08.11.2012

Immissionsgrenzwerte führen würde. Dies ist aber hier nicht der Fall. Insofern fehlt es dem B-Plan auch nicht an einem Lärmschutzkonzept, da dies durch die fachgutachterliche Beurteilung und Einschätzung der Schutzwürdigkeit der Arten der baulichen Nutzung als auch der darin beschriebenen passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie der verkehrsplanerischen Ausführungen in der Begründung (Variantenbetrachtung und Ausführungen zum Immissionsschutz) zum Ausdruck kommt.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen zur prognostizierten Immissionssituation und zur Schutzwürdigkeit des Grundstückes Im Emerten Nr. 8 ist die Errichtung einer Lärmschutzwand für ein innerhalb eines bereits lärmvorbelasteten Gewerbegebietes gelegenen Wohnhauses nach den Anforderungen der 16. BImSchGV nicht begründet und steht auch unter Würdigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte in keinem Verhältnis zu der damit verbundenen Lärmschutzwirkung, so dass in diesem Fall und auch mit Blick auf die benachbarten und ähnlich strukturierten Gewerbeflächen von der Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand (oder -wall) und der Einbeziehung in den B-Plan Nr. 78 abgesehen wurde.

Innerhalb des Mischgebietes liegen die Außenwohnbereiche an der der Lärmquelle Straße abgewandten Seite des Grundstückes, die geringeren Verkehrslärm aufweist. Die geplante Verbindungsstraße trägt in diesem Bereich auch nicht zu einer Zunahme des Verkehrslärms bei, da die südlich der Konrad-Adenauer Straße befindlichen Grundstücksflächen zukünftig eher weniger Verkehrslärm zu erwarten haben (siehe schalltechnisches Gutachten).

Fazit

Im Ergebnis ist festzustellen, dass unter Einhaltung der festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel und der festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen für das Gewerbe- und das Mischgebiet keine erheblichen Beeinträchtigungen für die angrenzenden immissionssensiblen Nutzungen durch Verkehrslärm und Gewerbelärm zu erwarten sind.

Im Nahbereich des Kreisverkehrsplatzes besteht aufgrund der erreichten Lärmsituation dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Für die von Straßenverkehrslärm insgesamt betroffenen Grundstücksflächen sind im B-Plan Nr. 78 Lärmpegelbereiche festgesetzt, so dass hier auf der Grundlage der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ein hinreichender Schallschutz abgeleitet werden kann.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf Teil 1 Kapitel 8 *Immissionsschutz* verwiesen und Bezug genommen.

Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen/ Altlasten

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Flächen die als Altlast eingestuft werden.

Die betroffenen Flächen werden im Bebauungsplan nachrichtlich als Flächen, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 und Abs. 6 BauGB), gekennzeichnet. Im Hinblick auf die Durchführung des B-Planes wird der in Teil 1,

Kapitel 7 Altlasten bereits aufgeführte Hinweis in Bezug auf den Umgang mit Altlasten auf den B-Plan aufgetragen.

Ergebnis

Über die im Plangebiet festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel, vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen sowie durch den gesicherten Umgang mit Altlasten (ggf. Sanierung und Sicherung) werden gesundheitliche Gefährdungen des Menschen vermieden. Nachteilige Umweltauswirkungen sind somit nicht zu erwarten.

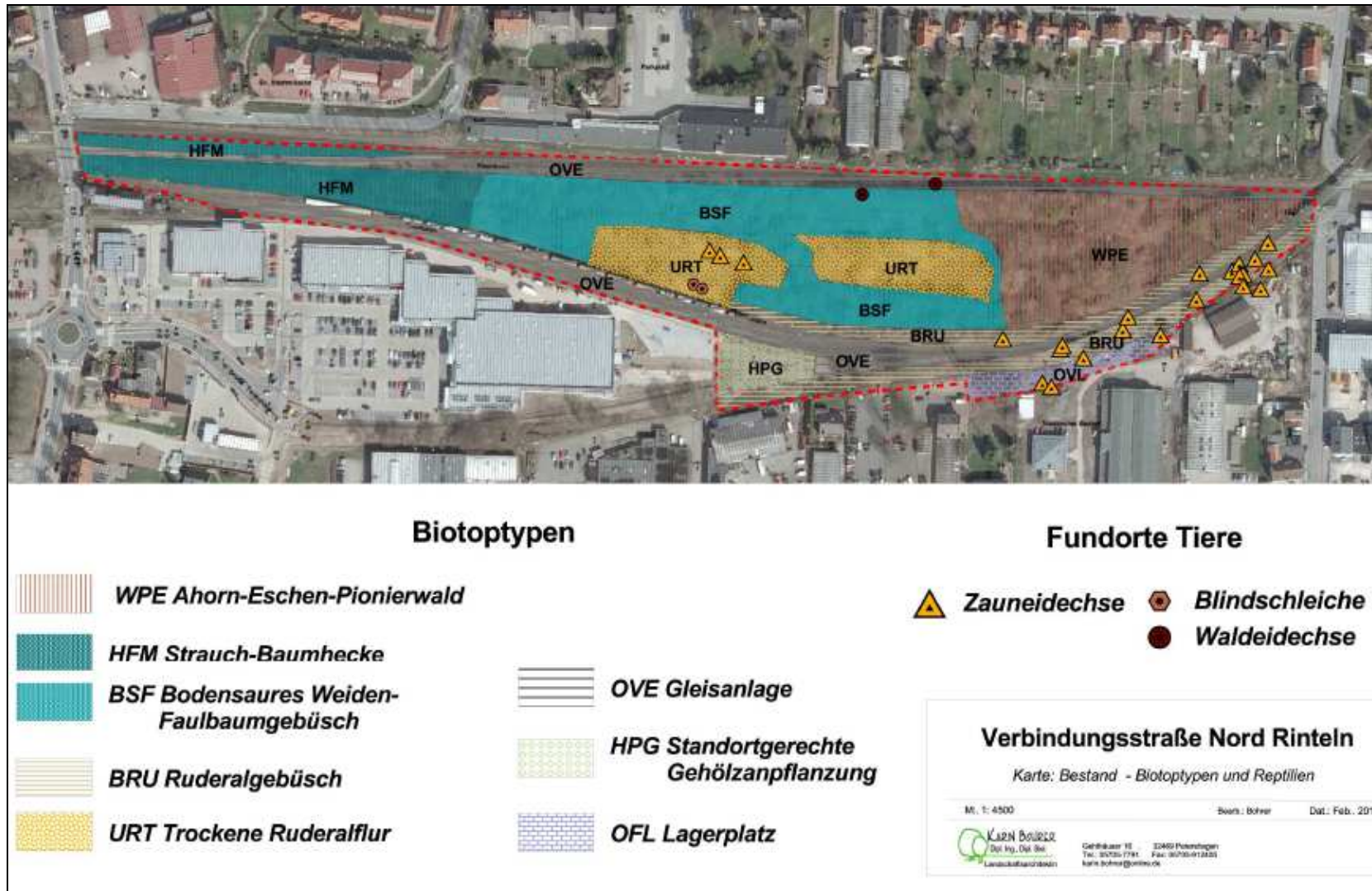
3.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Beschreibung des Bestandes

Biotoptypen

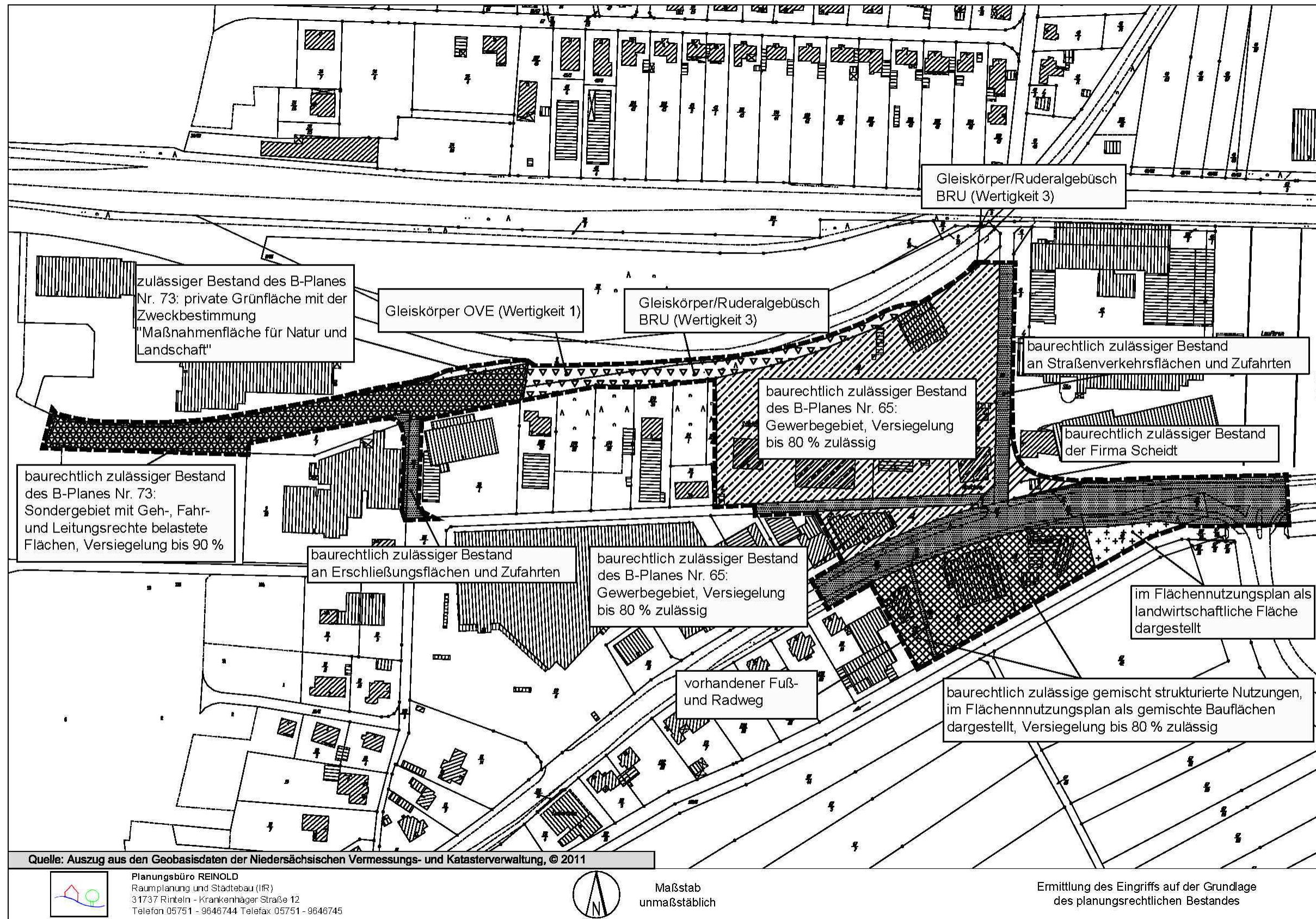
Das Plangebiet ist durch die intensive menschliche Nutzung der gewerblich strukturierten Flächen sowie durch die Flächen der Bahn charakterisiert. Die Gebäude, Zufahrten und Hofflächen haben keine Bedeutung für Tiere und Pflanzen. In den Randbereichen der Bahnanlage konnten sich Ruderalflächen entwickeln, wertvolle Gehölzstrukturen finden sich hier jedoch nicht. Die randlichen Strukturen des angrenzenden Gleises haben eine sehr hohe Bedeutung als Lebensraum für Reptilien, insbesondere für die Zauneidechse erlangt dieser Bereich eine sehr hohe Bedeutung. In der nachfolgenden Abbildung sind die Biotoptypen innerhalb des angrenzenden Bereiches dargestellt. (siehe auch Kapitel 2 *Fachgesetze, Vorkommen streng geschützter oder seltener Tier- und Pflanzenarten*)

Abb.: Biotoptypen und Reptilienvorkommen, entnommen aus „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, Seite 11



Innerhalb des Plangebietes sind lediglich die nördlichen Flächen des Plangebietes (Bahndammböschung) als Biototyp relevant. Hierbei handelt es sich um 1.640 m² Ruderalflächen (BRU, Wertigkeit nach Bierhals et al. (2004) von 3), die durch Brombeeren dominiert werden. Vereinzelt kommen Holunder sowie einzelne Bäume, wie etwa Kirschen und Eschenaufwuchs vor. Die Flächen sind als Zauneidechsenlebensraum relevant.

In der auf der folgenden Seite abgebildeten Darstellung ist die Abgrenzung und Lage des planungsrechtlichen Bestandes und der Ruderalflächen dargestellt:



Tiere und Pflanzen

Insbesondere im nördlichen Teil des Plangebietes und nördlich davon (Bahngleise, Bahndämme) sind besondere Lebensraumpotenziale für Reptilien vorhanden.

Zur Beurteilung der Betroffenheit von Reptilien wurde daher der Untersuchungsraum nicht nur auf das Plangebiet selbst, sondern vielmehr auch auf die nördlich angrenzenden Bereiche der Bahnanlage ausgedehnt. Die Strukturen bieten ein vielfältiges Lebensraummosaik. Die Zauneidechse hat innerhalb des Untersuchungsraumes einen Vorkommensschwerpunkt, der durch die Planung nachhaltig beeinflusst bzw. zerstört wird. Neben der Zauneidechse bietet das Untersuchungsgebiet auch weiteren Reptilien (Blindschleiche, verm. Waldeidechse) Lebensraum. Diese wurden vereinzelt nachgewiesen. Der Untersuchungsraum weist eine sehr hohe Bedeutung für Reptilien auf.

Die Erfassung von Reptilien durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) erfolgte im Rahmen von sechs Begehungen zwischen dem 10.04.2011 und dem 12.09.2011. Hierbei wurden die artspezifischen Aktivitätsphasen im Tagesverlauf und die jährlichen Aktivitätsschwerpunkte berücksichtigt, um aussagekräftige Untersuchungsergebnisse zu erzielen. Für die weiteren Artengruppen (Vögel, Fledermäuse) wurden die im Gelände vorgefundenen Strukturen aufgenommen, die als Habitat von artenschutzrechtlich relevanten Arten dienen können. Bei der weiteren Erfassung der Reptilien wurde gezielt auf wertgebende, insbesondere artenschutzrechtlich relevante Vorkommen aus anderen Artengruppen geachtet. Entsprechende Beobachtungen wurden dokumentiert und in die Auswertung mit einbezogen.

Im Rahmen der Kartierung wurden 28 Zaun- und zwei nicht eindeutig bestimmbare Eidechsen (wahrscheinlich Waldeidechsen) sowie zwei Blindschleichen beobachtet. Letztere wurden im zentralen Bereich zwischen den Bahnanlagen und die vermuteten Waldeidechsen im Betriebsbereich der DB gefunden. Die Zauneidechsen verteilten sich im Untersuchungsraum. Wobei sie sich überwiegend im offenen Bereich des südexponierten Bahndammes aufhielten. Diese südexponierte Böschung bietet einen optimalen Lebensraum für die Zauneidechse und insgesamt eine hohe Vielfalt des Lebensraumes in Bezug auf die Temperatur und die Feuchtigkeit. In den angrenzenden ausgedehnten Brombeer- und Rosengestrüppen des Bahndammes geht der Gutachter des Büros Abia (Neustadt, 2011) ebenfalls von einem Vorkommen der Zauneidechse aus. Dies konnte jedoch aufgrund methodischer Probleme, ein leises, störungsarmes „Anschleichen“ war für die notwendige Untersuchung nicht möglich, nicht nachgewiesen werden.

Die im Untersuchungsraum vorkommende Zauneidechsenpopulation ist hinsichtlich ihrer Größe als mittel bis schlecht anzusehen. Die Population ist mit C zu bewerten (Bewertungsschema nach SCHNITTER et al. (2006), modifiziert NLWKN (2010)). Der Bestand der Zauneidechse an diesem Standort wird entsprechend des Gutachtens von Abia (Neustadt, 2012) als weitgehend isoliert betrachtet. Insgesamt sind die heutigen Bestände von Zauneidechsen typischerweise klein und isoliert. Gute oder sehr gute Vorkommen sind nur selten und ausnahmsweise zu finden. Im Vergleich ist der Bestand im Untersuchungsraum noch relativ gut. Da die angrenzenden Strukturen sich deutlich weniger als Lebensraum eignen, stellt der Bestand der Zauneidechse im Untersuchungsraum gem. des Gutachtens des Büros Abia vermutlich einen Vorkommensschwerpunkt dar. Der Wert des Reptilienlebensraumes wird durch das Vorkommen mindestens einer weiteren Reptilienart (Blindschleiche, vermutlich auch Waldeidechse) weiter erhöht.⁵⁴

Fledermäuse nutzen das Plangebiet als potenzielles Jagdhabitat, finden jedoch innerhalb des Plangebietes keine weiteren Lebensraumqualitäten. Potentielle Lebensräume befinden sich nördlich des Plangebiets zwischen den beiden Gleisanlagen (Ruderalfläche und

⁵⁴ Abia: Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln, Neustadt, Oktober 2011

Baumbestand). Innerhalb des Plangebiets können nicht gefährdete Vogelarten vorkommen, die insbesondere im Bereich des Bahndammes Brutmöglichkeiten vorfinden.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf das Kapitel 2 *Rechtliche Rahmenbedingungen - Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplänen und deren Berücksichtigung, Fachgesetze, Vorkommen streng geschützter oder seltener Tier- und Pflanzenarten* verwiesen, in dem die Ergebnisse des Gutachtens detailliert erläutert werden.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Biotoptypen

In den geplanten Misch- und Gewerbegebieten stellt die Bauleitplanung die bereits vorhandene Nutzung dar, so dass die vorhandenen Lebensraumstrukturen und -wertigkeiten nicht verändert werden.

Im Bereich der bisherigen Bahnanlagen erfolgt eine relative Nutzungsintensivierung. Kleinflächig gehen ruderale Bereiche sowie die Sukzessionsgebüsche, welche sich auf den bereits anthropogen stark überprägten Flächen entwickelt haben, verloren. Diese stellen jedoch keine wertgebenden Strukturen dar.

Beeinträchtigungen von gefährdeten Tier- und Pflanzenarten

Die Bahnanlagen haben eine sehr hohe Bedeutung für Reptilien. Insbesondere weist der südexponierte Bahndamm eine hohe Vielfalt für die Zauneidechse auf, die hier einen Vorkommensschwerpunkt besitzt.

Bei der Realisierung der geplanten Verbindungsstraße wird die Böschung der südlichen Bahnstrecke angeschnitten und durch eine Stützmauer abgestützt. Dadurch gehen Teile der Böschung sowie die dem Böschungsfuß vorgelagerten Bereiche verloren. Von diesem Eingriff wären Brutvögel und Fledermäuse kaum betroffen, da sich ihre potentiellen Lebensräume im Wesentlichen im Bereich zwischen den beiden Bahnstrecken, nördlich des Plangebietes befinden, die von einem Eingriff durch die Straßenplanung nicht betroffen sind. Die in der Böschung vorhandenen Gehölze können jedoch als Bruthabitat für einige ungefährdete Vogelarten dienen. Höhlenbäume sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Starke Beeinträchtigungen ergeben sich für die Lebensräume der Zauneidechse, die im unmittelbaren Eingriffsbereich einen Lebensraumschwerpunkt besitzt.

Da Reptilien bei Gefahr nicht über lange Distanzen flüchten, sondern ihre Verstecke aufsuchen, ist durch den Eingriff mit der Tötung von Zauneidechsen und der Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu rechnen. Hierbei ist gem. des Gutachtens des Büros Abia (Neustadt, 2011) mit einer erheblichen Beeinträchtigung, wenn nicht sogar mit dem Erlöschen der lokalen Population zu rechnen. Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG besteht ein Verletzungs- und Tötungsverbot, gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG besteht ein Störungsverbot und gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 besteht das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für besonders geschützte und bestimmte Tier- und Pflanzenarten.

Zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse kann jedoch die Herstellung eines geeigneten Ersatzlebensraumes in einer für die Individuen erreichbaren Entfernung in Frage kommen. Es ist dabei darauf zu achten, dass möglichst keine anderen, bereits aktuell wertvollen Lebensräume beeinträchtigt werden. Diese Maßnahmen sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen).

Durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer wurde aufbauend auf dem Gutachten des Büros Abia ein weiteres „Artenschutzfachliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstr., Stadt Rinteln“ (Petershagen, 2012) erstellt. Aus diesem gehen auch eine Detailplanung artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von

vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Vermeidungsmaßnahmen sowie ein Risikomanagement hervor.

Im Bebauungsplan werden auf der Grundlage des Gutachtens folgende Hinweise aufgenommen:

Artenschutz

Zur Berücksichtigung und Einhaltung der artenschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ist das „Artenschutzrechtliche Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstr, Stadt Rinteln “ der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, zu beachten und die dort genannten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie das Risikomanagement für Zauneidechsen einzuhalten. Sämtliche noch ausstehende Genehmigungen und Planungen, bezogen auf das geplante Vorhaben, sind an den genannten artenschutzrechtlichen Vorgaben auszurichten.

Artenschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen

- (1) *Als baubedingte Vermeidungsmaßnahme sind zur Vermeidung von erheblichen Eingriffen in die lokale Population im Zusammenhang mit der Verlegung der Böschung die Tiere (Zauneidechsen) vor Beginn der Baumaßnahme zu vergrämen. Dies erfolgt durch das Entfernen des Gehölzaufwuchses auf dem beeinträchtigten Böschungsabschnitt im Winter (November bis Februar) vor Beginn der Straßenbaumaßnahme und durch Abdunkeln dieses Abschnittes gemäß der Detailplanung des Artenschutzrechtlichen Gutachtens. Ziel der Maßnahme ist, dass der Lebensraum in diesem Bereich für die Zauneidechse entwertet wird, so dass die Zauneidechsen aus diesem Bereich abwandern. Zu diesem Zweck sind entsprechende Absperrungen (Rückwandersperrern) erforderlich, die verhindern, dass Zauneidechsen nach Süden in den zukünftigen Straßenbereich abwandern.*

Die Vergrämuungsmaßnahme auf der Grundlage des artenschutzrechtlichen Gutachtens (Anlage 2 „Detailplanung Vergrämuungsmaßnahme“) ist vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen. Der Erfolg der Vergrämuungsmaßnahme ist durch das Absuchen des entsprechenden Böschungsbereiches und des von Bauarbeiten betroffenen Gleises nach Zauneidechsen zu kontrollieren. Die verbliebenen Zauneidechsen sind in den nördlichen Teil des Bahndammes zu verbringen. Nach Beendigung der Vergrämuungsmaßnahmen ist der östliche Teil der Zauneidechsenpopulation vor Baustelleneinflüssen durch eine feste Absperrung zu sichern. Diese ist so zu gestalten, dass ein Einwandern von Zauneidechsen in den Baustellenbereich zuverlässig verhindert wird. Um ein Einwandern von Zauneidechsen aus dem Schwerpunktbereich in den Baustellenbereich zuverlässig zu verhindern, ist entlang dieser Absperrung auch eine Rückwandersperrung einzurichten. Als Absperrung kommt z. B. ein dichter Amphibienschutzzaun in Frage, der so einzubauen ist, dass die Zauneidechsen diesen weder überklettern noch unterkriechen können. Die Funktionsfähigkeit der gesamten Absperrung ist während der gesamten Bauzeit zu kontrollieren und kann erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahmen zurückgebaut werden.

Es ist sicherzustellen, dass der Schwerpunktbereich des Zauneidechsen-Vorkommens im östlichen Bereich durch die Baumaßnahme nicht, auch nicht versehentlich, z. B. durch Baumaschinen, in Anspruch genommen oder beeinträchtigt wird. Erst nach der Umsetzung der Vergrämuungsmaßnahmen kann mit den Baumaßnahmen begonnen werden. Der früheste Zeitpunkt für den Beginn der Baumaßnahmen ist somit der Juni des Jahres, in dem die Vergrämuungsmaßnahme stattgefunden hat. Sollte ein direkter zeitlicher Anschluss der Baumaßnahmen nicht möglich sein, so ist eine Rückwanderung von Zauneidechsen in den betroffenen Bahndammabschnitt mit einer geeigneten Absperrung zu verhindern. Auf das artenschutzrechtliche Gutachten (Anhang Nr. 3 „Detailplanung Sicherung des vorhandenen Zauneidechsen-Schwerpunkt-Vorkommens“) wird hingewiesen und Bezug genommen.

- (2) Zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere von der Stützmauer in den Straßenraum ist eine entsprechende Sicherung an der Stützmauer vorzusehen (z. B. durch eine nach innen zur Böschung gebogene Krone auf der Stützmauer, oder Bau eines Absatzes in Form eines etwa 30-40 cm langen Überstands der Mauer über die Böschungsfäche). Die Sicherung ist in regelmäßigen Abständen so zu unterhalten, dass ein Überwachsen mit von Zauneidechsen erkletterbaren Sträuchern verhindert wird.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (gem. § 44 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG)

- (1) Zur Optimierung vorhandener Lebensräume (Zauneidechsen) sind Auslichtungs- und Entbuschungsmaßnahmen in den Randbereichen der aktuell schon genutzten Zauneidechsen-Lebensräume durchzuführen. Ziel dieser Maßnahmen ist die Schaffung eines Mosaiks bestehend aus Sonnenplätzen mit eingestreuten Versteckplätzen, wie z. B. Gebüschgruppen, Blocksteinhaufen und Knüppelholzhaufen. Hierfür ist als Erstpflege die flächenhafte Entbuschung unter Belassen einzelner Brombeersträucher und einzelner, älterer Bäume erforderlich. Diese Erstpflege wurde, damit sie möglichst schon im Jahr 2012 wirksam ist, bereits im Februar 2012 durchgeführt. Die Fläche ist regelmäßig punktuell zu entbuschen, um einen möglichst hohen Strukturreichtum zu erhalten. Insbesondere in den Bereich mit Faulbaum- und Brombeervorkommen kann es sinnvoll sein, auch wieder aufkommende Gehölze im Sommer zu schneiden. Hierdurch können ausreichend Sonnenplätze für die Zauneidechse erhalten bleiben. Der Zeitpunkt der Pflege und die genauen Rückschnittbereiche werden im Rahmen des Risikomanagements getroffen und näher bestimmt.

Die Bereiche in denen Eiablageplätze geschaffen werden, sind regelmäßig zu entbuschen und zu entkusseln. Ein gewisser Deckungsgrad, bestehend aus Sträuchern, wie z. B. Brombeere oder durch Altgräser, ist jedoch wichtig. Eine Beschattung der Eiablageplätze ist jedoch zu vermeiden.

- (2) Durch die Straßenbaumaßnahmen gehen Eiablageplätze der Zauneidechse verloren, so dass neue Eiablageplätze im Umfeld der vorhandenen Zauneidechsen-Lebensräume geschaffen werden müssen. Die Lage der Eiablageplätze ist so zu wählen, dass diese möglichst lange im Tagesverlauf besonnt werden (Südexposition). Schattenwurf von angrenzenden Gehölzen ist zu vermeiden. Hierzu sind die Eiablageplätze regelmäßig freizuschneiden. Das Aufkommen von niedriger Vegetation auf dem Eiablagehügel selbst ist erwünscht, eine vollständige Beschattung des Sandes ist jedoch zu vermeiden. Eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit erfolgt mindestens alle 2 Jahre.

Die Anlage der Eiablageplätze erfolgt in einer rd. 30 cm tiefen Mulde, in der Blocksteine mit einer durchschnittlichen Kantenlänge von 20 bis 30 cm bis zu einer Gesamthöhe von 1,50 m über dem Bodenniveau aufgeschichtet werden. Die Blocksteine sind lagenweise aufzuschichten. Nach jeder Steinlage ist das entstehende Lückensystem mit Sand aufzufüllen. Zur endgültigen Verfüllung des Lückensystems ist ungewaschener Feinsand mit einer Korngröße von rd. 1 bis 2 mm geeignet. Günstig ist die Beimischung von 1/5 nährstoffarmen Lehm. Ungeeignet ist humoser Oberboden. Bei der Verfüllung ist anfänglich etwas mehr Sand in den Hügel aufzubringen, um dem materialbedingten Setzungsprozess entgegen zu wirken. Ggf. muss nach einigen Wochen an einigen Stellen Sand nachgefüllt werden. Der fertige Hügel ist so zu gestalten, dass aus dem Sand an vielen Stellen Blockgestein herauschaut.

Risikomanagement

(1) Kontrolle der Vegetationsentwicklung

Durch einen Fachgutachter ist ab Fertigstellung der CEF-Maßnahmen bis 2 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) die Vegetationsentwicklung im Hinblick auf die Optimierung von Zauneidechsen-Lebensräumen zu kontrollieren und falls erforderlich sind Vorschläge zur räumlichen Steuerung und Verbesserung der Pflegemaßnahmen zu machen.

Die Vegetationskontrollen sind während der Vegetationszeit von Mai bis August durchzuführen, so dass auch gleichzeitig die Eiablageplätze auf Besiedlung hin kontrolliert werden können. Die Vegetationsentwicklung ist zu dokumentieren und es sind Vorschläge zur Optimierung der Pflegemaßnahmen zu machen. Hierdurch soll sowohl die kurzfristige als auch langfristige Entwicklung der Flächen überwacht, kontrolliert und dokumentiert werden. Auch soll möglichst Personal so in die Überwachung und Pflege der Zauneidechsenhabitate eingewiesen werden, dass die Pflege langfristig gesichert ist.

Ziel der Vegetationsentwicklung ist die Herstellung und der Erhalt eines kleinräumigen Mosaiks aus vegetationsarmen Sonnenplätzen, blüten- und insektenreichen Nahrungsräumen, Versteckmöglichkeiten (Gebüsch, Steinhäufen, Knüppelhäufen), grabbaren Eiablageflächen sowie frostfreien Winterverstecken. Der Zeitraum dieser jährlich durchgeführten Vegetationskontrollen endet mit der letzten Reptilienkartierung.

In diesem Zeitraum (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) sind Fachkräfte einzuarbeiten, die die dauerhafte Pflege sicher stellen.

(2) Erfassung der Zauneidechsenpopulation

Zur Kontrolle der Entwicklung der Zauneidechsenpopulation sind insgesamt drei Erfassungen von einem Fachgutachter durchzuführen, und zwar in folgenden Intervallen:

- 1. Reptilienerfassung: 3 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2017. Bei Bedarf, z.B. wenn sich die Zauneidechsenpopulation besonders gut entwickelt hat, kann in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises auf die weiteren Reptilienerfassungen verzichtet werden.*
- 2. Reptilienerfassung: 6 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2020. Anhand der Ergebnisse Abstimmung des Erfordernisses einer weiteren Kartierung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*
- 3. Reptilienerfassung: 9 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2023. Anhand der Ergebnisse Abstimmung der Maßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*

Zur Vergleichbarkeit mit den Erfassungen von Abia (2011) ist der Untersuchungsumfang entsprechend zu wählen (6 Begehungen bei geeigneten Witterungsbedingungen von Anfang April bis Ende September, sorgfältiges Absuchen geeigneter Bereiche nach Kriechtieren, kartografische Erfassung der Fundorte, Differenzierung nach Adulten, Subadulten und Juvenilen, Registrierung der Anzahl Sichtbeobachtungen pro Stunde). Mit diesen Erfassungen soll sowohl der Erfolg der kurzfristig wirkenden Maßnahmen als auch der langfristige Erfolg kontrolliert und dokumentiert werden sowie gegebenenfalls Korrekturen an den Maßnahmen vorgenommen werden.

Die für die Realisierung der erforderlichen externen Kompensationsflächen (Eingriffe in den Artenschutz und in Natur und Landschaft) benötigten Flächen erstrecken sich auf stadteigene Flächen und auf Flächen Dritter, deren Verfügbarkeit gegeben ist.

Ergebnis

Für Fledermäuse sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Planung zu erwarten, da sich die Aktionsräume innerhalb des Plangebietes auf potentielle Jagdhabitate erstrecken und potentielle Quartiere außerhalb zwischen den Bahngleisen zu finden sind. Auch für Vögel sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, wenn die Baufeldfreiräumung außerhalb des Zeitraumes vom 01.03.-30.09. eines jeden Jahres erfolgt. Damit wird eine mögliche Zerstörung von Nestern vermieden.

Aus der Umwandlung der überwiegend Sekundärlebensraumstrukturen und Intensivierung der Nutzung resultiert ein allgemeines Risiko für Tiere und Pflanzen. Aus der Planung resultieren jedoch voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen in Bezug auf die Zauneidechse, die nicht vollständig vermieden werden können. Die für die Überbauung

beanspruchten Flächen gehen als Lebensraum der Zauneidechse verloren, die Tiere können aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilität nicht von allein auf andere Lebensräume ausweichen. Es besteht ein sehr hohes Risiko erheblicher Umweltauswirkungen auf Reptilien, insbesondere der Zauneidechse.⁵⁵

Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Vermeidungsmaßnahmen, sowie durch ein Risikomanagement kann die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten werden. Die Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG werden gem. des „Artenschutzrechtlichen Gutachtens – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) nicht ausgelöst. Eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population ist nach Durchführung der genannten Maßnahmen nicht zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen, insbesondere der genannten Detailplanung (Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen) und der anschließenden Überprüfung der Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen (Risikomanagement), steht der Realisierung der hier vorliegenden Planung nichts entgegen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf das Kapitel 2 *Rechtliche Rahmenbedingungen - Umweltschutzziele übergeordneter Fachgesetzte und Fachpläne und deren Berücksichtigung; Vorkommen streng geschützter oder seltener Tier- und Pflanzenarten* verwiesen, in dem ausführlich auf die Inhalte des Artenschutzgutachtens eingegangen wird.

3.1.3 Schutzgut Boden

Beschreibung des Bestandes

Bodeneigenschaften und -funktionen

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Bodengroßlandschaft der Auen und Niedermoorterrassen, in einem Verbreitungsgebiet der Talsedimente. Als Bodentyp steht Braunaunenboden an. Gemäß der Bodenübersichtskarte ist das Plangebiet der Bodeneinheit *Auenböden aus Auelehmen (flache Erhebungen); in Senkenbereichen Gleye, in Randbereichen der Talebene Gley-Auenböden aus Auelehmen über Niederterrassensedimenten* zuzuordnen.⁵⁶

Die anstehenden Böden weisen großflächige Kontaminationen auf (s.u.). Die Flächen sind weitgehend überbaut bzw. verfüllt. Für den Naturhaushalt hat dieser Boden nur eine sehr geringe Bedeutung.

Bodenkontaminationen

Das Plangebiet umfasst u.a. den Altstandort „Am Güterbahnhof“, daran südlich anschließend den Altstandort „Maschinenfabrik“, südlich der Straße *Im Emerten* den Altstandort „Tankstelle“ und südlich der Konrad-Adenauer-Straße ebenfalls einen Altstandort der mit „Tankstelle“ bezeichnet ist.

Der Altstandort „Güterbahnhof“ wird im Altlastenkataster als sanierte Altlast eingestuft. Alle kontaminationsrelevanten Teilbereiche wurden saniert oder gesichert. Die derzeitige Nutzung als Gewerbegebiet ist uneingeschränkt möglich. Lediglich bei zukünftigen Baumaßnahmen ist

⁵⁵ Abia: Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln, Neustadt, Oktober 2011

⁵⁶ NIBIS® Kartenserver (2012): Bodengroßlandschaften, Bodenlandschaften, Bodenübersichtskarte - Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

mit einem erhöhten Entsorgungsaufwand zu rechnen, da unter den Gebäuden das bei der Sanierung angefallene Bodenmaterial bis zu einem LAGA Wert Z 2 wieder eingebaut wurde.

Der Altstandort „Maschinenfabrik“ nimmt Flächen des städtischen Bauhofes ein und schließt sich südlich dem Altlastenstandort „Güterbahnhof“ an. Der Standort ist im Altstandortkataster als Betrieb beschrieben, in dem eine spannende Bearbeitung von Metallen - Bohren, Fräsen, Drehen und Schleifen - betrieben wurde und als Branchentyp der Maschinenbau-Industrie zuzuordnen ist. Als wassergefährdende Stoffe sind potentiell mögliche, kontaminationsrelevante Stoffe: Metalle/Schwermetalle CKV (Reinigungsmittel), Bohr-, Schleif-, Schneideöle; Hydrauliköle (PCB), Metallrückstände (ölverunreinigt) genannt.

Der Altstandort „Tankstelle“ südlich der Straße *Im Emerten* und nördlich der Konrad-Adenauer-Straße beinhaltet nach Aussagen des Altstandortkatasters eine Tankstelle mit Betankungsvorgängen und einem aktiven Kfz-Handel. Als Betriebsbeginn wird 1957 und als Betriebsende 1979 genannt. Derzeit findet auf der Fläche eine gewerbliche Nutzung durch einen Zoofachhandel statt. Als wassergefährdende Stoffe sind potentiell mögliche, kontaminationsrelevante Stoffe: BTXE, Mineralölkohlenwasserstoffe, genannt.

Ein weiterer Altstandort ist ebenfalls als „Tankstelle“ bezeichnet. Dieser befindet sich südlich der Konrad-Adenauer-Straße und wurde als Tankstelle bzw. Kfz-Reparatur betrieben. Dies beinhaltete Betankungsvorgänge und den Werkstattbetrieb mit Reparaturvorgängen, Ablassen und Wechseln von Betriebsflüssigkeiten, Austauschen und Bearbeitung von Metallteilen. Die Betriebsdauer ist mit 1957 bis 1993 angegeben. Der Standort wird z.Zt. mit einem Fastfood-Restaurant bebaut. Als wassergefährdende Stoffe sind potentiell mögliche, kontaminationsrelevante Stoffe BTXE, Mineralölkohlenwasserstoffe, PAK (Öle), PCB (Altölverunreinigung), CKW (Reinigungs- und Entfettungsmittel), Schrott und Ölschlämme genannt. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung wurden die Aspekte des Bodenschutzes sowie der Altablagerungen berücksichtigt.⁵⁷

Besondere Bodenwerte

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines Suchraumes für schutzwürdige Böden. Hierbei handelt es sich um Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit. Diese sind in der Stadt Rinteln weitverbreitet. In der Umgebung des Plangebietes befinden sich ebenfalls schutzwürdige Böden aufgrund hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit, diese sind bereits überbaut und stark anthropogen überprägt.⁵⁸

Bewertung der Umweltauswirkungen

Keine wesentliche Beeinträchtigung durch die Versiegelung und den Umbau von Böden

Innerhalb des zukünftigen Gewerbe- und des zukünftigen Mischgebietes werden die bereits zulässigen Bodennutzungen abgebildet, so dass keine erheblichen Eingriffe in das Schutzgut Boden zu erwarten sind.

Durch die geplante Umnutzung zu einer Verkehrsfläche wird sich keine wesentliche Veränderung zu der bereits vorbelasteten Situation ergeben. Die Böden im Plangebiet sind insgesamt jedoch bereits durch Bodenumlagerungen, Überbauungen und Versiegelungen und durch Altlasten vorbelastet. Durch die Planung werden lediglich in den nördlichen Randbereichen Flächen überplant, die sich derzeit als Bahndammböschung darstellen und eine gewisse Vegetation aufweisen. In diesen Bereichen ist der vorhandene Boden weitgehend unversiegelt. Hierfür wird eine Fläche von 1.640 m² in Anspruch genommen.

⁵⁷ Landkreis Schaumburg: Auszug aus dem Altstandortkataster, Stand 26.08.2011

⁵⁸ NIBIS® Kartenserver (2012): Suchräume für schutzwürdige Böden - Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

Durch die in der Vergangenheit ausgeführten Nutzungen sind diese Flächen jedoch altlastenrelevant und stellen einen kontaminierten Boden dar (siehe oben). Eine Versiegelung der Flächen stellt somit potenziell Verbesserungen für das Schutzgut Boden und auch für das Schutzgut Wasser dar.

Beeinträchtigungen durch das Vorhandensein oder den Eintrag von Schadstoffen

Im Plangebiet sind Altlasten vorhanden. Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen, Empfehlungen zum Straßenaufbau, zur Böschungssicherung und zum Gleisbau durch die Ingenieurgesellschaft Grundbauinstitut IGH (Hannover, 2011) wurden im Rahmen dieser Untersuchungen auch umwelttechnische Laboruntersuchungen vorgenommen und entnommene Bodenproben organoleptisch begutachtet. Diese Untersuchungen erfolgten vornehmlich, um orientierende Aussagen bezüglich der Verwertung / Entsorgung des anfallenden Bodenaushubes treffen zu können. Hierfür wurden Bodenmischproben aus den unterschiedlichen Entnahmestellen erstellt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Materialien der jeweiligen Verwertung zugeführt werden können. Im Rahmen der Untersuchungen wurde auch der Gleisschotter untersucht, da auch in diesem Bereich durch die Straßenplanung Bodenmaterial anfällt. Um auch hier eine Aussage bezüglich der Verwertung / Entsorgung des anfallenden Gleisschotters treffen zu können, ist aus den vorgenommenen Sondierungen ebenfalls eine Mischprobe erstellt worden. Auch diese Untersuchungen haben ergeben, dass das anfallende Bodenmaterial der ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen ist.

Im Bereich der Straße Galgenfeld und der Konrad-Adenauer-Straße wurde anhand von 2 Asphaltproben der PAK-Gehalt ermittelt. Zusätzlich wurden die Proben und auf ihren Asbestgehalt hin untersucht. Beide Proben wurden als nicht teerbelastet dem Verwertungsbereich 1 zugeordnet. Asbest wurde in beiden Proben nicht nachgewiesen.

Da in einem Großteil des Plangebietes Altstandorte im Altstandortkataster verzeichnet sind und daher mit Bodenverunreinigungen zu rechnen ist, wird der folgende Hinweis auf den Bebauungsplan aufgetragen:

Bei Tiefbauarbeiten ist grundsätzlich mit dem Anfallen belasteten Aushubmaterials zu rechnen, das aufgrund seiner Schadstoffgehalte nicht wieder einbaufähig ist.

Bodenaushub von altlastenverdächtigen Flächen ist nicht freizügig verwertbar, sondern ist nach dem Merkblatt 20 der LAGA zu untersuchen und entsprechend des Belastungsgrades zu entsorgen oder zu verwerten. Bei geplanten Baumaßnahmen (Bauanträge) ist die Bodenschutzbehörde rechtzeitig zu beteiligen.

Die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung von Materialien, die mit Kontaminaten verunreinigt sind, ist sicherzustellen und sorgfältig zu dokumentieren. Die einschlägigen Arbeitsvorschriften sind zu beachten. Bei lokalen sensorischen Auffälligkeiten (u.a. auffällige Gerüche, Materialverfärbungen, abweichenden Materialeigenschaften; in Bezug auf gebundene Schichten insbesondere Flickstellen, Leitungstrassen) sind ggf. Einzelfallentscheidungen herbeizuführen. Die Bauleitung und ggf. der Bauherr sind zu informieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet teils mit Schadstoffen belastete Auffüllungen ermittelt wurden, Gleisschotter rückzubauen ist und zudem Schwarzdeckenmaterial anfallen wird. Die Materialien sind entsprechend der Schadstoffsituation der jeweiligen ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Aus umwelttechnischer Sicht und um möglichst wirtschaftliche Lösungen herbeizuführen, ist zu empfehlen, die Erd- und Rückbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen.

Die vorgenannten Bodenbelastungen und Altstandorte sind der Stadt Rinteln bekannt, so dass eine Berücksichtigung im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung und Bauvorbereitung erfolgen kann. Die entsprechenden Flächen sind im B-Plan als

Altlastenflächen entsprechend gekennzeichnet worden. Ein entsprechender Hinweis ist auf den Bebauungsplan aufgetragen.

Keine Beeinträchtigungen von Bereichen mit besonderen Werten der Böden

Von der Bauleitplanung werden keine Böden mit besonderen Werten erheblich negativ beeinträchtigt. Die im Plangebiet und in der Umgebung vorhandenen schutzwürdigen Böden aufgrund hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit sind allgemein verbreitet. Zudem trägt der B-Plan zu einer innerstädtischen Verdichtung bei und vermeidet den Zugriff auf noch unversiegelte und unbelastete Flächen. Die Flächen des Plangebietes sind darüber hinaus bereits siedlungsstrukturell geprägt und überwiegend bereits bebaut und versiegelt, so dass die vorhandenen potentiell schutzwürdigen Böden keine wesentliche Bedeutung für das Schutzgut aufweisen bzw. zukünftig aufweisen werden.

Ergebnis

Aus der Planung resultieren keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden, da das Maß und die Art der baulichen Nutzung innerhalb des Plangebietes nicht verändert wird. Lediglich in den nördlichen Bereichen des Plangebietes erfolgt aufgrund der geplanten Verbindungsstraße eine Versiegelung von Flächen, die derzeit noch unversiegelt sind. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass insbesondere im nordwestlichen Plangebiet bereits Baurechte aus dem B-Plan Nr. 73 bestehen und eine Versiegelung von bis zu 90 % zulässig ist. Auch für die Böschungsbereiche der Bahn ist ein gewisses Versiegelungspotenzial zu berücksichtigen, so dass insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind.

Eine Beeinträchtigung von schutzwürdigen Böden ist aufgrund der bestehenden Nutzungen nicht ableitbar.

Die innerhalb des Plangebietes vorhandenen Altlasten werden bei der Planung entsprechend berücksichtigt. Insbesondere für den Straßenbau und die Gleisverlegung liegen Angaben vor, wie mit der Verwertung bzw. Entsorgung umzugehen ist, ohne dass daraus negative Umweltauswirkungen resultieren. Der Bebauungsplan gibt bzgl. der vorhandenen Altlasten Hinweise auf den gesicherten Umgang mit kontaminierten Stoffen, die in der konkreten Vorhabenplanung zu beachten sind. Erhebliche Umweltauswirkungen sind bei einem fachgerechten Umgang mit den vorhandenen Altlasten nicht zu erwarten.

3.1.4 Schutzgut Wasser

Beschreibung des Bestandes

Grundwasser

Innerhalb des Plangebietes ist eine Grundwasserneubildungsrate von 101 - 150 mm/a festzustellen. Dabei ist das Plangebiet der *Hydrologische Räume und Teilräume 05: Mitteldeutsches Bruchschollenland, 05122: Oberweser Talau, 051: Nordwestdeutsches Bergland* zugeordnet. Innerhalb des Plangebietes ist als Grundwasserleitertyp der oberflächennahen Gesteine der *Porengrundwasserleiter* kennzeichnend. Die Hydrogeologische Einheit entspricht der *Flussablagerungen, Hang- und Schwemmablagerungen* und der Grundwasserkörper *Oberweser-Hameln*. Die Durchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine ist hierbei stark variabel.⁵⁹

⁵⁹ NIBIS® Kartenserver (2012): Kartenserie Hydrogeologie - Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

Gemäß der Baugrunduntersuchung der Ingenieurgesellschaft Grundbauinstitut IGH Hannover, 2011) wurde Grundwasser auf einem Niveau zwischen 53,10 mNN und 52,40 mNN angebohrt. Zudem wurde eine sehr feucht angesprochene Bodenschicht ab 2,60 m unter der Geländeoberkante ermittelt. Oberflächennahes Stauwasser wurde bis in 0,90 m unter der Geländeoberkante ermittelt.

Die Qualität der Grundwasserneubildung ist auf Grund der erhöhten Gefährdung durch Stoffeinträge gering.

Oberflächengewässer

Im Plangebiet selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Südlich des Plangebietes verläuft das Gewässer Schildgraben, als Gewässer II. Ordnung.

Südlich an das Plangebiet grenzt das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Weser an. Das Plangebiet selbst befindet sich teilweise innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes der Weser. Die Weser verläuft südlich in einer Entfernung von rd. 260 m zum Plangebiet.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Grundwasser

Das Plangebiet ist dadurch gekennzeichnet, dass der überwiegende Teil des Plangebietes bereits durch gewerbliche und gemischte Nutzungen sowie durch Straßenverkehrsflächen überbaut und versiegelt ist. Diese Flächen haben keine Bedeutung für die Regeneration des Grundwassers und die Grundwasserneubildungsrate. Nur ein untergeordneter Teil des nördlichen Plangebietes ist derzeit noch unversiegelt, wobei diese Flächen bereits dem Gleiskörper zuzuordnen sind und eine starke Topografie aufweisen. Insofern ist das Risiko eines Schadstoffeintrages in das Grundwasser bereits durch die vorhandenen Versiegelungen minimiert. Erhebliche Beeinträchtigungen über den bereits zulässigen Bestand hinaus sind nicht zu erwarten, da sich die natürliche Grundwasserneubildung nicht wesentlich verändern wird.

Oberflächenentwässerung

Gemäß dem Erläuterungsbericht zu der geplanten Verbindungsstraße erfolgt die Entwässerung der Planstraße wie folgt:

„Bau-km 10+000 bis 10+300:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Auf der Bunte.

Bau-km 10+300 bis 10+650:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Galgenfeld.

Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße:

Im Bereich des Kreisverkehrs werden die Fahrbahn und Gehwege über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über eine Anschlussleitung an den vorhandenen Kanal angeschlossen werden, entwässert. Im Planumstiefpunkt wird eine Planumsdrainage mit Sickerleitung DN 100 vorgesehen. Die Sickerleitung wird über Schächte DN 400 und eine Anschlussleitung an das oben beschriebene Entwässerungssystem angeschlossen.“⁶⁰

⁶⁰ SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 – Hannover, April 2012, Seite 14

Durch das Büro Kirchner Engineering Consultants GmbH, Stadthagen, 2012, wurde ergänzend eine hydraulische Berechnung für die Oberflächenentwässerung der Entlastungsstraße durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die geplante Maßnahme die Errichtung einer geeigneten Rückhaltung erforderlich wird, die zunächst nach DWA 117 vorbemessen wird und mit einem erforderlichen Volumen von ca. 227 m³ vorzusehen ist. Als Drosselleistung werden hierfür max. 10 l/s angesetzt, die iterativ als verträglich für die nachfolgenden Kanalnetze ermittelt wurden. Für die Herstellung des Rückhaltevolumens werden 2 Varianten unterschieden, die eine Aufteilung der Ableitung zum Sammler „Auf der Bunte“ mit maximal 4 l/s und zum Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s bzw. eine alleinige Ableitung zu dem Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s vorsehen. Der Notüberlauf ist im ebenfalls zum Sammler „Galgenfeld“ zu führen. Für die aufgeteilte Ableitung ist hierzu eine Vermaschung mit Rückstauklappe zwischen den Teilsträngen herzustellen. Zur Überprüfung der Auslastungssituation wurde in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg der Ansatz eines 10-jährlichen Modellregenereignisses gewählt, um die Speicherwirkung der Rückhalteeinrichtungen entsprechend ihres Bemessungszieles darzustellen.

Entsprechend der maßgebenden Regendauer des vereinfachten Nachweises wurde zudem eine Modellregensimulation für einen 2-stündigen Niederschlag durchgeführt. Die rechnerische Zunahme der Überstaumengen kann auf 3,5 m³ begrenzt werden, die in der Zunahme als vertretbar eingeschätzt werden.

Mit einer Anbindung der Regenentwässerung der Entlastungsstraße ohne Rückhaltung würden die sich die rechnerischen Einleitungswerte um 3 l/s bzw. 47 l/s erhöhen. Bei den vorgeschlagenen Rückhaltevarianten werden die Spitzenwerte der Einleitungen des Ist-Zustandes nicht überschritten. Die Einleitungserlaubnis ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg abzustimmen.⁶¹

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes der Weser. Die hier vorliegende Planung ist dadurch gekennzeichnet, dass überwiegend bereits überbaute bzw. anthropogen überprägte Flächen in den Geltungsbereich einbezogen wurden. Das Plangebiet befindet sich im Innenbereich der Stadt Rinteln gem. § 34 BauGB, so dass der vorliegende Bebauungsplan keine Baurechte im Sinne eines neuen Baugebietes auf einer Freifläche schafft, sondern zu einer Abbildung der vorhandenen Baurechte und zu einer Verfestigung beiträgt. Somit werden die Belange des Hochwasserschutzes im Wesentlichen nicht beeinträchtigt. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zukünftiger Baumaßnahmen ist auf eine angemessene Berücksichtigung des natürlichen Überschwemmungsgebietes hinzuwirken. Das Plangebiet befindet sich außerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes der Weser. Auf einen hinreichenden Hochwasserschutz ist im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zu achten (> HQ 100).

Das mit der Straßenbauplanung beauftragte Ing. Büro SHP, Hannover, hat die Höhenentwicklung der geplanten Straße in Bezug auf die Lage innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes überprüft und festgestellt, dass der neu geplante Straßenkörper im Vergleich zu den bisher im natürlichen Überschwemmungsgebiet befindlichen Straßenflächen keinen relevanten Beitrag zu einem Retentionsraumverlustes der Weser bewirkt und das sich Wasser im Überschwemmungsfall auch zukünftig auf die bislang im natürlichen Überschwemmungsgebiet gelegenen Flächen verteilen kann. Darüber hinaus sei auch darauf hingewiesen, dass es durch die Lage der Verbindungsstraße innerhalb des bestehenden Bauhofgeländes zu einer Beseitigung von baulichen Anlagen kommt. Dieser Bereich steht daher zu einem gewissen Anteil zusätzlich als Retentionsraum zur Verfügung.

⁶¹ vgl. Kirchner Engineering Consultants GmbH, E-Mail vom 06.09.2012 an die Stadt Rinteln

Für den südlich an das Plangebiet angrenzenden Schildgraben (Gewässer II. Ordnung) wird innerhalb des Plangebietes eine 5 m breite Fläche berücksichtigt, die mit Geh- und Fahrrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln belastet ist, festgesetzt. Die Gewässerunterhaltung ist damit sichergestellt.

Ergebnis

Die Veränderung der natürlichen Grundwassersituation aus der Versiegelung der Flächen stellt ein geringes Risiko dar, da die Flächen bereits überwiegend versiegelt sind. Die Böden sind mit Schadstoffen belastet. Im Bereich der geplanten Verbindungsstraße sind die Baumaßnahmen so zu gestalten, dass keine Einträge von verunreinigtem Oberflächenwasser in das Grundwasser resultieren. Das auf der Planstraße anfallende Oberflächenwasser wird gesichert über bereits bestehende bzw. noch zu verlegende Kanäle abgeleitet, so dass sich keine wesentliche Veränderung bzgl. der Ableitung des Oberflächenwassers ergibt. Beeinträchtigungen der nächsten Vorflut können ausgeschlossen werden. Beeinträchtigungen auf den südlich angrenzenden Schildgraben sind nicht zu erwarten. Kontaminierter Bodenaushub ist je nach Belastung fachgerecht zu entsorgen bzw. wieder einzubauen. Das Kapitel 7 Altlasten im Teil 1 Begründung ist zu beachten. Ein Risiko nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser kann somit vermieden werden. Insgesamt stellt sich somit ein geringes Risiko für das Grundwasser dar.

3.1.5 Schutzgüter Klima und Luft

Beschreibung des Bestandes

Für das Ortsklima der Stadt Rinteln haben die gewerblich genutzten und überwiegend versiegelten Bereiche keine besondere Bedeutung.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Aus der geplanten Nutzung ergeben sich keine lufthygienischen oder klimatischen Belastungen. Aus der geplanten Verbindungsstraße resultieren keine erheblichen zusätzlichen Immissionen, die sich auf das Schutzgut Klima und Luft erheblich auswirken. Durch die Realisierung der Entlastungsstraße kommt es vielmehr zu einer Umverteilung bereits bestehender Verkehrsströme im Stadtgebiet der Stadt Rinteln, so dass bezüglich der entstehenden Abgase keine zusätzlichen, über den bereits bestehenden Bestand hinaus gehenden Immissionen zu erwarten sind.

Ergebnis

Insgesamt ist kein Risiko für die Schutzgüter Klima und Luft abzuleiten.

3.1.6 Schutzgut Landschaft

Beschreibung des Bestandes

Das Plangebiet befindet sich im Siedlungsbereich der Stadt Rinteln und ist selbst und in der Umgebung durch gewerbliche und gemischte Nutzungen geprägt. Hinzu kommen Straßenverkehrsflächen sowie Bahnanlagen. Südlich an das Plangebiet grenzt die freie Landschaft an. Diese ist durch landwirtschaftliche Flächen und im weiteren südlichen Anschluss durch den Verlauf der Weser geprägt. Insbesondere der südliche Bereich weist somit eine Bedeutung für das Landschaftsbild auf. Hier ist der bestehende Stadtrand bereits landschaftswirksam eingebunden. Nördlich des Plangebietes befinden sich die Flächen der Bahnanlagen, die durch Gehölze und Freiflächen geprägt sind. Für das Landschaftsbild bzw. das Ortsbild nehmen diese Flächen aufgrund ihrer Struktur eine besondere Bedeutung ein.

Jedoch hat das von Bebauung bereits eingenommene Planungsgebiet aufgrund des gewerblichen Charakters insgesamt eine geringe Bedeutung für das Landschafts- und Ortsbild.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Durch die hier in Rede stehende Planung werden die Strukturen im Plangebiet nicht wesentlich verändert. Es werden bereits bestehende baurechtlich zulässige Nutzungen planungsrechtlich gesichert. Die Realisierung der geplanten Verbindungsstraße erfolgt ebenfalls in einem bereits siedlungsstrukturell überprägten Gebiet, so dass diesbezüglich keine erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten sind. Das Ortsbild wird jedoch durch die neue Straßenverkehrsfläche nachhaltig verändert. Südlich des Plangebietes sind keine Auswirkungen durch eine veränderte Gestalt der Nutzung zu erwarten. Die Flächen des geplanten Mischgebietes sind bereits bebaut und eine hinzukommende Neubebauung bzw. Nachnutzung der bestehenden Grundstücksflächen stellt keine erhebliche Umweltauswirkung auf das Schutzgut Landschaft dar, da gleiche Strukturen geschaffen werden.

Ergebnis

Bezogen auf den Standort erfolgt eine Veränderung des Ortsbildes durch die Realisierung der geplanten Verbindungsstraße. Die Auswirkungen auf das Ortsbild sind jedoch aufgrund der bereits bestehenden gewerblichen und gemischten Nutzung als nicht erheblich einzustufen. Sofern die geplante Straße ortsbildgerecht eingegrünt wird, besteht ein geringes Risiko für das Schutzgut Landschaft.

Innerhalb der zukünftigen Gewerbe- und Mischgebiete wird der Bestand mit Höhenbegrenzung der baulichen Anlagen festgesetzt, so dass kein Risiko für das Ortsbild besteht.

3.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Beschreibung des Bestandes

Im Plangebiet befinden sich keine Kultur- oder Sachgüter, die durch die Planung beeinträchtigt werden könnten.

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich ein Loksuppen mit Wasserturm, welcher als bauliche Anlage denkmalrechtlich geschützt ist. Die Anlage ist von der Bahnhofstraße als markantes Zeichen wahrzunehmen.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Da die Umgebung des Plangebietes von der denkmalschutzrechtlich geschützten Anlage geprägt ist und insbesondere der Wasserturm als städtebaulich markantes Zeichen wahrgenommen wird, sind die besonderen Anforderungen des Umgebungsschutzes zu berücksichtigen. Gem. § 8 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz sind in der Umgebung eines Baudenkmals Anlagen nicht zu errichten, zu ändern oder zu beseitigen, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird.

In die nähere Umgebung des Wasserturms wird nicht eingegriffen. Es sind keine Schäden zu erwarten; auch wird die besondere, markante Wirkung des Baudenkmals nicht beeinträchtigt.

Ergebnis

Umweltauswirkungen auf das Baudenkmal sind nicht zu erwarten.

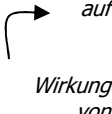
3.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Beschreibung des Bestandes/ Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Schutzgüter stehen in einem stark vernetzten und komplexen Wirkungsgefüge zueinander. Hierbei beeinflussen sie sich in unterschiedlichem Maß. Die Auswirkungen der

Bauleitplanung können auch dieses Wirkungsgefüge betreffen. In der nachfolgenden Matrix werden die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern dargestellt.

Tab.: Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Plangebiet, Wirkung der Planung (in Anlehnung an RAMMERT (1995))

 auf Wirkung von	Mensch	Pflanzen	Tiere	Boden	Wasser	Klima	Luft	Kultur- und Sachgüter	Landschaft
Mensch	BESTAND: Beeinträchtigungen der Gesundheit u. des Wohlbefindens aus gewerblichen Immissionen und Straßenverkehr und Bahnbetrieb PLANUNG: gewerblicher Lärm bzw. Verkehrslärm wird auf ein erträgliches Maß begrenzt, passiver Schallschutz	BESTAND: Verbreitung, Nutzung, Verdrängung PLANUNG: keine erhebliche Veränderung, da bereits überwiegend gewerblich genutzt	BESTAND: Störungen, Verdrängung, Verbreitung PLANUNG: weitere Verdrängung und Störungen führen zu Beeinträchtigungen, durch CEF-Maßnahmen, Vermeidungsmaßnahmen und ein Risikomanagement keine Beeinträchtigung der lokalen Population	BESTAND: Altlasten PLANUNG: gesicherter Umgang mit Altlasten, keine Beeinträchtigungen	BESTAND: Gestaltung Stoffeintrag PLANUNG: keine Beeinträchtigung da bereits überwiegend versiegelt, geordnete Oberflächenentwässerung	BESTAND: Stadtklima, beeinträchtigt durch Immissionen PLANUNG: keine Beeinträchtigungen da keine wesentliche Veränderung des Bestandes	BESTAND: Nutzung Stoffeintrag PLANUNG: keine zusätzlichen Beeinträchtigungen	BESTAND: keine Beeinträchtigungen PLANUNG: keine Beeinträchtigungen	BESTAND: Gestaltung, Nutzung, überwiegend gewerbliche Nutzungen PLANUNG: keine Beeinträchtigungen da gleiche Strukturen
Pflanzen	BESTAND: gewerblicher Standort ohne prägendes Naturerlebnis PLANUNG: keine Veränderung	BESTAND: überwiegend gewerbliche Nutzungen PLANUNG: keine erheblichen Veränderungen	BESTAND: Nahrung, Lebensraum PLANUNG: Umwandlung zu Siedlungslebensräumen führt zu Verdrängungen	BESTAND: Nährstoffentzug, Bodenbildung PLANUNG: keine Veränderungen auf den von Überbauung frei bleibenden, begrünten Flächen	BESTAND: Nutzung PLANUNG: keine Veränderungen	BESTAND: Klimabildung PLANUNG: keine wesentliche Veränderung	BESTAND: Nutzung, Reinigung PLANUNG: keine Veränderungen	BESTAND: keine Beeinträchtigungen PLANUNG: keine Beeinträchtigungen	BESTAND: überwiegend gewerbliche Flächen, randliche Gehölzentwicklung PLANUNG: keine wesentlichen Veränderungen

Fortsetzung auf der folgenden Seite

Begründung und Umweltbericht zum
 Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“,
 einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1.
 Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln

<i>Tiere</i>	BESTAND: gewerblicher Standort ohne prägendes Naturerlebnis PLANUNG: keine Veränderung	BESTAND: Fraß, Tritt, Düngung, Bestäubung Verbreitung PLANUNG: veränderte Standortbedingungen führen zu Veränderungen in der tierischen Nutzung ohne Beeinträchtigungen bei Einhaltung der notwendigen Maßnahmen	BESTAND: Konkurrenz Lebensgemeinschaften, Lebensraum der Zauneidechse durch Straßenbau beeinträchtigt PLANUNG: veränderte Standortbedingungen, Eingriff in den Lebensraum, dann kein erheblicher Eingriff wenn die entsprechenden Maßnahmen eingehalten werden	BESTAND: überwiegend versiegelte Böden, Altlasten PLANUNG: keine wesentliche Veränderung, gesicherter Umgang mit Altlasten	BESTAND: Nutzung PLANUNG: keine Veränderungen	BESTAND: Beeinflussung PLANUNG: keine Veränderungen	BESTAND: Nutzung PLANUNG: keine Veränderungen	BESTAND: keine Beeinträchtigungen PLANUNG: keine Beeinträchtigungen	BESTAND: Nutzung der Siedlungslandschaft PLANUNG: unerhebliche Veränderungen aus Umwandlung zu weiterer Siedlungslandschaft
<i>Boden</i>	BESTAND: überwiegend gewerbliche Nutzungen, Versiegelungen PLANUNG: keine wesentlichen Veränderungen	BESTAND: Lebensraum, Nährstoffversorgung PLANUNG: keine wesentlichen Veränderungen	BESTAND: Lebensraum PLANUNG: Versiegelung, Verlust v. Lebensräumen führen zu Beeinträchtigungen, Einhaltung der entsprechenden Maßnahmen	BESTAND: tlw. nach Bebauung umgelagerte Böden Altlasten auf überwiegend versiegelten Böden PLANUNG: Bodenumlagerungen und –versiegelungen führen unter Einhaltung der Hinweise zu Altlasten nicht zu Beeinträchtigungen	BESTAND: Stoffeintrag ,Filtration von Stoffen PLANUNG: keine wesentlichen Veränderungen	BESTAND: Beeinflussung PLANUNG: keine Veränderungen	BESTAND: Keine PLANUNG: keine Beeinträchtigungen	BESTAND: keine Beeinträchtigungen PLANUNG: keine Beeinträchtigungen	BESTAND: Wasserhaushalt, Stoffhaushalt, etc. PLANUNG: Veränderung zu Siedlungsstrukturen führt zu einem tlw. veränderten Ortsbild

Fortsetzung auf der folgenden Seite

Begründung und Umweltbericht zum
 Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“,
 einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1.
 Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln

<i>Wasser</i>	BESTAND: Lebens- grundlage PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: Lebens- grundlage PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen auf unbebauten Flächen, Beeinträchti- -gungen auf versiegel- ten Flächen durch verändertes Wasser- angebot	BESTAND: Lebens- grundlage PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen auf unbe- bauten Flächen Beeinträchti- -gungen auf versie- gelten Flächen durch verändertes Wasser- angebot	BESTAND: Boden- wasser, Beeinflus- sung v. Bodenart und – struktur, überwie- gend versiegelte Böden PLANUNG: keine Beeinträch- -tigungen	BESTAND: geringer Eintrag v. Ober- flächen- wasser i. d. Vorflut, geringer Eintrag v. Schad- u. Nährstoffen i. d. Grund- wasser PLANUNG: keine Verände- -rungen, weil Ober- flächen- wasserrück- -haltung erfolgt (gedrosselte Ableitung)	BESTAND: Ver- dunstung PLANUNG: keine wesent- lichen Veränder- -ungen	BESTAND: Luft- feuchtigkeit PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: keine Beeinträch- -tigungen PLANUNG: keine Beeinträch- -tigungen	BESTAND: Struktur- elemente, Relief, Wasser- haushalt etc. PLANUNG: keine Verände- -rungen der Oberflächen gewässer, keine Beeinträch- -tigung
<i>Klima</i>	BESTAND: Umfeld- bedingun- gen PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: Wuchsbe- dingungen, Umfeldbe- dingungen PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: Umfeld- bedin- gungen PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: Bodenent- wicklung PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: Grund- wasser- neubildung PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: un- belastetes Orstklima, PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: Strömung, Wind PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: keine Beeinträch- -tigungen PLANUNG: keine Beeinträch- -tigungen	BESTAND: Element der ges- amtsth. Wirkung PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas
<i>Luft</i>	BESTAND: Lebens- grundlage PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: Lebens- grundlage PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: Lebens- grundlage PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: Bodenluft PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: Trockene Deposition PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: Lokalklima PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: unbelastete Luft PLANUNG: keine Verände- -rungen	BESTAND: keine Beeinträch- -tigungen PLANUNG: keine Beeinträch- -tigungen	BESTAND: Erholungs- eignung PLANUNG: keine Verände- -rungen
<i>Kultur- und Sachgüter</i>	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen	BESTAND: keine Beeinträchti- -gungen PLANUNG: keine Beeinträchti- -gungen
<i>Landschaft</i>	BESTAND: ästh. Empfinden, bereits gewerblich genutzt PLANUNG: keine wesentliche Verände- -rung	BESTAND: Siedlungs- lebens- räume PLANUNG: keine wesentlich veränderte Situation	BESTAND: Siedlungs- lebens- räume, Lebens- raum der Zaun- eidechse PLANUNG: Veränderte Situation führt nicht Beeinträchti- -gungen bei Einhal- -tung der genannten Maßnah- -men für den Artenschutz	BESTAND: Boden- bildung PLANUNG: keine wesentliche Verände- -rung	BESTAND: Gewässer- verlauf Stoff- haushalt PLANUNG: keine Verände- -rungen der Gewässer- -verläufe	BESTAND: Klima- bildung PLANUNG: keine Verände- -rungen des Ortsklimas	BESTAND: Strömungs- verlauf PLANUNG: keine relevanten Verände- -rungen	BESTAND: keine Beeinträch- -tigungen PLANUNG: keine Beeinträch- -tigungen	BESTAND: Stadt- landschaft PLANUNG: keine Verände- -rungen

Ergebnis

Aus der Planung sind komplexe Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch-Boden (Altlastenvorkommen) und Mensch- Mensch (Immissionen) zu erwarten. Diese Wechselwirkungen wurden bereits im 3.1.1 *Schutzgut Mensch* und im Kapitel 3.1.3 *Schutzgut Boden* beschrieben. Für weitere nachteilige Umweltauswirkungen aus noch nicht im Rahmen der Schutzgüter beschriebenen Wechselwirkungen besteht ein geringes Risiko.

3.2 Zusammengefasste Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen werden durch folgende Faktoren hervorgerufen:

- Auswirkungen auf den Lebensraum der Zauneidechse,
- Vorhandensein von Altlasten,
- zusätzliche Inanspruchnahme unversiegelter Bahnflächen,
- Immissionen aus Gewerbe- und Verkehrslärm.
- Flächenversiegelungen durch Straßenbau

Gem. § 1 a Abs. 3 BauGB sind nur die Eingriffe auszugleichen, die über die Festsetzungen der Ursprungsbebauungspläne bzw. der bisher zulässigen Nutzungen hinausgehen.

In Kap.1.3 *Bedarf an Grund und Boden sowie Art und Menge der zu erwartenden Emissionen* sowie in der rechnerischen Eingriffs-Ausgleichsbeurteilung wird dargelegt, dass durch die vorliegende Aufstellung des Bebauungsplanes keine zusätzliche Überbauung im Bereich des Gewerbe- und Mischgebietes ermöglicht wird. Auch die max. Höhe der im Gebiet zu errichtenden Baukörper wird nicht erhöht und bleibt mit 10,50 m in den Gewerbegebieten und 10 m in den Mischgebieten weiterhin bestehen bzw. wird neu definiert. Die Eingriffe, die auch schon gem. der Festsetzungen der Ursprungsbebauungspläne und durch den baurechtlich zulässigen Bestand zulässig waren, sind planbedingt und verbleiben auf der Fläche.

Durch die geplante Verbindungsstraße erfolgt jedoch ein Eingriff von 1.640 m² in die vorhandene bisher unversiegelte Bahndammböschung. Dieser Eingriff ist auf externen Flächen auszugleichen.

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung werden nachfolgend tabellarisch zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Erheblichkeit beurteilt:

Tab. : Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung

Schutzgut	Beurteilung der Umweltauswirkungen	Erheblichkeit
Mensch	Keine Beeinträchtigung der Erholung	-
	Mögliche Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit bzw. des Wohlbefindens durch Lärm und Schadstoffe in angrenzenden Gebieten	●
	Keine Beeinträchtigung der Wohnumfeldfunktion	-
Pflanzen, Tiere	Mögliche Beeinträchtigungen von bes. geschützten o. gefährdeten Tier- und Pflanzenarten	●
	Mögliche Beeinträchtigungen durch den Verlust von Lebensräumen infolge von Bodenversiegelungen	●
	Keine Beeinträchtigungen aus dem Verlust von Gehölzen	-
	Keine Beeinträchtigungen aus dem Verlust von Gewässerlebensräumen	-
Boden	Mögliche Beeinträchtigungen durch das Vorhandensein von Altlasten / Eintrag von Schadstoffen	●
	Mögliche Beeinträchtigungen durch Bodenauf- und -abtrag und durch Bodenversiegelungen	●
	Keine Beeinträchtigungen von Bereichen mit besonderen Werten von Böden	-
Wasser	Keine Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern	-
	Keine Beeinträchtigungen durch Verringerung der Grundwasserneubildung	-
	Keine Beeinträchtigungen der angeschlossenen Vorflut infolge erhöhtem Oberflächenabfluss	-
	Keine Beeinträchtigung des Retentionsraumes der Weser	-
	Keine Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag in das Grundwasser/in die Vorflut	-
Landschaft	Keine Beeinträchtigung des Ortsbildes durch nicht ortstypische Bebauung	-
	Keine Beeinträchtigung durch Verlust hochwertiger, naturnaher Gehölzstrukturen	-

● = erheblich, - = nicht erheblich

3.3 Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

3.3.1 Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die Flächen innerhalb des Plangebietes weiterhin einer gewerblichen und gemischt strukturierten Nutzung unterzogen. Die Bebauungspläne Nr. 65 und 73 blieben weiterhin rechtskräftig. Die vorhandene Bebauung im Mischgebiet würde weiterhin baurechtlich zulässig sein. Die zulässigen Versiegelungen und Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft würden auch weiterhin bestehen bleiben. Die vorhandenen Beeinträchtigungen aus der Zurückdrängung heimischer Tiere und Pflanzen würden erhalten bleiben. Die Versiegelungen blieben in gleicher Art und Weise erhalten. Auch die Vorbelastungen in Bezug auf die Altlastensituation würden unverändert bleiben. Bezüglich der Lebensraumsituation der Zauneidechsen im nördlich Planbereich, aber insbesondere nördlich des Plangebietes würde sich nicht verändern. Eingriffe diesbezüglich wären nicht zu erwarten, vorgezogenen Maßnahmen, Vermeidungsmaßnahmen und ein Risikomanagement wären nicht erforderlich. Es ist jedoch auch festzustellen, dass der Lebensraum der Zauneidechse sich überwiegend auf Flächen bezieht, die im Einflussbereich der Bahn liegen. Betriebsbedingte Eingriffe und Veränderungen der Lebensräume wären hier ohne sichernde Maßnahmen für die Zauneidechse möglich, so dass auch ohne die vorliegende Bauleitplanung ein hohes Lebensrisiko für die Zauneidechse im betroffenen Raum besteht. Darüber hinaus würde bei verminderter Nutzung der hier betroffenen Bahntrasse auch die Gefahr der unkontrolliert aufkommenden Vegetation entstehen, so dass der Lebensraum für bestimmte Arten (hier insbesondere die Zauneidechse) unter natürlichen Bedingungen verschlechtert würde. Auswirkung auf die Population oder Wanderungen von Individuen auf andere geeignete Flächen können nicht ausgeschlossen werden.

3.3.2 Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Aus der Realisierung der geplanten Verbindungsstraße ergeben sich Veränderungen des Umweltzustandes. Durch die Festsetzung eines Gewerbegebietes und eines Mischgebiets ergeben sich keine Veränderungen des Umweltzustandes, da lediglich der baurechtlich bereits zulässige Bestand gesichert wird. Wesentliche Wirkfaktoren in Bezug auf die

Verbindungsstraße sind die Flächeninanspruchnahme für die Realisierung einer öffentlichen Verkehrsstraße und der damit verbundene Verlust von Zauneidechsenlebensräumen. Bei Durchführung der Planung ergeben sich die im Kapitel 3.1.1 bis 3.1.8 und 3.2 beschriebenen Umweltauswirkungen.

4 Eingriffe in Natur und Landschaft/ Eingriffsregelung

Gem. § 1a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 5 Abs. 1 NAGBNatSchG ist die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes durch die Veränderung der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen (Eingriffe) in der Abwägung zu berücksichtigen. Gem. § 1a Abs. 3 BauGB gilt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Die vorliegende Planung ist dadurch gekennzeichnet, dass das Plangebiet bereits überwiegend überbaut ist. Das Plangebiet befindet sich tlw. im Innenbereich (gem. § 34 BauGB). Hierbei handelt es sich um Flächen des geplanten Mischgebietes südlich der Konrad-Adenauer-Straße und um geringfügige Flächen der östlich an die Straße Galgenfeld angrenzenden Gewerbebetriebe. Sofern sich die zukünftigen Vorhaben nach Art und Maß der baulichen Nutzung, nach der Bauweise, nach der Grundstückfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen, ist ein Vorhaben zulässig, sofern die Erschließung gesichert ist, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt werden und das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird. Gem. § 1a Abs. 3 BauGB gilt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Dies bedeutet, dass ein Ausgleich nur für solche Vorhaben zu leisten ist, die über das bereits zulässige Maß hinausgehen. Für das Plangebiet bestehen bereits Baurechte aus dem Bebauungsplan Nr. 65 und den B-Plan Nr. 73 für ein Gewerbe- und Sondergebiet sowie öffentlichen Verkehrsflächen.

- Eingriffe durch die Verbindungsstraße

Insbesondere ist für die geplante Verbindungsstraße zu prüfen, ob aus der zukünftigen Nutzung ein Eingriff resultieren wird. Hier trägt die vorliegende Planung zur Nachnutzung der bereits als Bahnanlage genutzten Flächen bei. Das Maß der Versiegelung wird bei der geplanten Verbindungsstraße rd. 90 % betragen, die für die Realisierung einer Straßenverkehrsfläche erforderlich werden. Es wird nicht von einer Vollversiegelung ausgegangen, da in der konkreten Vorhabenplanung unversiegelte Flächen zur Ausbildung von Randstreifen, Bankett und einer Durchgrünung verbleiben. Die Flächen der Planstraße werden sich auf die südlichen Randbereiche des Gleiskörpers (Böschungsdamm) sowie auf Flächen beziehen, die bisher im B-Plan Nr. 65 als Gewerbegebiet mit einer zulässigen GRZ von 0,8 festgesetzt sind. Darüber hinaus sind durch die Straßenplanung Flächen betroffen, die bisher im B-Plan Nr. 73 als Sondergebietsflächen mit einer GRZ von bis zu 0,9 und einem Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht zugunsten der Stadt Rinteln festgesetzt sind. Durch die Realisierung der Verbindungsstraße in Form einer Ost-West-Tangente werden Flächen in Anspruch genommen, die bereits eine hohe (zulässige) Versiegelung aufweisen und durch die Straßenplanung geringfügig, zusätzlich versiegelt werden.

- Eingriffe durch Mischgebiete

Innerhalb der Mischgebiete wird das aus der bestehenden Überbauung ableitbare Maß der baulichen Nutzung mit einer GRZ = 0,6 (effektive GRZ 0,8) in die Planung übernommen. Die Flächen sind im wirksamen Flächennutzungsplan bereits als gemischte Bauflächen

dargestellt. Weitergehende erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind mit dieser Bauleitplanung daher nicht verbunden.

- Eingriffe durch Gewerbegebiete

Innerhalb der als Gewerbegebiet (GE-1 und -2) festgesetzten Bereiche findet bereits eine gewerbliche Nutzung statt. Diese Flächen werden mit einer bereits allgemein zulässigen GRZ = 0,8 in die Planung im Sinne des Bestandsschutzes einbezogen. Die Flächen sind bereits im wirksamen B-Plan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ rechtswirksam festgesetzt.

In der nachfolgenden Gegenüberstellung wird der bauplanungsrechtlich zulässige (und vorhandene) Bestand den Festsetzungen des vorliegenden B-Planes Nr. 78 gegenübergestellt, um den Eingriff im Sinne des § 1 a Abs. 3 BauGB darzulegen. Dieser ist jedoch lediglich im nördlichen Plangebiet im Bereich der Bahndammböschung zu erwarten.

Tab.: Gegenüberstellung der zulässigen und geplanten Bebauung

Flächennutzungsplan der Stadt Rinteln/ Bebauung des Gebietes mit einem ehem. Bahngelände und Flächen in einem Mischgebiet, Charakterisierung gem. § 34 BauGB i. V. m. § 17 BauNVO sowie gem. des B-Plan Nr. 65 und Nr. 73	B-Plan Nr. 78 "Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße	Eingriff i. S. § 1a (3) BauGB
rd. 4.882 m² Sondergebiet: baurechtlich zulässiger Bestand des B-Plan Nr. 73: Sondergebiet mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belastete Flächen, Versiegelung bis 90 %, ca. 4.882 m ²	rd. 3.778 m² Straßenverkehrsfläche: Überbauung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelung – Kein Eingriff
	rd. 1.104 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelungen, durch Grünfläche werden Verbesserungen erreicht – kein Eingriff
rd. 165 m² private Grünfläche: Zweckbestimmung "Maßnahmenfläche für Natur und Landschaft"	165 m² private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Entwässerungsmulde“	Keine wesentliche Veränderung des gültigen Bestandes, die wesentlichen Böschungsbereiche werden erhalten – kein erheblicher Eingriff zu erwarten
532 m² Erschließungsflächen und zulässige Zufahrten im Bereich des ehemaligen Schlachthofes, Versiegelung von rd. 100 %	532 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche, angenommene Versiegelung 100 %	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff
2.215 m² Bahnanlagen Überbauung durch bauliche Anlagen der Bahn, tatsächliche Überbauung ca. 1.640 m ² , stellt sich im Bestand als Gleiskörper (575 m ²) und als Ruderalgebüsch (1.640 m ²) dar	138 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“, keine Versiegelung, aber veränderte Nutzungsstruktur	Veränderte Nutzungsstruktur führt zu einem Eingriff, der auszugleichen ist
	2.077 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche: angenommene Versiegelung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Aus der Versiegelung bisher als Ruderalflächen ausgebildeter Bahnbereiche resultiert ein Eingriff, der auszugleichen ist
16.450 m² Gewerbegebiet des B-Planes Nr. 65 Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8	13.399 m² Gewerbegebiet (GE 1) Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelung – Kein Eingriff

Begründung und Umweltbericht zum
 Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“,
 einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1.
 Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln

	399 m² Gewerbegebiet (GE 2) zulässige Versiegelung von 80 %, Sicherung des zulässigen Bestandes, Firma Eggersmann	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelung – Kein Eingriff
	89 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Straßenverkehrsgrün“	Kein Eingriff, in Bezug auf den Bestand werden kleinflächige Verbesserungen erzielt
	2.563 m² öffentliche Straßenverkehrsfläche: angenommene Versiegelung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Kein erheblicher Eingriff, da lediglich eine zusätzliche Versiegelung von 10 % (rd. 250 m ²) zugelassen wird
1.364 m² Gewerbegebiet des B-Planes Nr. 65 Grundflächenzahl (GRZ) = 0,8	1.364 m² Gewerbegebiet (GE 2) zulässige Versiegelung von 80 %	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff
8.350 m² Straßenverkehrsfläche: Konrad-Adenauer-Straße, Im Emerten, Galgenfeld	7.879 m² Straßenverkehrsfläche: Überbauung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelungen, kein Eingriff
	471 m² Gewerbegebiet (GE 2) teilweise mit Geh-, Fahr und Leitungsrechten belastete Flächen, zulässige Versiegelung von 80 %	Keine Überschreitung der zulässigen Versiegelungen, theoretisch wird eine Verbesserung erreicht, da eine geringe Versiegelung zugelassen wird
485 m² zulässige Bebauung der Firma Scheidt, zulässige Versiegelung von rd. 80 %	485 m² Straßenverkehrsfläche, Überbauung von rd. 90 % (Annahme) unter Berücksichtigung von Randstreifen und Bankett	Kein erheblicher Eingriff, da lediglich eine zusätzliche Versiegelung von 10 % (rd. 50 m ²) zugelassen wird
5.460 m² gemischte Bauflächen (Mischgebiet) Grundflächenzahl (GRZ) = 0,6 Überschreitung bis max. GRZ = 0,8 gem. § 19 Abs. 4 BauNVO/ Überbauung effektiv = 3.524 m ²	5.460 m² Mischgebiet Grundflächenzahl (GRZ) = 0,6 Überschreitung bis max. GRZ = 0,8 gem. § 19 Abs. 4 BauNVO/ Überbauung effektiv = 3.524 m ²	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff
669 m² Flächen für die Landwirtschaft	669 m² öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „örtlicher Grünzug“	Kein Eingriff, da die Flächen ihrer Ausprägung nach erhalten bleiben
111 m² Fuß- und Radweg	111 m² Fuß- und Radweg	Keine Veränderung des bestehenden Bestandes – kein Eingriff

Für das Plangebiet bestehen Baurechte für ein Gewerbegebiet durch den B-Plan Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, aus dem Bebauungsplan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ sowie für die Anlagen der Bahn und gewerbliche Gebäude aus Baugenehmigungen. Ein Bebauungsplan existiert für das Plangebiet nicht vollständig. Hinzu kommen die öffentlichen Straßenverkehrsflächen der Konrad-Adenauer-Straße und der Straße Im Emerten, die im B-Plan Nr. 65 bereits als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt sind. Die Straße Im Galgenfeld befindet sich überwiegend außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 65, diese ist aber für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Lediglich ein kleiner Teilbereiche im Anschluss an die Straße Im Emerten und der Konrad-Adenauer-Straße ist in den Geltungsbereich mit einbezogen.

Auf Grund seiner städtebaulichen Prägung ist gem. § 34 BauGB die Zulässigkeit der bestehenden und zukünftigen Nutzungen an:

- a) dem für Mischgebiete (MI- Gebiete) zulässigen Maß der baulichen Nutzung zu bemessen, welches in der BauNVO definiert wird. Für die überbaubare Grundstücksfläche ist zur Beurteilung der Zulässigkeit insbesondere die Grundflächenzahl (GRZ) zu berücksichtigen, deren Obergrenze gem. § 17 (1) BauNVO für Mischgebiete (MI - Gebiete) mit 0,6 bemessen wird. Zusätzlich gilt gem. § 19 (4) BauNVO, dass diese Grundflächenzahl durch die Grundflächen von Nebenanlagen, Stellplätzen, Zufahrten zu Stellplätzen etc. bis zu einer GRZ = 0,8 überschritten werden darf. Die von der Planung betroffenen geplanten gemischten Bauflächen werden südlich der Konrad-Adenauer-Straße von einer gemischt strukturierten Bebauung eingenommen. Für diese Flächen werden die vorhandene Art und das vorhandene Maß der baulichen Nutzung in die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes übernommen, so dass sich keine über das vorhandene Maß hinausgehenden Baurechte ergeben. Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für diesen Bereich bereits gemischte Bauflächen dar.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ist beabsichtigt, den Bestand, der sich bei Berücksichtigung der sich ohne Bauleitplan darstellenden Innenbereichslage ergibt, in die Planung einzustellen und zu sichern.

Eine Veränderung gegenüber dem bestehenden Bestand und somit ein Eingriff ist nicht zu erwarten.

- b) dem für Bahnanlagen zulässigen Maß der baulichen Nutzung, welches über die notwendigen Bahnanlagen bemessen wird, auszumachen. Die Bahnanlage ist mit Gleisanlagen weitgehend überbaut. Innerhalb der Bahndammböschung sind jedoch Flächen als Ruderalflächen ausgeprägt. Die als Lebensraum, insbesondere der Zauneidechse, Bedeutung erlangen. Durch die Umnutzung zu einer Straßenverkehrsfläche ist von einer Überbauung der Flächen mit 90 % zu rechnen. Es wird eine zusätzliche Fläche von rechnerisch 1.640 m² versiegelt. Die rechnerisch ermittelte Überschreitung wird auf externen Flächen ausgeglichen.

Innerhalb der Bahndammböschung haben sich noch Ruderalfluren entwickelt. Bestandserfassungen der im Plangebiet vorhandenen Biotoptypen und zur Flora haben ergeben, dass sich nach Bruchfällen der Flächen keine besonders geschützten oder seltenen Pflanzenarten angesiedelt haben, so dass Eingriffe diesbezüglich nicht zu erwarten sind. Die Flächen weisen aufgrund ihrer Ausprägung Lebensräume für besonders geschützte Reptilien, insbesondere der Zauneidechse, auf. Die Planung stellt einen erheblichen Eingriff in den Lebensraum dieser Art dar. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf das Kapitel 2 - *Rechtliche Rahmenbedingungen - Fachplanerische und fachgesetzliche Vorgaben* verwiesen.

Ergebnis:

Durch den Bebauungsplan Nr. 78 wird lediglich im nördlichen Plangebiet in bisher unbebaute Bereiche eingegriffen und zusätzliche Versiegelungen zugelassen. Aus der Flächeninanspruchnahme bisher unversiegelter Bahndammböschungsbereiche resultiert ein Eingriff in Boden, Natur und Landschaft. Dieser Eingriffsraum ist auch gleichzeitig der Eingriffsraum in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften und überschneidet sich in der Fläche. Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen 2012) wurde auch der Eingriff durch die geplante Verbindungsstraße insbesondere auf das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften beurteilt. Insgesamt resultiert aus der geplanten Verbindungsstraße ein Kompensationsdefizit von 3.840 Werteinheiten, welches auf externen Flächen ausgeglichen werden muss.

Externe Kompensationsmaßnahmen

Das Kompensationsdefizit von 3.840 WE wird auf der externen Ausgleichsfläche Flurstück 104, Flur 14, Gemarkung Rinteln auf rd. 1.200 m² ausgeglichen. Hierzu ist eine Streuobstwiese zu entwickeln. Die Fläche ist mit Obstbäumen gem. der in Anlage 3 der Begründung enthaltenen Liste zu bepflanzen und zu einem artenreichen Grünland zu entwickeln. Die Obstbäume sind als Hochstamm mit einem Stammumfang von mind. 7 cm in 1 m Höhe und versetzt mit Abständen von 10 m zueinander zu pflanzen. Die Bäume sind gegen Umfallen an einen Pflanzpfahl anzubinden. Die Bäume sind zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang gleichartig zu ersetzen. Für die Entwicklung des Grünlandes ist die Fläche herzurichten und mit einer artenreichen, standortgerechten Wildkräuterbrache mit geringem Gräseranteil einzusäen. Die Mahd der Fläche ist 1 bis 2 mal im Jahr Ende Juni und im Oktober zulässig. Die extensive Beweidung der Obstwiese ist zulässig, wenn der Schutz der Obstbäume gewährleistet ist.

Die in genannten Maßnahmen sind spätestens bis spätestens Ende des Jahres 2015 umzusetzen.

4.1. Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltauswirkungen

Gem. § 1 a Abs. 3 BauGB sind Eingriffe in den Naturhaushalt zu vermeiden. Dieser Vermeidungsgrundsatz bezieht sich auf die Unterlassung einzelner von dem Vorhaben ausgehender Beeinträchtigungen und schließt die Pflicht zur Verminderung von Beeinträchtigungen (Minimierungsgebot) ein. Dabei ist eine Beeinträchtigung vermeidbar, wenn das Vorhaben auch in modifizierter Weise (z.B. verschoben oder verkleinert) ausgeführt werden kann, so dass keine oder geringere Beeinträchtigungen entstehen.

Im Bebauungsplan tragen die folgenden Festsetzungen und Hinweise zur Vermeidung und Minimierung erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft bei:

Höhenbegrenzungen der baulichen Anlagen

Im B-Plan wird die Höhe der baulichen Anlagen im Gewerbegebiet und Mischgebiet festgesetzt. Hiermit wird der städtebauliche Rahmen zum Einfügen und Unterordnen der Baukörper in den vorhandenen Siedlungsbereich vorgegeben. Die Höhenentwicklung entspricht in Bezug auf die Gewerbegebiete den Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 65. In Bezug auf das Mischgebiet wird die Höhe neu definiert, wobei die Höhe der baulichen Anlagen in Gewerbegebieten die Obergrenze vorgibt.

Ableitung des Oberflächenwassers der Planstraße

Auf der öffentlichen Grünfläche (Ö 1) mit Zweckbestimmung „Entwässerungsmulde“ ist eine Entwässerungsmulde zur Ableitung des Oberflächenwassers der Planstraße zu errichten und dauerhaft zu erhalten. Die nicht von der Mulde eingenommenen Flächen sind so zu gestalten, dass sich artenreiche Wildkrautfluren entwickeln. Durch diese Maßnahme erfolgt eine geordnete Oberflächenentwässerung des auf der Planstraße anfallenden Oberflächenwassers.

Gemäß dem Erläuterungsbericht erfolgt die Entwässerung der Planstraße durch ausreichend zu dimensionierende Regenwasserkanäle, wobei auch die Entwässerungsmulde daran angebunden wird.

„Bau-km 10+000 bis 10+300:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300

geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Auf der Bunte.

Bau-km 10+300 bis 10+650:

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Gehwege und gemeinsamen Geh- und Radwege erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über Anschlussleitungen an einen neuen Regenwassersammelkanal DN 300 geführt werden. Die Sammelleitung entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 in der Straße Galgenfeld.

Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße:

Im Bereich des Kreisverkehrs werden die Fahrbahn und Gehwege über Bordrinnen in Straßenabläufe, die über eine Anschlussleitung an den vorhandenen Kanal angeschlossen werden, entwässert. Im Planumstiefpunkt wird eine Planumsdrainage mit Sickerleitung DN 100 vorgesehen. Die Sickerleitung wird über Schächte DN 400 und eine Anschlussleitung an das oben beschriebene Entwässerungssystem angeschlossen.⁶²

Durch das Büro Kirchner Engineering Consultants GmbH, Stadthagen, 2012, wurde ergänzend eine hydraulische Berechnung für die Oberflächenentwässerung der Entlastungsstraße durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die geplante Maßnahme die Errichtung einer geeigneten Rückhaltung erforderlich wird, die zunächst nach DWA 117 vorbemessen wird und mit einem erforderlichen Volumen von ca. 227 m³ vorzusehen ist. Als Drosselleistung werden hierfür max. 10 l/s angesetzt, die iterativ als verträglich für die nachfolgenden Kanalnetze ermittelt wurden. Für die Herstellung des Rückhaltevolumens werden 2 Varianten unterschieden, die eine Aufteilung der Ableitung zum Sammler „Auf der Bunte“ mit maximal 4 l/s und zum Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s bzw. eine alleinige Ableitung zu dem Sammler „Galgenfeld“ mit maximal 10 l/s vorsehen. Der Notüberlauf ist im ebenfalls zum Sammler „Galgenfeld“ zu führen. Für die aufgeteilte Ableitung ist hierzu eine Vermaschung mit Rückstauklappe zwischen den Teilsträngen herzustellen. Zur Überprüfung der Auslastungssituation wurde in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg der Ansatz eines 10-jährlichen Modellregenereignisses gewählt, um die Speicherwirkung der Rückhalteeinrichtungen entsprechend ihres Bemessungszieles darzustellen.

Entsprechend der maßgebenden Regendauer des vereinfachten Nachweises wurde zudem eine Modellregensimulation für einen 2-stündigen Niederschlag durchgeführt. Die rechnerische Zunahme der Überstaumengen kann auf 3,5 m³ begrenzt werden, die in der Zunahme als vertretbar eingeschätzt werden.

Mit einer Anbindung der Regenentwässerung der Entlastungsstraße ohne Rückhaltung würden die sich die rechnerischen Einleitungswerte um 3 l/s bzw. 47 l/s erhöhen. Bei den vorgeschlagenen Rückhaltevarianten werden die Spitzenwerte der Einleitungen des Ist-Zustandes nicht überschritten. Die Einleitungserlaubnis ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreis Schaumburg abzustimmen.⁶³

Die Ableitung in die Sammelkanäle „Galgenfeld“ bzw. „Auf der Bunte“ darf, nach hydraulischer Bemessung, nur mittels Rückhalte- und Drosselmaßnahmen erfolgen.

Bei Neupflanzungen ist die Richtlinie „Landschaftspflege (Grün an der Bahn) Nr.: 882 ff“ zu berücksichtigen: zu beziehen bei DB Anlagen und Hausservice, Druck und Informationslogistik, Logistikcenter, Kriegerstraße 1 in 76131 Karlsruhe, Tel.: 0721/938-1529 oder -3827/5965. Die Unterlage kann bei der Stadt Rinteln eingesehen werden.

⁶² SHP Ingenieure: „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 - Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 – Hannover, April 2012, Seite 14

⁶³ vgl. Kirchner Engineering Consultants GmbH, E-Mail vom 06.09.2012 an die Stadt Rinteln

Durchgrünung des Plangebietes: Berücksichtigung von Straßenbegleitgrün

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen (Ö 2) mit der Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“ sind mit Landschaftsrasen einzusäen. Die festgesetzten Flächen sind zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

In der konkreten Vorhabenplanung werden weitere Durchgrünungsmaßnahmen im Straßenraum und insbesondere Anpflanzungen von Bäumen berücksichtigt.

Bei Neupflanzungen ist die Richtlinie „Landschaftspflege (Grün an der Bahn) Nr.: 882 ff“ zu berücksichtigen: zu beziehen bei DB Anlagen und Hausservice, Druck und Informationslogistik, Logistikcenter, Kriegerstraße 1 in 76131 Karlsruhe, Tel.: 0721/938-1529 oder -3827/5965. Die Unterlage kann bei der Stadt Rinteln eingesehen werden.

Erhalt von Grünflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 i.V.m. Nr. 25 b BauGB)

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen (Ö 3) mit der Zweckbestimmung „örtlicher Grünzug“ sind entsprechend ihres Bestandes zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die auf der Fläche vorhandenen Gehölze sind gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB zu pflegen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Bei Abgang von Gehölzen ist gleichwertiger Ersatz zu pflanzen. Die Pflanzungen sind aus Bäumen als Heister mit einer Höhe von mind. 2,00 m und aus Sträuchern mit Höhen von mind. 60 cm herzustellen. Die Artenauswahl richtet sich nach Anlage 1 und 2 der Begründung.

Die Fläche soll dauerhaft erhalten werden und den Übergangsbereich der Siedlung zur freien Landschaft dokumentieren und als Lebens- und Rückzugsraum für Tiere dienen.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf alle Schutzgüter: Übernahme des Maßes der baulichen Nutzung

Die Planung ist durch die Lage im Innenbereich der Stadt Rinteln gekennzeichnet. Für das Plangebiet bestehen Baurechte aus den wirksamen B-Plänen Nr. 65 und 73. Für die Gebäude im Bereich des geplanten Mischgebietes bestehen bereits Baugenehmigungen, so dass es sich auch hier um einen baurechtlich zulässigen Bestand handelt. Ein Bebauungsplan existiert für diesen Bereich jedoch nicht. Die geplante Verbindungsstraße erstreckt sich auf Flächen, die ebenfalls bereits siedlungsstrukturell und durch die vorhandene Bahnnutzung geprägt sind. Insgesamt erfolgt diese Bauleitplanung somit auf Flächen des Siedlungsbereiches. Mit Grund und Boden wird sparsam umgegangen und bisher unvorbelastete Flächen werden nicht in Anspruch genommen.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen aus den Wechselwirkungen zwischen Mensch und Boden: Umgang mit Altlasten

Bei Tiefbauarbeiten ist grundsätzlich mit dem Anfallen belasteten Aushubmaterials zu rechnen, das aufgrund seiner Schadstoffgehalte nicht wieder einbaufähig ist.

Bodenaushub von altlastenverdächtigen Flächen ist nicht freizügig verwertbar, sondern ist nach dem Merkblatt 20 der LAGA zu untersuchen und entsprechend des Belastungsgrades zu entsorgen oder zu verwerten. Bei geplanten Baumaßnahmen (Bauanträge) ist die Bodenschutzbehörde rechtzeitig zu beteiligen.

Die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung von Materialien, die mit Kontaminaten verunreinigt sind, ist sicherzustellen und sorgfältig zu dokumentieren. Die einschlägigen Arbeitsvorschriften sind zu beachten. Bei lokalen sensorischen Auffälligkeiten (u.a. auffällige Gerüche, Materialverfärbungen, abweichende Materialeigenschaften; in Bezug auf gebundene Schichten insbesondere Flickstellen, Leitungstrassen) sind ggf. Einzelfallentscheidungen herbeizuführen. Die Bauleitung und ggf. der Bauherr sind zu informieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet teils mit Schadstoffen belastete Auffüllungen ermittelt wurden, Gleisschotter rückzubauen ist und zudem Schwarzdeckenmaterial anfallen wird. Die Materialien sind entsprechend der Schadstoffsituation der jeweiligen ordnungsgemäßen Verwertung zuzuführen. Aus umwelttechnischer Sicht und um möglichst wirtschaftliche Lösungen herbeizuführen, ist zu empfehlen, die Erd- und Rückbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch und Boden: Immissionsschutz

Der Bebauungsplan trifft zur Vermeidung von nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch Festsetzungen bezüglich flächenbezogener Schallleistungspegel sowie Festsetzungen zum passiven Schallschutz in textlicher und zeichnerischer Form.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen: Maßnahmen für den Artenschutz

Zu Vermeidung von Konflikten bezüglich des Artenschutzes ist zur Berücksichtigung und Einhaltung der artenschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen das „Artenschutzrechtliche Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstr, Stadt Rinteln“ der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, zu beachten und die dort genannten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie das Risikomanagement für Zauneidechsen einzuhalten.

➤ **Artenschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen**

Als baubedingte Vermeidungsmaßnahme sind zur Vermeidung von erheblichen Eingriffen in die lokale Population im Zusammenhang mit der Verlegung der Böschung die Tiere (Zauneidechsen) vor Beginn der Baumaßnahme zu vergrämen. Dies erfolgt durch das Entfernen des Gehölzaufwuchses auf dem beeinträchtigten Böschungsabschnitt im Winter (November bis Februar) vor Beginn der Straßenbaumaßnahme und durch Abdunkeln dieses Abschnittes gemäß der Detailplanung des Artenschutzrechtlichen Gutachtens (siehe artenschutzrechtliches Gutachten und Anlage 5 der Begründung). Ziel der Maßnahme ist, dass der Lebensraum in diesem Bereich für die Zauneidechse entwertet wird, so dass die Zauneidechsen aus diesem Bereich abwandern. Zu diesem Zweck sind entsprechende Absperrungen (Rückwandersperrern) erforderlich, die verhindern, dass Zauneidechsen nach Süden in den zukünftigen Straßenbereich abwandern.

Die Vergrämuungsmaßnahme ist im April und Mai vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen. Der Erfolg der Vergrämuungsmaßnahme ist durch das Absuchen des entsprechenden Böschungsbereiches und des von Bauarbeiten betroffenen Gleises nach Zauneidechsen zu kontrollieren. Die verbliebenen Zauneidechsen sind in den nördlichen Teil des Bahndammes zu verbringen. Nach Beendigung der Vergrämuungsmaßnahmen ist der östliche Teil der Zauneidechsenpopulation vor Baustelleneinflüssen durch eine feste Absperrung zu sichern. Diese ist so zu gestalten, dass ein Einwandern von Zauneidechsen in den Baustellenbereich zuverlässig verhindert wird. Um ein Einwandern von Zauneidechsen aus dem Schwerpunktbereich in den Baustellenbereich zuverlässig zu verhindern, ist entlang dieser Absperrung auch eine Rückwandersperrre einzurichten. Als Absperrung kommt z.B. ein dichter Amphibienschutzzaun in Frage, der so einzubauen ist, dass die Zauneidechsen diesen weder überklettern noch unterkriechen können. Die Funktionsfähigkeit der gesamten Absperrung ist während der gesamten Bauzeit zu kontrollieren und kann erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahmen zurückgebaut werden.

Es ist sicherzustellen, dass der Schwerpunktbereich des Zauneidechsen-Vorkommens durch die Baumaßnahme nicht, auch nicht versehentlich, z. B. durch Baumaschinen, in Anspruch

genommen oder beeinträchtigt wird. Erst nach der Umsetzung der Vergrämungsmaßnahmen kann mit den Baumaßnahmen begonnen werden. Der früheste Zeitpunkt für den Beginn der Baumaßnahmen ist somit der Juni des Jahres, in dem die Vergrämungsmaßnahme stattgefunden hat. Sollte ein direkter zeitlicher Anschluss der Baumaßnahmen nicht möglich sein, so ist eine Rückwanderung von Zauneidechsen in den betroffenen Bahndammabschnitt mit einer geeigneten Absperrung zu verhindern.

Zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere von der Stützmauer in den Straßenraum ist eine entsprechende Sicherung an der Stützmauer vorzusehen (z. B. durch eine nach innen zur Böschung gebogene Krone auf der Stützmauer, oder Bau eines Absatzes in Form eines etwa 30-40 cm langen Überstands der Mauer über die Böschungsfäche). Die Sicherung ist in regelmäßigen Abständen so zu unterhalten, dass ein Überwachsen mit von Zauneidechsen erkletterbaren Sträuchern verhindert wird.

➤ **Vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen** (gem. § 44 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG)

Zur Optimierung vorhandener Lebensräume (Zauneidechsen) sind Auslichtungs- und Entbuschungsmaßnahmen in den Randbereichen der aktuell schon genutzten Zauneidechsen-Lebensräume durchzuführen. Ziel dieser Maßnahmen ist die Schaffung eines Mosaiks bestehend aus Sonnenplätzen mit eingestreuten Versteckplätzen, wie z. B. Gebüschgruppen, Blocksteinhaufen und Knüppelholzhaufen. Hierfür ist als Erstpflege die flächenhafte Entbuschung unter Belassen einzelner Brombeersträucher und einzelner, älterer Bäume erforderlich. Diese Erstpflege wurde, damit sie möglichst schon im Jahr 2012 wirksam ist, bereits im Februar 2012 durchgeführt. Die Fläche ist regelmäßig punktuell zu entbuschen, um ein möglichst hohes Struktureichtum zu erhalten. Insbesondere in den Bereich mit Faulbaum- und Brombeervorkommen kann es sinnvoll sein, auch wieder aufkommende Gehölze im Sommer zu schneiden. Hierdurch können ausreichend Sonnenplätze für die Zauneidechse erhalten bleiben. Der Zeitpunkt der Pflege und die genauen Rückschnittbereiche werden im Rahmen des Risikomanagements getroffen und näher bestimmt.

Die Bereiche in denen Eiablageplätze geschaffen werden, sind regelmäßig zu entbuschen und zu entkusseln. Ein gewisser Deckungsgrad, bestehend aus Sträuchern, wie z. B. Brombeere oder durch Altgräser, ist jedoch wichtig. Eine Beschattung der Eiablageplätze ist jedoch zu vermeiden. Durch die Straßenbaumaßnahmen gehen Eiablageplätze der Zauneidechse verloren, so dass neue Eiablageplätze im Umfeld der vorhandenen Zauneidechsen-Lebensräume geschaffen werden müssen. Die Lage der Eiablageplätze ist so zu wählen, dass diese möglichst lange im Tagesverlauf besonnt werden (Südexposition). Schattenwurf von angrenzenden Gehölzen ist zu vermeiden. Hierzu sind die Eiablageplätze regelmäßig freizuschneiden. Das Aufkommen von niedriger Vegetation auf dem Eiablagehügel selbst ist erwünscht, eine vollständige Beschattung des Sandes ist jedoch zu vermeiden. Eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit erfolgt mindestens alle 2 Jahre.

Die Anlage der Eiablageplätze erfolgt in einer rd. 30 cm tiefen Mulde, in der Blocksteine mit einer durchschnittlichen Kantenlänge von 20 bis 30 cm bis zu einer Gesamthöhe von 1,50 m über dem Bodenniveau aufgeschichtet werden. Die Blocksteine sind lagenweise aufzuschichten. Nach jeder Steinlage ist das entsehende Lückensystem mit Sand aufzufüllen. Zur endgültigen Verfüllung des Lückensystems ist ungewaschener Feinsand mit der Korngröße von rd. 1 bis 2 mm geeignet. Günstig ist die Beimischung von 1/5 nährstoffarmen Lehm. Ungeeignet ist humoser Oberboden. Bei der Verfüllung ist anfänglich etwas mehr Sand in den Hügel aufzubringen, um dem materialbedingten Setzungsprozess entgegen zu wirken. Ggf. muss nach einigen Wochen an einigen Stellen Sand nachgefüllt werden. Der fertige Hügel ist so zu gestalten, dass aus dem Sand an vielen Stellen Blockgestein herauschaut.

➤ Risikomanagement

Kontrolle der Vegetationsentwicklung

Durch einen Fachgutachter ist ab Fertigstellung der CEF-Maßnahmen bis 2 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) die Vegetationsentwicklung im Hinblick auf die Optimierung von Zauneidechsen-Lebensräumen zu kontrollieren und falls erforderlich sind Vorschläge zur räumlichen Steuerung und Verbesserung der Pflegemaßnahmen zu machen.

Die Vegetationskontrollen sind während der Vegetationszeit von Mai bis August durchzuführen, so dass auch gleichzeitig die Eiablageplätze auf Besiedlung hin kontrolliert werden können. Die Vegetationsentwicklung ist zu dokumentieren und es sind Vorschläge zur Optimierung der Pflegemaßnahmen zu machen. Hierdurch soll sowohl die kurzfristige als auch langfristige Entwicklung der Flächen überwacht, kontrolliert und dokumentiert werden. Auch soll möglichst Personal so in die Überwachung und Pflege der Zauneidechsenhabitate eingewiesen werden, dass die Pflege langfristig gesichert ist.

Ziel der Vegetationsentwicklung ist die Herstellung und der Erhalt eines kleinräumigen Mosaiks aus vegetationsarmen Sonnenplätzen, blüten- und insektenreichen Nahrungsräumen, Versteckmöglichkeiten (Gebüsche, Steinhäufen, Knüppelhäufen), grabbaren Eiablageflächen sowie frostfreien Winterverstecken. Der Zeitraum dieser jährlich durchgeführten Vegetationskontrollen endet mit der letzten Reptilienkartierung.

In diesem Zeitraum (d.h. von 2012 bis voraussichtlich einschließlich 2016) sind Fachkräfte einzuarbeiten, die die dauerhafte Pflege sicher stellen.

Erfassung der Zauneidechsenpopulation

Zur Kontrolle der Entwicklung der Zauneidechsenpopulation sind insgesamt drei Erfassungen von einem Fachgutachter durchzuführen, und zwar in folgenden Intervallen:

- 1. Reptilienerfassung: 3 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2017. Bei Bedarf, z.B. wenn sich die Zauneidechsenpopulation besonders gut entwickelt hat, kann in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises auf die weiteren Reptilienerfassungen verzichtet werden.*
- 2. Reptilienerfassung: 6 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2020. Anhand der Ergebnisse Abstimmung des Erfordernisses einer weiteren Kartierung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*
- 3. Reptilienerfassung: 9 Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme, voraussichtlich 2023. Anhand der Ergebnisse Abstimmung der Maßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg.*

Zur Vergleichbarkeit mit den Erfassungen von Abia (2011) ist der Untersuchungsumfang entsprechend zu wählen (6 Begehungen bei geeigneten Witterungsbedingungen von Anfang April bis Ende September, sorgfältiges Absuchen geeigneter Bereiche nach Kriechtieren, kartografische Erfassung der Fundorte, Differenzierung nach Adulten, Subadulten und Juvenilen, Registrierung der Anzahl Sichtbeobachtungen pro Stunde). Mit diesen Erfassung soll sowohl der Erfolg der kurzfristig wirkenden Maßnahmen als auch der langfristige Erfolg kontrolliert und dokumentiert werden sowie gegebenenfalls Korrekturen an den Maßnahmen vorgenommen werden.

Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen: Baufeldfreiräumung

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen ist gem. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG die Baufeldfreiräumung außerhalb der Brutzeit von Vögeln in der Zeit von Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Diese Vermeidungsmaßnahme besitzt allgemeine Gültigkeit.

4.2. Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Maßnahmen zum Ausgleich von negativen Auswirkungen

In der Eingriffsermittlung wurde gezeigt, dass aus der geplanten Durchführung des B-Planes Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft sowie Eingriffe in Arten und Lebensgemeinschaften im nördlichen Plangebiet erfolgen. Hierbei ist der Eingriffsraum gleichzeitig der Eingriffsraum in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften und in Boden, Natur und Landschaft. Es erfolgt eine Flächenüberschneidung. Insgesamt resultiert aus der geplanten Verbindungsstraße ein Kompensationsdefizit von 3.840 Werteinheiten, welches auf externen Flächen ausgeglichen werden muss.

Aus diesem Grund sind externe Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft und den Artenschutz erforderlich.

Auf Grund der hohen Bedeutung für seltene und gefährdete Arten, insbesondere der Zauneidechse, wird es zusätzlich erforderlich, dass Vermeidungsmaßnahmen im Sinne von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und ein Risikomanagement durchgeführt werden müssen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf das Kapitel 2 „Rechtliche Rahmenbedingungen - Fachplanerische und fachgesetzliche Vorgaben“ verwiesen, in dem ausführlich auf die Maßnahme eingegangen wird.

Durch die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) kommt es zu Eingriffen in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften. Im Gutachten wird dazu ausgeführt, dass es durch die Optimierungsmaßnahmen des Zauneidechsen-Biotops zu einer Veränderung von Biotoptypen und im Ergebnis auch zu einer Reduktion des Gehölzanteiles kommt. Insgesamt wird die Wertigkeit der Lebensräume dadurch nicht verschlechtert. Insbesondere im Bereich der neu angelegten Eiablageplätze kommt es mit der Schaffung von Sandmagerrasen zu einer Verbesserung der Biotopqualität. Diese Verbesserung reicht jedoch insgesamt nicht aus, den Verlust von Ruderalgebüsch und den Neubau der Verbindungsstraße auszugleichen. Gem. des Gutachtens (Bohrer) verbleibt ein Flächenwert von - 3.840 Werteinheiten, bezogen auf den Untersuchungsraum des Gutachtens. Die Berechnung wird detailliert in dem Gutachten der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“ (Petershagen, Dezember 2012) dargelegt.

Wie bereits o.b. handelt es sich bei dem Eingriff in die Böschungsbereich der Bahn zum einen um einen Eingriff in Boden, Natur und Landschaft und zum anderen um einen Eingriff in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften. Dieser Eingriffsraum ist auch gleichzeitig der Eingriffsraum in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften und überschneidet sich in der Fläche. Insgesamt resultiert aus der geplanten Verbindungsstraße ein Kompensationsdefizit von 3.840 Werteinheiten, welches auf externen Flächen ausgeglichen werden muss. Da es sich bei den im Geltungsbereich betroffenen Eingriffen (1.640 m² Ruderalflächen) um die gleichen Flächen handelt, die auch von dem Eingriff in das Schutzgut *Arten und Lebensgemeinschaften* betroffen sind (Insgesamt 2.700 m²), ist die Fläche von 1.640 m² bereits in den erforderlichen Kompensationsbedarf von 3.840 Werteinheiten eingerechnet. Der Ausgleich der Eingriffe erfolgt auf dem Flst. 104, Flur 14, Gemarkung Rinteln, durch die Anlage einer mindestens 1.280 m² großen Streuobstwiese.

Da sich die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnflächen befinden, ist im Rahmen der zukünftig durchzuführenden Vegetationspflegemaßnahmen nach Möglichkeit ein Betreten des Gleiskörpers zu vermeiden. Sollte dies nicht möglich sein und ein Betreten der Gleisanlagen erforderlich werden, so werden die entsprechenden Mitarbeiter/Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes

eingewiesen und entsprechende Sicherungsposten eingesetzt. Der Zugang zu den zu pflegenden Flächen darf hierbei nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen.

4.3. Merkmale möglicher Auswirkungen gem. der Anlage 2 zum UVPG

Ausmaß (Wahrscheinlichkeit, Dauer und Häufigkeit, Umkehrbarkeit)

Die beschriebenen Auswirkungen durch die Planung sind i.W. auf das Plangebiet und auf die unmittelbar angrenzenden Bereiche beschränkt. Die Auswirkungen sind für derartige Projekte nicht vermeidbar bzw. durch entsprechende Maßnahmen nur graduell zu vermindern.

Es ist jedoch aufgrund der bestehenden Baurechte bereits eine Vorbelastung aus vorangegangenen Nutzungen zu berücksichtigen. Der zusätzlich zu erwartende Verkehr kann im Zuge des Straßensystems und der geplanten Verbindungsstraße verträglich abgewickelt werden. Es kommt nicht zu Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs, vielmehr wird eine Verbesserung der Verkehrssituation erwartet. Letztlich führt das Vorhaben im Wesentlichen zu einer Verkehrsverlagerung und zu einer Entlastung der Verkehre innerhalb der Stadt Rinteln.

Zum Schutz der an das Plangebiet angrenzenden Bebauung werden Lärmschutzmaßnahmen im Sinne von einzuhaltenden flächenbezogenen Schalleistungspegeln Inhalt des Bebauungsplanes. Zum Schutz vor Straßenverkehrslärm werden ferner noch passive Schallschutzmaßnahmen für das Misch- und Gewerbegebiet festgesetzt.

Die Auswirkungen werden nicht als „erheblich“ im Sinne des UVPG bewertet. Es sind keine Beeinträchtigungen gegeben. Zum Schutz der Zauneidechsenpopulation werden vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie Vergrümnungsmaßnahmen durchgeführt, die dazu beitragen sollen, dass der Eingriff aus der Sicht des Artenschutzes vertretbar ist.

Grenzüberschreitende Auswirkungen

Ein grenzüberschreitender Charakter der durch die Planung hervorgerufenen Auswirkungen, kann ausgeschlossen werden.

Schwere und Komplexität der Auswirkungen/Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Im Kapitel 3 und 4 des Umweltberichtes werden ausführlich die Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet sowie in der Eingriffs-Ausgleichsbewertung der Bestand mit dem Planungs-Zustand des Gebietes gegenübergestellt. Dabei wurde festgestellt, dass durch die Planung Beeinträchtigungen i.S.d. UVPG nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht zu erwarten sind. Zu berücksichtigen ist in Bezug auf die Schwere und Komplexität der Auswirkungen auch, dass das Plangebiet bereits baulich erschlossen und gewerblich genutzt ist. Die Realisierung einer Verbindungsstraße innerhalb des Plangebietes erzeugt ebenfalls keine erheblichen Auswirkungen und Beeinträchtigungen. Durch die Planung resultiert lediglich ein Eingriff im nördlichen Plangebiet auf bisher unversiegelten Bahnflächen (rd. 1.650 m²), welcher über externe Maßnahmen ausgeglichen werden kann. Die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen ist somit als sehr gering zu bezeichnen. Insbesondere dann, wenn die Maßgaben zum Artenschutz (Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen, Risikomanagement) eingehalten werden und ein entsprechender externer Ausgleich erfolgt.

Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Auswirkungen sind bezogen auf das Plangebiet dauerhaft. Sie können durch Maßnahmen innerhalb des Plangebiets teilweise gemindert/ausgeglichen werden. Reversibel sind Auswirkungen nur bei einer Aufgabe der planungsrechtlich zulässigen Nutzungen und einer Änderung des Bebauungsplans.

Für die vorliegende Planung bestehen bereits Baurechte und eine daraus resultierende Vorbelastung aus vorangegangenen Nutzungen. Bei nicht Aufstellung des B-Planes würden die Baurechte der Ursprungsbebauungspläne und der bestehenden Baurechte weiterhin

Bestand haben, so dass sich keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf die Auswirkungen ergeben. Nur bei einer vollständigen Aufhebung der Bebauungspläne wären die Auswirkungen reversibel. In diesem Fall wäre jedoch zur Realisierung einer Verbindungsstraße die Ausweisung anderer Flächen erforderlich, die ggf. eine insgesamt höhere Bedeutung für die Schutzgüter haben und keine Vorbelastungen aufweisen.

5 Planalternativen

5.1. Standort

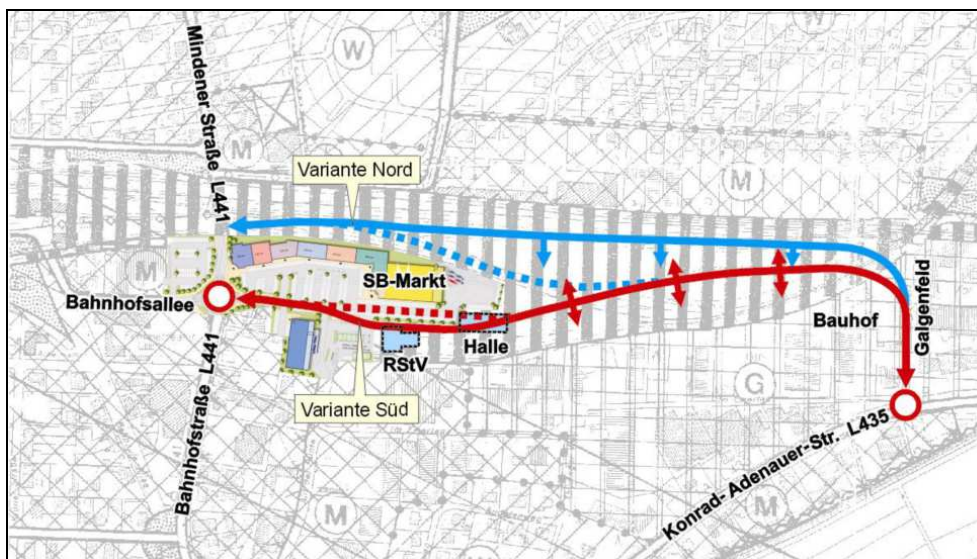
Die hier in Rede stehende Bauleitplanung ist durch die Überplanung eines bereits siedlungsstrukturell überprägten Bereiches im Innenbereich Rintelns gekennzeichnet. Für die überwiegenden Flächen bestehen bereits Baurechte aus den Bebauungsplänen Nr. 65 und 73 sowie aus bestehenden Baugenehmigungen im Bereich des geplanten Mischgebietes.

Auch die Flächen der geplanten Verbindungsstraße sind bereits überwiegend siedlungsstrukturell geprägt und vorbelastet. Durch die hier in Rede stehende Planung werden somit Flächen beansprucht, die im Innenbereich liegen, bereits bebaut oder entsprechend strukturiert sind und durch Altlasten vorbelastet sind. Dem Grundsatz der Bodenschutzklausel kann somit Rechnung getragen werden, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen ist, da mit dieser Bauleitplanung nicht auf Flächen in dem bisher von Bebauung unberührten Außenbereich abgestellt wird.

Für die Fläche bestehen keine grünordnerischen Vorgaben aus dem Flächennutzungsplan, den Bebauungsplänen Nr. 65 und 73 oder sonstigen Baugenehmigungen. Die zur Deckung des Baulandbedarfes zum Teil erforderliche Inanspruchnahme von in der freien Feldmark gelegenen Grundstücksflächen kann vermieden werden. So stellt die sinnvolle Ausnutzung vorhandener, erschlossener Gewerbe- und gemischt strukturierter Flächen die beste Möglichkeit zur Deckung des auf die Stadt Rinteln bezogenen Baulandbedarfes insbesondere in Bezug auf die geplante Verbindungsstraße dar.

Im Vorfeld der Planung einer Verbindungsstraße in der Nordstadt von Rinteln, wurden im Wesentlichen zwei Varianten diskutiert und einer Grobbewertung unterzogen. Zusätzlich wurde eine Kombination aus beiden Varianten dargelegt.

Abb.: Alternative Trassenführung (Stand 01/2007), Darstellung der Varianten Nord und Süd © SHP Ingenieure, Hannover



Der Variante Süd (mit der nachträglichen südlichen Verschiebung der Trasse) wurde gegenüber der Variante Nord der Vorrang eingeräumt. Insbesondere war hierfür die bessere verkehrliche Anbindung an die bestehende Bahnhofstraße ausschlaggebend. Eine Anbindung unmittelbar südlich der Bahngleise der DB (nördlicher Gleisstrang) stellte sich als problematisch dar, da die Sicherheit und Leichtigkeit des auf der Bahnhofstraße fließenden Verkehrs nicht sichergestellt werden konnte. Durch die Anbindung der Variante Süd und damit verbunden auch die Realisierung des Kreisverkehrsplatzes in der Bahnhofstraße kann die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs auch langfristig sichergestellt werden. Darüber hinaus stellte sich bei eingehender Prüfung der Eigentumsverhältnisse während der Planung heraus, dass die Flächenverfügbarkeit der Variante Nord nicht gegeben war und aus ökologischen Gründen in der Form nicht realisierbar war.

Die Trassenführung der Variante Süd wurde im Verlauf der Planung ebenfalls aufgrund von Flächenverfügbarkeiten und Eigentumsverhältnissen (möglichst weiträumige Ausnutzung stadteigener Flächen) soweit wie möglich nach Süden verlegt. Hierdurch konnte vermieden werden, dass die bestehende Bahnlinie der Rinteln-Stadthagener-Verkehrs GmbH (RStV) großflächig tangiert und somit auch die Eingriffe auf den Lebensraum der Zauneidechse auf ein zwingend notwendiges Maß minimiert wurde.

Die gewählte Variante bietet somit eine sinnvolle und allein machbare Variante der Anbindung an die Bahnhofstraße, so dass der Flächenausnutzung stadteigener Flächen und der potentiellen Flächen- und Grundstücksentwicklungen im Nahbereich der geplanten Verbindungsstraße, nach Abwägung der vorgetragenen Belange gegenüber der Nordvariante der Vorrang eingeräumt wird. Eine weitergehende Trennung von sonst konkurrierenden Nutzung (§ 50 BImSchG) in Form eines größeren Abstandes zwischen Verbindungsstraße und Gewerbegebiet mit betrieblichem Wohnen ist aufgrund der nördlich angrenzenden und in Betrieb befindlichen Bahnanlage sowie der dort befindlichen artenschutzrechtlich relevanten Eidechsenvorkommen nicht möglich. Die gewählte Trasse hält jedoch zu sonst immissionsempfindlicheren Nutzungen (Wohn- und Mischgebieten) einen ausreichenden Abstand und führt in diesen Bereichen vielmehr zu einer Entlastung.

Die gewählte Variante entspricht der im B-Plan berücksichtigten und stellt die Einbeziehung des verkehrlichen Anschlusses im Westen aus der Variante Süd dar und nimmt eine weitere südliche Verschiebung der Trassen an den maximal bautechnischen Südrand der Bahn bzw. den Nordrand der anschließenden Gewerbegrundstücke auf.

Darüber hinaus wurden für den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld Lösungen zur Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse, die hinsichtlich der Leistungsfähigkeit insbesondere vor dem Hintergrund der Anforderungen der anliegenden Gewerbebetriebe an eine angemessene verkehrliche Anbindung als unzureichend zu bezeichnen sind, entwickelt. Vorab wurden für diesen Knotenpunkt zwei Varianten untersucht. Es wurde dabei die verkehrliche Leistungsfähigkeit als Kreisverkehr und als Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) betrachtet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei beiden Varianten die gleiche Verkehrsqualität nach dem HBS erreicht wird (jeweils Qualitätsstufe C), wenn man bei der Lichtsignalanlage eine bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer akzeptiert. (Ohne bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer ist die Variante mit LSA nicht leistungsfähig.) Die mittleren Wartezeiten in der Spitzenstunde sind beim Kreisverkehr jedoch nur halb so groß und außerhalb der Spitzenzeiten nochmals deutlich geringer als bei einer Signalanlage. Aus diesem Grund wurde für die weiterführende vertiefende Planung nur die Ausführung des Knotenpunktes als Kreisverkehr betrachtet.

5.2. Planinhalt

Die Festsetzungen und zeichnerischen Darstellungen der Bauflächen basieren im Wesentlichen auf den Festsetzungen und zeichnerischen Darstellungen des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 65 für das Gewerbegebiet.

Für das Mischgebiet wird der bereits baurechtlich zulässige Bestand gesichert und entsprechend der Nutzung festgesetzt. Auf Grund der südlich der Konrad-Adenauer-Straße prägenden gemischten Nutzungsstrukturen ist eine andere Art der baulichen Nutzung auch mit Blick auf die westlich angrenzenden betriebsfremden Wohnnutzungen als Bestandteil eines Mischgebietes nicht möglich und städtebaulich am Ortseingang auch nicht sinnvoll. Gewerbegebiete befinden sich nördlich der Straße Im Emerten und, außerhalb des Plangebietes, auch im Industriegebiet Süd. Diese sind für die Zukunft auch ausreichend dimensioniert.

Die festgesetzten Baugrenzen orientieren sich an den örtlichen Gegebenheit (MI) und Erfordernissen sowie an dem Ursprungsbebauungsplan Nr. 65. Die Flächen der geplanten Misch- und Gewerbegebiete wurden in die Planung integriert, um den Bestand festzusetzen und bezüglich der zu erwartenden gewerblichen und verkehrlichen Immissionen angemessene Schutzabstände berücksichtigen zu können. Weitergehende Abstände von den Straßenverkehrsflächen sollen die Baugrenzen nicht einhalten, um noch eine angemessene bauliche Entwicklung auf den zum Teil verkleinerten Grundstücksfläche zu ermöglichen und um in dem festgesetzten Mischgebiet nicht nachträglich in bestehende Baurechte einzugreifen.

Die geplante Verbindungsstraße orientiert sich in ihrer Linienführung an der Straßenverkehrsplanung des Ingenieurbüros SHP (Hannover, 2012). Auf dieser Grundlage erfolgt auch die Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Die Linienführung resultiert aus der Abwägung von alternativen Trassenführungen, die oben aufgezeigt wurde.

Für den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße / Galgenfeld wurden vorab zwei Varianten untersucht. Es wurde dabei die verkehrliche Leistungsfähigkeit als Kreisverkehr und als Kreuzung mit Lichtsignalanlage betrachtet. Auf Grund der im Ergebnis ermittelten Qualitätsstufen stellt die Ausführung des Knotenpunktes Konrad-Adenauer-Straße / Galgenfeld als Kreisverkehr die leistungsfähigere Variante dar. Aus diesem Grund wurde für die weiterführende vertiefende Planung nur die Ausführung des Knotenpunktes als Kreisverkehr betrachtet.

Für die Planung werden tlw. Gleisanlagen beansprucht, welche eine sehr hohe Bedeutung als Teillebensraum von Reptilien, insbesondere der Zauneidechsen, besitzen. Die Flächen sind aber für ein der Nutzung angemessenes Flächenkonzept erforderlich. Gleichzeitig setzen sich die Lebensräume nach Norden weiter fort. Um die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht auszulösen, werden artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie ein Risikomanagement Bestandteil der Planung, so dass die lokale Population der Zauneidechse nicht erheblich beeinträchtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein externer Ausgleich für den Eingriff in Boden, Natur und Landschaft im nördlichen Plangebiet. Diese Fläche befindet sich innerhalb der Flächen des zu beurteilenden Eingriffes in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften. Insgesamt ist ein Ausgleich von rd. 3.840 Werteinheiten erforderlich, der sich aus dem „Artenschutzrechtlichen Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer, Petershagen, Dezember 2012, Seite 34 bis 39 ergibt.

Der Ausgleich der Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft erfolgt auf dem Flst. 104, Flur 14, Gemarkung Rinteln, durch die Anlage einer mindestens 1.280 m² großen Streuobstwiese.

In Bezug auf die Lage und Ausrichtung der Verbindungsstraße stellen sich aufgrund der nur kleinräumigen Flächenpotentiale zwischen Bahnanlagen und Gewerbegebiet keine wesentlich anderen Linienführungen dar. Die gewählte Trassenführung stellt die in diesem Planungsraum mögliche Lage dar, die Eingriffe in den Artenschutz, Natur und Landschaft sowie in die bereits bestehenden Gewerbeflächen werden auf ein Minimum reduziert und gewährleisten noch eine wirtschaftlich vertretbare Realisierungsfähigkeit.

Die zusätzliche Anbindung der Straße im Emerten an die Verbindungsstraße erfolgt unter Ausnutzung einer bestehenden Wegeparzelle und mit Blick auf eine verbesserte Erschließung des Gewerbegebietes Galgenfeld. Weitergehende Alternativen stellen sich für diese Trasse nicht, da es an der entsprechenden Flächen fehlt.

5.3. Nullvariante

Das Plangebiet würde bei Nichtdurchführung der Planung weiterhin gewerblich genutzt werden. Auch die baurechtlich zulässigen Nutzungen innerhalb des geplanten Mischgebietes blieben weiterhin bestehen. Die Nutzungen der Gleisanlage bleiben in gleicher bzw. ähnlicher Ausprägung erhalten. Der erforderliche Bedarf an Flächen für die Realisierung einer Verbindungsstraße müsste ggf. anderweitig gedeckt werden. Dies scheint jedoch nicht realistisch, da die Verbindungsstraße ortsgebunden ist, um die entsprechenden Bereiche zu entlasten. Andere Straßen können aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastungen nicht mehr wirksam zur Entlastung des Verkehrssystems und damit auch nicht zu einer verbesserten Anbindung der im Norden Rintelns befindlichen Wohnsiedlungsbereiche an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz beitragen.

6 Zusätzliche Angaben

6.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Bei der Umweltprüfung wurden folgende Quellen und Verfahren berücksichtigt:

- zur Berücksichtigung der fachplanerischen Grundlagen:
 - Vorentwurf des Landschaftsrahmenplanes des Landkreises Schaumburg (Stand 2001),
 - Vorentwurf des Landschaftsplanes der Stadt Rinteln (Stand 1995)
- zur Biotoptypenkartierung im M. 1:1.000: V. DRACHENFELS (Hildesheim, 2004): "Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen",
- zur Bewertung der Biotoptypen, des Bodens, des Klimas und der Luft sowie des Wassers und zur Bilanzierung des Eingriffes in Boden, Natur und Landschaft: die "Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen" des NIEDERSÄCHSISCHEN STÄDTETAGES (Hannover, 2008),
- zur Erfassung und Bewertung des Bodens:
 - Ingenieurgesellschaft Grundbauinstitut IGH (Hannover, 2011): "Neubau Entlastungsstraße Rinteln zwischen EKZ-Nord und Konrad-Adenauer-Straße – Baugrunduntersuchungen, Empfehlungen zum Straßenbau, zur Böschungssicherung, zum Gleisneubau",

- Landkreis Schaumburg (Stadthagen, 2011): "Auszug aus dem Altstandortkataster",
 - NIBIS® Kartenserver, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG, Hannover, 2012): „Bodengroßlandschaften, Bodenlandschaften, Bodenübersichtskarte, Suchräume für schutzwürdige Böden“.
- zur Beurteilung der Lärmimmissionen:
- Ing.- Büro Bonk- Maire- Hoppmann GbR (Garbsen, 2012): "Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. und Bahnhofstr.“ der Stadt Rinteln.
- zur Beurteilung des Schutzgutes Wasser:
- NIBIS® Kartenserver, Kartenserie Hydrogeologie - Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), (Hannover, 2012): „Kartenserie Hydrogeologie“
 - Kirchner Engineering Consultants GmbH (Stadthagen, 2012): „Hydraulische Berechnung Entlastungsstraße Nord – B-Plan 78“
- zur Beurteilung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen:
- Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012): „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“,
 - Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012): „Bautagebuch: Anlage von Zauneidechsen-Eiablageplätzen (Fläche II) - Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“,
 - Ingenieurbüro Abia (Neustadt, 2011): „Faunistische Untersuchung und artenschutzrechtliche Beurteilung im Bereich der geplanten Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße in Rinteln.
- zur Beurteilung der geplanten Verbindungsstraße:
- SHP Ingenieure (Hannover, März 2006): „Machbarkeitsuntersuchung zur Anbindung der „Projektentwicklung Bahnhof“ an die Bahnhofstraße (L441) mit einem Kreisverkehr“,
 - SHP Ingenieure (Hannover, Januar 2007): „Machbarkeitsstudie zum Bau einer innerörtlichen Entlastungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441“,
 - SHP Ingenieure (Hannover, November 2007): „Verkehrsuntersuchung zum Bau einer innerörtlichen Entlastungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441“,
 - SHP Ingenieure (Hannover, Dezember 2008): „Ergänzende Betrachtungen zum Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße / Galgenfeld in Rinteln“,
 - SHP Ingenieure (Hannover, März 2012): „Verbindungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 – Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076“,
 - SHP Ingenieure (Hannover, Mai 2012): „Verkehrliche Beurteilung der „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441“,
 - SHP Ingenieure (Hannover, Dezember 2012): „Rinteln – Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld – Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 -“.

Die genannten Verfahren entsprechen dem heutigen Stand der Technik, Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben.

Die relevanten Umweltfolgen der Bebauungsplanfestsetzungen sind überprüft worden, so dass hinreichend Beurteilungskriterien für eine umweltverträgliche Realisierung des Bebauungsplanes vorliegen.

6.2. Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der nachteiligen Umweltauswirkungen

Die Kontrolle der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, die bei der Durchführung der Bauleitplanung zu erwarten sind, soll erfolgen, um möglichst frühzeitig unvorhergesehene negative Auswirkungen zu ermitteln und um in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen zu ergreifen.

Die Überprüfung der Annahmen der Emissionen aus dem Straßenverkehr erfolgt auf der Grundlage der geltenden Prüfmethode bei der Vorhabengenehmigung durch die Stadt Rinteln .

Die Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen (Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen) erfolgt durch einen Fachgutachter. Dieser überprüft im Auftrag der Stadt Rinteln im Rahmen eines Risikomanagements die Wirksamkeit sowie den Erfolg der Maßnahmen. Ggf. erfolgt nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg eine Anpassung der beschriebenen Maßnahmen, insbesondere in Bezug auf die Pflegemaßnahmen, so dass eine gesicherte Entwicklung und Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen erfolgen kann, um die lokale Population der Zauneidechse zu schützen und deren Fortbestand zu sichern. Das erforderliche Risikomanagement wird durch die Fachgutachterin Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer durchgeführt. Es erfolgt zudem eine ökologische Bauüberwachung der Straßenbaumaßnahmen und der erforderlichen Gleisbauarbeiten im Sinne des Artenschutzes. Entsprechende Verträge wurden bereits zwischen der Stadt Rinteln und Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer abgeschlossen. Im Rahmen des Risikomanagements wird auch entsprechendes Personal in die Überwachung und Pflege der Zauneidechsenhabitate eingewiesen, so dass die Pflege langfristig gesichert ist.

6.3. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die aus der Durchführung des B-Planes Nr. 78 "Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße" resultierenden Umweltauswirkungen wurden überprüft.

Durch den B-Plan Nr. 78 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer Verbindungsstraße geschaffen werden, die zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Bahnhofstraße unter Inanspruchnahme eines Teilstückes der Straße Galgenfeld auf bisher zum Teil gewerblich genutzten Flächen und Bahnflächen verlaufen und zur Entlastung der Konrad-Adenauer-Straße beitragen soll. Der B-Plan dient daher der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verbesserung der Anbindung der sowohl auf die Kernstadt als auch auf die Rintelner Nordstadt bezogenen Verkehre.

Das Plangebiet umfasst ein ca. 4 ha großes Areal im nördlichen Siedlungsbereich der Stadt Rinteln. Die Flächen sind bereits überwiegend baulich beansprucht und versiegelt. Für das Plangebiet bestehen Baurechte aus den Bebauungsplänen Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“. Der Bebauungsplan Nr. 65 stellt für das Plangebiet ein Gewerbegebiet sowie Straßenverkehrsflächen dar. Die Festsetzungen des geplanten Gewerbegebietes orientieren sich an dem Bestand des B-Planes Nr. 65, um nicht in bestehende Baurechte einzugreifen

und um eine baurechtliche Sicherung herbeizuführen. Der B-Plan Nr. 73 stellt für das Plangebiet ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel“ dar. Darüber hinaus sind die Flächen der geplanten Verbindungsstraße als Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belasten sind, festgesetzt. Durch diese Festsetzung im B-Plan Nr. 73 wurde die geplante Verbindungsstraße bereits vorstrukturiert.

Für das südliche Plangebiet ist die Festsetzung eines Mischgebietes geplant. Für diese Flächen bestehen noch keine Baurechte aus einem Bebauungsplan. Die Flächen sind jedoch bereits bebaut und aufgrund von Baugenehmigungen planungsrechtlich in einem Mischgebiet zulässig. Der Bebauungsplan berücksichtigt durch die Festsetzung eines Mischgebietes die planungsrechtliche Sicherung des baurechtlich zulässigen Bestandes. Dies trifft auch für den Fußweg zum Schildgraben zu. Hierfür wird neben der Festsetzung eines Mischgebietes auch eine zweigeschossige und offene Bauweise festgesetzt. Die Höhe der baulichen Anlagen wird auf 10 m (OK=Oberkante) begrenzt. Die Grundflächenzahl wird auf 0,6 begrenzt, eine Überschreitung dieser Grundflächenzahl für Zufahrten zu Garagen und Stellplätzen um bis zu 50 % bzw. bis zur maximalen GRZ von 0,8 wird zugelassen. Dieser Wert gibt die zulässige Überbauung im Gebiet an. Dies entspricht einer zulässigen Versiegelung von 80 %. Im Vergleich zum bereits baurechtlich zulässigen Bestand ergeben sich keine Veränderungen. Ein Eingriff ist nicht zu erwarten.

Für die nördlich der Konrad-Adenauer-Straße befindlichen Bauflächen erfolgt die Festsetzung von Gewerbegebieten, die entsprechend der im B-Plan festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel in ein GE-1 und GE-2 Gebiet gegliedert wurden (Lärmschutz für die Umgebung). Es erfolgt ferner die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8, die den Wert der zulässigen Überbauung im Gebiet angibt. Im Gewerbegebiet ist daher eine Überbauung von 80 % zulässig. Dies entspricht dem Wert des Ursprungsbebauungsplanes, so dass hieraus keine zusätzlichen Eingriffe resultieren. Es wird ferner eine abweichende Bauweise, im Sinne einer offenen Bauweise, ohne Begrenzung der Gebäudelänge festgesetzt, so dass planungsrechtlich Gebäudelängen über 50 m Länge errichtet werden können. Die Gebäudehöhe wird weiterhin auf maximal 10,50 m (OK=Oberkante) begrenzt. Innerhalb des Gewerbegebietes sind Stellplatzflächen für den ruhenden Verkehr berücksichtigt.

Neben den flächenbezogenen Schalleistungspegeln werden auch passive Schallschutzmaßnahmen Bestandteil der Planung, die Regelungen zum Schallschutz an den Gebäuden beinhalten. Im Bebauungsplan sind die Maßnahmen aus den festgesetzten Lärmpegelbereichen zu entwickeln.

Innerhalb des Geltungsbereiches ist die geplante Verbindungsstraße als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Für die Realisierung der Straße werden bereits vorhandene Straßenverkehrsflächen sowie gewerbliche Flächen in die Planung einbezogen, um dem Flächenerfordernis der geplanten Straße entsprechen zu können. Für die Realisierung der Straße werden neben den gewerblichen Flächen und Straßenverkehrsflächen auch Flächen der nördlich angrenzenden Bahndammböschung der Bückebergbahn Rinteln-Stadthagen GmbH (Bbb) in die Planung einbezogen. Zur Realisierung der Verbindungsstraße muss das verbleibende Gleis auf einer Länge von rd. 170 m innerhalb des bestehenden Gleisbettes in Richtung Norden verschoben werden. Hierbei handelt es sich jedoch um eisenbahnrechtlich relevante Vorhaben und Maßnahmen, die den B-Plan nicht unmittelbar betreffen bzw. für die der B-Plan keine weitergehenden Aussagen trifft.

Die Flächen der Bahndammböschung und auch die nördlich angrenzenden Flächen stellen einen Lebensraum der Zauneidechse dar und weisen für diese streng geschützte Art eine hohe Bedeutung dar. Durch das Büro Abia (Neustadt, 2011) wurden umfassende artenschutzrechtliche Untersuchungen vorgenommen. Darauf aufbauend erfolgte durch die

Gutachterin Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) eine weitere artenschutzrechtliche Untersuchung. Hierzu wurde insbesondere eine Detailplanung erarbeitet, um die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht auszulösen. Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Vermeidungsmaßnahmen, sowie durch ein Risikomanagement kann die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten werden. Die Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG werden entsprechend der Aussagen des artenschutzrechtlichen Gutachtens nicht ausgelöst. Eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population ist nach Durchführung der genannten Maßnahmen nicht zu erwarten.

Die Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nördlich des Plangebietes hat bereits begonnen bzw. wurden bereits durchgeführt, so dass die Entbuschung der Fläche erfolgt ist sowie die Anlage von Eiablageplätzen bereits begonnen wurde. Die Maßnahme kann dann abgeschlossen werden, wenn das Gleis nach Norden verlegt wurde.

Aus der Flächeninanspruchnahme bisher unversiegelter Bahndammböschungsbereiche resultiert ein Eingriff in Boden, Natur und Landschaft. Dieser Eingriffsraum ist auch gleichzeitig der Eingriffsraum in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften und überschneidet sich in der Fläche. Insgesamt resultiert aus der geplanten Verbindungsstraße ein Kompensationsdefizit von 3.840 Werteinheiten, welches auf externen Flächen ausgeglichen werden muss. Der Ausgleich erfolgt auf dem Flst. 104, Flur 14, Gemarkung Rinteln, durch die Anlage einer Streuobstwiese auf mindestens 1.280 m².

Innerhalb des Plangebietes sind öffentliche Grünflächen Bestandteil der Planung. Hier erfolgt die Festsetzung einer „Entwässerungsmulde“ (Ö1), von „Straßenbegleitgrün“ (Ö2) sowie eines „örtlichen Grünzuges“ (Ö 3). Weitere grünordnerische Festsetzungen werden nicht getroffen. Auch die Ursprungsbebauungspläne sowie der wirksame Flächennutzungsplan treffen diesbezüglich keine zu beachtenden Aussagen.

Die Flächen des Plangebietes weisen eine Altlastenrelevanz auf. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung sind die im Plangebiet vorhandenen Altlasten zu beachten und die Hinweise des Bebauungsplanes zu berücksichtigen.

Südlich des Plangebietes verläuft das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Weser. Das Plangebiet befindet sich teilweise innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes der Weser. Diesbezüglich sind die Bestimmungen des Nds. Wasserrechtsgesetzes zu berücksichtigen. Für den betroffenen Bereich wird im Wesentlichen der planungsrechtliche Bestand festgesetzt, so dass die Belange des Hochwasserschutzes nicht beeinträchtigt werden. Das mit der Straßenbauplanung beauftragte Ing. Büro SHP, Hannover, hat die Höhenentwicklung der geplanten Straße in Bezug auf die Lage innerhalb des natürlichen Überschwemmungsgebietes überprüft und festgestellt, dass der neu geplante Straßenkörper im Vergleich zu den bisher im natürlichen Überschwemmungsgebiet befindlichen Straßenflächen keinen relevanten Beitrag zu einem Retentionsraumverlustes der Weser bewirkt und das sich Wasser im Überschwemmungsfall auch zukünftig auf die bislang im natürlichen Überschwemmungsgebiet gelegenen Flächen verteilen kann. Darüber hinaus sei auch darauf hingewiesen, dass es durch die Lage der Verbindungsstraße innerhalb des bestehenden Bauhofgeländes zu einer Beseitigung von baulichen Anlagen kommt. Dieser Bereich steht daher zu einem gewissen Anteil zusätzlich als Retentionsraum zur Verfügung.

Nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter werden vermieden. Ein Eingriff in die Zauneidechsenlebensräume kann nicht vollständig vermieden werden. Durch die in der Planung berücksichtigten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, der Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und der Durchführung eines Risikomanagements kann jedoch eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Zauneidechsenpopulation ausgeschlossen werden.

Unter Beachtung der genannten artenschutzrechtlichen Maßnahmen stellt sich die vorliegende Bauleitplanung aus naturschutzfachlicher Sicht als verträglich dar.

Teil III Abwägung

Im Rahmen der durchgeführten öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und der durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB wurden die nachfolgend dargestellten Stellungnahmen vorgetragen und vom Rat der Stadt Rinteln abgewogen. Aufgrund der ausführlich vorgetragenen Stellungnahmen und dazu ergangener Abwägungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen und Interpretationsproblemen auf Kürzungen oder Umformulierungen der für die Abwägung relevanten Texte verzichtet. Zum besseren Verständnis ist die vom Rat der Stadt Rinteln beschlossene Abwägung nachfolgend angefügt.

Landkreis Schaumburg, Schreiben vom 02.11.2012

Belange des Zivil- und Katastrophenschutzes

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigefügte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Der Hinweis auf die bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 20.07.2012 vorgetragene Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde berücksichtigt und der Abwägung zugeführt. Zum besseren Verständnis ist die Abwägung zur Stellungnahme vom 20.07.2012 nachfolgend noch einmal aufgeführt und wiederholt zur Abwägung erhoben.

„Es wird zur Kenntnis genommen, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplanes auch die Löschwasserversorgung sicherzustellen ist und zur Löschwasserentnahme DIN-gerechte Wasserentnahmestellen zu installieren sind. Es wird ferner zur Kenntnis genommen, dass die Zuwegungen zu bebauten Grundstücken für die Feuerwehr jederzeit gewährleistet sein müssen. Eine Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung, soweit die bereits im Plangebiet befindlichen Löschwasserentnahmestellen nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind. Die erforderlichen Zuwegungen für die Feuerwehr können über die Konrad-Adenauer-Straße sowie die Straße Galgenfeld und Im Emerten bzw. über die in Planung befindliche Entlastungsstraße gesichert werden.

Die Herstellung der lt. § 42 NBauO für die Erteilung von Baugenehmigungen erforderlichen Löschwasserversorgung wird, soweit noch nicht erfolgt - gem. §§ 1 und 2 des Nds. Brandschutzgesetzes (vom 08.03.1978 in der geltenden Fassung) seitens der Stadt Rinteln im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung sichergestellt und rechtzeitig mit der für den Brandschutz zuständigen Stelle des Landkreises Schaumburg abgestimmt. Die im Plangebiet befindlichen Grundstücksflächen sind bereits teilweise bebaut. Es wird davon ausgegangen, dass für diese Flächen eine Löschwasserversorgung sichergestellt ist.

Der Hinweis auf die 1. WasSV vom 31.05.1970 und die technischen Regeln des DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.) – Arbeitsblatt W 405/Juli 1978 – werden zur Kenntnis genommen und ebenfalls im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Hinweise, dass der Grundschutz für das ausgewiesene Bebauungsgebiet nach den Richtwerttabellen des Arbeitsblattes W 405 aufgrund der zukünftigen Nutzung 3.200 l/min für eine Löschzeit von mind. 2 Stunden beträgt und die Löschwassermengen über die Grundbelastung für Trink- und Brauchwasser hinaus bereitzustellen sind, werden in die Begründung zum B-Plan aufgenommen. Eine Festsetzung kann jedoch nicht erfolgen, da

es sich um Aspekte der konkreten Erschließungsplanung bzw. konkreten Vorhabenplanung handelt.

Der geforderte Nachweis über die Sicherstellung der Löschwasserversorgung sowie der Löschwasserplan (M 1:5.000 mit Angabe der jeweiligen Löschwassermenge) wird der für den Brandschutz zuständigen Stelle des Landkreises zusammen mit den sonstigen Planunterlagen im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zugestellt und mit dieser rechtzeitig vor Baubeginn abgestimmt. Der Hinweis wird ebenfalls in die Begründung zum B-Plan eingefügt. Darin werden die in der Stellungnahme beschriebenen Anforderungen an die Wasserversorgungsleitungen, Löschwasserentnahmestellen/ Hydranten und die Richtlinien des DVGW Arbeitsblattes W 331/I – VII sowie die DIN 14244 und 4066 beachtet. Der Bebauungsplan trifft jedoch über die allgemeinen Hinweise zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung keine weitergehenden Aussagen. Im Rahmen der konkreten Straßenplanung werden die für die Löschwasserversorgung erforderlichen Hydranten berücksichtigt.

Der Hinweis auf die Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ vom 20.02.2008 wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme vom 20.02.2008 entspricht inhaltlich der hier in Rede stehenden Stellungnahme vom 20.07.2012, die bereits im Rahmen der Beratungen über den Satzungsbeschluss des B-Planes Nr. 73 abgewogen wurde.“

Die Hinweise wurden entsprechend der Abwägung bereits zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB nachrichtlich in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Belange des Naturschutzes

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Zu 1.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das geplante Vorhaben mit einem hohen artenschutzrechtlichen Konfliktpotential verbunden ist und ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz dann nicht vorliegt, sofern die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange wurden im Rahmen der Planung artenschutzrechtliche Gutachten durch die Arbeitsgemeinschaft Biotop- und Artenschutz (Abia, Neustadt 2011) und durch die Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer (Petershagen 2012) erstellt. Insbesondere das „Artenschutzrechtliche Gutachten Verbindungsstraße - Nord, Rinteln“ der Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer, beinhaltet umfangreiche und mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises abgestimmte Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen). Im Ergebnis wird im artenschutzrechtlichen Gutachten festgestellt, dass der Verbotstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG unter Berücksichtigung der im Gutachten vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen einschließlich des damit verbundenen Risikomanagements nicht ausgelöst wird.

Während der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 78 wurden auf der Grundlage der o.g. Gutachten und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg bereits vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen abgestimmt und realisiert. Im März 2012 wurden Zauneidechsen-Eiablageplätze gemäß den Vorgaben des artenschutzrechtlichen

Gutachtens nördlich des Plangebietes geschaffen und mittels eines Bautagebuches dokumentiert. Die weiteren erforderlichen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, die im Bebauungsplan bereits benannt sind, werden im weiteren Verfahren im Auftrag der Stadt Rinteln und in Abstimmung mit dem Landkreis durch die Fachgutachterin Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer realisiert, fachlich und regelmäßig überprüft und ggf. ergänzt. Hierbei wird insbesondere die dauerhafte Sicherung der benötigten Ausgleichsflächen, die Bauzeitenregelung und das Monitoring überprüft und detailliert dokumentiert.

Ferner überprüft die Fachgutachterin Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer im Auftrag der Stadt Rinteln im Rahmen eines Risikomanagements die Wirksamkeit sowie den Erfolg der Maßnahmen. Ggf. erfolgt nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg eine Anpassung der beschriebenen Maßnahmen, insbesondere in Bezug auf die Pflegemaßnahmen, so dass eine gesicherte Entwicklung und Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen erfolgen kann, um die lokale Population der Zauneidechse zu schützen und deren Fortbestand zu sichern. In diesem Zusammenhang erfolgt zudem eine ökologische Bauüberwachung der Straßenbaumaßnahmen und der erforderlichen Gleisbauarbeiten im Sinne des Artenschutzes. Im Rahmen des Risikomanagements wird auch entsprechendes Personal in die Überwachung und Pflege der Zauneidechsenhabitate eingewiesen, so dass die Pflege der realisierten Maßnahmen langfristig gesichert ist. Es wird daher davon ausgegangen, dass auf dieser Grundlage kein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Bestimmungen vorliegt und das geplante Vorhaben realisierbar ist.

Zu 2.

Die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erstrecken sich überwiegend auf Flächen, die sich in der Verfügungsgewalt der Stadt Rinteln befinden. Eine entsprechende bodenrechtliche Sicherung dieser Flächen erfolgt vor Beginn der Baumaßnahme, so dass eine ununterbrochene und dauerhafte Verfügbarkeit für die o.b. Zwecke des Artenschutzes gegeben ist. Ein entsprechender Nachweis der dauerhaften Sicherung der erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird der Unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn nachgewiesen.

Darüber hinaus befindet sich die Stadt Rinteln mit einem Grundstückseigentümer derzeit in Kaufverhandlung, um eine dauerhafte Sicherung der zum Teil betroffenen und angrenzenden Flächen gewährleisten zu können. Für diese Flächen wird jedoch nur ein geringes Risiko in Bezug auf eine zukünftige Nutzungsänderung gesehen, so dass für die sich derzeit darstellende Nutzungs- und Biotopstruktur auch unter Berücksichtigung der für eine Nutzungsänderung fehlenden baurechtlichen Voraussetzungen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumes der Zauneidechsenpopulation erwartet werden. Aufgrund der für diese Flächen zwischenzeitlich erfolgten Entwidmung liegt die gegenwärtige Planungshoheit bei der Stadt Rinteln, so dass diese entsprechend darauf hinwirken kann, dass sich die derzeitige planungsrechtliche Situation in Bezug auf die Ausgleichsmaßnahmen nicht nachteilig ändern wird. Eine unmittelbare Konfliktlage drängt sich in Bezug auf die hier in Rede stehende Teilfläche, die sich zwischen der nördlichen und der südlichen Gleisanlage befindet, daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht auf. Dennoch beabsichtigt die Stadt Rinteln die entsprechenden Flächen zum Zwecke der dauerhaften Sicherung bis zum Beginn der Baumaßnahme zu erwerben. Der Nachweis des Grunderwerbs wird sodann zeitnah der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg vorgelegt.

Zu 3.

Der Stellungnahme wird gefolgt. In die Begründung und auf den Bebauungsplan wird der Hinweis aufgenommen, dass die Freilegung des Baufeldes sowie Rodungs- und Fällarbeiten

nur außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. bis zum 30.09. eines jeden Jahres zulässig sind. Hierdurch kann eine unmittelbare Beeinträchtigung brütender Vogelarten ausgeschlossen werden. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der v.g. in der Stellungnahme unterbreitete Vorschlag unabhängig von der geltenden Regelung des § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz erfolgt.

Zu 4.

Der Hinweis, dass sämtliche ggf. noch ausstehende Genehmigungen und Planungen, bezogen auf das geplante Vorhaben, an den vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben auszurichten sind, wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren durch die Abstimmung der von der Stadt Rinteln beauftragten Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer und der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreis Schaumburg entsprechend berücksichtigt. Ein entsprechender Hinweis wird auf den B-Plan aufgetragen.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Belange der Kreisstraßen, Wasser- und Abfallwirtschaft

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Wasserwirtschaft

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Die hydraulischen Berechnungen des Büros Kirchner bzgl. der erforderlichen Rückhaltung der Straßenabflüsse wurden mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt. Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass eine Erlaubnis nach NWG nicht erforderlich ist, da in die Kanäle des Abwasserbetriebes Rinteln eingeleitet wird und sich der Ist-Zustand aufgrund der Rückhaltungen nicht verändert. Der Hinweis auf die bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 20.07.2012 vorgetragene Stellungnahme zu Bodenschutz/Abfallwirtschaft und Eisenbahnrecht wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde bereits berücksichtigt und der Abwägung zugeführt. Zum Eisenbahnrecht erfolgt eine redaktionelle Anpassung (siehe unten). Zum besseren Verständnis ist die Abwägung zur Stellungnahme vom 20.07.2012 nachfolgend noch einmal aufgeführt. Diese Abwägung wird zur Abwägung der Stellungnahme vom 02.11.2012 erhoben.

„Bodenschutz/Abfallwirtschaft

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Altlastensituation ausreichend beschrieben ist.

Der Hinweis, dass im Landkreis Schaumburg ausschließlich dreiaxlige Mülleinsammelfahrzeuge eingesetzt werden, wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Es wird davon ausgegangen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und der in der konkreten Erschließungsplanung vorgesehene Straßenausbau den „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95 (Dreiaxlige Müllfahrzeuge)“ entspricht, zumal die Dimensionierung der geplanten verkehrlichen Einrichtungen, u.a. der Kreisverkehrsplatz, bereits durch die Dimensionierung der erforderlichen Schleppkurven auf ihre Befahrbarkeit mit Sattelzügen überprüft wurde. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die zu erwartenden Verkehre die geplanten Verkehrsflächen beanspruchen können, ohne einen erheblichen Eingriff in die Sicherheit und Leichtigkeit des auf den Straßen fließenden Verkehrs zu bewirken.

Darüber hinaus führt der B-Plan nicht zu erheblichen Eingriffen in den Verkehrsraum mit der Folge, dass Wendemöglichkeiten für Müllfahrzeuge angeboten werden müssten. Insofern wird auch auf den verkehrlichen Anschluss der Straße Im Emerten an die Verbindungsstraße im Bereich der nördlicher Fortsetzung der Thüringer Straße hingewiesen, die eine weitere Möglichkeit der verkehrlichen Erschließung des Gewerbegebietes darstellt."

Eisenbahnrecht

Zur Vorbereitung der mit der Realisierung der Verbindungsstraße verbundenen Verschiebung des verbleibenden Bahngleises werden derzeit die entsprechenden Antragsunterlagen vorbereitet und zeitnah bei der Landeseisenbahnaufsicht Hannover (LEA) ein Plangenehmigungsverfahren gem. § 18 b des Allgemeinen Eisenbahnkreuzungsgesetzes – AEG- beantragt. Nach Aussagen der Landeseisenbahnaufsicht ist ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Belange der Wirtschaftsförderung und Regionalplanung

Aus der Sicht der unteren Landesplanungsbehörde nehme ich zu der o.g. Bauleitplanung der Stadt Rinteln wie folgt Stellung:

Zu dem Entwurf (Stand 09/2012) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofsstraße“ werden aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen sind.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Belange des Immissionsschutzes

Über die in der Begründung zum Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zu Lärmpegelbereichen und Schalldämmmaßnahmen hinaus werden aus Sicht des Immissionsschutzes keine Anregungen vorgebracht.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des Immissionsschutzes keine Anregungen vorgebracht werden.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Belange des Planungsrechtes

Aus der Sicht des Planungsrechtes werden keine Anregungen vorgebracht.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des Planungsrechtes keine Anregungen vorzubringen sind.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

DB Services Immobilien GmbH, Schreiben vom 16.10.2012, per E-Mail

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigefügte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.



Landkreis Schaumburg

Der Landrat

Landkreis Schaumburg Postfach 31653 Stadthagen

Stadt Rinteln
Klosterstraße 19
z.H. Frau Klingspohn
31737 Rinteln

Amt: Bauordnungsamt
Zimmer-Nr.: 422
Auskunft erteilt: Frau Brasholz
Tel.-Durchwahl:
05721 703 535
Fax:
05721 703 590
Besuchszeiten: Mo.: 8:30 – 12:00 Uhr u.
13:30 – 15:30 Uhr
Fr.: 7:30 – 12:30 Uhr

E-Mail: bautechnik.63@landkreis-schaumburg.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
63/19/ /00925/2012

Datum
02.11.2012

Grundstück

Gemarkung:, Flur:, Flurstück(e):

Vorhaben **Bebauungsplan Nr. 78 "Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofsstraße" mit Teilaufhebung B-Plan 65 einschl. der 1. Änderung und B-Plan Nr. 73 der Stadt Rinteln**

Stellungnahme gemäß § 4 (2) BauGB

Zu den mir mit Schreiben vom 26.09.2012 vorgelegten Planunterlagen werden folgende Anregungen vorgebracht:

Belange des Zivil- und Katastrophenschutzes

Zu oben genanntem Bebauungsplan habe ich mit Schreiben vom 20.07.2012 Stellung genommen. Weitere Anregungen und Bedenken haben sich zwischenzeitlich nicht ergeben.

Belange des Naturschutzes

Gegenüber dem o.a. Vorhaben nehme ich aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege wie folgt Stellung:

1. Innerhalb des Planungsraumes des Bebauungsplanes Nr. 78 wurde als streng geschützte und Art des Anhanges IV der FFH-Richtlinie die Zauneidechse festgestellt. Wie in den Gutachten zum geplanten Vorhaben ermittelt und dargelegt besteht die Gefahr, dass gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz verstoßen wird.

Ein Verstoß gegen diese Verbote liegt jedoch nicht vor, sofern die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. In dieser Hinsicht besteht auch die Möglichkeit zur Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen).

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes sind und waren somit entsprechende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu entwickeln, festzusetzen und in Teilen bereits durchzuführen. Diese Maßnahmen sind erforderlich, um die Erfüllung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, die in dem artenschutzrechtlichen Gutachten von Frau Dipl. Ing., Dipl. Biol. Bohrer mit Stand vom 19.09.2012 beschriebenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen in den dort genannten Zeiträumen vollständig umzusetzen. Darüber hinaus ist der vorzusehenden durchgehenden ökologischen Bauüberwachung, sowie dem anschließenden Risikomanagement durch einen Fachgutachter eine besondere Bedeutung beizumessen. Nur unter strikter Beachtung und fachgerechter Umsetzung dieser Vorgaben liegt kein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Bestimmungen vor und ist das geplante Vorhaben realisierbar.

2. Die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen müssen ununterbrochen und dauerhaft zur Verfügung stehen. Dementsprechend ist die dauerhafte Sicherung der benötigten Flächen erforderlich und durch den Vorhabenträger vor Baubeginn nachzuweisen.
3. Um eine unmittelbare Beeinträchtigung brütender Vogelarten auszuschließen, sind die Freilegung des Baufeldes sowie Rodungs- und Fällarbeiten nur außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. bis zum 30.09. eines jeden Jahres zulässig. Ich rege an, diese Vorgabe zumindest in die Hinweise zum Bebauungsplan aufzunehmen. Diese vorgeschlagene Aufnahme erfolgt unabhängig der geltenden Regelung des § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz.
4. Ich weise darauf hin, dass sämtliche ggf. noch ausstehende Genehmigungen und Planungen, bezogen auf das geplante Vorhaben, an den vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben auszurichten sind.

Belange der Kreisstraßen, Wasser- und Abfallwirtschaft

Zu dem o.g. Bebauungsplan nehme ich wie folgt Stellung:

Gegen o.g. B-Plan bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken. Die hydraulischen Berechnungen des Büros Kirchner bzgl. der erforderlichen Rückhaltung der Straßenabflüsse wurden mit mir abgestimmt. Eine Erlaubnis nach NWG ist **nicht** erforderlich, da in die Kanäle des Abwasserbetriebes Rinteln eingeleitet wird und sich der Ist-Zustand aufgrund der Rückhaltungen nicht verändert.

Hinsichtlich Bodenschutz/Abfallwirtschaft und Eisenbahnrecht verweise ich auf meine Stellungnahme vom 20.07.2012.

Belange der Wirtschaftsförderung und Regionalplanung

Aus Sicht der unteren Landesplanungsbehörde nehme ich zu der o.g. Bauleitplanung der Stadt Rinteln wie folgt Stellung:

Zu dem Entwurf (Stand 09/2012) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofsstraße“ werden aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht.

Belange des Immissionsschutzes

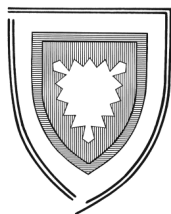
Über die in der Begründung zum Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zu Lärmpegelbereichen und Schalldämmmaßnahmen hinaus werden aus Sicht des Immissionsschutzes keine Anregungen vorgebracht.

Belange des Planungsrechtes

Aus der Sicht des Planungsrechtes werden **keine Anregungen** vorgebracht.

Im Auftrag

Nadine Brasholz



Landkreis Schaumburg

Der Landrat

Landkreis Schaumburg Postfach 31653 Stadthagen

Stadt Rinteln
Klosterstraße 19
31737 Rinteln

Amt: Bauordnungsamt
Zimmer-Nr.: 422
Auskunft erteilt: Frau Brasholz
Tel.-Durchwahl:
05721 703 535
Fax:
05721 703 590
Besuchszeiten: Mo.: 8:30 – 12:00 Uhr u.
13:30 – 15:30 Uhr
Fr.: 7:30 – 12:30 Uhr

E-Mail: bautechnik.63@landkreis-schaumburg.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
63/19/ /00925/2012

Datum
20.07.2012

Grundstück

Gemarkung:, Flur:, Flurstück(e):

Vorhaben

Bebauungsplan Nr. 78 "Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofsstraße" mit Teilaufhebung B-Plan 65 einschl. der 1. Änderung und B-Plan Nr. 73 der Stadt Rinteln

Stellungnahme gemäß § 4 (1) BauGB

Zu den mir mit Schreiben vom 15.06.2012 vorgelegten Planunterlagen werden folgende Anregungen vorgebracht:

Belange des Zivil- und Katastrophenschutzes

Aus der Sicht des vorbeugenden Brandschutzes weise ich darauf hin, dass bei Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes auch die Löschwasserversorgung sicherzustellen ist und zur Löschwasserentnahme DIN-gerechte Wasserentnahmestellen zu installieren sind und außerdem die Zuwegungen zu bebauten Grundstücken für die Feuerwehr jederzeit gewährleistet sein müssen.

Die Stadt Rinteln hat gemäß §§ 1 und 2 des Nds. Brandschutzgesetzes vom 08.03.1978 in der zurzeit geltenden Fassung die lt. § 42 NBauO für die Erteilung von Baugenehmigungen erforderliche Löschwasserversorgung in allen Bereichen herzustellen.

Für den Grundschutz bereitzustellende Löschwassermengen sind nach der 1. WasSV vom 31.05.1970 und den Technischen Regeln des DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.) - Arbeitsblatt W 405/Juli 1978 - zu bemessen. Der Grundschutz für das ausgewiesene Bebauungsgebiet beträgt nach den Richtwerttabellen des Arbeitsblattes W 405 aufgrund der künftigen Nutzung 1 3.200l/min. für eine Löschzeit von mind. zwei Stunden. Die

Dienstgebäude
Jahnstraße 20
31655 Stadthagen
Telefon: 05721 7030
Telefax: 05721 703299

Kassenkonten
Sparkasse Schaumburg (BLZ 255 514 80) 470 142 043
Postbank Hannover (BLZ 250 100 30) 45427-300

Löschwassermengen sind über die Grundbelastung für Trink- und Brauchwasser hinaus bereitzustellen.

Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung durch die öffentliche Trinkwasserversorgung und erforderlichenfalls durch zusätzliche unabhängige Löschwasserentnahmestellen, z.B. Löschwasserteiche, Löschwasserbrunnen, Zisternen usw., ist nachzuweisen und in einem Löschwasserplan, Maßstab 1 : 5000, mit Angabe der jeweiligen Löschwassermenge zu erfassen. Der Löschwasserplan ist der für den Brandschutz zuständigen Stelle des Landkreises, zusammen mit den sonstigen Planunterlagen, zuzustellen.

Wasserversorgungsleitungen, die gleichzeitig der Löschwasserentnahme dienen, müssen einen Mindestdurchmesser von DN 100 mm haben. Der erforderliche Durchmesser richtet sich nach dem Löschwasserbedarf.

Zur Löschwasserentnahme sind innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen Hydranten zu installieren bei einer Löschwasserversorgung durch die öffentliche Trinkwasserversorgungsleitung oder Sauganschlüsse bei Entnahme von Löschwasser aus unabhängigen Löschwasserentnahmestellen.

Für den Einbau von Hydranten sind die Hydranten-Richtlinien des DVGW-Arbeitsblattes W 331/I-VII zu beachten. Für Löschwassersauganschlüsse gilt die DIN 14 244.

Die Löschwasserentnahmestellen sind nach DIN 4066 gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Sie sind freizuhalten und müssen durch die Feuerwehr jederzeit ungehindert erreicht werden können.

Im Übrigen verweise ich auf meine Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ der Stadt Rinteln 20.02.2008.

Belange des Naturschutzes

Das geplante Vorhaben ist mit einem hohen artenschutzrechtlichen Konfliktpotential verbunden. Bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes sind Vorkehrungen zu treffen, die das Eintreten möglicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausschließen. Zu diesem Zweck wurden zum Vorentwurf des Bebauungsplanes bereits eine Reihe von Regelungen zu möglichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen getroffen. Diese Regelungen sind zur Entwurfsfassung des Bebauungsplanes artenschutzrechtlich zu überprüfen und zu konkretisieren. Wichtige Bestandteile dieser Maßnahmen sind beispielhaft die erforderliche dauerhafte Sicherung der benötigten Umsiedlungsflächen, Bauzeitenregelungen und ein detailliertes Monitoring. Hierfür wurde mit dem von der Stadt Rinteln beauftragten Planungsbüro Reinold die kurzfristige Durchführung eines Erörterungstermins vereinbart.

Belange der Kreisstraßen, Wasser- und Abfallwirtschaft

Wasserwirtschaft:

Teile des Plangebietes liegen im natürlichen Überschwemmungsgebiet der Weser. Dies betrifft insbesondere die Flächen GE1, MI und den Bereich des geplanten Straßenkörpers Ecke Konrad – Adenauer – Str. / Galgenfeld. Für diesen Bereich sind über die pauschalen Aussa-

gen der Begründung hinaus detaillierte Angaben über den Retentionsraumverlust sowie den angedachten hydraulischen Ausgleich zu treffen.

Die angedachte Entwässerung der Flächen führt insbesondere durch die Neuversiegelung des Straßenkörpers zu einer wesentlichen Mehrbelastung der weiterführenden Kanäle. Inwieweit zusätzliche Einleitungen in das Kanalsystem des Abwasserbetriebes der Stadt Rinteln möglich sind, ist von dort zu prüfen.

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die vom Abwasserbetrieb bzw. dem Planungsbüro Kirchner im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“ durchgeführte Untersuchung des Kanalsystems. Daraus resultierte damals eine Ableitungsmenge von insgesamt 70 l/s zusätzlich. Diese Einleitungsmenge wurde durch den B-Plan Nr. 73 ausgeschöpft, sodass die nun angedachte weitere Einleitung aus dem Straßenkörper in dieses Kanalsystem „Bau – km 10+000 bis 10+300“ kritisch gesehen werden.

Die bestehende Einleitungserlaubnis in den Schildgraben wäre aufgrund der zusätzlichen Einleitungsmengen anzupassen bzw. bei mir neu zu beantragen.

Bzgl. der externen Ausgleichsmaßnahmen rege ich an, diese z. B. als Gewässerrandstreifen an Fließgewässer (Exter, Schildgraben) zu legen.

Zur Abstimmung der wasserwirtschaftlichen Punkte sollte m. E. vor Erteilung weiterer Untersuchungen ein gemeinsames Gespräch mit dem Abwasserbetrieb der Stadt Rinteln und der Wasserbehörde gesucht werden.

Bodenschutz/Abfallwirtschaft:

Die Altlastensituation wird unter Punkt 7 „Altlasten“ ausreichend beschrieben.

Aus abfallwirtschaftlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass im Landkreis Schaumburg ausschließlich dreiachsige Mülleinsammelfahrzeuge eingesetzt werden.

Um den Unfallverhütungsvorschriften „Müllbeseitigung“ der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zu genügen, sollte die verkehrliche Erschließung von Baugebieten gemäß den „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95 (Dreiachsige Müllfahrzeuge)“ ausgeführt werden.

Können aus besonderen Gründen diese Empfehlungen nicht eingehalten werden, ist an der nächsten öffentlichen Straße, die von Müllfahrzeugen befahren werden kann und darf, ein Stellplatz für Abfallbehälter einzurichten.

Eisenbahnrecht

Für die Verschiebung des verbleibenden Bahngleises ist mindestens eine Plangenehmigung gem. § 18 b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes -AEG- erforderlich. Diese ist über die LEA-Landeseisenbahnaufsicht Hannover zu beantragen.

Belange der Wirtschaftsförderung und Regionalplanung

Zu dem Vorentwurf (Stand 06/2012) des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ – mit dem die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die von der Stadt Rinteln geplante „Ost-West-Tangente“ als örtliche Entlastungsstraße geschaffen werden sollen - sind aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen.

Zu Abschnitt 2 „Planungsrelevante Rahmenbedingungen“ der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 78 (Seite 6, erster Absatz, Sätze 2 und 3) gebe ich den redaktionellen Hinweis, dass die nördlich des Plangebietes verlaufende Eisenbahnstrecke im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Schaumburg 2003 (RROP) als vorhandene und zu sichernde Haupteisenbahnstrecke festgelegt ist. Der anzustrebende „Elektrische Betrieb“ der Haupteisenbahnstrecke ist als „*erforderlich, bedarf weiterer Abstimmung*“ mit dem entsprechenden Planzeichen beschrieben (vgl. Legende der Zeichnerischen Darstellung des RROP).

Belange des Immissionsschutzes

Über die in der Begründung zum Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen hinaus werden aus Sicht des Immissionsschutzes keine Anregungen vorgebracht.

Belange des Planungsrechtes

Aus der Sicht des Planungsrechtes werden **keine Anregungen** vorgebracht.

Im Auftrag

Nadine Brasholz

Klingspohn, D

Von: Lutz.Gehrmann@deutschebahn.com
Gesendet: Dienstag, 16. Oktober 2012 12:05
An: Klingspohn, D
Cc: Kerstin.Kressler@deutschebahn.com
Betreff: B-Plan 78 Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße mit Teilaufhebung B-Plan 65 Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße, Ihr Vorgang 60/Stpl.-395/2011.Rinteln vom 26.09.12, unser Zeichen TÖB-HAN-12-4623/-4737

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Sehr geehrte Frau Klingspohn,

unsere unten dargestellte Stellungnahme vom 26.06.12 fand in Ihrer zugesandten Abwägung zu o.g. Vorgang ausreichend Berücksichtigung und hat weiterhin Gültigkeit.

Bei weitergehender Planung bitten wir um erneute Beteiligung.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Gehrmann
Niederlassung Hamburg
Immobilienbüro Hannover (FRI-HAN-I)

DB Services Immobilien GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 7
30159 Hannover
Tel. 0511-286-6752, Fax -6793, intern 933-

DB Services Immobilien GmbH

Der DB-Konzern im Internet >> <http://www.deutschebahn.com>

Sitz der Gesellschaft: Berlin
Registergericht: Berlin-Charlottenburg, HRB 86 570
USt-IdNr.: DE 178324667
Geschäftsführer: Torsten Thiele (Vorsitzender), Bodo Bonifer, Matthias Kiekebusch
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Ralf Schweisel
----- Weitergeleitet von Lutz Gehrmann/DB AG/DE am 16.10.12 10:33 -----

Von: Lutz Gehrmann/DB AG/DE
An: d.klingspohn@rinteln.de
Kopie: Kerstin Kreßler/DB AG/DE@Deutsche Bahn AG
Datum: 26.06.12 10:07

Betreff: B-Plan 78 Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße mit Teilaufhebung B-Plan 65 Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße einschl. 1. Änd. und 73 Sondergebiet Bahnhofstraße, Ihr Vorgang 60/Stpl.-395/2011.Rinteln vom 15.06.12, unser Zeichen TÖB-HAN-12-4623

Sehr geehrte Frau Klingspohn,

die DB Services Immobilien GmbH als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen übersendet Ihnen nachfolgend die Gesamtstellungnahme der DB AG zu o.g. Bauleitplanung.

Aus unserer Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken, wenn folgende Auflagen berücksichtigt werden:

Die überplante Fläche grenzt an unsere planfestgestellte Eisenbahnstrecke 1820 Elze - Löhne.

Die Grenzabstände nach der Niedersächsischen Bauordnung sind grundsätzlich einzuhalten. Alternativ sind kostenpflichtige Gestattungsverträge mit der DB Services Immobilien GmbH abzuschließen. Die Betriebsfähigkeit und der Bestand der Eisenbahnanlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Veränderungen im 25 m-Bereich am vorhandenen Bahnübergang "Galgenfeld" bedeuten den Verlust des Bestandsschutzes unserer Anlagen und müssen zuvor von unserer Aufsichtsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt (EBA), genehmigt werden.

Bei Straßenbau/-ausbau ist zu prüfen, ob hier Gefahren für den Eisenbahnbetrieb entstehen. Diese sind durch geeignete Maßnahmen auszuschließen. Bei einer Wegeföhrung für den PKW- und LKW-Verkehr ist ggf. ein durchgängiger Anprallschutz vorzusehen.

In der Nähe von Bahnstrecken kann es zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb kommen. Bei der Schaffung neuer Nutzungs- und Baurechte ist daher nach dem Prioritätsgrundsatz auf bestehende Rechte Rücksicht zu nehmen. Die Immissionen aus dem Bahnbetrieb haben insofern Bestandsschutz. Evtl. erforderliche Schall- und Schutzmaßnahmen sind dem Planungsträger der neu hinzugekommenen Nutzung und nicht der DB AG aufzuerlegen.

Bei Neupflanzungen ist die Richtlinie "Landschaftspflege (Grün an der Bahn) Nr.: 882 ff" zu berücksichtigen: zu beziehen bei DB Anlagen und Hauservice, Druck und Informationslogistik, Logistikcenter, Kriegerstraße 1 in 76131 Karlsruhe, Tel.: 0721/938-1529 oder -3827/5965.

Die Entwässerungsverhältnisse dürfen sich für die angrenzenden Bahnanlagen nicht verschlechtern. Die Ableitung jeglicher Abwässer auf Bahngelände ist grundsätzlich nicht zulässig.

Weitere Anmerkungen, die für die Abwägung zweckdienlich sind, haben wir nicht vorzubringen.

Wir bitten um weitere Beteiligung im Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Gehrman
Niederlassung Hamburg
Immobilienbüro Hannover (FRI-HAN-I)

DB Services Immobilien GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 7
30159 Hannover
Tel. 0511-286-6752, Fax -6793, intern 933-

DB Services Immobilien GmbH

Der DB-Konzern im Internet >> <http://www.deutschebahn.com>

Sitz der Gesellschaft: Berlin

Registergericht: Berlin-Charlottenburg, HRB 86 570

USt-IdNr.: DE 178324667

Geschäftsführer: Torsten Thiele (Vorsitzender), Bodo Bonifer, Matthias Kiekebusch

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Ralf Schweisel

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die mit Schreiben vom 26.06.2012 zugesandte Stellungnahme aus Sicht der DB Services Immobilien GmbH in der zugesandten Abwägung ausreichend Berücksichtigung fand, die Stellungnahme jedoch weiterhin ihre Gültigkeit behält.

Die Stellungnahme der DB Service Immobilien GmbH entspricht somit inhaltlich der bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 26.06.2012 vorgetragene Stellungnahme. Die Stellungnahme wurde berücksichtigt und der Abwägung zugeführt. Die Ergebnisse dieser Abwägung werden unverändert zur Abwägung der vorliegenden Stellungnahme vom 16.10.2012 erhoben. Zum besseren Verständnis ist die Abwägung zur Stellungnahme vom 26.06.2012 nachfolgend noch einmal aufgeführt (kursiv).

„Die Beachtung der gemäß Nds. Bauordnung einzuhaltenden Grenzabstände erfolgt im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung. Sollten hiervon abweichende Grenzabstände erforderlich werden, wird der Hinweis auf die alternativ mit der DB Services Immobilien GmbH abzuschließenden kostenpflichtigen Gestattungsverträge berücksichtigt. Eine Beeinträchtigung der Betriebsfähigkeit und des Bestandes der Eisenbahnanlagen wird durch den mit dem vorliegenden Bebauungsplan vorbereiteten Ausbau der Entlastungsstraße nicht hervorgerufen.

Der Hinweis, dass Veränderungen im 25 m – Bereich am vorhandenen Bahnübergang „Galgenfeld“ den Verlust des Bestandsschutzes der Anlagen der DB AG bedeuten und zuvor durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde genehmigt werden müssen, wird zur Kenntnis genommen. Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird dahingehend geändert, dass diese außerhalb des o.g. 25 m-Bereiches des Bahnüberganges „Galgenfeld“ verläuft und dieser von der vorliegenden Bauleitplanung somit unberührt bleibt. Die Änderung des Bahnüberganges erfolgt unabhängig von der hier in Rede stehenden Bauleitplanung in einem eigenständigen Verfahren. Die erforderlichen Genehmigungen in Bezug auf den Bestandsschutz werden im Rahmen des entsprechenden eisenbahnrechtlichen Verfahrens zur Neuordnung des Bahnüberganges „Galgenfeld“ eingeholt. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung für den Bahnübergang erfolgt zudem eine Prüfung, inwiefern durch den Straßenbau/-ausbau Gefahren für den Eisenbahnbetrieb entstehen. Im Bedarfsfall werden dann entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen.“

Gefahren für den Eisenbahnbetrieb werden durch den Straßenbau/-ausbau nicht erwartet, da im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden. In diese Überlegungen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen wird auch das Erfordernis eines durchgehenden Anprallschutzes erörtert.

Der räumliche Geltungsbereich wurde bereits zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentliche Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB entsprechend der Abwägung angepasst und hält den erforderlichen Abstand von 25 m zum Bahnübergang „Galgenfeld“ ein.

„Im Hinblick auf die von der Bahnstrecke ausgehenden Lärmemissionen und ggf. erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem vorliegenden B-Plan im Wesentlichen um die planungsrechtliche Sicherung der Verbindungsstraße Konrad-Adenauer-Straße/Bahnhofstraße handelt. Für die ebenfalls im Bebauungsplan festgesetzten Mischgebiete und für die bereits im Nahbereich der Bahnanlagen rechtsverbindlich festgesetzten Gewerbegebiete wurde durch das Ing. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, Garbsen, ein schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr.

78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ ausgearbeitet, in dem neben den zu erwartenden und von der geplanten Straße ausgehenden Verkehrslärmemissionen u.a. auch die Schienenverkehrsgeräusche berücksichtigt und beurteilt wurden. Die Ergebnisse und Empfehlungen des schalltechnischen Gutachtens sind in die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes eingeflossen, so dass bereits auf Ebene des Bebauungsplanes entsprechend erforderliche Maßnahmen zum Schutz vor den von der Bahnstrecke ausgehenden Emissionen berücksichtigt werden und somit im Bedarfsfall bei den bereits bestehenden Gebäuden und den zukünftig vorgesehenen baulichen Maßnahmen entsprechende Berücksichtigung finden. In die Begründung zum Bebauungsplan wird dennoch ein Hinweis aufgenommen, dass evtl. erforderliche Schall- und Schutzmaßnahmen dem Planungsträger der neu hinzugekommenen Nutzung und nicht der DB AG aufzuerlegen sind.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass bei Neupflanzungen die Richtlinie „Landschaftspflege (Grün an der Bahn) Nr.: 882 ff“ zu berücksichtigen ist. In die Begründung und auf den Bebauungsplan selbst wird ein entsprechender Hinweis aufgetragen. Im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung wird auf der Grundlage der v.g. Richtlinie die grünordnerische Gestaltung der im Nahbereich der Bahnanlagen befindlichen Flächen erfolgen.

Die Ableitung des im Plangebiet anfallenden Oberflächenwassers erfolgt in Bezug auf die gegenwärtig versiegelten Flächen bisher teilweise über die bestehenden Kanäle, die in Richtung Bahnhofstraße und Konrad-Adenauer-Straße angebunden sind und dort entwässern. Darüber hinaus befinden sich versiegelte und unversiegelte Bereiche im Plangebiet, die gegenwärtig ungeordnet das Oberflächenwasser ableiten bzw. zur Versickerung (Bereich der Bahnanlagen) bringen. Die geplante Verbindungsstraße ist in Teilbereichen vorgesehen, die bisher zu einem größeren Anteil unversiegelt waren, so dass das zukünftig auf den Straßenflächen anfallende Oberflächenwasser über die im B-Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Entwässerungsmulde“ an die nächste Vorflut abgeleitet und hierdurch eine geordnete Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers gesichert wird. Von einer Verschlechterung der bestehenden Entwässerungsverhältnisse der angrenzenden Bahnanlagen wird daher nicht ausgegangen, da diese Flächen nicht zur Entwässerung der im Plangebiet befindlichen Flächen herangezogen werden. Ein entsprechender Hinweis wird in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.“

Die Hinweise zum Immissionsschutz, zu Neupflanzungen sowie zur Ableitung des Oberflächenwassers wurden bereits entsprechend der Abwägung zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentliche Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Schreiben vom 06.11.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigefügte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Zu 1.:

Die Unterlagen für das erforderliche eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG sind derzeit bei dem beauftragten Ing.- Büro in Bearbeitung und werden der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH zeitnah zur Verfügung gestellt.

LEA GmbH · Leonhardtstraße 11 · 30175 Hannover

Stadt Rinteln
Postfach 14 60
31724 Rinteln



Leonhardtstraße 11
30175 Hannover

Telefon 05 11/3 48 53 10
Fax 05 11/3 48 53 19
e-mail info@lea-niedersachsen.de
www.lea-niedersachsen.de

zertifiziert nach
DIN EN ISO 9001:2008

Ihr Zeichen
60/Stpl.-395/2011.Rinteln

Ihre Nachricht
26.09.2012

Unser Zeichen
RSE 1 / L5-2246

Datum
06.11.2012

Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ mit Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“

Hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentl. Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterlagen zu o. g. Bauleitplanung der Stadt Rinteln haben wir aus eisenbahntechnischer Sicht durchgesehen. Wir möchten auf folgende Punkte hinweisen:

1. Die Unterlagen für das erforderliche Genehmigungsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind bei der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH noch nicht eingegangen.
2. Alle im Bereich der Bahnanlagen stattfindenden Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau der Stützwand und mit der Umsiedlung der Zauneidechsen stehen, müssen mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) abgestimmt werden. Laut § 62 der „Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ ist das Betreten der Bahnanlagen Unbefugten verboten, und kann nur in Abstimmung mit dem Bahnunternehmen erfolgen.
3. Die mit der zweiten Vergrämnungsstufe verbundenen Gleisabdeckung kann einen Eingriff in den Bahnverkehr nach § 64 EBO darstellen und ist zwingend mit der RSE abzustimmen.
4. Der Regellichtraum gemäß Anlage 1 der EBO ist jederzeit freizuhalten. Dies gilt auch für die geplanten Rückwandersperrern.
5. Für ein nach § 6 AEG genehmigtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) besteht grundsätzlich eine Verkehrspflicht. Hieraus ist abzuleiten, dass eine Sperrung der Bahnstrecke auf den für die Baumaßnahme unbedingt notwendigen Zeitraum zu beschränken ist.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.


Wischmann

D/ RSE GmbH, per E-Mail

Zu 2.:

Am 02.11.2012 fand ein gemeinsamer Gesprächstermin zwischen der RSE GmbH und der Stadt Rinteln statt, bei dem u.a. der Bau der Stützmauer und die Aspekte des Artenschutzes im Hinblick auf die vorgesehenen Vergrümmungsmaßnahmen zur Umsiedlung der Zauneidechsen besprochen wurden. Die RSE GmbH hat mit Schreiben vom 26.12.2012 mitgeteilt, dass den aktuell vorgelegten Planungen zur Realisierung der Stützmauer und zur artenschutzrechtlich erforderlichen Vergrümmung der Zauneidechsen zugestimmt wird. In diesem Zusammenhang wird auf die nachfolgend dargestellte Abwägung zur Stellungnahme der RSE GmbH vom 26.12.2012 hingewiesen.

Sofern sich die Instandhaltungsmaßnahmen auf den unmittelbaren Gleisbereich beziehen, erfolgen die erforderlichen Arbeiten nach vorheriger Abstimmung mit dem Bahnunternehmen. Im Rahmen der zukünftig durchzuführenden Vegetationspflegemaßnahmen wird nach Möglichkeit ein Betreten des Gleiskörpers vermieden. Sollte dies nicht möglich sein und ein Betreten der Gleisanlagen erforderlich werden, so werden die entsprechenden Mitarbeiter/Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes eingewiesen und entsprechende Sicherungsposten eingesetzt. Es wird ferner berücksichtigt, dass der Zugang zu den zu pflegenden Flächen nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen darf.

Zu 3.:

Die RSE GmbH hat mit Schreiben vom 26.12.2012 mitgeteilt, dass den aktuell vorgelegten Planungen zur Realisierung der Stützmauer und zur artenschutzrechtlich erforderlichen Vergrümmung der Zauneidechsen zugestimmt wird. In diesem Zusammenhang wird auf die nachfolgend dargestellte Abwägung zur Stellungnahme der RSE GmbH vom 26.12.2012 hingewiesen.

Zu 4.:

Bei der Aufstellung der geplanten Rückwandersperrungen wird der gemäß Anlage 1 der EBO geforderte Regellichttraum berücksichtigt und freigehalten. In diesem Zusammenhang wird auf die nachfolgend dargestellte Abwägung zur Stellungnahme der RSE GmbH vom 26.12.2012 hingewiesen.

Zu 5.:

In Bezug auf die Sperrung der Gleise während der Bauzeiten wurde seitens der Stadt Rinteln bautechnisch überprüft, inwiefern der Zeitraum von bislang 200 Tagen verringert und auf ein notwendiges Maß minimiert werden kann. Gleichzeitig wurden Möglichkeiten geprüft, die ggf. eine Nutzung des betroffenen Eisenbahngleises während der Bauphase zulassen. Die Ergebnisse der Prüfung wurden in einem gemeinsamen Termin am 21.11.2012 zwischen der Stadt Rinteln und der RSE GmbH erörtert und abgestimmt. Für den Bauablauf zur Herstellung des Stützbauwerks wurde eine neue Variante entwickelt, die ohne längere Beeinträchtigung des Bahnbetriebs umgesetzt werden kann. Es handelt sich um eine reine Stahlkonstruktion, bei der die zeitintensiven Betonarbeiten entfallen. Der Vorteil dieser Variante ist, dass der Bahnbetrieb während der Bauzeit in der Regel aufrecht erhalten werden kann. Des Weiteren werden alle wesentlichen Arbeiten von der Südseite (Straßenneuplanung) her ausgeführt. Der Bauablauf geht davon aus, dass die Gleise zum Baubeginn an der neuen Stelle liegen und die Strecke nahezu betriebsbereit ist. Die Beeinträchtigung des Bahnbetriebs beträgt somit nahezu lediglich die Zeit der Gleisverlegung (ca. 2 Wochen). Eine Zugvorbeifahrt sollte dennoch mit der Baustelle koordiniert werden.⁶⁴ Insofern wird dem in der Stellungnahme vorgetragenen Hinweis darauf, dass eine Sperrung

⁶⁴ vgl. SHP Ingenieure, 1076 Rinteln – Planung einer Verbindungsstraße – Protokoll zum Termin am 21.11.2012

der Bahnstrecke auf den für die Baumaßnahme unbedingt notwendigen Zeitraum zu beschränken ist, gefolgt.

Abwägung zur Stellungnahme der RSE GmbH zum Aspekt des Artenschutzes:

Zu 1.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die erforderliche Verschwenkung der Gleistrasse und den Neubau der Stützmauer ein separates eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG notwendig ist. Die Unterlagen für das erforderliche eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG sind derzeit bei dem beauftragten Ing.- Büro in Bearbeitung und werden der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahn-aufsicht mbH zeitnah zur Verfügung gestellt.

Zu 2.:

In Bezug auf die Sperrung der Gleise während der Bauzeiten wurde seitens der Stadt Rinteln bautechnisch überprüft, inwiefern der erforderliche Zeitraum von bislang 200 Tagen verringert und auf ein notwendiges Maß minimiert werden kann. Im Ergebnis wurde eine bautechnische Lösung erarbeitet, die eine maximale Dauer der Gleissperrung für das Verschwenken des Gleises bei 14 Tagen vorsieht. Im Rahmen der Durchführung der Gleisbauarbeiten werden die in der Stellungnahme vom 26.12.2012 vorgetragene Hinweise zur maximal zulässigen Gleissperrung, die am Stück seitens der RSE zugebilligt wird, berücksichtigt. Ferner wird im Rahmen der Vorhabendurchführung berücksichtigt, dass ggf. notwendig werdende zusätzliche Gleissperrungen im Rahmen des Zugverkehrs bei der RSE angemeldet werden. In diesem Zusammenhang wird berücksichtigt, dass die maximale dauerhafte Gleissperrung im Rahmen der zusätzlichen Gleissperrungen eine Dauer von 3 Werktagen nicht überschreiten darf, Gleissperrungen an Wochenenden dabei nicht zugestimmt wird und darüber hinausgehenden Eingriffen in den Eisenbahnverkehr nur zugestimmt wird, wenn der Eisenbahnverkehr aufrecht gehalten und der Einsatz von Sicherungsposten berücksichtigt wird.

Die Ergebnisse der Prüfung wurden in einem gemeinsamen Termin am 21.11.2012 zwischen der Stadt Rinteln und der RSE GmbH erläutert und abgestimmt. Die Verkürzung der Bauzeit wird möglich, weil für den Bauablauf zur Herstellung des Stützbauwerks eine neue Variante entwickelt wurde, die ohne längere Beeinträchtigung des Bahnbetriebs umgesetzt werden kann. Es handelt sich um eine reine Stahlkonstruktion, bei der die zeitintensiven Betonarbeiten entfallen. Der Vorteil dieser Variante ist, dass der Bahnbetrieb während der Bauzeit in der Regel aufrecht erhalten werden kann. Des Weiteren werden alle wesentlichen Arbeiten von der Südseite (Straßenneuplanung) her ausgeführt. Der Bauablauf geht davon aus, dass die Gleise zum Baubeginn an der neuen Stelle liegen und die Strecke nahezu betriebsbereit ist. Die Beeinträchtigung des Bahnbetriebs beträgt somit nahezu lediglich die Zeit der Gleisverlegung (ca. 2 Wochen). Eine Zugvorbeifahrt sollte dennoch mit der Baustelle koordiniert werden.⁶⁵ Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass es sich hierbei nicht um einen Belang des Bebauungsplanes, sondern um dessen Umsetzung handelt. Die Bedenken werden entsprechend der v.g. Ausführungen im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung berücksichtigt. Die Ausführungen werden jedoch zum besseren Verständnis des Gesamtzusammenhanges in die Begründung eingefügt.

Zu 3.

Die in der Stellungnahme vom 26.12.2012 vorgetragene Hinweise in Bezug auf die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderliche Aufstellung einer Bau- und Betriebsanweisung werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen berücksichtigt. Hierbei wird auch berücksichtigt, dass aufgrund der

⁶⁵ vgl. SHP Ingenieure, 1076 Rinteln – Planung einer Verbindungsstraße – Protokoll zum Termin am 21.11.2012

unterschiedlichen Bauphasen (Vergrämung der Zauneidechse, Verschwenkung des Gleises, Errichtung der Stützmauer) und aufgrund der Beschaffenheit der Baumaßnahmen unterschiedliche Bau- und Betriebsanweisungen notwendig sind. Daher wird die Erstellung von Bau- und Betriebsanweisungen seitens der Bauleitung mind. 4 Wochen vor dem jeweils geplanten Baubeginn bei der RSE beantragt. Hierbei werden mindestens die fachlich verantwortlichen Personen auf der Baustelle sowie die gewählten Bauverfahren, sofern sich Abweichungen zu den Festlegungen im Bebauungsplan ergeben, mitgeteilt.

Zu 4.:

Im Rahmen der zukünftig durchzuführenden Vegetationspflfegemaßnahmen wird nach Möglichkeit ein Betreten des Gleiskörpers vermieden. Sollte dies nicht möglich sein und ein Betreten der Gleisanlagen erforderlich werden, so werden die entsprechenden Mitarbeiter/Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes eingewiesen und entsprechende Sicherungsposten eingesetzt. Es wird ferner berücksichtigt, dass der Zugang zu den zu pflegenden Flächen nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen darf. Der Hinweis wurde bereits in die Begründung eingefügt.

Zu 5.:

In den einzureichenden Unterlagen des Planverfahrens nach § 18 AEG werden die in der Begründung zum B-Plan dargelegten speziellen baulichen Ausführungen der Stützmauer zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere in den Straßenraum berücksichtigt. Es wird daher auch weiter davon ausgegangen, dass diese baulichen Ausführungen Bestandteil des Planverfahrens nach § 18 AEG werden, weil aus Gründen der Eisenbahnsicherheit an die Krone der Stützmauer ebenfalls spezielle Anforderungen zu erfüllen sind.

In der Begründung zum B-Plan Nr. 78 wird im Zusammenhang mit den für den Artenschutz erforderlichen Maßnahmen auf die Berücksichtigung einer entsprechenden Krone der Stützmauer eingegangen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die artenschutzrechtlichen Ausführungen hingewiesen.

Zu 6.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die für die Vergrämung der Zauneidechse gefundene Lösung (fachtechnische Stellungnahme von Frau Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer vom 20.12.2012) die Zustimmung der RSE trifft. Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass die Lösung in Zusammenarbeit mit der RSE und der Bückebergbahn entwickelt wurde und die Betriebssicherheit (Einhaltung von Lichtraumprofil) als auch die Verkehrssicherheit (keine Stolperfallen, einseitiger Rangierweg, Möglichkeiten des Betretens des Schienenzwischenraumes zur Ausführung von Rangiervorgängen, Möglichkeiten der Räumung eines liegengebliebenen Personenzuges über den befestigten Seitenweg) ermöglicht und den Eisenbahnverkehr aufrechterhält. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen, mit Ausnahme der Anbringung der Vergrämungsmaßnahme, darauf hingewirkt und geachtet wird, dass der Eisenbahnverkehr nicht unterbrochen wird. Die Hinweise werden in die Begründung zum B-Plan eingefügt.

Zu 7.:

In Bezug auf die gemäß den Vorgaben des artenschutzrechtlichen Gutachtens vorgesehenen Entbuschungen und den damit verbundenen Erhalt einzelner Brombeersträucher wird darauf hingewiesen, dass sich diese nicht auf den Gleiskörper und dessen Böschungsbereich, sondern auf die daran angrenzenden und im Gutachten gekennzeichneten Flächen beziehen. Der Gleisbereich sowie dessen Böschungen können daher, wie in der Stellungnahme beschrieben, auch weiterhin von Aufwuchs freigehalten werden.

Zu 8.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Instandhaltung der Stützmauer dem Straßenbaulastträger obliegt. Im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen wird seitens des Straßenbaulastträgers dafür Sorge getragen, dass die Sicherung gegen Überklettern der Stützmauer von Bewuchs frei gehalten wird. Sofern sich die Instandhaltungsmaßnahmen auf den unmittelbaren Gleisbereich beziehen, werden die erforderlichen Arbeiten, wie in der Stellungnahme der RSE gefordert, mindestens 7 Tage vorher bei dem zuständigen Zugleiter angekündigt. Für eine ordnungsgemäße Sicherung der Arbeitsstelle wird Sorge getragen.

Zu 9.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das neu vorgelegte schalltechnische Gutachten vom 08.11.2012 die vorhandene und rechtlich mögliche Belegung des Gleiskörpers mit Zügen und Rangierfahrten berücksichtigt und somit keine Einwendungen mehr bzgl. des Schallschutzes bestehen.

Mit Bezug auf die vorliegende Stellungnahme der RSE GmbH vom 05.01.2012 und dem darin vorgebrachten Hinweis, dass im schalltechnischen Gutachten nur von einer „niedrigen“ Streckenbelastung („Museumsbahn“) ausgegangen wird, wurde durch das Gutachterbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, eine nachträgliche Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen durchgeführt. Dabei wurden in Abstimmung mit der RSE GmbH folgende Zugzahlen zu Grunde gelegt:

6.00 – 22.00 Uhr: 32 Nahverkehrszüge, 8 Güterzüge

22.00 – 6.00 Uhr: 5 Nahverkehrszüge, 2 Güterzüge

Unter Beachtung der Geschwindigkeiten, Zuglängen, Scheibenbremsanteil, etc. ergaben sich Emissionspegel von:

$L_{m,E,t} = 57,9 \text{ dB(A)}$

$L_{m,E,n} = 54,3 \text{ dB(A)}$

Nach den Ergebnissen der ergänzenden Berechnungen ergibt sich hierdurch keine Änderung der Beurteilung des Schienenverkehrslärms gegenüber der bisher betrachteten Situation. Da die Immissionsbelastung der betrachteten Plangebietsflächen im Wesentlichen durch die Straßenverkehrslärmimmissionen bestimmt wird, ist somit auch keine nennenswerte Änderung der Lärmpegelbereiche zu erwarten.⁶⁶

Die Ergebnisse der nachträglichen Berechnungen werden in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

In Bezug auf den in der Stellungnahme vom 26.12.2012 vorgetragenen Hinweis zur geplanten Abschaffung des Schienenbonus und der entsprechend angeregten Berücksichtigung im schalltechnischen Gutachten sei darauf hingewiesen, dass die jeweils zum Zeitpunkt der Planaufstellung bestehenden rechtlichen Anforderungen und Prognosegrundlagen zu berücksichtigen sind. Ob und in welcher Form der Schienenbonus abgeschafft wird, steht derzeit nicht hinreichend fest, so dass daraus keine Rückschlüsse auf die hier vorliegende Planung abgeleitet werden können.

Zu 10.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich auch aus der Sicht der RSE durch die nun gewählte Vergrümmungsmaßnahme die baubedingte Sperrung des Gleiskörpers auf die

⁶⁶ Büro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Ergebnis der ergänzenden Berechnungen zum Schienenverkehrslärm („Museumsbahn“), E-Mail vom 08.11.2012

Verschwenkung des Gleises reduziert und die gewählte Baumethode für den Bau der Stützmauer (vom Böschungsfuß aus) einen störungsfreien Eisenbahnbetrieb garantiert.

Im Rahmen der Bauphase wird darauf hingewirkt, dass Einschränkungen des Lichtraumprofils nicht entgegenstehen werden. Es wird dabei berücksichtigt, dass wegen gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr entsprechende Einschränkungen des Lichtraumprofils zur Anzeige gebracht werden können. Die Stadt Rinteln wird in ihrer Ausschreibung sicherstellen, dass die Anforderungen aus dem Baubetrieb bekanntgegeben werden. Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass die Haftung gegenüber der RSE/Bückebergbahn zuerst der Bauherr übernimmt, der sich im Untervertrag mit dem Bauausführenden gegen dessen Fehler absichern kann. Aspekte der Haftung, Unterverträge und Ausschreibungsinhalte sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung und werden daher seitens der Stadt Rinteln im Rahmen der Durchführung des B-Planes entsprechend berücksichtigt.

Zu 11.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die RSE GmbH und die Bückebergbahn GmbH dem B-Plan Nr. 78 mit den nun vorliegenden Unterlagen (Vergrämuungsmaßnahmen gewählte Baumethode für Stützmauer und Gleiskörper, schalltechnisches Gutachten) zustimmen. Diese Aussage wird auch in die Begründung zum B-Plan Nr. 78 aufgenommen.

Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass dem Beginn der Baumaßnahme erst dann zugestimmt werden kann, wenn zwischen den beteiligten Partnern ein Baudurchführungsvertrag abgeschlossen wurde, in dem u.a. die zivilrechtlichen Ansprüche (auch die Gewährleistungsfrage für die Gleisanlage) der beteiligten Partner abgestimmt und festgehalten werden. Der Baubeginn und insbesondere der beschriebene Baudurchführungsvertrag ist nicht Gegenstand des B-Planes Nr. 78, da diese Aspekte auf die Durchführung des B-Planes und nicht auf seine Festsetzungen abzielen. Es wird daher davon ausgegangen, dass im Baudurchführungsvertrag keine bodenrechtlichen oder artenschutzrechtlichen Aspekte behandelt werden, die auf das Abwägungsergebnis dieses B-Planes Einfluss haben könnten.

Die Ausführungen zur Erstattung von Aufwendungen der RSE und der Bückebergbahn sowie die damit verbundenen Entgelte werden zur Kenntnis genommen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der B-Planung.

Gleiches gilt für ggf. auftretende Erschwernisse in Folge des Abstandes zwischen Stützmauer und Gleiskörper, die bei der Unterhaltung und Erneuerung des Gleiskörpers auftreten können.

Der Hinweis auf die zur Detailplanung bisher protokollierten Treffen zu diesem Thema und auf den elektronischen Schriftverkehr wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Die Detailplanung der Schienenverlegung erstreckt sich auf die eisenbahntechnischen und eisenbahnrechtlichen Belange, die im Rahmen des Verfahrens nach § 18 AEG beurteilt werden. Auf die B-Planung hat die Detailplanung keinen weitergehenden Einfluss.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 18.10.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigefügte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Telekom Deutschland GmbH, die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt hat, alle Rechte und Pflichten der



Deutsche Telekom Technik GmbH
30145 Hannover

STADT RINTELN
Der Bürgermeister

20. OKT. 2012

Amt *[Signature]*

Stadt Rinteln
Bauamt
Postfach 1460

31724 Rinteln

Ihre Referenzen **Frau Klingsphon vom 15.06.2012**
Ansprechpartner **Anja Mebes, Lfd-Nr.: 1069 aus 2012**
Durchwahl **+49 511 308-1427**
Datum **18.10.2012**
Betrifft **B-Plan 78 Verbindungsstr. Zw. Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstr. mit
Teilaufhebung B-Plan 65 u. 73**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Aus Sicht der Telekom haben sich keine neuen Erkenntnisse ergeben.

Wir verweisen deshalb auf unser Schreiben mit den Betreff „B-Plan 78 Verbindungsstr. zw. Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofsstr. mit Teilaufhebung B-Plan 65 u. 73“ vom 18.07.12 von Jan Bergmeier, das weiterhin Gültigkeit hat.

Mit freundlichen Grüßen

i.V.

[Signature]
Peter Bause

i.A.

[Signature]

Anja Mebes



Deutsche Telekom Technik GmbH
30145 Hannover

Stadt Rinteln
Bauamt
Postfach 1460

31724 Rinteln



Ihre Referenzen	Frau Klingsphon vom 15.06.2012
Ansprechpartner	Jan Bergmeier, Lfd-Nr.: 1069 aus 2012
Durchwahl	+49 511 3087510
Datum	18.07.2012
Betrifft	B-Plan 78 Verbindungsstr. Zw. Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstr mit Teilaufhebung B-Plan 65 u. 73

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind.

Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.

Wir bitten, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen.

Nach dem Planentwurf sind Änderungen im Verlauf der Verkehrswege vorgesehen, in der sich Telekommunikationslinien der Telekom befinden, die nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand gesichert, verändert oder verlegt werden können.

Wir bitten deshalb, die Verkehrswege so auf die vorhandenen

Hausanschrift	Deutsche Telekom Technik GmbH
Postanschrift	Technische Infrastruktur Niederlassung Nordwest, Poststraße 1-3, 26122 Oldenburg
Telekontakte	30145 Hannover
Konto	Telefon +49 441 234-0, Telefax +49 441 234-2125, Internet www.telekom.de
Aufsichtsrat	Postbank Saarbrücken (BLZ 590 100 66), Kto.-Nr. 24 858 668
Geschäftsführung	IBAN: DE1759010066 0024858668, SWIFT-BIC: PBNKDEFF
Handelsregister	Dr. Steffen Roehn (Vorsitzender)
	Dr. Bruno Jacobfeuerborn (Vorsitzender), Albert Matheis, Klaus Peren
	Amtsgericht Bonn HRB 14190, Sitz der Gesellschaft Bonn
	UST-IdNr. DE 814645262



Datum 18.07.12
Empfänger Stadt Rinteln
Blatt 2

Telekommunikationslinien abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden können.

Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Verlegungsarbeiten, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahme der Telekom benötigen wir eine Vorlaufzeit von 6 Monaten.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe insbesondere Abschnitt 3, zu beachten.

Einer Überbauung der Telekommunikationslinien der Telekom stimmen wir nicht zu, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko besteht.

Mit freundlichen Grüßen

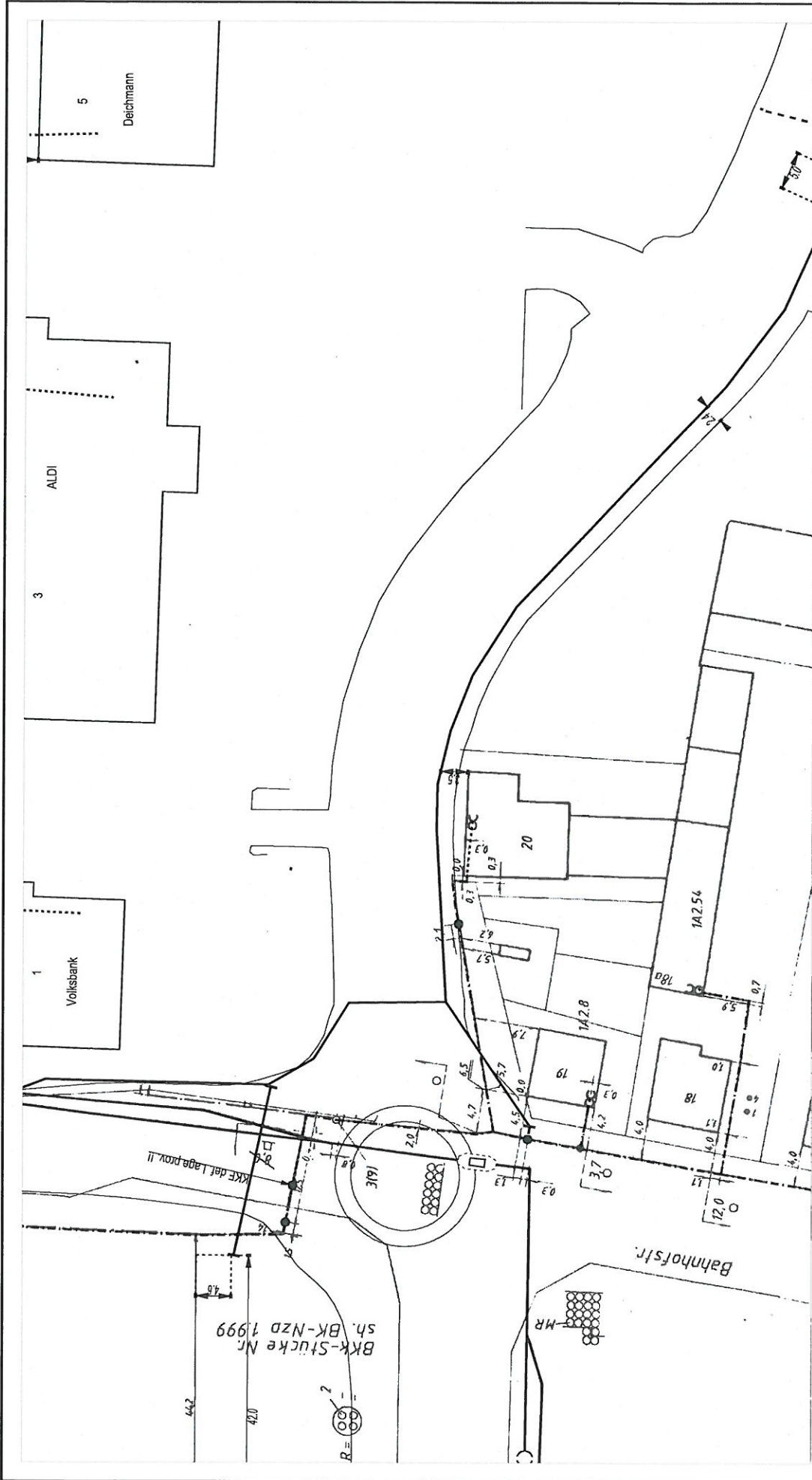
i.V.

Peter Bause

i.A.

Jan Bergmeier

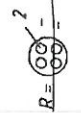


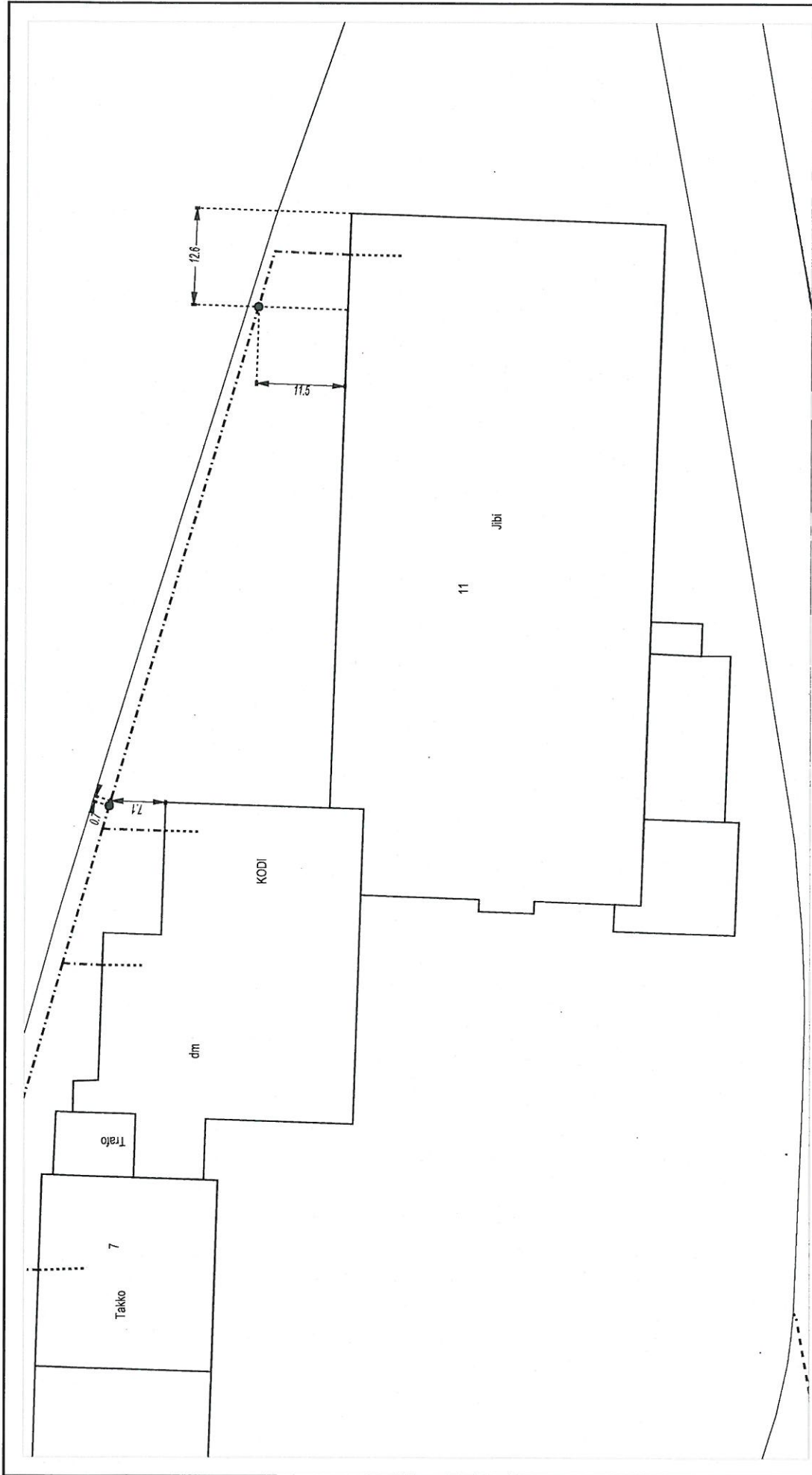


ATMh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	ATMh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir.Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	2



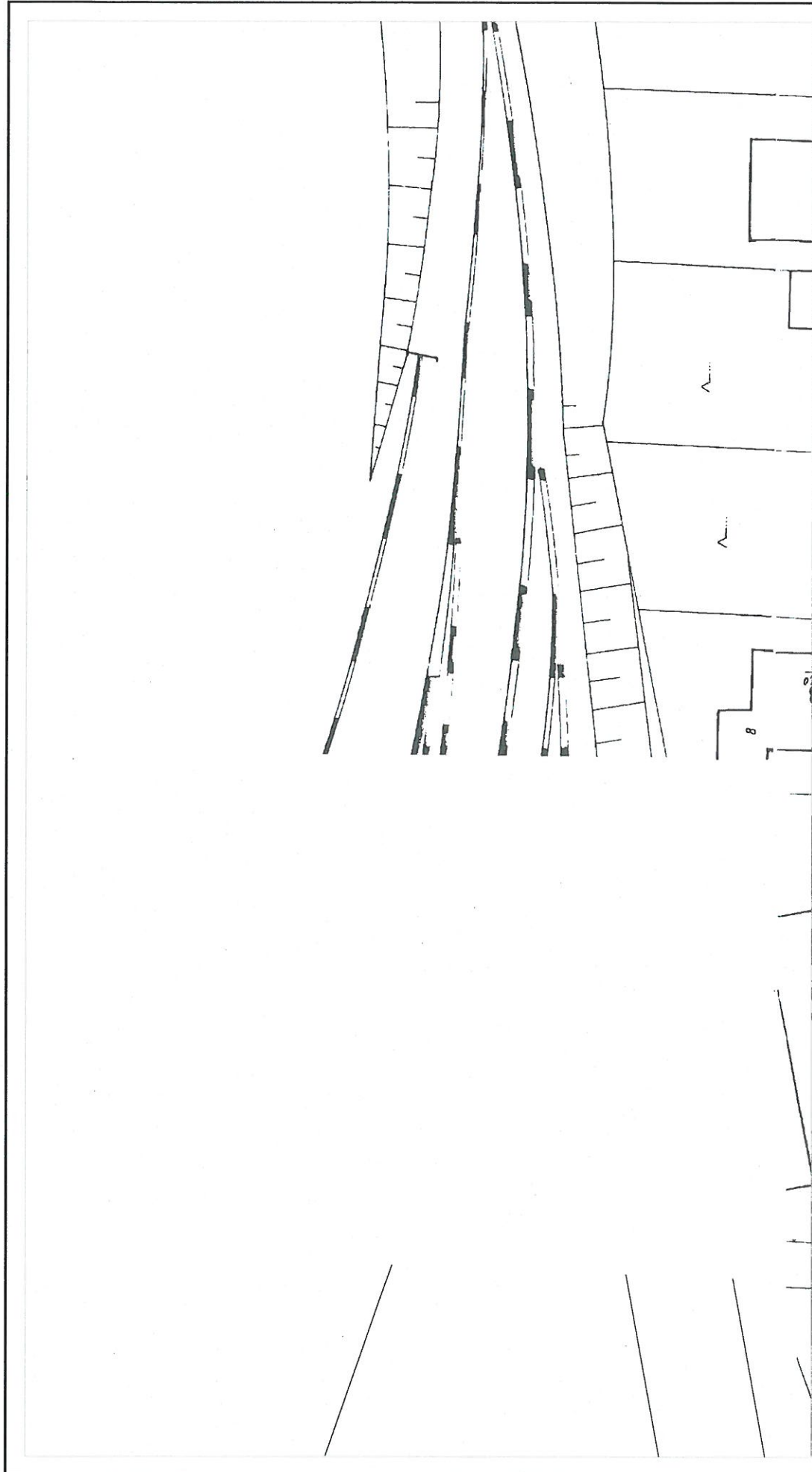
BKK-Stücke Nr. sh. BK-NZD 1999





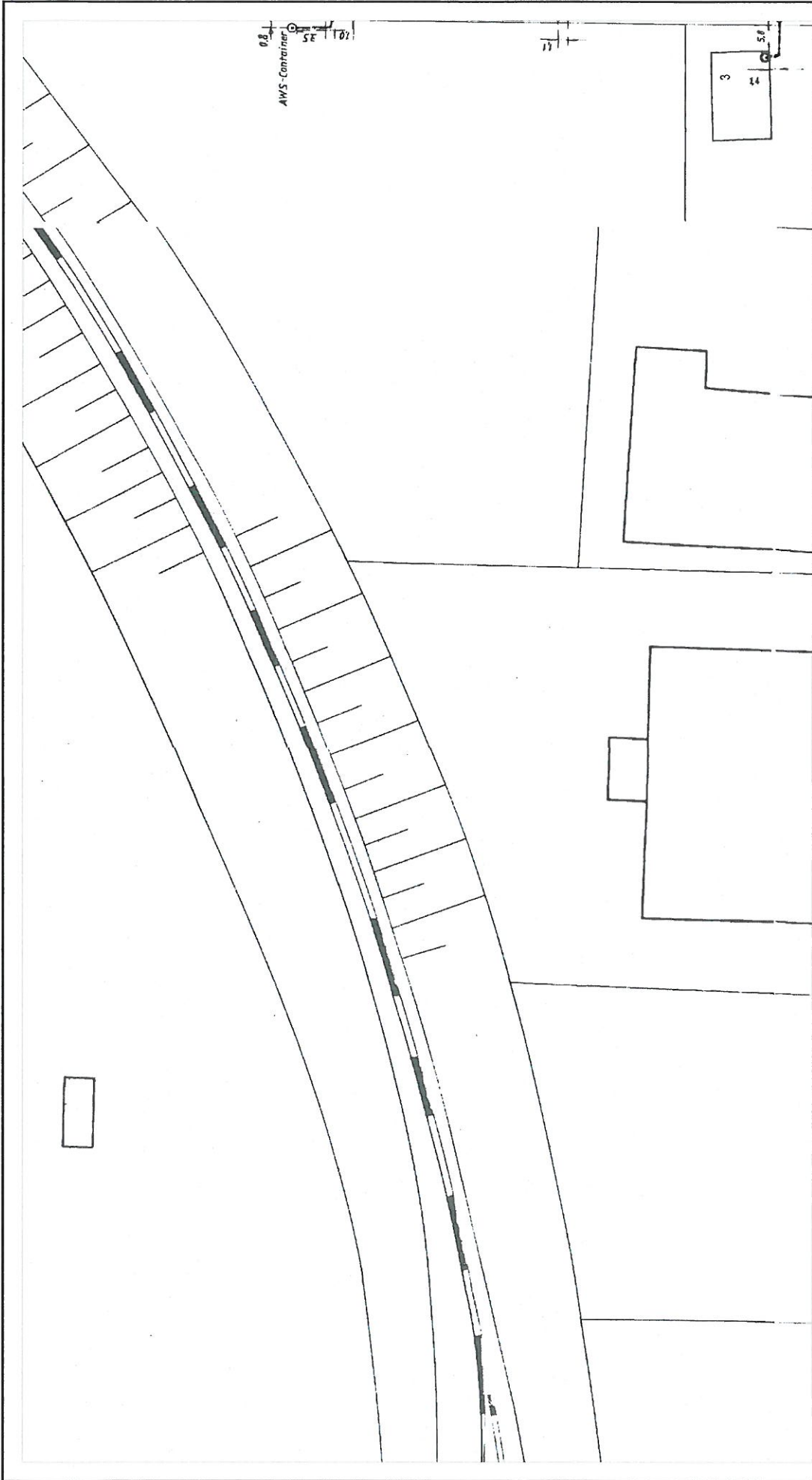
AT/Vh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	AT/Vh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI INL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir.Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	3





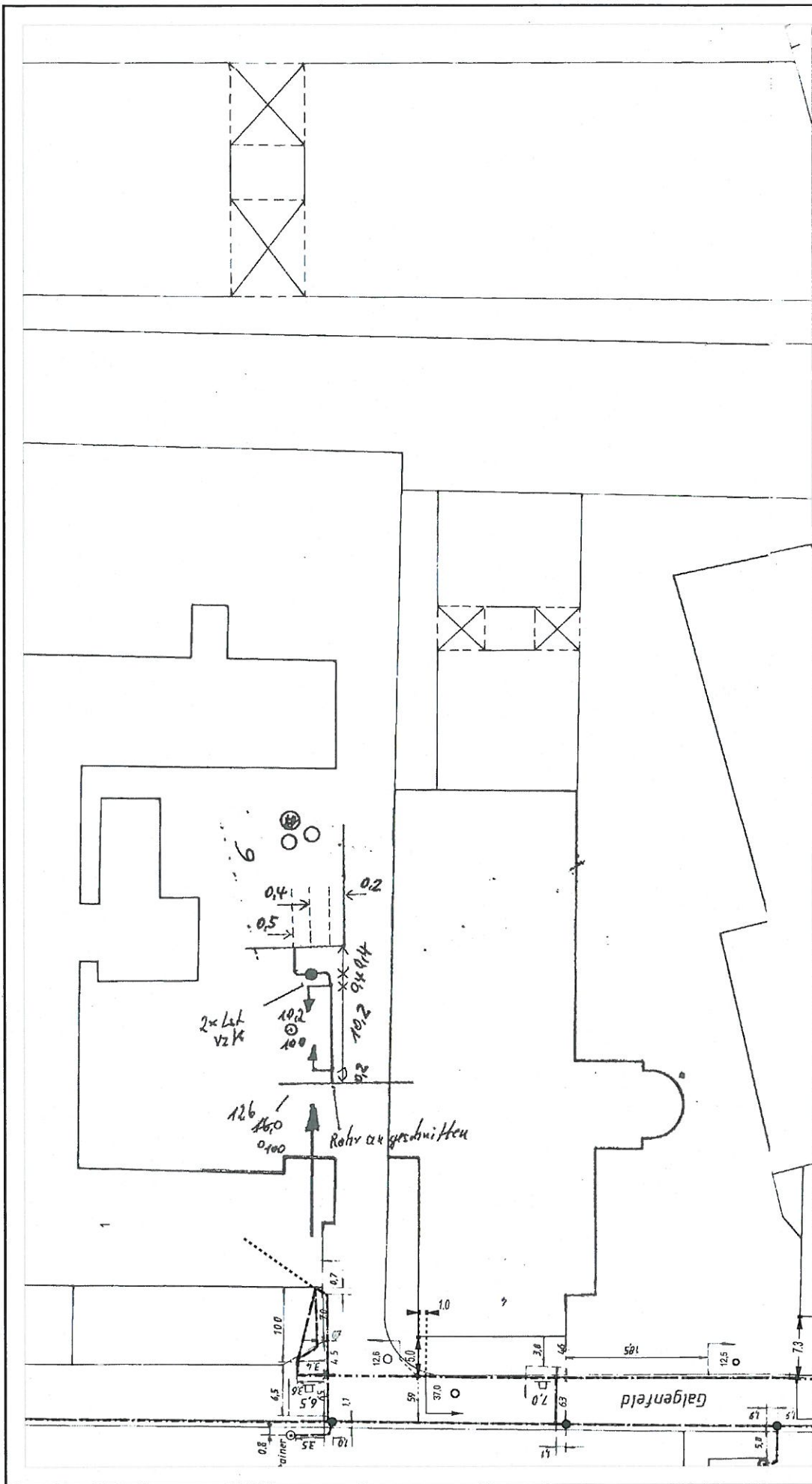
ATMh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	ATMh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir.Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	4



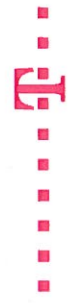


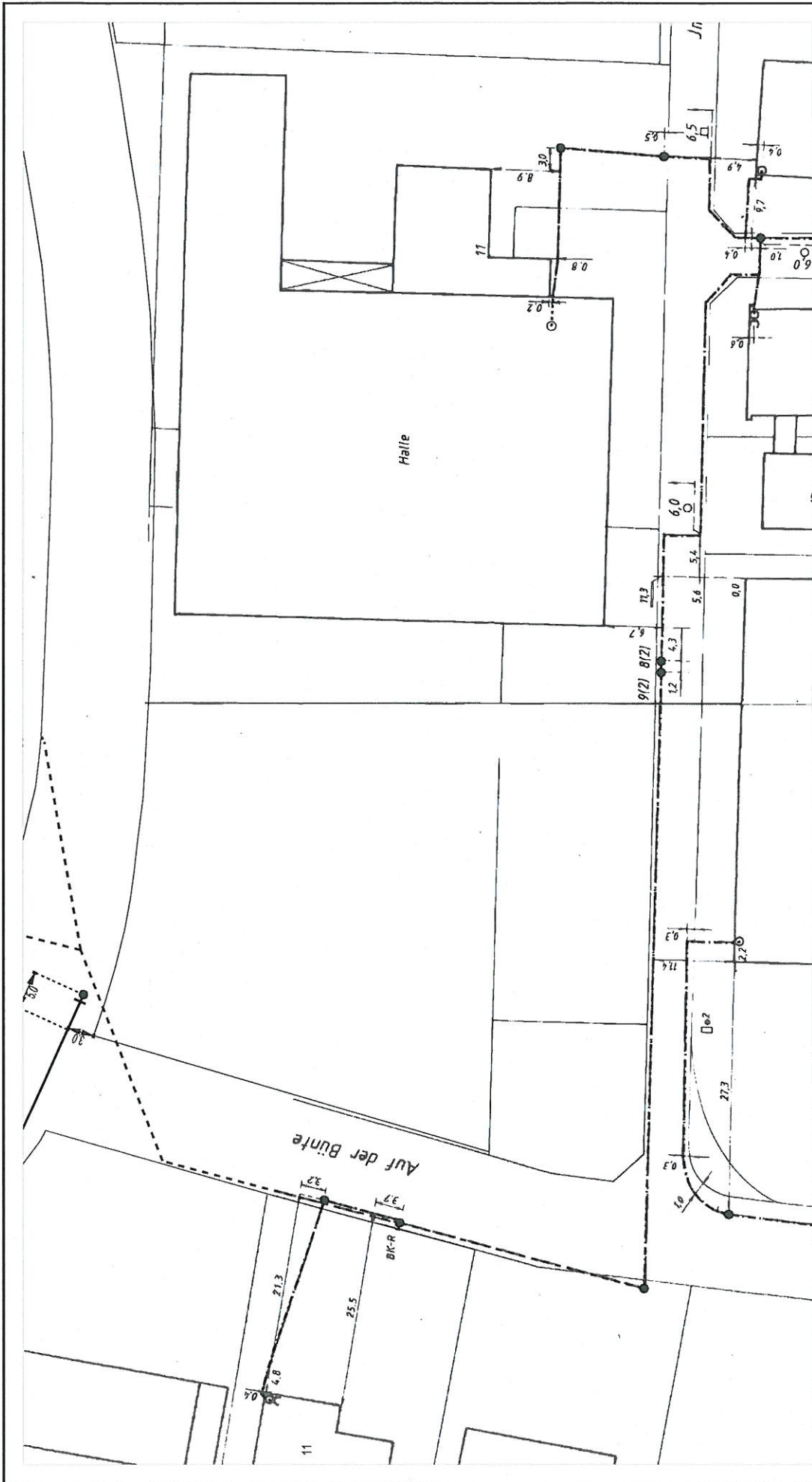
ATVh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	ATVh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir-Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	5





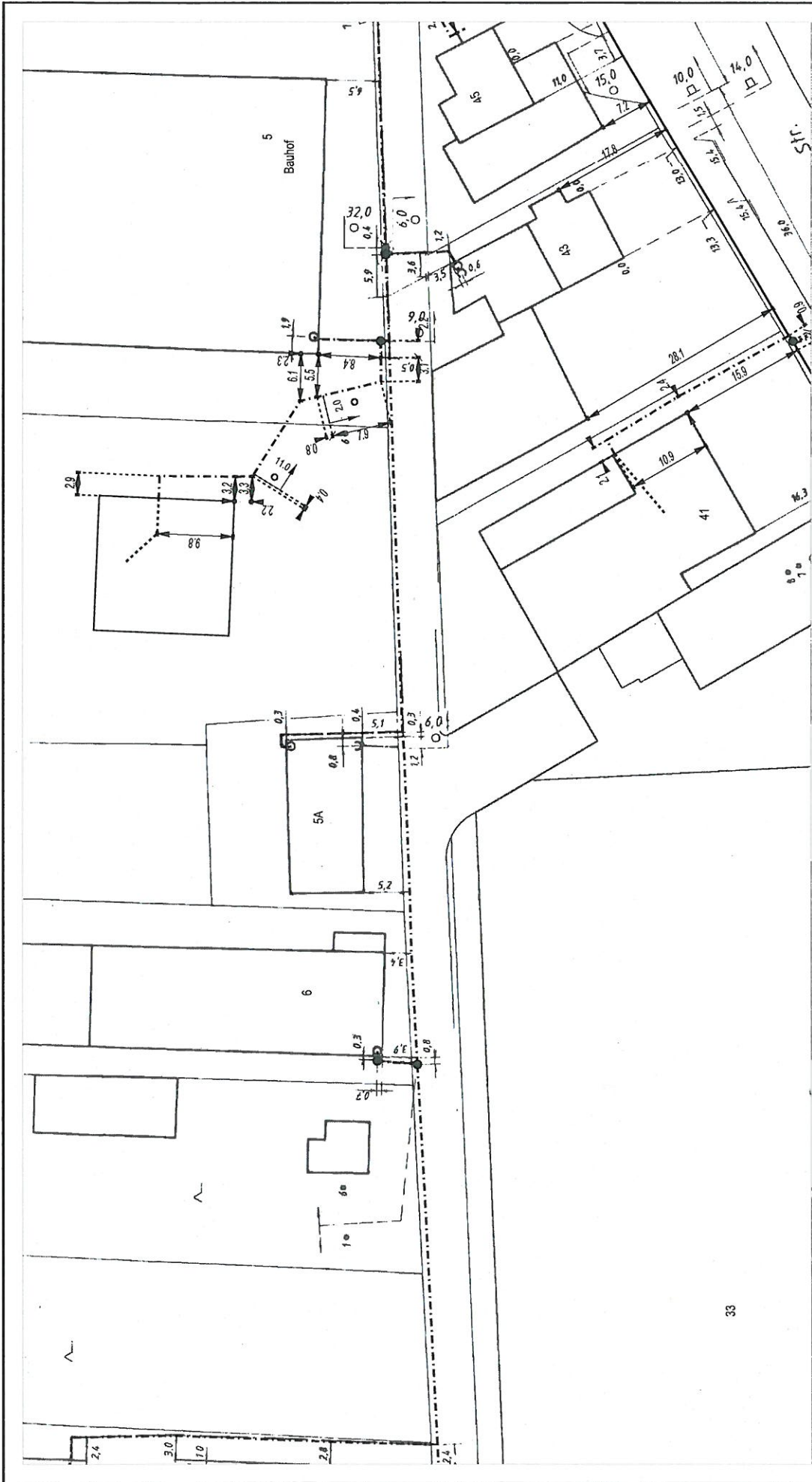
AT/Vh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	AT/Vh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir-Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	6





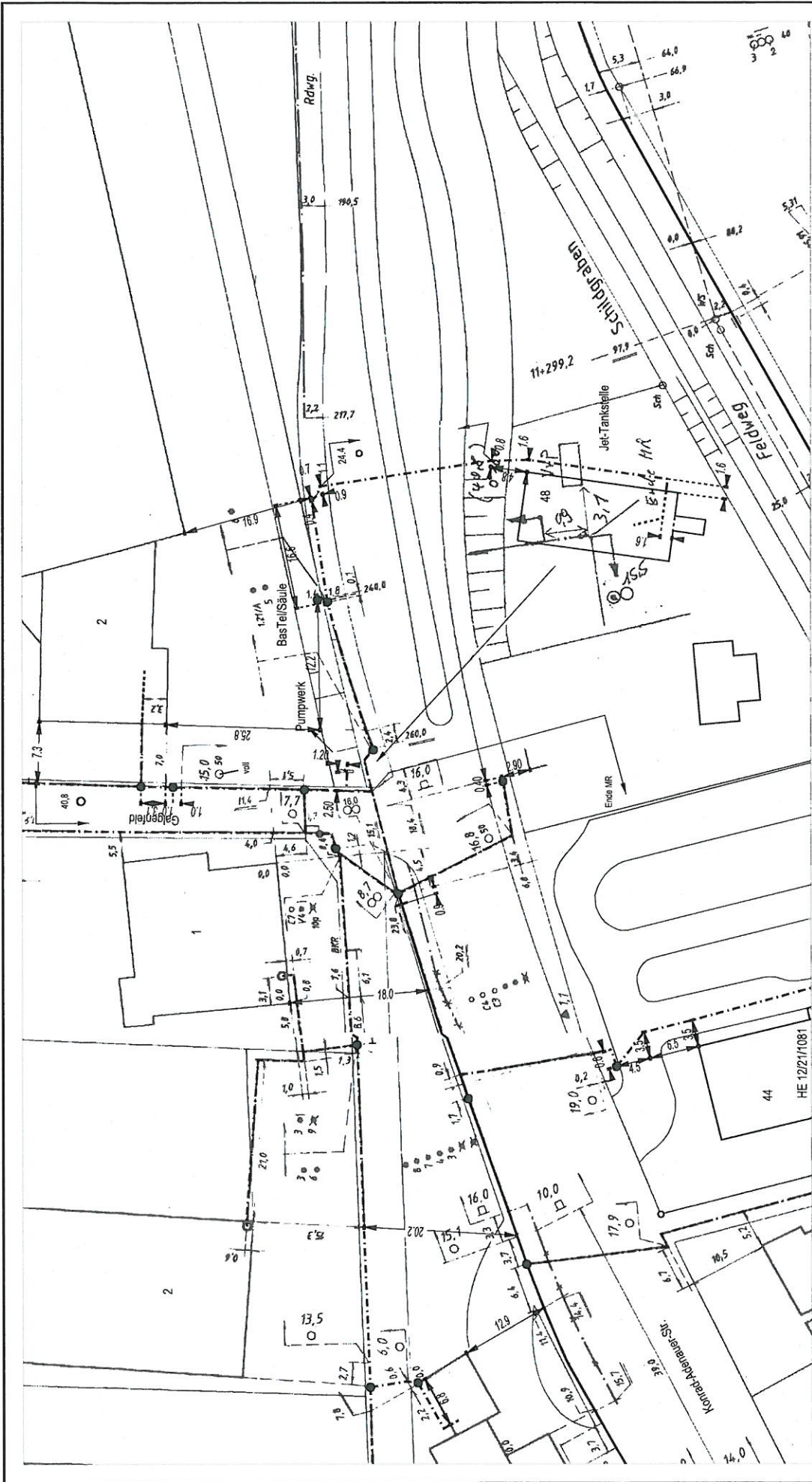
ATMh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	ATMh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
Ti NL	Nordwest (Oldenburg)	AsB	1
PTI	Hannover	VsB	5721A
ONB	Rinteln	Name	Kasemir.Co
Bemerkung:		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	8





ATMh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag	ATMh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir.Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	10

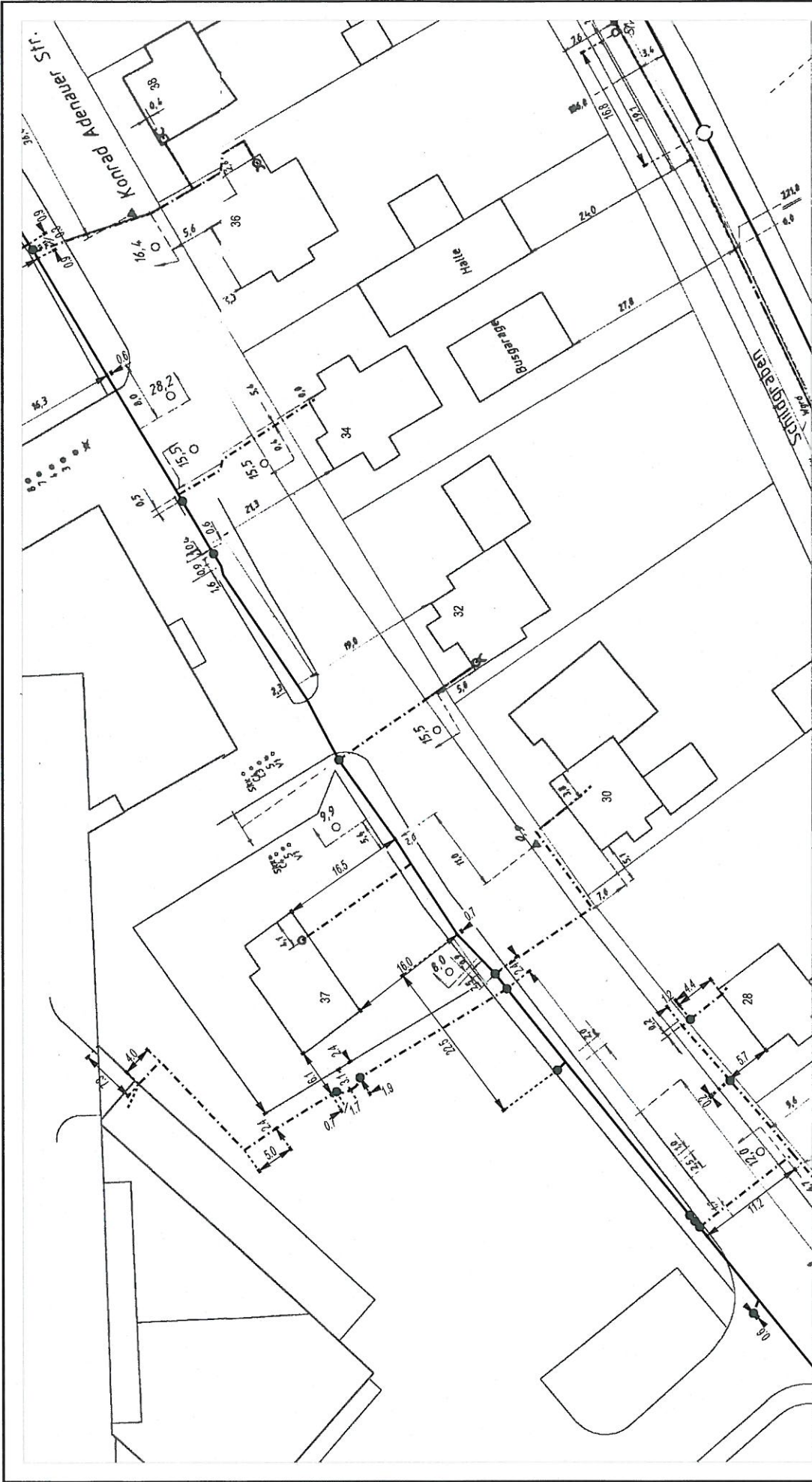




ATVh-Bez.: Kein aktiver Auftrag		ATVh-Nr.: Kein aktiver Auftrag	
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		
PTI	Hannover		
ONB	Rinteln	AsB	1
Bemerkung:		VsB	5721A
		Name	Kasemir-Co
		Datum	26.07.2012
		Sicht	Lageplan
		Maßstab	1:500
		Blatt	11



HE 12/2/11081



ATVh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag		ATVh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag	
TI NL	Nordwest (Oldenburg)		AsB	1	
PTI	Hannover		VsB	5721A	
ONB	Rinteln		Name	Kasemir.Co	
Bemerkung:			Datum	26.07.2012	
			Sicht	Lageplan	
			Maßstab	1:500	
			Blatt	14	



Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Es wird ferner zur Kenntnis genommen, dass sich aus Sicht der Telekom keine neuen Erkenntnisse ergeben haben und auf das Schreiben vom 18.07.2012 verwiesen wird, das weiterhin Gültigkeit hat. Die Stellungnahme wurde berücksichtigt und der Abwägung zugeführt. Die Ergebnisse dieser Abwägung werden unverändert zur Abwägung der vorliegenden Stellungnahme vom 18.10.2012 erhoben. Zum besseren Verständnis ist die Abwägung zur Stellungnahme vom 18.07.2012 nachfolgend noch einmal aufgeführt (kursiv).

„Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Telekom Deutschland GmbH, die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt hat, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.“

Es wird ferner zur Kenntnis genommen, dass sich innerhalb des Planbereiches Telekommunikationslinien der Telekom befinden und der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Leitungen weiterhin gewährleistet werden muss. Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Leitungspläne ist festzustellen, dass sich die Leitungen teilweise innerhalb und auch außerhalb des Plangebietes befinden. Die Leitungen innerhalb des Plangebietes befinden sich überwiegend innerhalb von bereits bestehenden bzw. geplanten öffentlichen Verkehrsflächen. Bei dem geplanten Straßenneubau wird im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung auf die Telekommunikationsleitungen Rücksicht genommen. Ist dies nicht möglich, so sind ggf. Veränderungen oder Verlegungen erforderlich.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht der Deutschen Telekom GmbH die Verkehrswege so an die Telekommunikationslinien anzupassen sind, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssen.

Im Vorfeld der Planungen zu der hier in Rede stehenden Planung einer Verbindungsstraße in der Nordstadt von Rinteln wurden im Wesentlichen zwei Varianten diskutiert und einer Grobbewertung unterzogen. Zusätzlich wurde eine Kombination aus beiden Varianten dargelegt. Der Variante Süd (mit südlicher Verschiebung der Trasse) wurde gegenüber der Variante Nord der Vorrang eingeräumt. Insbesondere war hierfür die bessere verkehrliche Anbindung an die bestehende Bahnhofstraße ausschlaggebend. Eine Anbindung unmittelbar südlich der Bahngleise der DB (nördlicher Gleisstrang) stellte sich als problematisch dar, da die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs nicht sichergestellt werden kann.

Die gewählte Variante bietet somit eine sinnvolle und allein machbare Variante der Anbindung an die Bahnhofstraße. Eine Anpassung des geplanten Verkehrskonzeptes an die bestehende Leitungsführung ist somit nicht zielführend und wäre darüber hinaus unverhältnismäßig.

Im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanes Nr. 78 bzw. im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung werden die Aspekte des Kostenaufwandes und einer ggf. erforderlichen Kostenerstattung für eine möglicherweise erforderliche Veränderung oder Verlegung von Telekommunikationsleitungen geprüft. Auf Grund der geplanten umfangreichen Straßenbaumaßnahmen lassen sich Veränderungen oder Verlegungen von Telekommunikationslinien voraussichtlich jedoch nicht vollständig vermeiden. Eine Anpassung der Verkehrsplanung ist aus den bereits genannten Gründen nicht zielführend und darüber hinaus auch unverhältnismäßig, so dass an der bisherigen Planung weiter festgehalten wird.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Vorhabenträger einen Bauablaufzeitplan aufzustellen hat, welcher unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen ist. Die Stadt Rinteln als Vorhabenträger stellt einen Bauablaufzeitplan unter Berücksichtigung der Belange der Telekom auf, so dass Bauvorbereitung, Materialbestellung,

Verlegungsarbeiten, Ausschreibungen von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Telekom eine Vorlaufzeit von 6 Monaten benötigt.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen wird im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989, insbesondere Abschnitt 3 beachtet.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Deutsche Telekom GmbH einer Überbauung der Telekommunikationslinien nicht zustimmt, da dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko besteht. Die im Plangebiet befindlichen Telekommunikationslinien befinden sich überwiegend innerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen, so dass eine Überbauung in diesen Bereichen nicht zu erwarten ist. Weitere Telekommunikationslinien befinden sich innerhalb von privaten bzw. öffentlichen Flächen. Im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung werden die Telekommunikationsleitungen der Telekom hinreichend berücksichtigt und falls erforderlich verlegt. Eine Überbauung ist insgesamt somit nicht zu erwarten."

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln,
Schreiben vom 07.11.2012 und 21.12.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahmen handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Die Abwägung erstreckt sich auf die Stellungnahmen vom 07.11.2012 und 27.12.2012 (beide per E-Mail). Die letzte Stellungnahme ersetzt inhaltlich die E-Mail vom 07.11.2012. Das Ing. Büro SHP hat die in der Stellungnahme vom 07.11.2012 aufgeworfenen Fragestellungen u.a. zur Vorentwurfsplanung und dem erforderlichen Variantenvergleich zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz (KVP) und einer Lichtsignal gesteuerten Lösung (LSA) aufgenommen und die Planung insbesondere durch einen vertieften Variantenvergleich ergänzt. Diese Unterlagen wurden am 12.12.2012 der NLStBV-rGB HM mit Blick auf den im Januar 2013 anstehenden Satzungsbeschluss zum B-Plan Nr. 78 zur Abstimmung vorgestellt. Die Stellungnahme des NLStBV-rGB HM vom 27.12.2012 berücksichtigt die ergänzten und geänderten Inhalte des vorgelegten Vorabzuges des Vorentwurfes und des vertieften Variantenvergleiches (KVP/LSA-Lösung). Es wird daher auch davon ausgegangen, dass die Stellungnahme vom 27.12.2012 die in der Stellungnahme vom 7.11.2012 aufgeführten Anlagen (Vermerke, Planskizzen, Luftbilder mit Skizzen) einschließt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln – zum B-Plan Nr. 78, der die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung u.a. eines Kreisverkehrsplatzes im Knotenpunkt der Landesstraße 435 (Konrad-Adenauer-Straße)/ Galgenfeld/ Im Emerten zum Ziel hat, vor dem Hintergrund der erzielten Abstimmungsergebnisse bezüglich des noch abschließend vorzulegenden straßenbau- und verkehrstechnischen Vorentwurfes, keine grundsätzlichen Bedenken mehr vorgebracht hat.

Die vom Ing. Büro SHP letztmalig am 12.12.2012 zur Abstimmung vorgelegten Unterlagen, insbesondere auch die zur Variantenbetrachtung Kreisverkehrsplatz bzw. Lichtzeitanlagen – Lösung, werden in die Begründung des B-Planes Nr. 78 (im Text und ergänzt in der Anlage) aufgenommen. Insofern wird davon ausgegangen, dass diese Unterlagen als abwägungsrelevante Aussagen in die Bauleitplanung einfließen.

Planungsbüro Reinold

Von: Klingspohn, D <d.klingspohn@rinteln.de>
Gesendet: Donnerstag, 27. Dezember 2012 12:07
An: Planungsbüro Reinold; Planungsbüro Reinold
Betreff: WG: Stadt Rinteln; Beb.- Plan Nr. 78 "Verbindungsstr. zw. K. - A. -Straße und Bahnhofstraße", TÖB - Beteiligung

Von: Schüller, Reinhard [<mailto:Reinhard.Schueller@nlstbv-hm.niedersachsen.de>]
Gesendet: Freitag, 21. Dezember 2012 15:23
An: Stadt Rinteln; Koch, R; Klingspohn, D; Ing.-Büro Reinold (Mail gmx.de)
Cc: Brockmann, Markus; Weiner-Kohl, Uta; Meyer, Hartmut (NLStBV-HM); Lueg, Dirk
Betreff: Stadt Rinteln; Beb.- Plan Nr. 78 "Verbindungsstr. zw. K. - A. -Straße und Bahnhofstraße", TÖB - Beteiligung

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Hameln -
Az.: 2111/2111/21102-30/12-L435

Betreff:

**Bauleitplanung der Stadt Rinteln;
Bebauungsplan Nr. 78 "Verbindungsstraße zw. Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße"**

Bezug: - Meine Stellungnahmen/ Mail vom 18.06/ 03.08.2012 u. 07.11.2012 nebst Anlagen
- Abstimmung mit Ing.- Büro SHP (Herr Adams) in der NLStBV-rGB Hameln am 12.12.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der oben genannten Bauleitplanung mit der Zielsetzung zur Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes im Knotenpunkt der Landestraße 435 (K.-A.-Straße)/ Galgenfeld/ Im Emerten, werden vor dem Hintergrund der erzielten Abstimmungsergebnisse bezüglich des noch abschließend vorzulegenden diesbezüglichen straßenbau- und verkehrstechnischen Vorentwurfes, keine grundsätzlichen Bedenken mehr vorgebracht. Ich gehe davon aus, dass die mit dem Ing.- Büro SHP letztmalig mit Termin am 12.12.2012 abgestimmten Unterlagen, hier insbesondere auch zu Variantenbetrachtung KVP- bzw. LSA-Lösung Bestandteil der Auslegungsunterlagen werden.

Ich mache allerdings noch darauf aufmerksam, dass die erforderliche Abstimmung des angesprochenen Vorentwurfes in der Runde der Verkehrsbesprechung (Verkehrsbehörde, Polizei, Ing.- Büro, Vertreter NLStBV-rGB HM), wie mit meiner Stellungnahme angesprochen, in jedem Fall noch vorzunehmen und zu dokumentieren ist. Ich gehe davon aus, dass aus dieser Abstimmung (Variantenvergleich) keine problematischen Fragestellungen mehr erwachsen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

Reinhard Schüller

Reinhard Schüller

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Hameln -
Fachbereich 2 (Planung, Verkehr)

Roseplatz 5
31787 Hameln

Tel.: 05151 607-154

Fax.: 05151 65557

E-Mail: Reinhard.schueller@nlstbv-hm.niedersachsen.de

Internet: <http://www.strassenbau.niedersachsen.de>

Da die vom Ing. Büro SHP mit Stand vom 12.12.2012 ergänzten Planunterlagen keinen Einfluss auf die bisherigen textlichen oder zeichnerische Festsetzungen des B-Planes haben, sondern der vertieften Ergänzung des Abwägungskomplexes zum Themenbereich der Variantenbetrachtung KVP/ LSA-Lösung dienen, wird eine erneute öffentliche Auslegung nicht als erforderlich angesehen. Die Variantenbetrachtung führt im Ergebnis nicht zu einer Änderung der Planung oder wesentlicher Teile der bereits öffentlich ausgelegten Begründung.

Der Anregung, dass die erforderliche Abstimmung des angesprochenen Vorentwurfes in der Runde der Verkehrsbesprechungen (Verkehrsbehörde, Polizei, Ing. Büro, Vertreter NLStBV-rGB HM) in jedem Fall noch vorzunehmen und zu dokumentieren ist, wird gefolgt. Die Stadt Rinteln wird zeitnah eine entsprechende Abstimmung veranlassen und dokumentieren. Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht der NLStBV-rGB HM aus der Abstimmung (Variantenvergleich) keine problematischen Fragestellungen mehr erwachsen.

Aus der Stellungnahme vom 27.12.2012 wird entnommen, dass der B-Plan Nr. 78 auf der Basis des gegenwärtigen Planungsstandes – entgegen den Ausführungen der Stellungnahme vom 07.11.2012 - die Wirkung zum Ersatz einer straßenrechtlichen Planfeststellung (§ 38 Abs. 3 Nieders. Straßengesetz – NStrG ausreichend begründet.

Zusammenfassend sei in diesem Zusammenhang festgestellt, dass aufgrund der geringeren mittleren Wartezeiten, der höheren Verkehrssicherheit und der geringeren organisatorischen Eingriffe in den Verkehrsraum (Vermeidung von zusätzlichen Haltelinien zur Benutzung des Verkehrsraumes für übergroße Fahrzeuge) der Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes gegenüber der Realisierung einer Lichtsignal gesteuerten Kreuzung der Vorrang eingeräumt wird. Auf die Untersuchung Knotenpunkt K.-Adenauer Straße/ Galgenfeld, SHP Ingenieure, Hannover Dezember 2012, wird Bezug genommen und hingewiesen. Diese Untersuchung wird der Begründung als Anlage beigefügt.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Handwerkskammer Hannover, Schreiben vom 05.11.2012

Nach nochmaliger Rücksprache mit Handwerksbetrieben vor Ort halten wir Punkt 3 unserer Stellungnahme vom 19. Juli 2012 aufrecht.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Punkt 3 des Schreibens vom 19.07.2012 (Bedenken der Betriebe gegen die Festsetzung der Straße „Im Emerten“ als Einbahnstraße) weiterhin aufrecht erhalten wird. Die Stellungnahme wurde im Rahmen der Vorbereitungen der Beschlussfassung über den Auslegungsbeschluss bereits berücksichtigt und der Abwägung zugeführt.

Da auch eine vertiefte Variantenuntersuchung über die Wirkungen eines Kreisverkehrsplatzes im Vergleich zu einem lichtzeichengesteuerten Kreuzungsbereich, die im Auftrag der Stadt Rinteln vom Ing. Büro SHP durchgeführt und mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln – abgestimmt wurde, in Bezug auf die zukünftige verkehrliche Anbindung der Straße Im Emerten nicht zu anderen Planungsinhalten des B-Planes und der diesem B-Plan zu Grunde liegenden Verkehrsplanung geführt hat, wird die bereits zur Stellungnahme vom 19.7.2012 vorgenommene Abwägung unverändert zum Gegenstand der Abwägung über die Stellungnahme vom 5.11.2012 erhoben. Auf die Variantenuntersuchung, die bei der Stadt Rinteln, Baudezernat eingesehen werden kann und der Begründung als Anlage beigefügt wird, wird hingewiesen und Bezug genommen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der B-Plan Nr. 78 für die Straße Im Emerten keine Einbahnstraßenregelung festsetzt. Diese Festsetzung ist in einem B-Plan nicht

möglich, da die Einrichtung einer Einbahnstraße einer verkehrsbehördlichen Anordnung bedarf, die in einem B-Plan nicht festgesetzt werden kann. In der Begründung wird jedoch im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes und dessen Leistungsfähigkeit darauf hingewiesen, dass diese nur dann gegeben ist, wenn von der Straße Im Emerten nicht in den Kreisverkehrsplatz eingefahren wird. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs zu gewährleisten, ist daher eine ausreichende Leistungsfähigkeit erforderlich, die jedoch nicht ableitbar ist, wenn aufgrund der im Einmündungsbereich Im Emerten/ Kreisverkehr/ Konrad-Adenauer Straße ungünstigen Radien nur sehr „ungünstig“ in den Kreisverkehr eingefahren würde. Vom Kreisverkehr kann jedoch, wie bisher - in die Straße Im Emerten eingefahren werden.

Zum besseren Verständnis ist die Abwägung zu Punkt 3 der Stellungnahme vom 19.07.2012 nachfolgend noch einmal aufgeführt (kursiv).

„Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Betriebe Bedenken gegen die Ausweisung der Straße Im Emerten als Einbahnstraße bestehen.

Der B-Plan Nr. 78 dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer zwischen der Konrad-Adenauer – Straße und der Bahnhofstraße geplanten Verbindungsstraße und damit der verbesserten Anbindung der nördlich der Bahnanlagen gelegenen Wohnsiedlungsbereiche sowie der angrenzenden Gewerbebetriebe. In diesem Zusammenhang wird im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/ Galgenfeld ein Kreisverkehrsplatz realisiert und im Rahmen dieses B-Planes planungsrechtlich gesichert. Der Kreisverkehrsplatz soll vor dem Hintergrund der mit der Verbindungsstraße verbundenen Lenkung des Verkehrs zur Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs beitragen. Die Verbindungsstraße soll auch dazu beitragen, dass die bisher stark belastete Konrad-Adenauer-Straße zukünftig entlastet wird. Dies führt auch zu einer verbesserten Erreichbarkeit der in diesem Bereich befindlichen Betriebe.

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des v.g. Kreisverkehrsplatzes ist es erforderlich, dass in die Straße Im Emerten nur von dem Kreisverkehrsplatz eingefahren, aber von dort aus aufgrund der nicht ausreichenden Kurvenradien nicht in den Kreisverkehrsplatz eingefahren werden kann. Das Einfahren in den Kreisverkehr würde aus verkehrsplanerischer Sicht keine ausreichende Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes bewirken, so dass die angestrebte Sicherheit und Leichtigkeit des in diesem Bereich zukünftig fließenden Verkehrs nicht realisierbar wäre.

Über die nördliche Verlängerung des Thüringer Weges wird jedoch die Straße Im Emerten ersatzweise an die Verbindungsstraße und somit auch an die Konrad-Adenauer-Straße als auch an die Bahnhofstraße angebunden. Die Verkehrsbeziehungen von der Straße Im Emerten in die Konrad-Adenauer-Straße sind aufgrund der kurzen Distanzen für die betroffenen Betriebe vertretbar, so dass der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes und damit auch der Vermeidung der Zufahrt von der Straße Im Emerten in den „Kreisverkehr“ gegenüber der Beibehaltung der Zufahrt der Straße Im Emerten in die Straße Galgenfeld bzw. Konrad-Adenauer-Straße der Vorrang eingeräumt wird. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die beidseits der Straße Im Emerten befindlichen Betriebe insgesamt über drei Straßenanbindungen erreicht werden können (Kreisverkehr, Verbindungsstraße und Bahnhofstraße im Westen). Mit Ausnahme des Kreisverkehrs können die entsprechenden Betriebe über die übrigen zwei Anbindungen auch wieder verlassen werden.

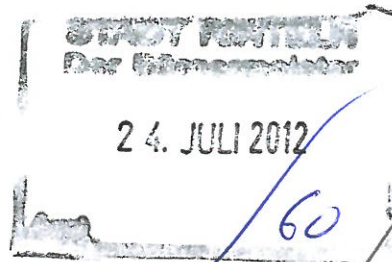
Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Betriebe im Sinne einer Betriebsgefährdung ist in diesem Bereich nicht ableitbar, da über den beschriebenen Verkehrsanschluss des Thüringer Weges an die Verbindungsstraße weiterhin eine zumutbare und kurzwegige Erreichbarkeit der im Gewerbegebiet befindlichen Betriebe gegeben ist. "

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.



Handwerkskammer Hannover
Wirtschaftsförderung · Postfach 25 27 · 30025 Hannover

Stadt Rinteln
Postfach 14 60
31724 Rinteln



Wirtschaftsförderung

Bauleitplanung der Stadt Rinteln

Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ mit Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ einschließlich der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Rücksprache mit Ihnen am 18. Juli (Danke auch für die gewährte Fristverlängerung) und Rücksprache mit betroffenen Betrieben am 19. Juli dieses Jahres nehmen wir zu oben genanntem Bebauungsplan wie folgt Stellung:

1. Grundsätzliche Bedenken gegen die geplante Verbindungsstraße haben wir nicht vorzubringen. Durch die vorher genannten Maßnahmen dürfen den Betrieben allerdings keine zusätzlichen (Erschließungs-) Kosten entstehen.
2. Der geplante Kreislauf muss für die Tieflader des Anlieferungsverkehrs der betroffenen Betriebe ausreichend dimensioniert sein. Bezüglich der Kosten verweisen wir auf Punkt 1.
3. Seite 30 der Begründung zu oben genanntem Bebauungsplan ist zu entnehmen, dass die Straße „Im Emerten“ nunmehr als Einbahnstraße festgesetzt werden soll. Hiergegen haben die Betriebe erhebliche Bedenken. Ein Gespräch mit den betroffenen Betrieben von Seiten des Planungs- bzw. Bauamtes unter Einbeziehung der Handwerkskammer halten wir für erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Rosemarie Colberg

19. Juli 2012

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: Co/Sch

Ansprechpartner:
Rosemarie Colberg
Tel. 0511 3 48 59 - 42
Fax 0511 3 48 59 - 32

colberg@hwk-hannover.de

Handwerkskammer Hannover
Berliner Allee 17
30175 Hannover

info@hwk-hannover.de
www.hwk-hannover.de

Präsident:
Walter Heitmüller

Hauptgeschäftsführer:
Jans-Paul Ernsting

Hannoversche Volksbank
BLZ 251 900 01
Konto 13 405 800
IBAN DE 63 2519 0001 0013 4058 00
BIC (Swift-Code) VOHADE2HXXX

Sparkasse Hannover
BLZ 250 501 80
Konto 865 770
IBAN DE 57 2505 0180 0000 8657 70
BIC (Swift-Code) SPKHDE2HXXX

E.ON Westfalen Weser, Schreiben vom 12.10.2012

Wir haben Ihre Planunterlagen erhalten und auf Versorgungsanlagen der E.ON Westfalen Weser AG und betriebsgeführter Unternehmen geprüft. Im Bereich des geplanten Bauvorhabens sind keine Versorgungsanlagen vorhanden oder geplant.

Einen Übersichtsplan haben wir diesem Schreiben beigelegt.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Bereich des geplanten Vorhabens keine Versorgungsanlagen der E.ON Westfalen Weser oder betriebsgeführter Unternehmen vorhanden oder geplant sind.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Niedersächsische Landesforsten, Niedersächsisches Forstamt Oldendorf, Schreiben vom 10.10.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass nach Überprüfung des im artenschutzrechtlichen Gutachten dargestellten Ahorn/Eschenpionierwaldes in der Örtlichkeit seitens des Niedersächsischen Forstamtes Oldendorf die Auffassung vertreten wird, dass Wald gemäß der Definition des Gesetzestextes von der Planung nicht betroffen und daher ein Waldausgleich somit nicht erforderlich ist. Die in der Stellungnahme gemachten Ausführungen zum örtlichen Vegetationsbestand und der Beurteilung nach den Kriterien des Landeswaldgesetzes werden zur Kenntnis genommen. Der Eingriff in diese Fläche in Folge der Verlegung der Gleise ist jedoch als sehr gering zu bewerten, da die Verlegung des Gleises innerhalb des bestehenden Gleisbettes vorgesehen ist.

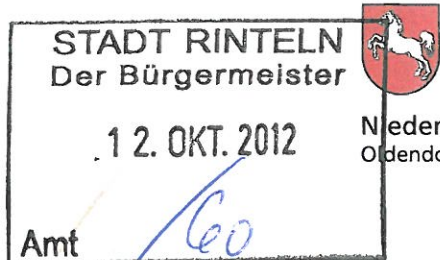
Der Hinweis auf das derzeit vermehrt auftretende Eschentriebsterben, welches zu erheblichen Ausfällen in den Eschenbeständen führt, wird zur Kenntnis genommen. Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass sämtliche Eschen am östlichen Parkplatz des Jibi-Marktes bereits mehr oder weniger stark vom Eschentriebsterben befallen sind und damit zu rechnen ist, dass diese Eschen in den nächsten Jahren absterben werden. Vor diesem Hintergrund werden der Anregung folgend, die Eschen aus der Liste für die geplanten Gehölzpflanzungen herausgenommen. Dies stellt keine Änderung der Planung dar, da es sich um eine redaktionelle Anpassung einer beispielhaften Pflanzliste handelt, die Bäume beinhaltet, die dem Grunde nach im Rahmen der Vorhabendurchführung bevorzugt zu verwenden sind.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

PLEdoc GmbH, Schreiben vom 23.10.2012

Der räumliche Geltungsbereich wurde in einem der Stellungnahme beigelegten Übersichtsplan dargestellt. Der in dem Übersichtsplan markierte Bereich ist maßgeblich für die in der Stellungnahme getroffenen Auskünfte. Es wird um Überprüfung der Darstellung auf Vollständig- und Richtigkeit gebeten.

Es wird darauf hingewiesen, dass keine Versorgungsanlagen der betreuten und im Schreiben näher beschriebenen Eigentümer von Versorgungsleitungen betroffen sind (Gasleitungen). Ferner wird darauf hingewiesen, dass sich die seitens der PLEdoc GmbH getroffene Auskunft nur auf die Versorgungsanlagen der in der Stellungnahme aufgeführten Versorgungsunternehmen bezieht. Auskünfte zu Anlagen sonstiger Netzbetreiber (z.B. auch



Niedersächsisches Forstamt Oldendorf

Niedersächsisches Forstamt Oldendorf • Südstr. 13 • 31840 Hessisch Oldendorf

Stadt Rinteln
Postfach 1460
31724 Rinteln

Bearbeitet von Herrn Weigel, Forstamtsleiter

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom
60/Stpl-395/2011.Rinteln v. 26.9.12

Mein Zeichen (bitte bei Antwort angeben)
62013

Telefon 05152 - 9476 - 11 Datum 10.10.12
Fax 05152 - 9476 - 55
e-Mail christian.weigel@nfa-oldendf.niedersachsen.de

Bebauungsplan der Stadt Rinteln Nr. 78 Verbindungsstraße Konrad-Adenauer-Str - Bahnhofstr.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der beabsichtigten Planung nehme ich wie folgt Stellung:

zunächst war die Frage zu klären, ob der im artenschutzrechtlichen Gutachten unter Kap 3.1 dargestellte Ahorn/Eschenspionierwald Wald im Sinne des § 2 Abs. 3 des NWaldLG ist. Bei meiner heutigen Besichtigung der Fläche nördlich der Gleisanlage der „Bückebergbahn“ komme ich zu dem Ergebnis, dass die Fläche zwar mit Waldbäumen bestanden ist, aber das im genannten Gesetzestext geforderte „eigene Binnenklima“ nicht entwickelt ist. Dies ist an der Tatsache abzulesen, dass die Fläche aufgrund der linienförmigen Flächengestalt und der geringen Bestockung in der Kraut- und Strauchschicht noch keine schattentoleranten Waldarten, sondern überwiegend lichtliebende Stickstoffkonsumenten (z.B. Brombeere und Brennnessel) aufweist. Auch ist die Fläche zwischen den Waldbäumen Spitz- und Bergahorn, Esche und Salweide mit Sträuchern wie Weißdorn und Rotem Hartriegel bestockt. Somit erscheint mir eine ansonsten zu fordernde Ersatzaufforstung wegen Waldverlustes nicht erforderlich zu sein. Im Zuge der Verlegung der Gleise der Bückebergbahn nach Norden wird die Fläche wohl in Mitleidenschaft gezogen.

Somit ist Wald von Ihrer Planung nicht betroffen.

Gegen den beabsichtigten Bebauungsplan bestehen hier aber im Hinblick auf die Liste für die geplanten Gehölzpflanzungen (Anlage 1, S. 157) folgende Bedenken:

Eschen: seit nun etwa 5 Jahren gibt es in unserem Raum bei der Esche erhebliche Ausfälle, die durch das Eschentriebsterben (Erreger: der Pilz *Chalara fraxinea*) bedingt sind. Der Pilz befällt bestandesweise Eschen aller Altersstufen und auf allen Standorten.

Leider musste ich bei meiner heutigen Besichtigung feststellen, dass sämtliche Eschen, die am östlichen Parkplatz des JIBI-Marktes gepflanzt worden sind (S. 10 des artenschutzrechtlichen Gutachtens), mehr oder weniger stark vom Eschentriebsterben befallen sind und man davon ausgehen muß, dass diese Eschen in den nächsten Jahren absterben werden.

Die Nordwestdt. Forstl. Versuchsanstalt – wie auch andere forstl. Forschungsanstalten – empfehlen daher, die Esche bis auf weiteres nicht mehr durch Pflanzung in die Landschaft einzubringen. Wenngleich die Esche sicherlich eine standortheimische Baumart ist, empfehle ich dringend sie so lange nicht mehr in Pflanzlisten aufzunehmen bis resistente Stämme der Esche gefunden worden sind.

Mit freundlichem-Gruß



weiterer E.ON-Gesellschaften) sind bei den jeweiligen Versorgungsunternehmen bzw. Konzerngesellschaften/ Regionalcentern gesondert einzuholen. Es wird um unverzügliche Benachrichtigung gebeten, sollte der Geltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden, oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen wesentlich überschreiten.

Abwägung:

Der in dem der Stellungnahme beigefügten Übersichtsplan gekennzeichnete Bereich erfasst die Lage des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 78. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um eine detailgenaue Übertragung der Grenzverläufe des räumlichen Geltungsbereiches. Eine über den in der Stellungnahme gekennzeichneten Bereich hinausgehende Erweiterung des Plangebietes ist nicht beabsichtigt. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 Abs. 2 BauGB) wurden die weiteren zuständigen Netzbetreiber ebenfalls beteiligt, so dass die entsprechenden Auskünfte vorliegen. Ein Nutzungskonflikt wurde nicht beschrieben.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Abwasserbetrieb der Stadt Rinteln, Schreiben vom 15.10.2012

Es wird auf die Stellungnahme vom 02.07.2012 verwiesen.

Zu Punkt 6.4. Ableitung des Oberflächenwassers der Planstraße möchten wir noch einmal ausdrücklich anmerken:

Die vorgenannte Ableitung in die Sammelkanäle „Im Galgenfeld“ bzw. „Auf der Bunte“ darf nach hydraulischer Bemessung nur mittels Rückhalte- und Drosselmaßnahmen erfolgen, wie durch Kirchner Engineering Consultants GmbH, Stadthagen, in Pkt. 6.4., Absatz 7-9 beschrieben. Absatz 4 „Bahn-km 10+100...“ bis Absatz 5 „... in der Straße Galgenfeld.“ allein ist für die Entwässerung nicht ausreichend.

Bezüglich des Ausbaus der Kreuzung „Im Galgenfeld/ Konrad-Adenauer-Straße“ weisen wir auf vorhandene abwassertechnische Anlagen hin (Pumpwerk, Schaltschrank). Geplante Maßnahmen sind vorher mit uns abzustimmen.

Eine Ausfertigung des Schreibens erhält die Untere Wasserbehörde, Landkreis Schaumburg, zur Kenntnis.

Abwägung:

Die Hinweise aus der Stellungnahme vom 02.07.2012 zur Auslastung des bestehenden Kanalnetzes wurden berücksichtigt. Die Möglichkeiten zur Ableitung des auf den neu zu versiegelnden Flächen der Planstraße anfallenden Oberflächenwassers unter Berücksichtigung der bestehenden Auslastung des Kanalnetzes wurden vom Ing. Büro SHP Ingenieure und vom Ing. Büro Kirchner, Stadthagen, untersucht. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in der Begründung entsprechend beschrieben. Die entsprechenden Untersuchungsergebnisse und die daraus gewonnenen Erkenntnisse in Bezug auf die technischen Erfordernisse hinsichtlich Art und Umfang der Einleitung wurden in die Begründung aufgenommen. In diesem Zusammenhang wird der Hinweis, dass die Ableitung in die Sammelkanäle „Im Galgenfeld“ bzw. „Auf der Bunte“ nach hydraulischer Bemessung nur mittels Rückhalte- und Drosselmaßnahmen erfolgen darf, zur Kenntnis genommen und aus Gründen der Klarstellung in die Begründung eingefügt. Dies entspricht den Aussagen der Begründung. Es wird ferner der Hinweis auf die im Kreuzungsbereich „Galgenfeld/ Konrad-Adenauer-Straße“ vorhandenen abwassertechnischen Anlagen (Pumpwerk, Schaltschrank) zur Kenntnis genommen. Zukünftige Arbeiten werden mit dem Abwasserbetrieb



Abwasserbetrieb
der Stadt Rinteln

Bahnhofsweg 6 • 31737 Rinteln
Telefon (05751) 700-0
Telefax (05751) 700-50

Abwasserbetrieb • Bahnhofsweg 6 • 31737 Rinteln

Stadt Rinteln
Bauamt z. Hd. Frau Klingspohn
Klosterstraße 18

31737 Rinteln



Rinteln, 02.07.2012
Ko/Etz
☎ 05751/700-61
email: peter.koller@stadtwerke-rinteln.de

Bauleitplanung der Stadt Rinteln
Ihr Schreiben vom 15.06.2012 (Eingang 19.06.2012)
B-Plan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ mit Teilaufhebung der B-Pläne Nr. 65 einschl. 1.Änderung und Nr. 73

Sehr geehrte Frau Klingspohn,

zu dem o. g. B-Plan nehmen wir wie folgt Stellung:

Das anfallende Schmutzwasser kann den öffentlichen Kanälen zugeführt werden.

Eine Einleitung von Niederschlagswasser von neu zu versiegelten Flächen in westliche Richtung: **Bahnhofstraße, Im Emerten und Auf der Bunte**, ist **nicht** möglich. Dieses Kanalsystem ist voll ausgelastet.

Die Ableitung des Niederschlagswassers kann nur in Richtung Galgenfeld zur Konrad-Adenauer-Straße erfolgen, oder über geeignete Versickerungsanlagen, wie im Bereich B-Plan „Tonkuhle“ erfolgt. Hierzu ist die Untere Wasserbehörde zu hören (siehe auch Altlastenkataster).

Eine Durchschrift dieser Stellungnahme erhält die Untere Wasserbehörde des Landkreises Schaumburg zur Kenntnis.

Für weitere Fragen steht Ihnen Herr Koller zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Abwasserbetrieb der Stadt Rinteln

entsprechend abgestimmt, so dass auch die hier von der Planung betroffenen technischen Anlagen berücksichtigt werden.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, Schreiben vom 01.11.2012, per E-Mail

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens, deren Lage aus den beiliegenden Bestandsplänen ersichtlich ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigt das Unternehmen mindestens drei Monate vor Baubeginn einen Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Abwägung:

Der Hinweis, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens befinden, wird zur Kenntnis genommen. Die in der Anlage gekennzeichneten Telekommunikationsanlagen verlaufen überwiegend innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und bedürfen aus diesem Grund keiner weiteren Festsetzung im Bebauungsplan. In die Begründung zum Bebauungsplan wurde bereits der Hinweis aufgenommen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Ferner wird ein Hinweis auf die einzuhaltenden Beteiligungs- und Beauftragungsfristen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG aufgenommen.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

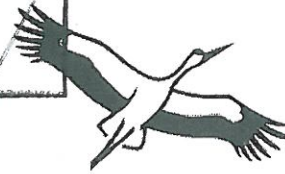
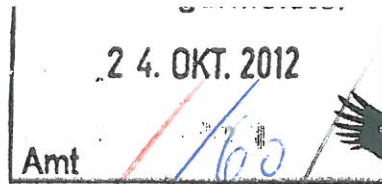
NABU Rinteln, Schreiben vom 23.10.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Die Ausführungen zu den Vollzugshinweisen zum Schutz von Amphibien- und Reptilienarten in Niedersachsen sowie dem Schutzstatus der Wald- und Zauneidechsen werden zur Kenntnis genommen. Die hohe Bedeutung der im Plangebiet vorkommenden Eidechsenarten wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Artenschutzrechtlichen Gutachtens der Dipl.-Ing.-Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) entsprechend durch Empfehlungen zu Vermeidungsmaßnahmen, die als Festsetzungen bzw. Hinweise ebenfalls in den Bebauungsplan übernommen wurden, berücksichtigt und gewürdigt. Es wird in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen, dass diese Maßnahmen aus Sicht des NABU Rinteln naturschutzfachlich ausreichend sind, um die bestehende Zauneidechsenpopulation zu schützen und die erheblichen Beeinträchtigungen des lokalen Bestandes zu kompensieren.

Ferner wird die Anregung, die festgesetzte Maßnahme zur externen Kompensation an einem alternativen Standort durchzuführen, zur Kenntnis genommen. Die Festsetzung der externen Kompensationsmaßnahme erfolgte in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Schaumburg. Die ausgewählte Fläche ist aufgrund der Lage und Größe für die Kompensation der durch die Planung hervorgerufenen Eingriffe geeignet und ausreichend dimensioniert. Von einer Durchführung der Maßnahme auf einer alternativen Fläche wird daher abgesehen. Der seitens des NABU Rinteln vorgeschlagene Alternativstandort wird seitens der Stadt Rinteln jedoch ggf. als externe Kompensationsfläche anderer Planungen



NABU

NABU Rinteln - Kerschensteiner Weg 3 - 31737 Rinteln
Stadt Rinteln
Z. Hd. Bürgermeister Karl-Heinz Buchholz
Klosterstraße 19

31737 Rinteln

Nick Büscher
1. Vorsitzender

Telefon: 0 5751 - 5237

Mobil: 0 160 - 2537628

E-Mail: kontakt@nabu-rinteln.de

Rinteln, 23.10.2012

Stellungnahme zur Bauleitplanung der Stadt Rinteln

Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ mit Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“

Sehr geehrter Herr Buchholz,

für den NABU Landesverband Niedersachsen als Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB nehme ich wie folgt Stellung zu der oben genannten Maßnahme:

Wie durch das artenschutzfachliche Gutachten des Büros ABIA (Neustadt, 2011) bestätigt, handelt es sich bei dem durch die Bauleitplanung betroffenen Gebiet der Bahntrasse insbesondere in den sonnenexponierten Ruderalflächen um ein wichtiges Habitat für Wald- und Zauneidechsen. Als Reptilienart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie mit Priorität für Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen ist Deutschland mit etwa 10-33 % des Gesamtareals der Unterart *Lacerta agilis agilis* im Verbreitungszentrum in hohem Maße für diese Unterart verantwortlich. Vor dem Hintergrund starker Populationsrückgänge infolge von Habitatverlusten und Habitatverschlechterungen und des schlechten Erhaltungszustandes in Niedersachsen sind insbesondere Brachen, Ruderalflächen sowie Lebensräume entlang von Verkehrsstrassen zu erhalten (vgl. NLWKN (Hrsg.) (2011): Vollzugshinweise zum Schutz von Amphibien- und Reptilienarten in Niedersachsen – Reptilienarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie mit Priorität für Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen – Zauneidechse (*Lacerta agilis*) – Niedersächsische Strategie zum Arten- und Biotopschutz, Hannover, S. 7). Darüber hinaus gilt das Tötungsverbot besonders geschützter Arten gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sowie das Zerstörungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die Vermeidungsmaßnahmen (Vergrämung, Sicherung des Zauneidechsenstehpunktes, Sicherung der Stützmauer) zum Schutz der isolierten und besonders empfindlichen Zauneidechsenpopulation, die laut Detailplanung des Artenschutzrechtlichen Gutachtens von Dipl.-Ing., Dipl. Biol. Karin Bohrer (Petershagen, 2012) vorgeschlagen werden, sind natur-

NABU Rinteln
Naturschutzbund Deutschland e.V.
NABU-Gruppe Rinteln
Kerschensteiner Weg 3
31737 Rinteln

Ihr Weg zum NABU
Telefon: 05751 - 5237
www.nabu-rinteln.de
kontakt@nabu-rinteln.de

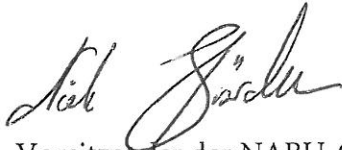
Bankverbindung
Sparkasse Schaumburg
Konto.-Nr. 520 318 726
BLZ 255 514 80

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz
Spenden sind steuerlich absetzbar

schutzfachlich ausreichend, um die bestehende Zauneidechsenpopulation zu schützen und die erheblichen Beeinträchtigungen des lokalen Bestandes zu kompensieren. Insbesondere die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Optimierung bestehender und die Schaffung zusätzlicher Habitats durch Entbuschungen, die Anlage von Eiablageplätzen sowie das Risikomanagement sind notwendig und sinnvoll, um das Tötungsverbot sowie das Zerstörungsverbot einzuhalten.

Darüber hinaus sind externe Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, welche die Entwicklung einer Streuobstwiese mit artenreichem Grünland (extensive Bewirtschaftung mit Mahd oder Beweidung) auf einer externen Ausgleichsfläche Flurstück 104, Flur 14, Gemarkung Rinteln zum Ziel haben. Grundsätzlich ist diese externe Kompensationsmaßnahme zu begrüßen, der NABU Landesverband Niedersachsen schlägt jedoch zur Erhöhung der naturschutzfachlichen Wertigkeit der Maßnahme den alternativen Standort Flurstück 31, Flur 7, Gemarkung Hohenrode vor. Der Standort befindet sich unweit der Streuobstwiese der NABU-Gruppe Rinteln sowie unmittelbar angrenzend an ein Grundstück des NABU Niedersachsen und lässt sich zu einer artenreichen Streuobstwiese entwickeln. Darüber hinaus wird eine extensive Beweidung mit Schafen einer alten Haustierrasse (Skudden) vorgeschlagen, die im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung von der NABU-Gruppe Rinteln übernommen werden kann. Neben der Pflanzung standortgerechter, alter Obstsorten sollte die Kompensationsmaßnahme die Errichtung eines festen Weidezaunes sowie die Einrichtung eines Fraßschutzes für die Obstbäume beinhalten.

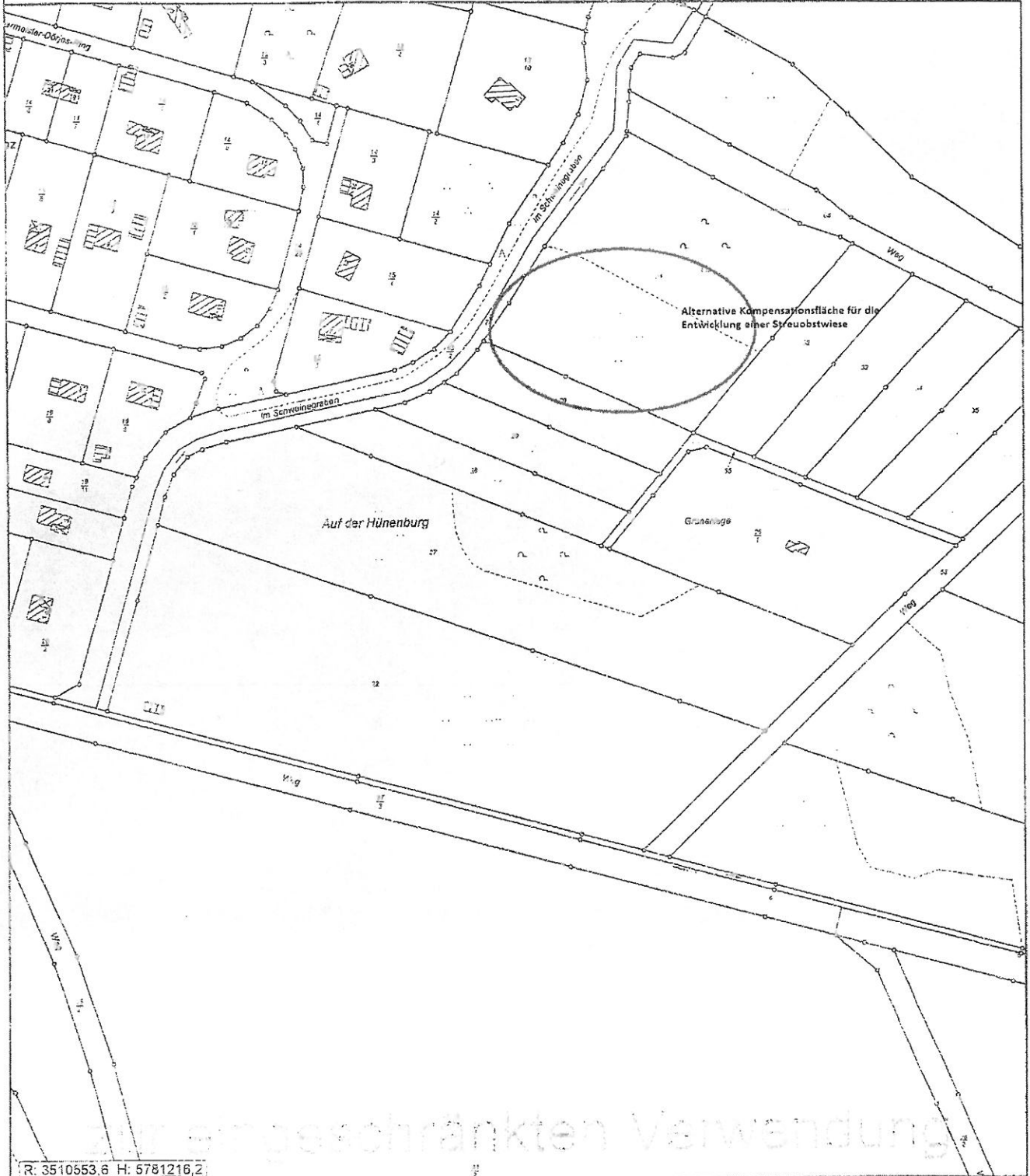
Mit freundlichen Grüßen



1. Vorsitzender der NABU-Gruppe Rinteln
1. Stellvertretender Landesvorsitzender des NABU Niedersachsen

Gemeinde: Rinteln, Stadt
 Gemarkung: Hohenrode

Flur: 7
 Flurstück: 00027/000



R: 3510553,6 H: 5781216,2

Verantwortlich für den Inhalt

Behörde für GLL Hameln
 - Katasteramt Rinteln -

Bereitgestellt durch

Behörde für GLL Hameln
 - Katasteramt Rinteln -

Zeichen:

Datum: 09.12.2010

Diese amtliche Präsentation und die ihr zugrunde liegenden Angaben des amtlichen Vermessungswesens sind nach §5 des Niedersächsischen Gesetzes über das amtliche Vermessungswesen vom 12. Dezember 2002 (Nds. GVBl. 2002) geschützt. Die Verwertung für rechtliche oder wirtschaftliche Zwecke und die öffentliche Wiedergabe ist nur mit Erlaubnis der zuständigen Vermessungs- und Katasterbehörde zulässig.

Die Grundrissdarstellung ist aus einer Karte kleineren Maßstabs abgeleitet; eventuell eingeschränkte Genauigkeit.

herangezogen. Vorbereitend hierzu bedarf es dann jedoch zunächst weitergehender Abstimmungen.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Handelsverband Hannover, Schreiben vom 23.10.2012

Ziel des Planvorhabens ist die Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer Verbindungsstraße zwischen der Bahnhofstr. und Konrad-Adenauer-Straße. Dafür sind eine Teilaufhebung des B-Planes 65 und die 1. Änd. B-Plan 73 notwendig.

Der bisherige Nutzungsausschluss für zentrenrelevanten Einzelhandel auf Grundlage des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Rinteln wird vom B-Plan 65 in die Festsetzungen des B-Plans 78 übernommen.

Wie in unserer Stellungnahme zur frühzeitigen TÖB-Beteiligung vom 25.06.2012 ausgeführt, ergeben sich für uns gegen das Planvorhaben keine Bedenken.

Abwägung:

Wie bereits in der Abwägung zur Stellungnahme vom 25.06.2012 ausgeführt, beziehen sich die festgesetzten Gewerbegebiete und somit der darin befindliche und von den Festsetzungen betroffene Fachmarkt für Tierbedarf auf die bereits im B-Plan Nr. 65 einschl. seiner 1. Änderung festgesetzten Gewerbegebiete. Diese werden, soweit sie von der Verbindungsstraße betroffen oder berührt werden, in den B-Plan aufgenommen und hinsichtlich der darin zulässigen Arten und Maße der baulichen Nutzung unverändert übernommen. Daher bezieht sich der B-Plan Nr. 78 vielmehr auf die Neugliederung der Gewerbegebiete und auf lärmschutzrelevante Festsetzungen als auf die darin bereits zulässigen Nutzungsarten.

Die Gliederung des Gewerbegebietes in GE-1 und GE-2 erfolgt mit Rücksicht auf die schalltechnischen Anforderungen in Bezug auf die Festsetzung von Lärmkontingenten. Die bisherigen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung und damit auch die Nutzungsausschlüsse werden unverändert aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 65 in die Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 78 übernommen. Dies umfasst ebenfalls den im Rahmen der 1. Änderung des B-Planes Nr. 65 für die Gewerbegebiete definierten Nutzungsausschluss von Einzelhandelsbetrieben. Der Nutzungsausschluss erstreckt sich dabei auch weiterhin auf Einzelhandelsbetriebe mit den entsprechend beschriebenen Sortimenten, die auf der Grundlage des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Rinteln zum Schutz der im Kernbereich Rinteln bestehenden einzelhandelsrelevanten Versorgungseinrichtungen ausgeschlossen wurden. Diese Festsetzung wird ebenfalls unverändert in den B-Plan Nr. 78 übernommen. In diesem Zusammenhang wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Handelsverbandes Hannover der weitreichende Nutzungsausschluss für zentrenrelevanten Einzelhandel und ein Vorhalten weiterer Flächen für Gewerbetreibende grundsätzlich begrüßt wird und keine Bedenken zum B-Plan Nr. 78 vorgetragen werden.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, Schreiben vom 05.11.2012 und 26.12.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Die mit Schreiben vom 05.11.2012 vorgelegte Stellungnahme der RSE GmbH weicht in Bezug auf die Sperrung des Eisenbahnverkehrs, Geräuschbeurteilung des Schienenverkehrs,

Abstimmung der Bauzeiten auf die Aktivitätsphasen der Zauneidechse sowie in Bezug auf die Vergrämungsmaßnahmen von der mit Schreiben vom 26.12.2012 vorgelegten Stellungnahme ab. Nach dem 05.11.2012 wurden die in der Stellungnahme aufgeworfenen Fragestellungen mit den zuständigen Fachplanern und beteiligten Behörden und sonstigen Trägern erörtert. Die gewonnenen Ergebnisse sind in die Stellungnahme vom 26.12.2012 eingeflossen. Insofern erstreckt sich die nachfolgende Abwägung sowohl auf die Stellungnahme vom 05.11.2012 (Inhalte, die unverändert sind) als auch auf die Stellungnahme vom 26.12.2012.

Zu 1.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die erforderliche Verschwenkung der Gleistrasse und den Neubau der Stützmauer ein separates eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG notwendig ist. Die Unterlagen für das erforderliche eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG sind derzeit bei dem beauftragten Ing.- Büro in Bearbeitung und werden der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahn-aufsicht mbH zeitnah zur Verfügung gestellt.

Zu 2.:

In Bezug auf die Sperrung der Gleise während der Bauzeiten wurde seitens der Stadt Rinteln bautechnisch überprüft, inwiefern der erforderliche Zeitraum von bislang 200 Tagen verringert und auf ein notwendiges Maß minimiert werden kann. Im Ergebnis wurde eine bautechnische Lösung erarbeitet, die eine maximale Dauer der Gleissperrung für das Verschwenken des Gleises bei 14 Tagen vorsieht. Im Rahmen der Durchführung der Gleisbauarbeiten werden die in der Stellungnahme vom 26.12.2012 vorgetragenen Hinweise zur maximal zulässigen Gleissperrung, die am Stück seitens der RSE zugebilligt wird, berücksichtigt. Ferner wird im Rahmen der Vorhabendurchführung berücksichtigt, dass ggf. notwendig werdende zusätzliche Gleissperrungen im Rahmen des Zugverkehrs bei der RSE angemeldet werden. In diesem Zusammenhang wird berücksichtigt, dass die maximale dauerhafte Gleissperrung im Rahmen der zusätzlichen Gleissperrungen eine Dauer von 3 Werktagen nicht überschreiten darf, Gleissperrungen an Wochenenden dabei nicht zugestimmt wird und darüber hinausgehenden Eingriffen in den Eisenbahnverkehr nur zugestimmt wird, wenn der Eisenbahnverkehr aufrecht gehalten und der Einsatz von Sicherungsposten berücksichtigt wird.

Die Ergebnisse der Prüfung wurden in einem gemeinsamen Termin am 21.11.2012 zwischen der Stadt Rinteln und der RSE GmbH erläutert und abgestimmt. Die Verkürzung der Bauzeit wird möglich, weil für den Bauablauf zur Herstellung des Stützbauwerks eine neue Variante entwickelt wurde, die ohne längere Beeinträchtigung des Bahnbetriebs umgesetzt werden kann. Es handelt sich um eine reine Stahlkonstruktion, bei der die zeitintensiven Betonarbeiten entfallen. Der Vorteil dieser Variante ist, dass der Bahnbetrieb während der Bauzeit in der Regel aufrecht erhalten werden kann. Des Weiteren werden alle wesentlichen Arbeiten von der Südseite (Straßenneuplanung) her ausgeführt. Der Bauablauf geht davon aus, dass die Gleise zum Baubeginn an der neuen Stelle liegen und die Strecke nahezu betriebsbereit ist. Die Beeinträchtigung des Bahnbetriebs beträgt somit nahezu lediglich die Zeit der Gleisverlegung (ca. 2 Wochen). Eine Zugvorbeifahrt sollte dennoch mit der Baustelle koordiniert werden.⁶⁷ Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass es sich hierbei nicht um einen Belang des Bebauungsplanes, sondern um dessen Umsetzung handelt. Die Bedenken werden entsprechend der v.g. Ausführungen im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung berücksichtigt. Die Ausführungen werden jedoch zum besseren Verständnis des Gesamtzusammenhanges in die Begründung eingefügt.

⁶⁷ vgl. SHP Ingenieure, 1076 Rinteln – Planung einer Verbindungsstraße – Protokoll zum Termin am 21.11.2012

Zu 3.

Die in der Stellungnahme vom 26.12.2012 vorgetragene Hinweise in Bezug auf die für die Durchführung der Bauarbeiten erforderliche Aufstellung einer Bau- und Betriebsanweisung werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen berücksichtigt. Hierbei wird auch berücksichtigt, dass aufgrund der unterschiedlichen Bauphasen (Vergrämung der Zauneidechse, Verschwenkung des Gleises, Errichtung der Stützmauer) und aufgrund der Beschaffenheit der Baumaßnahmen unterschiedliche Bau- und Betriebsanweisungen notwendig sind. Daher wird die Erstellung von Bau- und Betriebsanweisungen seitens der Bauleitung mind. 4. Wochen vor dem jeweils geplanten Baubeginn bei der RSE beantragt. Hierbei werden mindestens die fachlich verantwortlichen Personen auf der Baustelle sowie die gewählten Bauverfahren, sofern sich Abweichungen zu den Festlegungen im Bebauungsplan ergeben, mitgeteilt.

Zu 4.:

Im Rahmen der zukünftig durchzuführenden Vegetationspflegemaßnahmen wird nach Möglichkeit ein Betreten des Gleiskörpers vermieden. Sollte dies nicht möglich sein und ein Betreten der Gleisanlagen erforderlich werden, so werden die entsprechenden Mitarbeiter/Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes eingewiesen und entsprechende Sicherungsposten eingesetzt. Es wird ferner berücksichtigt, dass der Zugang zu den zu pflegenden Flächen nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen darf. Der Hinweis wurde bereits in die Begründung eingefügt.

Zu 5.:

In den einzureichenden Unterlagen des Planverfahrens nach § 18 AEG werden die in der Begründung zum B-Plan dargelegten speziellen baulichen Ausführungen der Stützmauer zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere in den Straßenraum berücksichtigt. Es wird daher auch weiter davon ausgegangen, dass diese baulichen Ausführungen Bestandteil des Planverfahrens nach § 18 AEG werden, weil aus Gründen der Eisenbahnsicherheit an die Krone der Stützmauer ebenfalls spezielle Anforderungen zu erfüllen sind.

In der Begründung zum B-Plan Nr. 78 wird im Zusammenhang mit den für den Artenschutz erforderlichen Maßnahmen auf die Berücksichtigung einer entsprechenden Krone der Stützmauer eingegangen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die artenschutzrechtlichen Ausführungen hingewiesen.

Zu 6.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die für die Vergrämung der Zauneidechse gefundene Lösung (fachtechnische Stellungnahme von Frau Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. K. Bohrer vom 20.12.2012) die Zustimmung der RSE trifft. Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass die Lösung in Zusammenarbeit mit der RSE und der Bückebergbahn entwickelt wurde und die Betriebssicherheit (Einhaltung von Lichtraumprofil) als auch die Verkehrssicherheit (keine Stolperfallen, einseitiger Rangierweg, Möglichkeiten des Betretens des Schienenzwischenraumes zur Ausführung von Rangiervorgängen, Möglichkeiten der Räumung eines liegengebliebenen Personenzuges über den befestigten Seitenweg) ermöglicht und den Eisenbahnverkehr aufrechterhält. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahmen, mit Ausnahme der Anbringung der Vergrämungsmaßnahme, darauf hingewirkt und geachtet wird, dass der Eisenbahnverkehr nicht unterbrochen wird. Die Hinweise werden in die Begründung zum B-Plan eingefügt.

Zu 7.:

In Bezug auf die gemäß den Vorgaben des artenschutzrechtlichen Gutachtens vorgesehenen Entbuschungen und dem damit verbundenen Erhalt einzelner Brombeersträucher wird darauf hingewiesen, dass sich diese nicht auf den Gleiskörper und dessen Böschungsbereich, sondern auf die daran angrenzenden und im Gutachten gekennzeichneten Flächen beziehen. Der Gleisbereich sowie dessen Böschungen können daher, wie in der Stellungnahme beschrieben, auch weiterhin von Aufwuchs frei gehalten werden.

Zu 8.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Instandhaltung der Stützmauer dem Straßenbaulastträger obliegt. Im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen wird seitens des Straßenbaulastträgers dafür Sorge getragen, dass die Sicherung gegen Überklettern der Stützmauer von Bewuchs frei gehalten wird. Sofern sich die Instandhaltungsmaßnahmen auf den unmittelbaren Gleisbereich beziehen, werden die erforderlichen Arbeiten, wie in der Stellungnahme der RSE gefordert, mindestens 7 Tage vorher bei dem zuständigen Zugleiter angekündigt. Für eine ordnungsgemäße Sicherung der Arbeitsstelle wird Sorge getragen.

Zu 9.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das neu vorgelegte schalltechnische Gutachten vom 08.11.2012 die vorhandene und rechtlich mögliche Belegung des Gleiskörpers mit Zügen und Rangierfahrten berücksichtigt und somit keine Einwendungen mehr bzgl. des Schallschutzes bestehen.

Mit Bezug auf die vorliegende Stellungnahme der RSE GmbH vom 05.01.2012 und dem darin vorgebrachten Hinweis, dass im schalltechnischen Gutachten nur von einer „niedrigen“ Streckenbelastung („Museumsbahn“) ausgegangen wird, wurde durch das Gutachterbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, eine nachträgliche Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen durchgeführt. Dabei wurden in Abstimmung mit der RSE GmbH folgende Zugzahlen zu Grunde gelegt:

6.00 – 22.00 Uhr: 32 Nahverkehrszüge, 8 Güterzüge

22.00 – 6.00 Uhr: 5 Nahverkehrszüge, 2 Güterzüge

Unter Beachtung der Geschwindigkeiten, Zuglängen, Scheibenbremsanteil, etc. ergaben sich Emissionspegel von:

$L_{m,E,t} = 57,9 \text{ dB(A)}$

$L_{m,E,n} = 54,3 \text{ dB(A)}$

Nach den Ergebnissen der ergänzenden Berechnungen ergibt sich hierdurch keine Änderung der Beurteilung des Schienenverkehrslärms gegenüber der bisher betrachteten Situation. Da die Immissionsbelastung der betrachteten Plangebietsflächen im Wesentlichen durch die Straßenverkehrslärmimmissionen bestimmt wird, ist somit auch keine nennenswerte Änderung der Lärmpegelbereiche zu erwarten.⁶⁸

Die Ergebnisse der nachträglichen Berechnungen werden in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

In Bezug auf den in der Stellungnahme vom 26.12.2012 vorgetragenen Hinweis zur geplanten Abschaffung des Schienenbonus und der entsprechend angeregten Berücksichtigung im schalltechnischen Gutachten sei darauf hingewiesen, dass die jeweils zum Zeitpunkt der Planaufstellung bestehenden rechtlichen Anforderungen und

⁶⁸ Büro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Ergebnis der ergänzenden Berechnungen zum Schienenverkehrslärm („Museumsbahn“), E-Mail vom 08.11.2012

Prognosegrundlagen zu berücksichtigen sind. Ob und in welcher Form der Schienenbonus abgeschafft wird, steht derzeit nicht hinreichend fest, so dass daraus keine Rückschlüsse auf die hier vorliegende Planung abgeleitet werden können.

Zu 10.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich auch aus der Sicht der RSE durch die nun gewählte Vergrämuungsmaßnahme die baubedingte Sperrung des Gleiskörpers auf die Verschwenkung des Gleises reduziert und die gewählte Baumethode für den Bau der Stützmauer (vom Böschungsfuß aus) einen störungsfreien Eisenbahnbetrieb garantiert.

Im Rahmen der Bauphase wird darauf hingewirkt, dass Einschränkungen des Lichtraumprofils nicht entgegenstehen werden. Es wird dabei berücksichtigt, dass wegen gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr entsprechende Einschränkungen des Lichtraumprofils zur Anzeige gebracht werden können. Die Stadt Rinteln wird in ihrer Ausschreibung sicherstellen, dass die Anforderungen aus dem Baubetrieb bekanntgegeben werden. Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass die Haftung gegenüber der RSE/Bückebergbahn zuerst der Bauherr übernimmt, der sich im Untervertrag mit dem Bauausführenden gegen dessen Fehler absichern kann. Aspekte der Haftung, Unterverträge und Ausschreibungsinhalte sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung und werden daher seitens der Stadt Rinteln im Rahmen der Durchführung des B-Planes entsprechend berücksichtigt.

Zu 11.:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die RSE GmbH und die Bückebergbahn GmbH dem B-Plan Nr. 78 mit den nun vorliegenden Unterlagen (Vergrämuungsmaßnahmen gewählte Baumethode für Stützmauer und Gleiskörper, schalltechnisches Gutachten) zustimmen. Diese Aussage wird auch in die Begründung zum B-Plan Nr. 78 aufgenommen.

Ferner wird zur Kenntnis genommen, dass dem Beginn der Baumaßnahme erst dann zugestimmt werden kann, wenn zwischen den beteiligte Partnern ein Baudurchführungsvertrag abgeschlossen wurde, in dem u.a. die zivilrechtlichen Ansprüche (auch die Gewährleistungsfrage für die Gleisanlage) der beteiligten Partner abgestimmt und festgehalten werden. Der Baubeginn und insbesondere der beschriebene Baudurchführungsvertrag ist nicht Gegenstand des B-Planes Nr. 78, da diese Aspekte auf die Durchführung des B-Planes und nicht auf seine Festsetzungen abzielen. Es wird daher davon ausgegangen, dass im Baudurchführungsvertrag keine bodenrechtlichen oder artenschutzrechtlichen Aspekte behandelt werden, die auf das Abwägungsergebnis dieses B-Planes Einfluss haben könnten.

Die Ausführungen zur Erstattung von Aufwendungen der RSE und der Bückebergbahn sowie die damit verbundenen Entgelte werden zur Kenntnis genommen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der B-Planung.

Gleiches gilt für ggf. auftretende Erschwernisse in Folge des Abstandes zwischen Stützmauer und Gleiskörper, die bei der Unterhaltung und Erneuerung des Gleiskörpers auftreten können.

Der Hinweis auf die zur Detailplanung bisher protokollierten Treffen zu diesem Thema und auf den elektronischen Schriftverkehr wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Die Detailplanung der Schienenverlegung erstreckt sich auf die eisenbahntechnischen und eisenbahnrechtlichen Belange, die im Rahmen des Verfahrens nach § 18 AEG beurteilt werden. Auf die B-Planung hat die Detailplanung keinen weitergehenden Einfluss.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Stadt Rinteln
Bauamt
Klosterstr. 19
31737 Rinteln

26.12.2012

**60/Stpl.-395/2011.Rinteln
Bebauungsplan Nr. 78**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehmen wir wie folgt Stellung zur erneuten Beteiligung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 78. Diese Stellungnahme geben wir auch im Namen der Bückebergbahn GmbH ab.

1. Für die Durchführung der Baumaßnahme (insbesondere Verschwenken des Gleiskörpers und Neubau einer Stützwand) ist ein Planverfahren nach §18 AEG bei der zuständigen Behörde durchzuführen. Dies ist noch nicht durchgeführt worden, obwohl im B-Plan-Entwurf auf Seite 8 darauf hingewiesen wird.
2. Sperrung des Eisenbahnverkehrs
Gemäß der derzeitigen kommunizierten Planung liegt die maximale Dauer der Gleissperrung für das Verschwenken des Gleises bei 14 Tagen. Dies ist die maximal zulässige Gleissperrung, die am Stück seitens der RSE zugebilligt wird.
Zusätzliche Gleissperrungen, die notwendig werden könnten, sind im Rahmen des Zugverkehrs möglich und sind mindestens 7 Tage vor Beginn der Sperrung bei der RSE anzumelden. Die maximal mögliche dauerhafte Gleissperrung im Rahmen dieser zusätzlichen Gleissperrungen dürfen eine Dauer von 3 Werktagen nicht überschreiten, Gleissperrungen an Wochenenden wird nicht zugestimmt. Sind darüber hinausgehende Eingriffe in den Eisenbahnverkehr nötig, so wird diesen unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs und Einsatz von Sicherungsposten im Rahmen der Möglichkeiten zugestimmt.
3. Für die Durchführung der Bauarbeiten ist die Aufstellung einer Bau- und Betriebsanweisung notwendig. Für die unterschiedlichen Bauphasen (Vergräbung der Zauneidechse, Verschwenkung des Gleises, Errichtung der Stützwand) sind jeweils aufgrund der Beschaffenheit der Baumaßnahmen unterschiedliche Bau- und Betriebsanweisungen notwendig.

Die Erstellung von Bau- und Betriebsanweisung ist seitens der Bauleitung mind. 4 Wochen vor dem jeweils geplanten Baubeginn bei der RSE zu beantragen. Mitzuteilen sind jeweils mindestens die fachlich Verantwortlichen Personen auf der Baustelle, sowie die gewählten Bauverfahren, sofern sich Abweichungen zu den Festlegungen im Bebauungsplan ergeben.

4. Bei der Durchführung von Vegetationspfllegemaßnahmen, die in der Begründung als erforderlich aufgeführt sind, ist strikt auf das Nicht-Betreten des Gleiskörpers zu achten. Der Zugang zu den zu pflegenden Flächen darf nicht über die Eisenbahnflächen erfolgen.
Ansonsten sind die eingesetzten Mitarbeiter und/oder Dienstleister in die Gefahren des Eisenbahnbetriebes einzuweisen und Sicherungsposten einzusetzen.
5. Zur Vermeidung betriebsbedingter Tötungen durch Herunterfallen der Tiere von Stützmauer in den Straßenraum fordert die Begründung spezielle bauliche Ausführungen (S. 84). Die Ausbildung dieser baulichen Ausführung muss Bestandteil des Planverfahrens nach §18 AEG werden, weil aus Gründen der Eisenbahnsicherheit an die Krone der Stützmauer ebenfalls spezielle Anforderungen zu erfüllen sind.
6. Seite 47 und Seite 95:
Die derzeit gefundene Lösung für die Vergrämung der Zauneidechsen (Fachtechnische Stellungnahme von Frau Bohrer vom 20.12.2012) trifft die Zustimmung seitens der RSE. Die Lösung wurde in Zusammenarbeit mit der RSE und der Bückebergbahn entwickelt und berücksichtigt die Betriebssicherheit (Einhaltung Lichtraumprofil) als auch die Verkehrssicherheit (keine Stolperfallen, einseitiger Rangierweg, Möglichkeit des Betretens des Schienenzwischenraumes zur Ausführung von Rangiervorgängen, Möglichkeit der Räumung eines liegengebliebenen Personenzuges über den befestigten Seitenweg).
Mit dieser Maßnahme ist es möglich, den Eisenbahnverkehr aufrecht zu erhalten.

Wichtig ist nochmals die Feststellung, dass der Eisenbahnverkehr, außer zur Anbringung der Vergrämungsmaßnahme, nicht unterbrochen werden darf.

7. Seite 51 und 99 Entbuschungen:
Der Gleisbereich und deren Böschungen ist von jedem Aufwuchs freizuhalten. Aus diesem Grund dürfen dort keine Brombeersträucher stehen gelassen werden.
8. Seite 96 Sicherung der Stützmauer:
Die Instandhaltung der Stützmauer obliegt dem Straßenbulasträger. Die Sicherung gegen Überklettern der Stützmauer ist ständig von Bewuchs freizuhalten. Hierzu muss sich die Unterhaltung auch im unmittelbaren Gleisbereich bewegen. Vor diesen Arbeiten im Gleisbereich ist mindestens 7 Tage vorher

dies anzukündigen unter der Rufnummer 0228-850340-25 (Zugleiter). Sollte zum Zeitpunkt der Unterhaltsmaßnahme Zugverkehr zu erwarten sein, so obliegt es dem Unterhaltenden, für eine ordnungsgemäße Sicherung der Arbeitsstelle zu sorgen.

9. Seite 113 Geräuschbeurteilung des Schienenverkehrs

Das neu vorgelegte schalltechnische Gutachten mit Datum vom 8.11.2012 berücksichtigt die vorhandene und rechtliche mögliche Belegung des Gleiskörpers mit Zügen und Rangierfahrten. Somit bestehen an dieser Stelle keine Einwendungen mehr bezüglich des Schallschutzes.

Wir machen darauf aufmerksam, dass im Gutachten der Schienenbonus (-5dBA) berücksichtigt wurde. Da eine Abschaffung des Schienenbonus zeitnah geplant ist, sollte das Gutachten dies berücksichtigen.

10. Seite 160: Abstimmung der Bauzeiten auf die Aktivitätsphasen der Zaunedecksen

Durch die nun gewählte Vergrämungsmaßnahme reduziert sich die baubedingte Sperrung des Gleiskörpers auf die Verschwenkung des Gleises.

Die gewählte Baumethode für den Bau der Stützmauer (vom Böschungsfuß aus) garantiert einen störungsfreien Eisenbahnbetrieb.

Einschränkungen des Lichtraumprofils während der Bauphase sind nicht erlaubt und können wegen gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr zur Anzeige gebracht werden. Der Bauherr hat mit seiner Ausschreibung sicher zu stellen, dass die Anforderungen aus dem Baubetrieb bekannt gegeben werden.

Die Haftung gegenüber der RSE/Bückebergbahn übernimmt zuerst der Bauherr, der sich im Untervertrag mit dem Bauausführenden gegen dessen Fehler absichern kann.

11. Die RSE GmbH und die Bückebergbahn GmbH stimmen der o.g. Bauleitplanung mit den nun vorliegenden Unterlagen (Vergrämungsmaßnahmen, gewählte Baumethode für Stützmauer und Gleiskörper, schalltechnisches Gutachten) zu.

Dem Beginn der Baumaßnahme können wir erst zustimmen, wenn zwischen den beteiligten Partnern ein Baudurchführungsvertrag abgeschlossen wurde. In diesem werden die zivilrechtlichen Ansprüche der beteiligten Partner abgestimmt und festgehalten, auch die Gewährleistungsfrage für die Gleisanlage wird in diesem Vertrag geklärt. Außerdem wird die Unterhaltungslast der Bauwerke noch einmal vertraglich festgehalten.


Für die Aufwendungen seitens der RSE und der Bückebergbahn werden im Baudurchführungsvertrag Kostensätze auf Stundenbasis vereinbart. Die Entgeltzahlung beruht v.a. auf der Erstellung von Bau- und Betriebsanweisungen, Baubesprechungen, Abnahmen, etc., für die RSE/Bückebergbahn jeweils Arbeiten auf Stundennachweis (einschl. Reisekosten) erbringen wird. Auch für die bereits abgehaltenen Besprechungen in den Räumen des Bauherrn und vor Ort werden die entsprechenden Entgelte rückwirkend fällig, sofern diese nicht verjährt sind. Insofern versagen wir vorsorglich schon einmal die Einrede der Verjährung für die ab dem 10.7.2011 stattgefundenen Termine vor Ort.

Der Abstand zwischen Stützmauer und Gleiskörper ist im Rahmen der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung festgelegt (2,50m). Dies bedeutet im Rahmen der Unterhaltung und Erneuerung des Gleiskörpers Erschwernisse. Auch für diese Erschwernisse wird im Rahmen des Baudurchführungsvertrages eine Regelung getroffen werden.

Desweiteren verweisen wir zur Detailplanung auf die bisher bereits protokollierten Treffen zu diesem Thema und auf den elektronischen Schriftverkehr.

Mit freundlichen Grüßen

RSE GmbH

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Daniel von". The signature is written in a cursive style with a large initial 'D'.

Herr Volker Mehner, Rinteln, Schreiben vom 24.10.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigefügte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Gem. § 39 Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) besteht eine Unterhaltungspflicht für Gewässer. Für den südlich an das Plangebiet angrenzenden Schildgraben (Gewässer II. Ordnung) wird daher aus Gründen der formalen und vorsorglichen Sicherstellung der Gewässerunterhaltung innerhalb des Plangebietes eine 5 m breite Fläche festgesetzt, die mit Geh- und Fahrrechten zu Gunsten der Stadt Rinteln zu belasten ist. Ein Leitungsrecht ist hier nicht erforderlich.

Bei der Festsetzung handelt es sich jedoch um eine planungsrechtliche Sicherung der Zugänglichkeit des Gewässers für den akuten Bedarfsfall. Eine Aktivierung der Fläche wäre lediglich dann erforderlich, wenn der Schildgraben nicht mehr, wie bislang, von Süden aus angefahren werden könnte. Bei der Festsetzung kommt es zunächst auf eine durchgehende Fläche für Geh- und Fahrrechte nicht an, da im konkreten Bedarfsfall und in Abhängigkeit von der örtlichen Situation die Erreichbarkeit des Gewässers zum Zweck der Unterhaltung ermöglicht wird. Darüber hinaus kann sich zukünftig insbesondere im Bereich von Grundstücksgrenzen die derzeitige bauliche Situation ändern, so dass eine Aktivierung der Festsetzung über gegenwärtige Grundstücksgrenzen hinaus möglich ist. Insofern trägt die Festsetzung den formalen Anforderungen der Unterhaltungsverordnung Rechnung.

Die Anregung, auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Anlagen zuzulassen, die dem Lärmschutz dienen, wird zur Kenntnis genommen. Eine aus der Sicht des Immissionsschutzes nahezu konfliktfreie Lage des Grundstückes im Sinne des Trennungsgebotes gem. § 50 BImSchG kann im Rahmen dieser Bauleitplanung aufgrund der bereits an das Grundstück angrenzenden Konrad-Adenauer Straße nicht gewährleistet werden, da eine Verlegung dieser Straße zur Erzielung eines immissionsrelevanten Abstandes zur Lärmquelle (Straße) unverhältnismäßig ist.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen i.S. von Lärmschutzwänden oder -wällen für eine Lärminderung eine Mindesthöhe von ca. > 2,00 m aufweisen müssten. Im Hinblick auf die Errichtung von Lärmschutzwällen bedingt dies zudem eine entsprechende Breite des Walles, der unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten in Form der beidseits an das Grundstück angrenzenden baulichen Nutzungen auch in Bezug auf die damit verbundene Raumforderung unverhältnismäßig wäre. Die Errichtung einer Lärmschutzwand würde aufgrund der örtlich engen Bebauungsstruktur einen erheblichen Einschnitt in das städtebauliche Umfeld bewirken, da sie als visuelle Barriere wahrgenommen würde. Darüber hinaus gilt es zu bedenken, dass eine Lärmschutzwand, bezogen auf das hier in Rede stehende Grundstück erst dann einen entsprechenden Lärm mindernden Effekt aufweisen würde, wenn sie ebenfalls entlang der anschließenden westlichen und östlichen Grundstücksseiten verlaufen würde, so dass bei entsprechend umlaufender und der Lärmquelle zugewandter Lärmschutzwand Schalllücken vermieden werden könnten. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die Grundstückszufahrt selbst mit einem lärm mindernd ausgeformten Tor ausgestattet werden müsste, um eine Schalllücke zu vermeiden und einen größtmöglichen Schallschutz zu erzielen. Sollte dennoch eine entsprechende Grundstückszufahrt ausgestattet werden, so würde die Bedienung des Tores (Öffnungsvorgänge) aufgrund des Wartezeitraumes in der Konrad-Adenauer Straße zu unverhältnismäßigem Rückstau führen und damit eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des auf der Konrad-Adenauer-Straße fließenden Verkehrs bewirken. Ein Verzicht auf ein Tor würde – wie bereits beschrieben - eine beachtliche Schall-Lücke bedeuten, die keinen nennenswerten Schallschutz des betreffenden Grundstückes mit Wohnhaus bewirken

Volker Mehner
Konrad-Adenauer-Straße 40
31737 Rinteln
Tel.: 05751 75556
Mail: volker@mehner.org



24. Oktober 2012
E: 26/10/12

Stadt Rinteln
Baudezernat
Klosterstraße 19
31737 Rinteln

Bebauungsplan Nr. 78 der Stadt Rinteln

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Betroffener wende ich mich gegen die Festsetzung einer Fläche für „Geh,- Fahr- und Leitungsrechte“ zu Gunsten der Stadt Rinteln an der Südseite meines Grundstücks. Eine dafür notwendige Grunddienstbarkeit würde ich keinesfalls übernehmen. Außerdem macht eine solche Festsetzung keinen Sinn, weil auf anderen Grundstücken bereits Tatsachen geschaffen wurden die dem entgegenstehen.

An der Nordseite meines Grundstücks soll eine nicht überbaubare Fläche von 3 m Breite festgesetzt werden. Ich rege an hier Anlagen zuzulassen die dem Lärmschutz dienen. Wie hoch die Lärmbelastung hier mittlerweile geworden ist, kann man dem planbegleitenden Lärmprognosegutachten anschaulich entnehmen.

Aus den Planunterlagen ist nicht ersichtlich ob meine Grundstückseinfahrt von Osten her kommend nutzbar bleiben wird. Das ist für mich wichtig, da sonst große Umwege anfallen würden.

Die Einschränkung von Werbeanlagen geht zu weit, eine Begründung dafür habe ich nicht gefunden. Es wäre ausreichend Werbeanlagen in der Höhe und auch flächenmäßig zu beschränken. Wesentlich sinnvoller wäre es, durch die Planung die Errichtung von störenden Betrieben im Mischgebiet zu begrenzen.

Außerdem vermissen ich im Plan jeglichen Ansatz, das Mischgebiet südlich der Konrad-Adenauer-Straße im Hinblick auf eine ausgewogene Durchmischung von Wohnen und Gewerbe zu ordnen. Ich möchte nochmals anregen hier tätig zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

V. Mehner

würde. Hierbei wird nicht in Abrede gestellt, dass das Grundstück bereits gegenwärtig einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt ist. Hierzu sei jedoch auf die Ausführungen des schalltechnischen Gutachtens des Büros Bonk-Maire-Hoppmann hingewiesen, in dem hinsichtlich der zukünftig zu erwartenden Lärmbelastung ausgeführt wird:

„Im Bereich der Beurteilungspunkte (S1) und (S2) ergibt sich zwar auch eine Überschreitung der hier maßgeblichen IMMISSIONSGRENZWERTE für Mischgebiete, ein Anspruch auf Lärmschutz wird hier jedoch nicht ausgelöst, da gegenüber der Bestandssituation keine Pegelerhöhung sondern eine Abnahme der Immissionsbelastung zu erwarten ist.“⁶⁹

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die mit der Verbindungsstraße zu erwartende Verlagerung der Verkehrs nicht zu einer Erhöhung der bereits bestehenden Lärmbelastung führt, sondern vielmehr zu einer Minderung der auf dem hier in Rede stehenden Grundstück vorhandenen Lärmbelastung um 0,8 dB(A) und somit sogar zu einer Verbesserung des derzeitigen Zustandes beitragen wird. Es wird daher von einer Festsetzung über die Zulässigkeit von baulichen Anlagen zum Lärmschutz innerhalb der nicht überbaubaren Grundstücksflächen aufgrund des fehlenden Planungserfordernisses (fehlender Immissionskonflikt) abgesehen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens erkennt die Stadt Rinteln jedoch die bisherige Immissionssituation, die von der Konrad-Adenauer Straße ausgeht und eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 darstellt. Es wird jedoch festgestellt, dass die Verbindungsstraße und die damit verbundenen Straßenplanungen in der Konrad-Adenauer Straße nicht zu einer Erhöhung der Immissionsbelastung beitragen, so dass auf der Grundlage der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz ableitbar ist. Unabhängig von den aus den o.g. Gründen an dem in Rede stehenden Grundstück nicht festgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz ist die Realisierung einer auch lärmschützenden baulichen Anlage im Sinne einer Nebenanlage auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen des betreffenden Grundstückes unter Einhaltung der jeweiligen Grenzabstandsvorschriften der Nieders. Bauordnung möglich.

Die Ausführungsplanungen für die Verbindungsstraße berücksichtigen die Grundstückszufahrt Konrad-Adenauer-Straße 40. Die vorgesehene „Sperrfläche“, die in diesem Bereich unterbrochen ist, lässt ein Überfahren für die von Osten kommenden Fahrzeuge zu. Zusätzliche Umwege für die Anwohner ergeben sich durch die Planung nicht. Es wird nicht die Auffassung geteilt, dass die ausschließliche Zulässigkeit von Werbeanlagen an der Stätte der Leistung eine unverhältnismäßige Einschränkung darstellt. Vielmehr dient die Festsetzung der Vermeidung von überdimensionierten und mit Fremdwerbung angereicherten Werbeanlagen, die sich in ihrer Erscheinung negativ auf das Stadtbild, insbesondere in Ortseingangsbereichen - wie in diesem Fall -, auswirken würden. Ein entsprechender Trend der gestalterischen Überformung von Ortseingangsbereichen mit Fremdwerbeanlagen ist bereits in den Ortseingangsbereichen der Stadt erkennbar. Diese führen bereits zunehmend zu einer gestalterischen Beeinträchtigung der sonst auf die Stätte der Leistung bezogenen Werbeanlagen und lösen in diesem Zusammenhang bei dem Betrachter ein hohes Maß an Irritation aus, da es an der sonst prägenden räumlichen Verknüpfung zwischen der Werbeanlage und dem Betrieb fehlt.

Die Höhe von Werbeanlagen i.S. baulicher Anlagen wird auch durch den § 4 der textlichen Festsetzungen geregelt (max. OK 10,50 m OK 10,00 m im MI Gebiet). Die Höhenbegrenzung ist aus der bisher sich aus dem B-Plan Nr. 65 ergebenden maximalen Höhe der baulichen Anlagen abgeleitet worden, um in der Gesamtheit dieses Planbereiches eine homogene bauliche Entwicklung auch mit Blick auf Werbeanlagen zu gewährleisten. Mit der

⁶⁹ Büro Bonk-Maire-Hoppmann, „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Str. u. Bahnhofstr.“ der Stadt Rinteln“, Garbsen 2012, S. 27

Höhenbegrenzung werden für die Kernstadt bisher untypische und überdimensional wirkende Werbeanlagen vermieden.

In § 2 der textlichen Festsetzungen werden die im Mischgebiet zulässigen und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen definiert. Die für den hier in Rede stehenden Bereich nicht erwünschten Nutzungen in Form von Gartenbaubetrieben und Vergnügungsstätten sind entsprechend unzulässig. Ein darüber hinausgehender Ausschluss von Nutzungen innerhalb des Mischgebietes ist seitens der Stadt Rinteln nicht gewollt, um auch zukünftig innerhalb des bereits durch Mischnutzungen geprägten Siedlungszusammenhanges südlich der Konrad-Adenauer Straße sonstige Gewerbebetriebe mit der damit verbundenen Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu ermöglichen. Die Definition von störenden Gewerbebetrieben richtet sich sowohl nach der tatsächlichen Betriebscharakteristik als auch nach der örtlich prägenden Art der baulichen Nutzung. Innerhalb des Mischgebietes sind solche Betriebe zulässig, die u.a. auch aufgrund ihres Emissionsverhaltens (z.B. Fertigungsprozesses, An- und Abfahrten) die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für Mischgebiete nicht überschreiten. Diese betragen tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) – bei Gewerbelärm. Es wird im Rahmen der Aufstellung des B-Planes davon ausgegangen, dass diese Werte auch zukünftig innerhalb des Mischgebietes eingehalten werden. Ggf. ist im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung durch geeignete schalltechnische Vorkehrungen Sorge dafür zu tragen, dass die v.g. Werte eingehalten werden.

Die Flächen südlich der Konrad-Adenauer-Straße sollen im Bebauungsplan in diesem Zusammenhang in ihrem Bestand gesichert und entsprechend ihrer prägenden Nutzungsstruktur und der Darstellung im wirksamen FNP als Mischgebiet ausgewiesen werden. Das Wohnhaus Konrad-Adenauer-Straße Nr. 40 wurde dabei zur hinreichenden Darlegung eines Mischgebietes in den Geltungsbereich einbezogen, da es an der Mischgebietsprägung dieses Areals aktiv teilnimmt. Das festgesetzte Mischgebiet erstreckt sich auf die südlich der Konrad-Adenauer-Straße befindlichen und bereits baulich genutzten Flächen, die aufgrund der Nutzungsmischung bereits den Charakter eines Mischgebietes gem. § 6 BauNVO aufweisen. In diesem Bereich sind neben einer Tankstelle, einem Fast-Food-Restaurant, einem Werkstattbetrieb und Dienstleistungen auch Wohnnutzungen vorhanden. Das im Bebauungsplan festgesetzte Mischgebiet wirkt gebietsübergreifend auch auf die westlich angrenzenden, südlich der Konrad-Adenauer-Straße gelegenen Grundstücke, die ebenfalls Mischgebietscharakter aufweisen. Insofern wird auf eine ausreichende Durchmischung dieses Bereiches hingewirkt. Ein darüber hinausgehendes Regelungserfordernis wird nicht gesehen.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

BRANDI Rechtsanwälte, Schreiben vom 30.10.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigefügte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Das Grundstück Im Emerten 8 liegt innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, innerhalb des darin gem. § 8 BauNVO festgesetzten Gewerbegebietes (GE). Im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung des Büros Bonk-Maire-Hoppmann wurde das Grundstück Im Emerten 8 mit der entsprechenden Schutzwürdigkeit für Gewerbegebiete berücksichtigt. Dieser Schutzanspruch wurde nach Prüfung durch die Stadt Rinteln bestätigt. Die für dieses Grundstück prägende Art der baulichen Nutzung stellt sich als Gewerbegebiet dar, die auch mit den allgemeinen städtebaulichen Zielvorstellungen

der Stadt vereinbar ist, die sich aus den Darstellung des wirksamen Flächennutzungsplanes ableiten lassen, der für diesen Bereich bereits seit 1990 gewerbliche Bauflächen darstellt.

Die bisherige Vermietung des Wohnhauses lässt nicht den alleinigen Schluss zu, dass diese mit dem geltenden Planungsrecht vereinbar war. Vielmehr deutet vieles darauf hin, dass das Wohnhaus gerade nur deshalb genehmigt wurde, weil es – wie in der Stellungnahme beschrieben- für den Betriebsinhaber beantragt wurde.

Auf der Grundlage der Festsetzungen des rechtsverbindlichen B-Planes Nr. 65 (Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO) und den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Rinteln werden die umgebenden Grundstücksflächen durch die in der Vergangenheit angesiedelten Gewerbebetriebe geprägt. Der Hinweis auf die im Jahr 1964 erteilte Genehmigung für das Wohnhaus Im Emerten 8 wird in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen. Ebenso die bisherige Nutzung als Wohnhaus, das unabhängig von dem Betrieb genutzt und somit nicht als Betriebsleiterwohnen angesehen wird. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 65, der die Festsetzung eines Gewerbegebietes zum Inhalt hatte, wurden jedoch von dem Grundstückseigentümer keine Bedenken vorgetragen.

Der u.a. für das Grundstück Im Emerten 8 rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 65 setzt für das Gewerbegebiet flächenbezogene Schall-Leistungspegel fest, die sicherstellen, dass in den nächstgelegenen betriebsfremden Wohnnutzungen der angrenzenden Mischgebiete die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden. In Bezug auf das im Gewerbegebiet gelegene Wohnhaus Im Emerten 8 ist festzustellen, dass bisher keine Konflikte in Verbindung mit den von den umgebenden Gewerbebetrieben ausgehenden Immissionen bekannt geworden sind, so dass ein Konflikt mit der Festsetzung als Gewerbegebiet bislang ebenfalls nicht ableitbar war. Dennoch muss sich die im Gewerbegebiet befindliche Wohnnutzung die Festsetzungen des B-Planes Nr. 65 in Bezug auf die Schutzwürdigkeit mit den damit für Gewerbegebiete verbundenen Orientierungswerten anrechnen lassen. Ein Anspruch auf eine Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) oder eines Mischgebietes (MI) kann aufgrund der festgesetzten Art der baulichen Nutzung GE nicht nachträglich abgeleitet werden. Diese Ausführungen zur Schutzwürdigkeit wurden auch in der Begründung des B-Planes dokumentiert. In die Begründung wird jedoch der vorgetragene Hinweis aufgenommen, dass auf dem Grundstück Im Emerten Nr. 8 neben dem Gewerbebetrieb ein „selbstständiges Wohnhaus“ vorhanden ist, das um 1964 und ungeachtet einer gewerblichen Nutzung als „Wohnhaus“ genehmigt wurde. Darüber hinaus wird zur hinreichenden Darlegung des Schutzanspruches und zur Vermeidung von Missverständnissen die Begründung in Bezug auf dieses Grundstück (GE) ergänzt.

Auf der Grundlage der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, die bei Bauleitplanungen zur Beurteilung von Immissionssituationen zur Anwendung empfohlen wird, sind in Gewerbegebieten tags 65 dB(A) und 55 dB(A) bzw. 50 dB(A) nachts möglichst einzuhalten. Der letzte der genannten Nachtwerte gilt für Gewerbelärmimmissionen. Da es sich um Orientierungswerte handelt, können diese Werte im Einzelfall auch geringfügig überschritten werden.

Die Stadt Rinteln erkennt, dass durch die geplante Verbindungsstraße im Bereich des Grundstückes Im Emerten Nr. 8 im Vergleich zur bisherigen Immissionssituation eine Veränderung derart zu erwarten sein wird, dass die nach Norden orientierten Grundstücksflächen mit den dort befindlichen Außenwohnbereichen zukünftig durch den auf der Verbindungsstraße fließenden Verkehrslärm mehr belastet werden. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Mehrbelastung, die keine Überschreitung der in der 16. BImSchV genannten Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete bewirkt. Die Stadt Rinteln hat in der Begründung dargelegt, dass unter Berücksichtigung der Abwägung verschiedener Trassenvarianten nur die hier geplante Variante geeignet ist, die nördlich der Bahnanlagen

befindlichen Wohnsiedlungsbereiche verkehrlich besser an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz anzubinden, die Konrad-Adenauer Straße und Bahnhofstraße mit den daran angrenzenden Betrieben zu entlasten und dabei, soweit möglich, die Immissionsbelastung so gering wie möglich zu halten. Insofern wird dem Trennungsgebot gem. § 50 BImSchG durch die Auswahl einer geeigneten Trassenführung für die Verbindungsstraße Rechnung getragen, wonach die Trasse nicht durch Wohnsiedlungsbereiche oder bereits verkehrlich stark belastete Siedlungsbereiche geführt werden soll. Das Trennungsgebot kann jedoch nicht für das hier in Rede stehende und südlich an die Verbindungsstraße angrenzende Grundstück Im Emerten Nr. 8 berücksichtigt werden. Die gewählte Trassenführung berücksichtigt eine Bündelung der Verkehrsadern Schiene und Straße in der Form, dass die Verbindungsstraße schnellstmöglich parallel zur Bahnanlage geführt wird. In diesem Zusammenhang ist eine Trennung zwischen Verbindungsstraße und Grundstück (Im Emerten Nr. 8) nicht möglich, da im weiteren westlichen Verlauf an die bereits im B-Plan Nr.73 planungsrechtlich festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche mit Anbindung an die Bahnhofstraße angeschlossen werden soll. Die gewählte Trasse stellt bei der Gesamtbetrachtung der damit verbundenen Immissionssituation die Trasse mit dem geringsten Immissionskonflikt dar. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die Trasse neben der Bahnanlage an dem Grunde nach geringer schutzwürdigen Nutzungen vorbei geführt wird (hier Gewerbegebiet). Eine weitere Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung ist aufgrund der naturschutzrechtlichen Bedeutung des Bahnanlagen nicht möglich, so dass auch aus diesem Grund eine weitergehenden Trennung der Nutzungen nicht realistisch ist.

Die von der geplanten Verbindungsstraße als auch von der Bahnanlage zukünftig ausgehenden und auf das Grundstück einwirkenden Verkehrslärmemissionen wurden durch das Ing. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, Garbsen, auch im Hinblick auf ggf. erforderlichen Lärmschutz untersucht.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen wurde durch die Geräuschemissionen der neu geplanten Verbindungsstraße für die Nordfassade des Wohnhauses Im Emerten Nr. 8 folgende Mittelungspegel errechnet.

06.00 – 22.00 Uhr: EG: $L_m = 61,5 \text{ dB(A)}$

1. OG: $L_m = 61,8 \text{ dB(A)}$

22.00 – 06.00 Uhr: EG: $L_m = 53,2 \text{ dB(A)}$

1. OG: $L_m = 53,5 \text{ dB(A)}$

Damit wird der gemäß 16. BImSchV 2 maßgebliche Immissionsgrenzwert für Gewerbegebiete von

06.00 – 22.00 Uhr: IRW = 69 dB(A)

22.00 – 06.00 Uhr: IRW = 59 dB(A)

deutlich – um 5 dB(A) oder mehr - unterschritten. Eine explizite Ermittlung der Geräuschemissionsbelastung im Bereich möglicher Außenwohnbereiche ist für Gewerbegebiete nach den Ausführungen des Gutachters i.d.R. nicht durchzuführen. Unabhängig hiervon ist darauf hinzuweisen, dass nach den Ergebnissen überschlägig durchgeführter schalltechnischer Berechnungen auch am Nordrand des Grundstücks Im Emerten 8 eine Unterschreitung des o.a. angegebenen Immissionsgrenzwerts für Gewerbegebiete am Tage um rd. 4 dB(A) zu erwarten ist.⁷⁰

In diesem Zusammenhang kommt das schalltechnische Gutachten zu dem Ergebnis, dass für dieses Grundstück nach den Anforderungen der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz

⁷⁰ vgl. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, „Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ - Stellungnahme des Herrn RA Dr. Schröder, Minden“, Garbsen, 05.11.2012, S. 1 f.

begründet ist. Die für GE-Gebiete beachtlichen Orientierungswerte der DIN 18005 werden am Tag um rd. 3,5 (EG) bis 3,2 dB(A) im 1.OG unterschritten und betragen dann 61,5 dB(A) im EG und 61,8 dB(A) im 1. OG. In der Nacht wird der Orientierungswert für Verkehrslärm um rd. 2,8 (EG) bis 2,5 dB(A) – 1. OG – unterschritten und beträgt dann 53,2 dB(A) im EG und 53,5 dB(A) im 1. OG. Ein Anspruch auf Lärmschutz ist daher nicht ableitbar.

Die Stadt Rinteln erkennt auf der Grundlage des schalltechnischen Gutachtens, dass das hier in Rede stehende Grundstück im Vergleich zur bisherigen Immissionsituation (Straßenverkehrslärm) zu einer deutlichen Erhöhung der Immissionspegel um bis zu 28,1 dB(A) kommt. Diese Differenz erklärt sich aus der bisher entlang der Nordgrenze des Grundstückes nicht existenten Straßenfläche und ist in Bezug auf diese Lärmart daher deutlich höher. Dennoch ist in Bezug auf die Beurteilung der bestehenden Immissionsbelastung auch der schienengebundene Lärm beachtlich.

Das Gutachterbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, hat eine Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen durchgeführt. Dabei wurden in Abstimmung mit der RSE GmbH folgende Zugzahlen zu Grunde gelegt:

6.00 – 22.00 Uhr: 32 Nahverkehrszüge, 8 Güterzüge

22.00 – 6.00 Uhr: 5 Nahverkehrszüge, 2 Güterzüge

Unter Beachtung der Geschwindigkeiten, Zuglängen, Scheibenbremsanteil, etc. ergaben sich Emissionspegel von:

$L_{m,E,t} = 57,9 \text{ dB(A)}$

$L_{m,E,n} = 54,3 \text{ dB(A)}$

Die ermittelten Werte müssen bei der Beurteilung des Status Quo der Lärmsituation, die auf die nördlichen Grundstücksflächen einwirken berücksichtigt werden, so dass sich die o.b. Differenz auch mit Blick auf die Beurteilung des Schutzes des Außenwohnbereiches in einem Gewerbegebiet relativiert.

Der Schutz des Außenwohnbereiches in Gewerbegebieten kann jedoch nicht mit dem Schutz eines in einem WA- und MI-Gebiet gelegenen Außenwohnbereiches gleichgesetzt werden. In diesem Einzelfall wird der bestehende Außenwohnbereich durch die in der Umgebung befindlichen Gewerbebetriebe mit ihren offenen Betriebsflächen und durch die nördlich angrenzende Bahnanlage beeinträchtigt. Die daraus sich ergebende Immissionsvorbelastung muss sich der hier in Rede stehende Außenwohnbereich „anrechnen“ lassen. Insgesamt kann unter Berücksichtigung dieses Einzelfalles und der prägenden und im B-Plan Nr. 65 festgesetzten Art der baulichen Nutzung (GE) auch für den Außenwohnbereich nur der Schutzanspruch eines Gewerbegebietes berücksichtigt werden.

Wie bereits in der Stellungnahme aufgeführt, muss nach § 41 (1) BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Verkehrswege sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Das schalltechnische Gutachten legt dar, dass für das Grundstück kein Lärmschutz begründet ist. Den Anforderungen des § 41 (1) BImSchG wird insofern Rechnung getragen, da sichergestellt wird, dass von diesen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden. Schädliche Umwelteinwirkungen wären dann ableitbar, wenn mit der Verbindungsstraße eine Immissionsituation auf den benachbarten Grundstücksflächen ausgelöst würde, die zu einer Überschreitung der in der 16. BImSchV für Gewerbegebiete dargelegten Immissionsrichtwerte führen würde. Dies ist aber hier nicht der Fall. Insofern fehlt es dem B-Plan auch nicht an einem Lärmschutzkonzept, da dies durch die fachgutachterliche Beurteilung und Einschätzung der Schutzwürdigkeit der Arten der baulichen Nutzung als auch der darin beschriebenen passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie

der verkehrsplanerischen Ausführungen in der Begründung (Variantenbetrachtung und Ausführungen zum Immissionsschutz) zum Ausdruck kommt.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen zur prognostizierten Immissionssituation und zur Schutzwürdigkeit des Grundstückes Im Emerten Nr. 8 wird die Errichtung einer Lärmschutzwand für ein innerhalb eines bereits lärmvorbelasteten Gewerbegebietes gelegenen Wohnhauses nach den Anforderungen der 16. BImSchGV nicht begründet und auch unter Würdigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte in keinem Verhältnis zu der damit verbundenen Lärmschutzwirkung stehen, so dass in diesem Fall von der Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand (oder –wall) abgesehen wurde.

Im Hinblick auf die in der Stellungnahme angesprochene Überlagerung der verschiedenen Lärmquellen (Summierung des Lärms aus unterschiedlichen Quellen) wird auf die im Rahmen der Bauleitplanung zu beachtenden Regelungen gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 hingewiesen. Danach ist zur Beurteilung des Einflusses unterschiedlicher Geräuschquellen folgender Sachverhalt zu beachten:

„Die Beurteilung der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) sollen wegen der unterschiedlichen Einstellungen der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.“

Eine Überlagerung bzw. eine Summenbetrachtung der Geräuschimmissionen ist demnach nicht durchzuführen.⁷¹ Diese Regelung macht sich der Rat der Stadt Rinteln zu Eigen. Mit der Verbindungsstraße werden absehbar keine Immissionssituationen vorbereitet, die in den jeweiligen Randbereichen ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bewirken würden.

Die im Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche hält einen Abstand von rd. 13,5 m zur nördlichen Gebäudefassade, die geplante Fahrbahn einen Abstand von rd. 15 m. Der Verkehr wird somit zukünftig nicht direkt an dem vorhandenen Wohnhaus vorbei geführt, sondern hält einen entsprechenden Abstand ein. In Bezug auf den Außenwohnbereich wird nicht in Abrede gestellt, dass von der Straße aus eine Einsichtnahme erfolgen kann. Ein Recht auf Abwehr von Einblicken auf Grundstücksflächen ist jedoch nicht ableitbar. Durch verhältnismäßige Mittel (z.B. Abpflanzung an der Grundstücksgrenze) können geeignete (private) Maßnahmen zur Abwehr von Einblicken/Einsichtnahme privater Grundstücksflächen durchgeführt werden.

Auch unter Würdigung der in der Stellungnahme dargelegten sektoralen Betrachtung der Immissionswerte sowie der Schutzwürdigkeit des Grundstückes einschl. des Außenwohnbereiches und der Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens, insbesondere im Hinblick auf die Beurteilung eines Lärmschutzanspruches, ist auch nach Abwägung der vorgetragenen Aspekte kein Immissionsschutz ableitbar. Daher werden über die im B-Plan festgesetzten passiven Maßnahmen zum Immissionsschutz hinaus keine weitergehenden Festsetzungen zum Immissionsschutz festgesetzt. Der Außenwohnbereich wird unter Würdigung der für diesen Bereich festgesetzten Art der baulichen Nutzung „Gewerbegebiet“ und der bestehenden und o.b. Lärmvorbelastung nicht erheblich beeinträchtigt, so dass der mit diesem B-Plan verbundenen Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Verbindungsstraße der Vorrang eingeräumt wird.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

⁷¹ vgl. Büro Bonk-Maire-Hoppmann, „Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ - Stellungnahme des Herrn RA Dr. Schröder, Minden“, Garbsen, 05.11.2012, S. 2

59

BRANDI
RECHTSANWÄLTE

BRANDI Rechtsanwälte Postfach 33 70 · 32390 Minden

Stadt Rinteln
Der Bürgermeister
- Bauamt -
Klosterstraße 19

31737 Rinteln

vorab per Telefax: 05751 403-248

UNSER ZEICHEN:
OUR REF:RÜCKFRAGEN BITTE AN:
PLEASE REPLY TO:

2371/12MS32C/mr RA Schröder Tel.: 8 37 06-29

MINDEN,
30.10.12Bauleitplanung der Stadt Rinteln Bebauungsplan Nr. 78
"Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße
und Bahnhofstraße" u.a.

Ihr Zeichen: 60/Stpl.-395/2011.Rinteln

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wenden uns an Sie namens und kraft nachzureichender
schriftlicher Vollmacht des Herrn Andreas Knolle, Im Emerten 8,
31737 Rinteln. Zu den offen gelegten Entwurfsunterlagen für den
Bebauungsplan Nr. 78 "Verbindungsstraße zwischen Konrad-
Adenauer-Straße und Bahnhofstraße" werden folgende

Anregungen

vorgebracht:

Konten:
FB Hannover (BLZ 250 100 30) Kto.-Nr. 178 308
Volksbank (BLZ 400 800 02) Kto.-Nr. 803 066 700
Sparkasse (BLZ 460 801 01) Kto.-Nr. 40 019 835
Steuernummer gem. UStG: 335/024/2269Deutsche Bank (BLZ 480 700 24) Kto.-Nr. 2 866 332
Commerzbank (BLZ 460 800 23) Kto.-Nr. 3 309 101 00D-32423 MINDEN
Königswall 47-49
Tel: +49 (0) 571 - 837080
Fax: +49 (0) 571 - 8370858
Gerichtsbereich 23
E-Mail: minden@brandi.net
Internet: www.brandi.net

MINDEN

DR. WOLFGANG SUDEROW, NOTAR
FRANZ PIEPER, NOTAR 5 - 7
DR. MANFRED SCHRÖDER 8
MICHAEL KOHLSTADT 2
ANDREAS WIENANN 3
KIRA LEPSIEN 4
DR. ROBERT LEPSIEN, NOTAR 2
ANDREAS PIEPER

BIELEFELD

DR. HENNING HEUER, NOTAR A.D. 18
DR. AXEL BRANDI, NOTAR A.D. 1
DR. HEINRICH SIEMENS, NOTAR
WOLFGANG G. J. DIEWITZ, NOTAR A.D. 2
DR. HANS-JÜRGEN HIEKEL 2
DR. JÖRG KÖNIG 5 - 14
DR. GERT MÜLLER-BAUMGARTEN, NOTAR 7
ANDREAS KÖNIG, NOTAR
DR. IRENE VLASSOPOULOU 4 - 18
ULRICH VORPEL-RÜTER LL.M. 11
DR. JÜRGEN LÖBBE, NOTAR 7 - 10
DR. ANNETTE MUSSINGHOFF-SIEMENS 8
DR. OLIVER KNODEL, NOTAR 6
DR. KEVIN KRÜSE, NOTAR 8 - 14
DR. SEBASTIAN MEYER LL.M., NOTAR 15
DR. ANDREA PIRSCHER 2
ACHIM HEINING, NOTAR 6
PATRIZIA FERRARA 14 - 21
DR. CHRISTIAN KOLLMEIER
DR. JANA ILCHMANN
DR. RAINER KRÜGER 2
TIMO STALLMANN

DETMOLD

DR. HELMUT DRÖGE 1
DR. BERNHARD KÖNIG
FRANK SCHEMBECKER 9
DR. CHRISTIAN BEHRENDT 1
DR. SÖREN KRAMER 2
DR. FRANK WERTHMANN
DR. JENS HOFFMANN 6

GÜTERSLOH

PROF. DR. BURCHARD PILTZ, NOTAR
HARTMUT SANDERING, NOTAR 1 - 7
DR. FRANZ TEPPER, LL.M. 17
DR. HANS-JÜRGEN BUCHMÜLLER
DR. NILS WIGGINGHAUS
DR. BIRGIT JAENICKE 18
DR. SÖREN KIENE
DRA. MONICA ZUSAETA 20

PADERBORN

PROF. DR. S. GRONEMEYER, NOTAR A.D. 3 - 14
DR. HUBERTUS EUSTERBROCK, NOTAR
PROF. DR. MARTIN DIPPPEL 3
DR. NILS GRONEMEYER 3
DR. SANDRA VYAS 2 - 8
DANIELA DEIFUSS-KRUSE
DR. JOSEF HEIMANN LL.M., NOTAR 6 - 7
DR. CHRISTOPH JAHN 3
DR. JÖRG NIGGEMEYER 3
HUBERT SÄLMEN
NINA DRÜKE

HANNOVER

DR. JOSEF FULLENKAMP
MICHAEL WEBER-BLANK NLP M. 1 - 14
DR. OLIVER EBERT 2
DR. CARSTEN HOPPMANN 8 - 8
RÜDIGER HITZ 1 - 13
DR. MARIO BERGMANN LL.M. 12
DR. STEFAN WILLE, MLE
CHRISTOPHER JONES

LEIPZIG

DIETMAR GÖTZ 14
TONI HOLLMACHPARIS In Kooperation mit Wendorr Avocats
DR. HENNING HEUER 16PEKING In Kooperation mit Da Cheng Law Offices
DR. NILS WIGGINGHAUS

- 1 Fachanwalt für Steuerrecht
- 2 Fachanwalt für Arbeitsrecht
- 3 Fachanwalt für Verwaltungsrecht
- 4 Fachanwalt für Familienrecht
- 5 Fachanwalt für Miet- und Wohnungsmietverhältnisse
- 6 Fachanwalt für Handels- und Gesellschaftsrecht
- 7 Fachanwalt für Strafrecht
- 8 Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
- 9 Fachanwalt für gewerblichen Rechtsschutz
- 10 Fachanwalt für Bank- und Kapitalmarktrecht
- 11 Fachanwalt für Versicherungsrecht
- 12 Fachanwalt für Erbrecht
- 13 Steuerberater
- 14 Mediator - Verfahrensmediator
- 15 Dolmetscher
- 16 Anwalt Hongkong
- 17 Anwalt New York
- 18 Anwalt Athen
- 19 Anwalt in Dubai (Emirate de Toun)
- 20 Anwaltskanzlei Rechtsanwalt Abogados (Buenos Aires)
- 21 Rechtsanwalt (de Brasilien)

Exclusiva German Member of

PANGEA NET

Herr Knolle ist Eigentümer des Grundstücks im Emerten 8, auf dem ein Elektroinstallationsgeschäft betrieben wird. Die Halle liegt im südlichen Grundstücksbereich Richtung Marktkauf-Parkpalette. Das Wohnhaus liegt demgegenüber im nördlichen Bereich. Dieser Teil des Grundstückes grenzt unmittelbar an an das Gleis der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Nach dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 78 soll die neue Verbindungsstraße errichtet werden unmittelbar an der nördlichen Grundstücksgrenze, genau dort, wo das Wohnhaus liegt und wo schutzbedürftige Wohnräume und Außenwohnbereiche angeordnet sind.

Gegen die offen gelegten Planungen sind erhebliche Bedenken vorzubringen, die sich beziehen auf einen nicht ausreichenden Lärmschutz sowie auf weitere Nachteile, die sich für das Grundstück dadurch ergeben, dass das Wohngebäude und die Außenwohnbereiche schutzlos den Einsichtnahmemöglichkeiten von der neuen Straße aus und sonstigen Einwirkungen von der Straße aus ausgesetzt werden. Insgesamt und in der Summe ergeben sich daraus unzumutbare Belastungen.

In der Planbegründung (S. 67 ff. - 8 Immissionsschutz) werden einige Rahmenbedingungen für die Beurteilung aufgeführt, insbesondere wird auf das schalltechnische Gutachten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann vom 11. Mai 2012 verwiesen. Die Schutzansprüche für das Grundstück im Emerten 8 sind aber noch nicht richtig erfasst und in die Beurteilung eingestellt worden.

Das auf dem Grundstück vorhandene und bisher in verhältnismäßig geschützter Lage gelegene Wohnhaus ist 1964 genehmigt worden. Rechtlich besteht keine Bindung an einen Betrieb als Betriebsleiterwohnhaus, sondern es ist als freies Wohnhaus damals für den Betriebsinhaber genehmigt worden. Auch die Nutzung in den Folgejahren in diesem Bereich zeigt, dass freie Vermietungen stattgefunden haben. Insoweit ist von einem Wohnhaus ohne Betriebsbindung auszugehen.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmeinwirkungen darf deshalb nicht unbesehen von einer Lage innerhalb eines Gewerbegebietes ausgehen, sondern es müssen die speziellen Rahmenbedingungen des Einzelfalles erfasst und richtig eingeschätzt werden.

Hinzukommt, dass im Rahmen der Bauleitplanung auch Aspekte der Lärmvorsorge ausreichend berücksichtigt werden müssen. Das Lärmproblem ist insoweit in die Abwägung einzustellen, unabhängig davon, ob die Werte der technischen Regelwerke im Einzelnen erreicht oder gar überschritten werden. Deshalb muss erwogen werden, hier durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes das Grundstück vor dem Verkehrslärm zu

schützen. Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass von diesen keinen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Im vorliegenden Fall ist die Belastung des Grundstückes vermeidbar, z.B. durch die Errichtung einer Lärmschutzwand.

Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass zwar Wohnräume durch Maßnahmen des passiven Schutzes hinsichtlich der Kommunikation im Inneren eines Gebäudes geschützt werden können, Außenwohnbereiche bleiben dann aber völlig ohne Schutz. Deshalb ist hier ein Vorrang der Konfliktvermeidung in Erwägung zu ziehen durch aktiven Schutz.

Wird der Bau einer Straße durch einen Bebauungsplan vorbereitet, so kann ein solches Verkehrsvorhaben sachgerecht nur geplant werden auf der Grundlage eines geeigneten Lärmschutzkonzeptes. Im vorliegenden Fall ist nicht zu erkennen, dass ein aktiver Lärmschutz aus den in § 41 Abs. 2 BImSchG genannten Gründen versagt werden müsste. Lärmbetroffene dürfen vielmehr nicht ohne vorgängige Prüfung aktiven Lärmschutzes auf passiven Lärmschutz verwiesen werden.

Vgl. *Stürer*, Bau- und Fachplanungsrecht, 4. Auflage 2009, Rn. 753.

Während im Übrigen die für den Lärmschutz geltenden technischen Regelwerke sektoral an bestimmten Lärmquellen ausgerichtet sind, ist es im Rahmen der Bauleitplanung unverzichtbar, die Summierung des Lärms aus mehreren Quellen in den Blick zu nehmen und insoweit zu prüfen, ob es durch Lärmüberlagerungen im Ergebnis zu unzumutbaren Verhältnissen kommt. Eine solche Prüfung ist für das Wohnhaus unseres Mandanten unbedingt erforderlich, weil hier Lärm einwirkt aus gewerblichen Nutzungen in der Umgebung von den Bahngleisen, von sonstigen Straßen und nunmehr von der neu geplanten Verbindungsstraße. Die gesamte Lärmwirkung auf das Grundstück ist deshalb in die Abwägung einzustellen und zwar unabhängig davon, ob für die einzelne sektorale Betrachtung die Werte der Regelwerke eingehalten oder überschritten werden.

Als Ergebnis einer umfassenden Abwägung kann an der Planung vor diesem Hintergrund nur festgehalten werden, wenn sie ergänzt wird um Vorkehrungen des aktiven Schutzes im Bereich des Wohnhauses unseres Mandanten. Nur dann würde auch das erforderliche Maß an Schutz vor sonstigen negativen Beeinträchtigungen geboten. Es wird deshalb ausdrücklich angeregt, die Planung entsprechend zu überarbeiten und um eine Lärm- und Sichtschutzwand im Bereich des Wohngrundstückes zu ergänzen. Ohne solche Schutzvorkehrungen wird das Wohngrundstück in der Summe unzumutbar belastet.

BRANDI
RECHTSANWÄLTE

Wir übermitteln dieses Schreiben vorab per Telefax. Das Original unseres Schreibens geben wir heute zur Post.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Manfred Schröder
Rechtsanwalt

Biesemeier, Frank Schild GmbH, Schreiben vom 05.11.2012

Es wird Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“, mit Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ einschl. der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, gegen die Ausweisung der Straße Im Emerten als Einbahnstraße, eingelegt.

Abwägung:

Der B-Plan Nr. 78 dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer zwischen der Konrad-Adenauer – Straße und der Bahnhofstraße geplanten Verbindungsstraße und damit der verbesserten Anbindung der nördlich der Bahnanlagen gelegenen Wohnsiedlungsbereiche sowie der angrenzenden Gewerbebetriebe. In diesem Zusammenhang wird im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/ Galgenfeld ein Kreisverkehrsplatz realisiert und im Rahmen dieses B-Planes planungsrechtlich gesichert. Der Kreisverkehrsplatz soll vor dem Hintergrund der mit der Verbindungsstraße verbundenen Lenkung des Verkehrs zur Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs beitragen. Die Verbindungsstraße soll auch dazu beitragen, dass die bisher stark belastete Konrad-Adenauer-Straße zukünftig entlastet wird. Dies führt im Vergleich zur bisherigen verkehrlichen Erschließungssituation auch zu einer verbesserten Erreichbarkeit der in diesem Bereich befindlichen Betriebe, da neben der Erreichbarkeit über den geplanten Kreisverkehr die Betriebe zusätzlich über die Verbindungsstraße mit Anbindung an die Straße Im Emerten angefahren werden können. Dies trifft besonders für den aus der Nordstadt kommenden Verkehr zu. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des v.g. Kreisverkehrsplatzes ist es erforderlich, dass in die Straße Im Emerten nur von dem Kreisverkehrsplatz eingefahren, aber von dort aus aufgrund der nicht ausreichenden Kurvenradien nicht in den Kreisverkehrsplatz eingefahren werden kann. Das Einfahren in den Kreisverkehr würde aus verkehrsplanerischer Sicht keine ausreichende Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes bewirken, so dass die angestrebte Sicherheit und Leichtigkeit des in diesem Bereich zukünftig fließenden Verkehrs nicht realisierbar wäre.

Über die nördliche Verlängerung des Thüringer Weges wird die Straße Im Emerten ersatzweise an die Verbindungsstraße und somit auch an die Konrad-Adenauer-Straße als auch an die Bahnhofstraße angebunden. Die Verkehrsbeziehungen von der Straße Im Emerten in die Konrad-Adenauer-Straße sind aufgrund der kurzen Distanzen für die betroffenen Betriebe vertretbar, so dass der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes und damit auch der Vermeidung der Zufahrt von der Straße Im Emerten in den „Kreisel“ gegenüber der Beibehaltung der Zufahrt der Straße Im Emerten in die Straße Galgenfeld bzw. Konrad-Adenauer-Straße der Vorrang eingeräumt wird. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die beidseits der Straße Im Emerten befindlichen Betriebe insgesamt über drei Straßenanbindungen erreicht werden können (Kreisel, Verbindungsstraße und Bahnhofstraße im Westen). Mit Ausnahme des Kreisels können die entsprechenden Betriebe über die übrigen zwei Anbindungen auch wieder verlassen werden.

Nach verkehrsplanerischer Überprüfung einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung als Variante zum Kreisverkehr würde diese Form keine Verbesserung der Verkehrsführung und Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereiches bewirken, da die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer für den Kreisverkehrsplatz gegenüber einer Lichtzeichenanlage höher bewertet wird, da das Geschwindigkeitsniveau deutlich geringer und die Verkehrsführung eindeutiger ist. Ferner ist der Kreisverkehr durch die teilweise überfahrbare Kreisinsel gut befahrbar. Es sind keine weiteren betrieblichen Maßnahmen erforderlich. Bei einer Lichtzeichenanlage müsste eine zusätzliche Haltelinie ca. 60 m vor dem Knotenpunkt eingerichtet werden, was insgesamt die Orientierung erschweren würde. Abschließend kommt das mit der Verkehrsplanung beauftragte Ing.-Büro nach Abstimmung mit der Nds. Landesbehörde für

Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln - zu dem Bewertungsergebnis, dass der Kreisverkehr mehr Vorteile aufzeigt, als die Variante mit LSA und daher die Umsetzung des Kreisverkehrs empfohlen wird.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Betriebe im Sinne einer Betriebsgefährdung ist in diesem Bereich nicht ableitbar, da über den beschriebenen Verkehrsanschluss des Thüringer Weges an die Verbindungsstraße weiterhin eine kurzwegige Erreichbarkeit der im Gewerbegebiet befindlichen Betriebe gegeben ist. Darüber hinaus sei jedoch auch darauf hingewiesen, dass der B-Plan selbst keine Festsetzungen zur Regelung von Einbahnstraßenverkehren trifft, da es sich hierbei um Aspekte handelt, die der verkehrsbehördlichen Anordnung bedürfen und im B-Plan nicht festgesetzt werden können. Es ist auch nicht zwingend der Fall, dass aus der fehlenden Möglichkeit des Einfahrens in den Kreisel (von der Straße Im Emerten) auf eine Einbahnstraßenregelung geschlossen wird, da die Straße Im Emerten in östliche Richtung bis zum Kreisel befahren werden kann. Lediglich die unmittelbare Einfahrt in den Kreiselverkehrsplatz wird von der Straße Im Emerten durch entsprechende bauliche und begleitende verkehrsbehördliche Maßnahmen aus den o.g. Gründen unterbunden werden.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Gabelstaplerservice C. Kindler GmbH, Schreiben vom 05.11.2012 und 16.01.2013

Als ansässiges Unternehmen halten wir eine Einbahnstraßenregelung unter den vorgesehenen Umständen für uns als wirtschaftlich fragwürdig an. Des Weiteren stellen wir in Frage, ob die uns regelmäßig anfahrenden Tieflader die vorgesehenen Wege problemlos bewältigen können.

Wir möchten Sie bitten, von einer Einbahnstraßenregelung abzusehen.

Mit Schreiben vom 16.01.2013 wurde, nach Rücksprache mit der Stadt Rinteln der Einspruch zurückgenommen.

Abwägung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Gabelstaplerservice C. Kindler GmbH Bedenken und Einspruch gegen den Bebauungsplan vorgebracht werden.

Wie bereits zu der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB abgegebenen Stellungnahme vom 19.07.2012 ausgeführt, dient der B-Plan Nr. 78 der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer zwischen der Konrad-Adenauer – Straße und der Bahnhofstraße geplanten Verbindungsstraße und damit der verbesserten Anbindung der nördlich der Bahnanlagen gelegenen Wohnsiedlungsbereiche sowie der angrenzenden Gewerbebetriebe. In diesem Zusammenhang wird im Einmündungsbereich Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld ein Kreisverkehrsplatz realisiert und im Rahmen dieses B-Planes planungsrechtlich gesichert. Der Kreisverkehrsplatz soll vor dem Hintergrund der mit der Verbindungsstraße verbundenen Lenkung des Verkehrs zur Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs beitragen. Die Verbindungsstraße soll auch dazu beitragen, dass die bisher stark belastete Konrad-Adenauer-Straße zukünftig entlastet wird. Dies führt im Vergleich zur bisherigen verkehrlichen Erschließungssituation auch zu einer verbesserten Erreichbarkeit der in diesem Bereich befindlichen Betriebe, da neben der Erreichbarkeit über den geplanten Kreisverkehr die Betriebe zusätzlich über die Verbindungsstraße mit Anbindung an die Straße Im Emerten angefahren werden können. Dies trifft besonders für den aus der Nordstadt kommenden Verkehr zu.

Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des v.g. Kreisverkehrsplatzes ist es erforderlich, dass in die Straße Im Emerten nur von dem Kreisverkehrsplatz eingefahren, aber von dort

aus aufgrund der nicht ausreichenden Kurvenradien nicht in den Kreisverkehrsplatz eingefahren werden kann. Das Einfahren in den Kreisel würde aus verkehrsplanerischer Sicht keine ausreichende Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes bewirken, so dass die angestrebte Sicherheit und Leichtigkeit des in diesem Bereich zukünftig fließenden Verkehrs nicht realisierbar wäre.

Über die nördliche Verlängerung des Thüringer Weges wird jedoch die Straße Im Emerten ersatzweise an die Verbindungsstraße und somit auch an die Konrad-Adenauer-Straße als auch an die Bahnhofstraße angebunden. Die Verkehrsbeziehungen von der Straße Im Emerten in die Konrad-Adenauer-Straße sind aufgrund der kurzen Distanzen für die betroffenen Betriebe vertretbar, so dass der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes und damit auch der Vermeidung der Zufahrt von der Straße Im Emerten in den „Kreisel“ gegenüber der Beibehaltung der Zufahrt der Straße Im Emerten in die Straße Galgenfeld bzw. Konrad-Adenauer-Straße der Vorrang eingeräumt wird. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die beidseits der Straße Im Emerten befindlichen Betriebe insgesamt über drei Straßenanbindungen erreicht werden können (Kreisel, Verbindungsstraße und Bahnhofstraße im Westen). Mit Ausnahme des Kreisels können die entsprechenden Betriebe über die übrigen zwei Anbindungen auch wieder verlassen werden.

Nach verkehrsplanerischer Überprüfung einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung als Variante zum Kreisverkehr würde diese Form keine Verbesserung der Verkehrsführung und Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereiches bewirken, da die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer für den Kreisverkehrsplatz gegenüber einer Lichtzeichenanlage höher bewertet wird, da das Geschwindigkeitsniveau deutlich geringer und die Verkehrsführung eindeutiger ist. Ferner ist der Kreisverkehr durch die teilweise überfahrbare Kreisinsel gut befahrbar. Es sind keine weiteren betrieblichen Maßnahmen erforderlich. Bei einer Lichtzeichenanlage müsste eine zusätzliche Haltelinie ca. 60 m vor dem Knotenpunkt eingerichtet werden, was insgesamt die Orientierung erschweren würde. Abschließend kommt das mit der Verkehrsplanung beauftragte Ing.-Büro nach Abstimmung mit der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln - zu dem Bewertungsergebnis, dass der Kreisverkehr mehr Vorteile aufzeigt, als die Variante mit LSA und daher die Umsetzung des Kreisverkehrs empfohlen wird.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der angrenzenden Betriebe im Sinne einer Betriebsgefährdung ist in diesem Bereich nicht ableitbar, da über den beschriebenen Verkehrsanschluss des Thüringer Weges an die Verbindungsstraße weiterhin eine kurzwegige Erreichbarkeit der im Gewerbegebiet befindlichen Betriebe gegeben ist. Darüber hinaus sei jedoch auch darauf hingewiesen, dass der B-Plan selbst keine Festsetzungen zur Regelung von Einbahnstraßenverkehren trifft, da es sich hierbei um Aspekte handelt, die der verkehrsbehördlichen Anordnung bedürfen und im B-Plan nicht festgesetzt werden können. Es ist auch nicht zwingend der Fall, dass aus der fehlenden Möglichkeit des Einfahrens in den Kreisel (von der Straße Im Emerten) auf eine Einbahnstraßenregelung geschlossen wird, da die Straße Im Emerten in östliche Richtung bis zum Kreisel befahren werden kann. Lediglich die unmittelbare Einfahrt in den Kreiselverkehrsplatz wird von der Straße Im Emerten durch entsprechende bauliche und begleitende verkehrsbehördliche Maßnahmen aus den o.g. Gründen unterbunden werden.

In Bezug auf die den Betrieb Gabelstaplenservice C. Kindler GmbH anfahrenen Tieflader wird auf den durch das Büro SHP Ingenieure, Hannover, ausgearbeiteten Erläuterungsbericht „Rinteln – „Verbindungsstraße“ zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 – Erläuterungsbericht zum Projekt Nr. 1076 -“ hingewiesen. In Bezug auf die Befahrbarkeit des Kreisels und die jeweiligen Ein- und Ausfahrten wird folgendes ausgeführt:

„Die Anbindung an die Konrad-Adenauer-Straße erfolgt mit einem kleinen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 29,50 m. Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt 8,00 m inklusive

eines 2,00 m breiten Innenrings. Die Kreisausfahrten Richtung Osten und Richtung Norden werden mit einem Radius $R = 16,00$ m ausgebildet. Die Kreisausfahrt Richtung Westen wird mit einem Radius $R = 14,00$ m geplant. Die Einfahrt erhält einen Radius von $R = 14,00$ m. Alle Fahrbeziehungen wurden mit Hilfe von Schleppkurven auf die Befahrbarkeit geprüft."

Bei der Dimensionierung des Kreisels wurden die den Einmündungsbereich Galgenfeld/Im Emerten/Konrad-Adenauer-Straße derzeit befahrenden Fahrzeuge berücksichtigt. Als Bemessungsfahrzeug wurde ein Sattelzug eingesetzt. Erhebliche Probleme in Bezug auf die Berücksichtigung der erforderlichen Radien haben sich nicht dargestellt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Benutzung des Kreisverkehrsplatzes für die gemäß Straßenverkehrsordnung allgemein zulässigen Fahrzeuge sowie für Schwerlasttransporte ausreichend möglich ist.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Marktkauf Minden GmbH, Schreiben vom 08.11.2012

Da es sich um eine umfangreiche Stellungnahme handelt, wird auf die beigelegte Kopie des Schreibens verwiesen und Bezug genommen.

Abwägung:

Die Anregung, die an der Straße Im Emerten befindliche Feuerwehrezufahrt zum Marktkauf für den Kundenverkehr freizugeben um eine Anbindung an die Entlastungsstraße zu gewährleisten und somit einer erheblichen Verringerung der Kundenzahl entgegenzuwirken, wird zur Kenntnis genommen. Das Betriebsgrundstück befindet sich im räumlichen Geltungsbereich des B-Planes Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“ und grenzt im Norden an die Straße Im Emerten an. Eine zusätzliche Erschließung des Grundstückes Marktkauf richtet sich nicht gegen die Festsetzungen des rechtsverbindlichen B-Planes, sondern zielt auf bauordnungsrechtliche und immissionsschutzrechtliche Sachverhalte ab. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Entlastungsstraße wird die Möglichkeit der Anbindung des Marktkaufes innerhalb eines befristeten Zeitraumes geprüft. Hierbei sind jedoch vor allem die Belange der nördlich angrenzenden und betriebsfremden Wohnnutzungen zu berücksichtigen, zu deren Schutz in der Vergangenheit bislang von einer entsprechenden Zufahrt des Geländes aus nördlicher Richtung abgesehen wurde.

Ergebnis: Der Stellungnahme wird gefolgt.



Marktkauf Minden GmbH · Wittelsbacherallee 61 · 32427 Minden

Stadt Rinteln
Postfach 14 60

31724 Rinteln

Marktkauf Minden GmbH

Gesprächspartner
Christopher Buchhorn
Telefon-Durchwahl
0571/ 802- 2827
Telefax-Durchwahl
0571/ 802- 2813
E-Mail
christopher.buchhorn@minden.edeka.de

Minden, 08.11.2012

**Mietobjekt: Marktkauf in 31737 Rinteln, Konrad-Adenauer-Straße 33
Bebauungsplan Nr. 78**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 78 wird in Rinteln eine Entlastungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße erstellt. Über eine Seitenstraße wird die Straße „Im Emerten“ verkehrstechnisch angeschlossen.

Eine für den Kundenverkehr freigegebene Zufahrt von der Entlastungsstraße zum von uns betriebenen Marktkauf, ist in der Planung der Stadt bisher nicht berücksichtigt worden. Der Marktkauf wird vom Kundenverkehr abgeschnitten.

Da sich an der Straße „Im Emmerten“ eine Feuerwehrezufahrt zum Marktkauf befindet, fordern wir Sie auf, diese Feuerwehrezufahrt für den Kundenverkehr freizugeben und somit eine Anbindung an die Entlastungsstraße zu gewährleisten. Gerne sind wir auch mit einer Freigabe, die zunächst testweise, für etwa ein halbes Jahr erfolgt, einverstanden.

Ohne die verkehrstechnische Anbindung des Marktkaufes wird sich die Kundenzahl, durch die in diesem Bereich weniger frequentierte „Konrad Adenauer Straße“ und durch die fehlende verkehrstechnische Anbindung an die Entlastungsstraße, vermutlich stark verringern.

Um eine Benachteiligung des Marktkaufes zu vermeiden, bitten wir um kurzfristige Prüfung und Bestätigung.

Wir bedanken uns im Voraus und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Marktkauf Minden GmbH


i. V. Christopher Buchhorn


i. V. Kristin Häbler

Sitz Minden, Handelsregister Amtsgericht Bad Oeynhausen HRB-Nr. 10580 · Geschäftsführer: Bernhard Berger, Ulf-U. Plath
Organträger: EDEKA Minden-Hannover Stiftung & Co. KG, USt-ID-Nr. DE 268067317

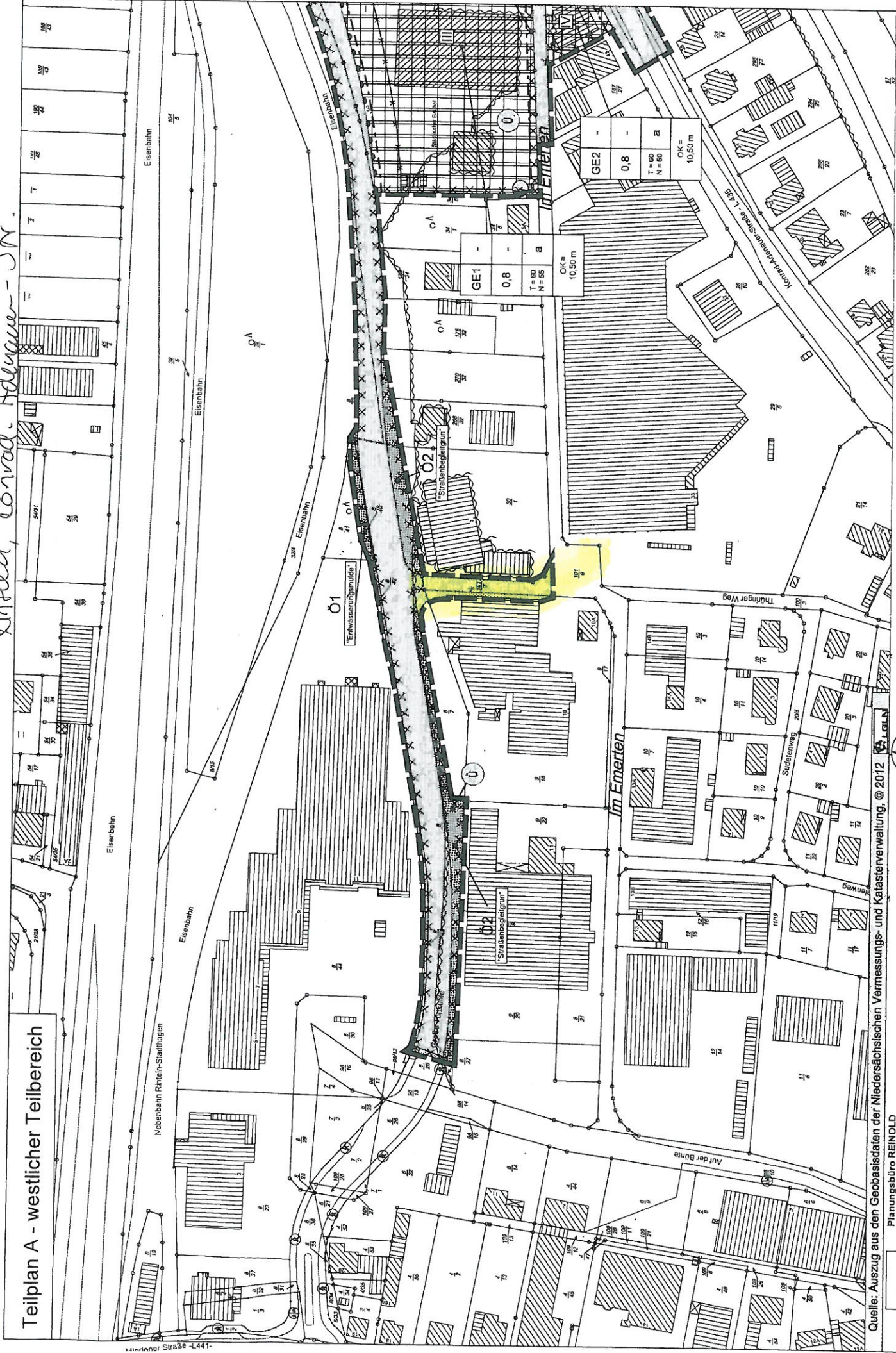
Hauptverwaltung
Wittelsbacherallee 61
32427 Minden

Telefon
(05 71)
802-0

Bank
Commerzbank AG
(BLZ 490 800 25) 332 352 300

Kintelu, Konrad-Adenauer-Str.

Teilplan A - westlicher Teilbereich



GE2	-	-	a
	0,8		
	T = 60	N = 50	
	OK = 10,50 m		

GE1	-	-	a
	0,8		
	T = 60	N = 55	
	OK = 10,50 m		

Bebauungsplan Nr. 78
 "Eisenbahnstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße",
 einschließlich Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 65 "Gewerbegebiet/Sondergebiet
 Konrad-Adenauer-Straße", Änderung und Nr. 73 "Sondergebiet Bahnhofstraße"
 Stadt Rinteln

Maßstab 1:1.500



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2012
 Planungsbüro REINOLD
 Raumplanung und Städtebau (IR)
 31737 Rinteln - Krankenhäuser Straße 12
 Telefon 05751 - 9646744 Telefax 05751 - 9646745

Anlage 1: Artenliste für Laubbäume zur Durchgrünung des Siedlungsbereichs

Die vorliegende Liste stellt eine Auswahl aller Arten dar, die für den Siedlungsbereich geeignet sind. In der Ausführungsplanung muss die Entscheidung für eine bestimmte Art den örtlichen Verhältnissen und den Standortansprüchen der Art angepasst werden. Standortheimische Arten und ihre Sorten soll standortfremden vorgezogen werden.

Großkronige Laubbäume (Breiten 15-20m, Endhöhe max. 20 – 40m)

Acer platanoides	Spitzahorn
Aesculus hippocastanum "Baumannii"	Gefülltblühende Roßkastanie
Corylus colurna	Baum-Hasel
Ginkgo biloba	Gingkobaum
Gleditsia triacanthos f. inermis	Lederhülsenbaum "Inermis"
Gleditsia triacanthos "Shademaster"	Lederhülsenbaum "Shademaster"
Gleditsia triacanthos "Skyline"	Lederhülsenbaum "Skyline"
Platanus x hispanica	Platane
Quercus robur	Stieleiche
Quercus cerris	Zerr-Eiche
Robinia pseudacacia "Bessoniana"	Robinie "Bessoniana"
Tilia cordata	Winter-Linde
Tilia x intermedia	Holländische Linde
Tilia x intermedia "Pallida"	Kaiser-Linde
Tilia x flavescens "Glenleven"	Linde "Glenleven"
Tilia tomentosa	Silber-Linde
Tilia tomentosa "Brabant"	Silber-Linde "Brabant"

Mittel- bis kleinkronige Laubbäume (Breiten <5 bis 20m, Endhöhe max. 12 – 20m)

Acer platanoides "Globosum"	Kugel-Ahorn
Alnus cordata	Herzblättrige Erle
Alnus x spaethii	Erlen-Hybride "Spaethii"
Carpinus betulus "Fastigiata"	Pyramiden-Hainbuche
Crataegus crus-galli	Hahnensporn-Weißdorn
Crataegus x lavellei "Carrierei"	Apfeldorn
Crataegus x prunifolia	Pflaumenblättriger Weißdorn
Crataegus monogyna "Sticta"	Eingrifflicher Weißdorn "Sticta"
Pyrus calleryana "Chanticleer"	Chinesische Wild-Birne
Quercus robur "Fastigiata"	Säulen-Eiche
Quercus palustris	Sumpf-Eiche
Robinia pseudacacia "Umbraculifera"	Kugel-Robinie
Sophora japonica "Regent"	Japan. Schnurbaum "Regent"
Sorbus intermedia "Brouwers"	Schwedische Mehlbeere "Brouwers"
Sorbus x thuringiaca "Fastigiata"	Thüringische Mehlbeere
Tilia cordata "Greenspire"	Winter-Linde "Greenspire"
Tilia cordata "Rancho"	Kleinkronige Winter-Linde

Anlage 2: Artenliste für standortheimische- und gerechte Gehölzpflanzungen

Großkronige Laubbäume

Acer pseudoplatanus	Bergahorn
Fagus sylvatica	Rotbuche
Quercus petraea	Traubeneiche
Quercus robur	Stieleiche

Mittel- bis kleinkronige Laubbäume

Carpinus betulus	Hainbuche
Sorbus aucuparia	Eberesche
Prunus avium	Vogel-Kirsche

Sträucher

Corylus avellana	Hasel
Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
Prunus spinosa	Schlehe
Rosa canina	Hundsrose

Anlage 3: Sortenliste für typische und bewährte Obstgehölze

Aufgrund der Lage der externen Ausgleichsfläche innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Weser sind vorwiegend Zwetschen, Pflaumen und Mirabellen zur Anlage der Streuobstwiese zu verwenden.

Sorte	Bemerkung
<u>Äpfel</u>	
Biesterfelder Renette	-
Boskoop	-
Roter Boskoop	-
Glockenapfel	-
Graue Herbstrenette	-
Jakob Lebel	-
Kaiser Wilhelm	-
Schöner von Boskoop	-
<u>Birnen</u>	
Gellerts Butterbirne	relativ robust, auch ärmere Böden
Gute Graue	auch für ärmere Böden, relativ frostfest
Williams Christ	anspruchlos, gute Anpassungsfähigkeit
<u>Kirschen</u>	
Dolleseppler	früh reichtragend, gute Schüttelfähigkeit, Brennkirsche
Schneiders späte Knorpelkirsche	gute Süßkirsche, spät reichtragend
<u>Pflaumen, Renecloden, Mirabellen</u>	
Frühzwetsche	vielseitig verwendbar
Wangenheims Frühzwetschge	-
Hauszwetsche	reichtragend, robust, vielseitig verwendbar
Nancy Mirabelle	reichtragend, robust, vielseitig verwendbar
Ontariopflaume	-
Althans Reneclode	-
Qullins Reneclode	frühe aber unregelmäßige Erträge
Große Grüne Reneclode	-
Wangenheimer	reichtragend, robust,

Anlage 4: Abstimmung der Bauzeiten auf die Aktivitätsphasen der Zauneidechsen

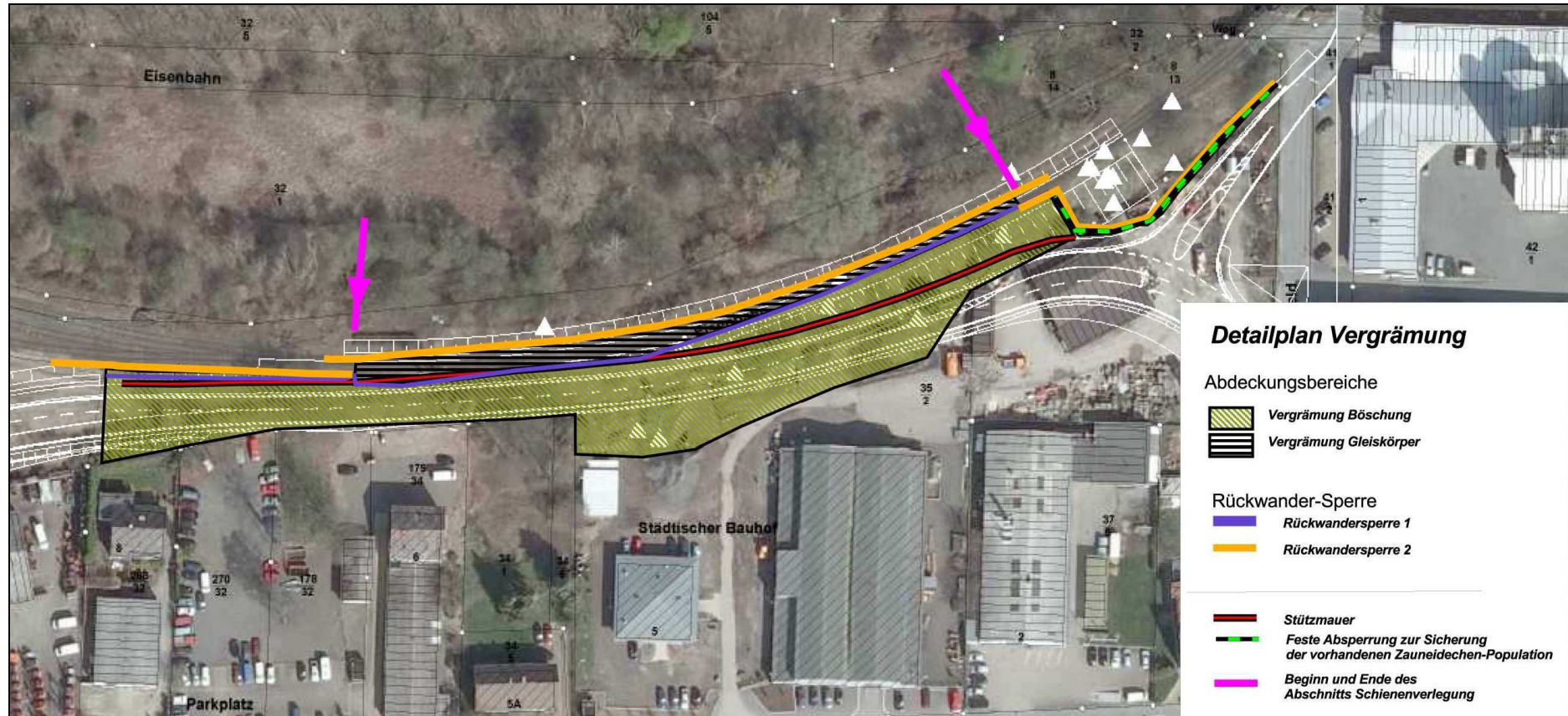
aus: „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad – Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer (Petershagen, Dezember 2012), Seite 20

Unter „Bauzeiten“ sind die für die jeweiligen Arbeiten zu wählenden Zeiträume dargestellt.

		Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez
Aktivitätsphasen	Winterruhe												
	Paarungszeit												
	Eier												
	Jungtiere												
	Maßnahmen:												
Bauzeiten (= Zeitpunkte, an denen die jeweiligen Eingriffe stattfinden können)	CEF: Gehölzmaßnahmen (Erstpflege Flächen I-IV)												
	CEF: Eiablageplätze (Flächen II)												
	CEF: Erweiterung Bahndamm, Anlage Eiablageplätze, direkt im Zusammenhang mit Gleisarbeiten												
	Böschung November bis Februar: Entfernung Gehölzaufwuchs												
Böschung + Gleisbauarbeiten Im darauffolgenden April und Mai: Abdeckung / Vergrämung													
Daran anschließend: Rückwandersperrung zur Verhinderung der Rückwanderung zwischen Baustellenbereich und Zauneidechsenlebensraum Feste Absperrung der Baustelle zum östlichen Zauneidechsenvorkommen hin Verlegung der Böschung und Bau der Stützmauer sowie Gleisbauarbeiten													

Anlage 5: Detailplan Vergrämung

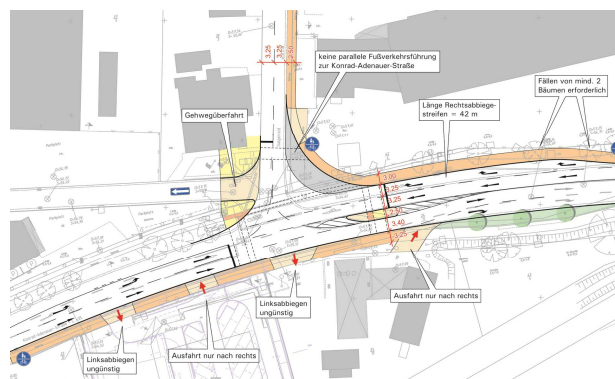
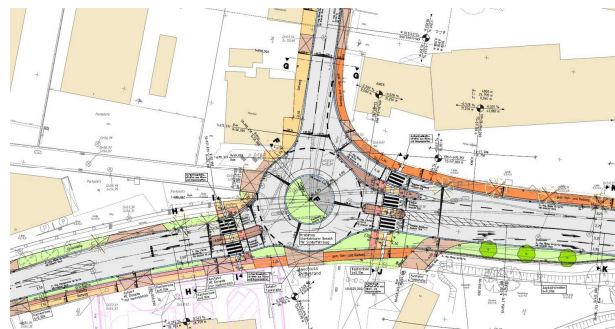
aus: „Artenschutzrechtliches Gutachten – Verbindungsstraße zwischen Konrad – Adenauer Str. und Bahnhofstraße, Stadt Rinteln“, Dipl.-Ing., Dipl.-Biol. Karin Bohrer
(Petershagen, Dezember 2012), Anhang Seite 4



**Anlage 6: SHP Ingenieure – Untersuchung Knotenpunkt
Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld**



SHP Ingenieure



Rinteln

Untersuchung Knotenpunkt K.-Adenauer-
Straße/ Galgenfeld

Untersuchung Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/ Galgenfeld in Rinteln

- Entwurf Zusammenfassung zum Projekt Nr. 1076 –

Auftraggeber:
Stadt Rinteln

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dr.-Ing. Christian Adams

Bearbeitung:
Ann-Kathrin Meyer M.Sc.

unter Mitarbeit von:
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

Hannover, Dezember 2012

Inhalt		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Verkehrsbelastung	2
3	Beschreibung der Varianten	3
3.1	Kreisverkehr	3
3.2	Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt	4
4	Variantenvergleich	7
4.1	Kraftfahrzeugverkehr	7
4.2	Flächenbedarf	11
4.3	Befahrbarkeit für Transporte mit Sondermaßen	11
4.4	Grundstückerschließungen	12
4.5	Fußgänger- und Radverkehr	12
4.6	Kosten	12
5	Fazit	14

1 Problemstellung und Zielsetzung

In der Stadt Rinteln wird der Bau einer Verbindungsstraße zwischen den Landesstraßen L 435 und L 441 diskutiert. Dabei wurden in der Vergangenheit für den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße (L 435)/Galgenfeld bereits zahlreiche Varianten entwickelt. Die erste Voruntersuchung¹ hat gezeigt, dass ein kleiner Kreisverkehr im Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld ohne leistungssteigernde Maßnahmen keine ausreichende Verkehrsqualität aufweist. In einer weiteren Untersuchung wurde daher ein Kreisverkehr mit einem Bypass untersucht². Zudem wurde in dieser Untersuchung eine mögliche Verschiebung des Kreisverkehrs in nördlicher Richtung unter Inanspruchnahme bisher ausgesparter Grundstücke vorgenommen. Zuletzt wurden für den Knotenpunkt Varianten mit einer Lichtsignalanlage entwickelt.

Die vorliegende Zusammenfassung zeigt noch einmal alle untersuchten Varianten auf, einschließlich der Ergebnisse der jeweiligen Leistungsfähigkeitsberechnung, und dient somit als Diskussionsgrundlage für das weitere Vorgehen und zur Findung einer endgültigen Vorzugsvariante.

¹ SHP Ingenieure
Verkehruntersuchungen zum Bau einer innerörtlichen Entlastungsstraße zwischen den Landesstraße L435 und L441, Hannover, 2008

² SHP Ingenieure
Kreisverkehr K.-Adenauer-Straße/Galgenfeld, Ergänzende Variantenbetrachtung, Hannover 2008

2 Verkehrsbelastung

Die maßgebende Prognoseverkehrsbelastung im Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld wurde aus folgenden Grundlagen ermittelt:

- Querschnittszählungen im Verlauf einer Kennzeichenerfassung im Jahre 2007
- Verkehrserhebungen im Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/ Bahnhofstraße aus den Jahren 2000 und 2006
- Abschätzung³ der Verkehrserzeugung folgender verkehrsrelevanter Planungen im näheren Umfeld (Planungsstand 2007):
 - Konrad-Adenauer-Straße Nr. 44 „ATU“ (auf der Fläche wurde zwischenzeitlich Mc Donalds realisiert)
 - Konrad-Adenauer-Straße Nr. 45 „Fressnapf“
 - Projektentwicklung „Einzelhandelsstandort Bahnhofstraße“
 - Flächenentwicklung Verbindungsstraße mit einem Mix aus Dienstleistung-, Produktions- und Transportgewerbe (Planung nicht realisiert)
- Ableitung einer Prognosebelastung 2020 (ausgehend vom Stand 2007) für die Stadt Rinteln aus allgemeinen, aktuellen Prognosen zur Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung (Shell-Prognose)⁴
- Abschätzung einer Verteilung für die abgeschätzte Verkehrserzeugung und infolge der Verbindungsstraße

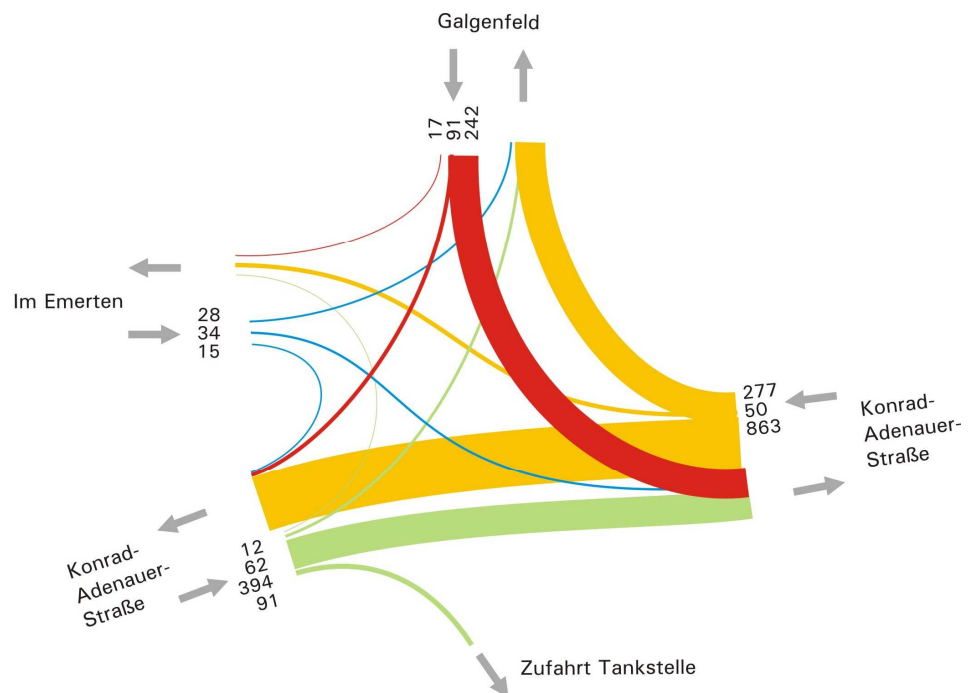


Abb. 1 Bemessungsverkehrsstärken Prognose 2020 [Pkw-E/Sp.-h]

³ Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Bosserhof, D. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung Wiesbaden, 2000

⁴ Shell Deutschland Oil, External Affairs Central Europe Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Flexibilität bestimmt Motorisierung Hamburg 2004

3 Beschreibung der Varianten

3.1 Kreisverkehr

Im Rahmen vorangegangener Untersuchungen^{5 6} wurden Gestaltungsvorschläge für den Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße (L 435)/Galgenfeld erarbeitet (vgl. Abb. 1). Der dargestellte Vorentwurf wurde an dieser Stelle übernommen und ist Grundlage für die Überprüfung der Verkehrsqualität des Knotenpunktes nach dem HBS mit einem herkömmlichen Kreisverkehr. Die Anbindung der südlich anliegenden Tankstelle und des Schnellrestaurants Mc Donalds erfolgt dabei sowohl über den Kreisverkehr als auch davor und dahinter.

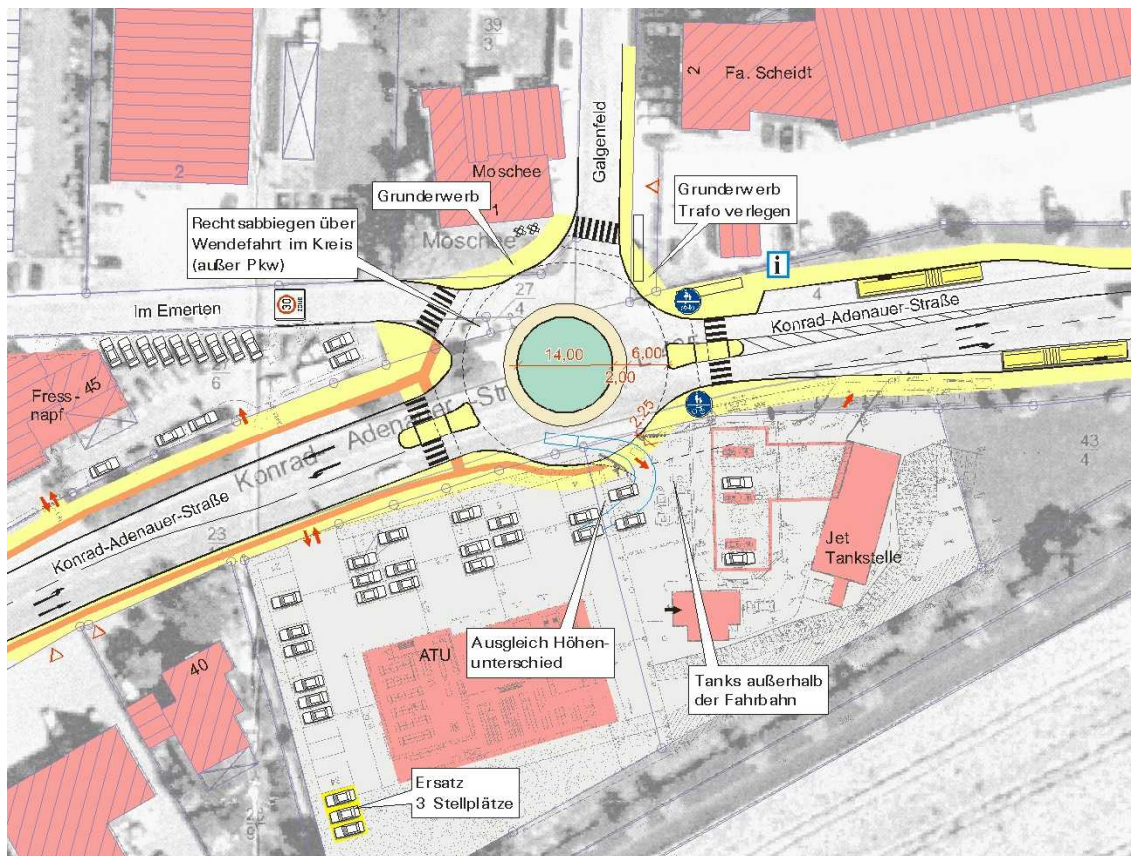


Abb. 1 Gestaltungsvorschlag Kreisverkehr

Neben der Betrachtung eines herkömmlichen Kreisverkehrs wurde auch ein Kreisverkehr mit Bypass untersucht. Die vorhandenen Bushaltestellen im östlichen Verlauf der Konrad-Adenauer-Straße bleiben erhalten, müssen durch die Verschiebung der Straßenachse aber angepasst werden. Die

⁵ Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner
Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld, Hannover, 2006

⁶ Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner
Machbarkeitsstudie zur Anbindung der „Projektentwicklung Bahnhof“ an der Bahnhofstraße (L441) mit einem Kreisverkehr, Hannover, 2006

nördliche Bucht geht in den ergänzten Bypass über. Der Kreisverkehr ist in beiden Varianten grundsätzlich für alle Bemessungsfahrzeuge befahrbar. Für die bekannten Transporte der im Galgenfeld ansässigen Firma Scheidt ist im Rahmen der Ausführungsplanung darüber hinaus die Freihaltung des erforderlichen Lichtraumprofils (Transportgutbreite 3,30 m) zu beachten.

Durch die Herausnahme der einmündenden Straße Im Emerten bzw. der Ausweisung der Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung West (d.h. vom Kreisverkehr wegführend) und den Bypass für den stark belasteten Strom wird die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs insgesamt verbessert.



Abb. 2 Gestaltungsvorschlag für einen Kreisverkehr mit Bypass

3.2 Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt

Bei einer Signalisierung des Knotenpunktes ist das Abbiegen in die Straße Galgenfeld und das Einbiegen in die Konrad-Adenauer-Straße für den Schwerverkehr sicherzustellen. Am Galgenfeld befindet sich ein Unternehmen, das mehrmals täglich von Schwerverkehrsfahrzeugen angefahren wird. Da diese bei der Anfahrt in die Gegenfahrbahn ausscheren müssen, muss bereits rund 60 m vor der nördliche Haltelinie der Signalanlage ein Vorsignal angeordnet werden. Dieses soll sicherstellen, dass zwischen dem Vorsignal und der Haltelinie am Knotenpunkt keine Fahrzeuge aufgestellt sind, um den Schwerverkehrsfahrzeugen die aus der Konrad-Adenauer-Straße anfahren das Abbiegen zu ermöglichen.

Es werden zwei Varianten für eine signalisierte Kreuzung geprüft. In Variante 1 bleibt die Knotenpunktgeometrie unverändert und wird lediglich mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet (Skizze, Abb. 3). In Variante 2 wird auf der Konrad-Adenauer-Straße ein Rechtsabbiegestreifen aus Richtung

Osten vorgesehen (Abb. 4); dieser soll die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöhen.

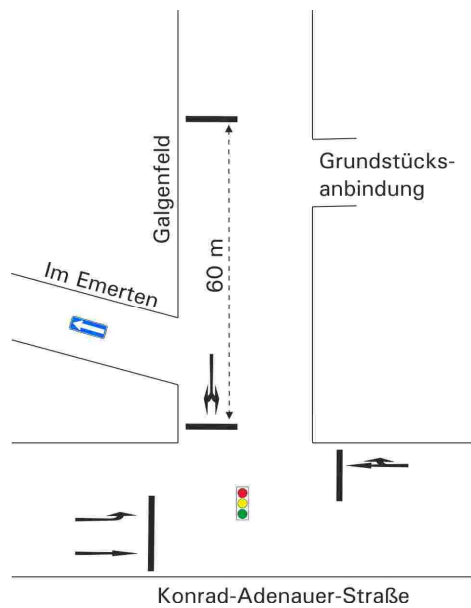


Abb. 3 Skizzenhafte Darstellung der verlegten Haltelinie

Bei beiden Varianten wird die Straße Im Emerten als Einbahnstraße in Fahrtrichtung West vorgesehen. Die Anbindung des Schnellrestaurants erfolgt westlich des Knotenpunktes. Die Zufahrt aus Richtung Osten stellt sich aufgrund des Linksabbiegestreifens in die Straße Galgenfeld als sehr ungünstig dar und birgt die Gefahr eines Rückstaus in den Knotenpunkt. Die Ausfahrt ist grundsätzlich nur nach rechts möglich. Die Zufahrt zur Tankstelle müsste aufgrund des Parzellenzuschnitts im Knotenpunkt realisiert werden, wodurch das Linksabbiegen ebenfalls als sehr ungünstig bewertet wird, da ein wartender Linksabbieger den geradeaus fahrenden Strom blockiert. Die Zufahrt zur Tankstelle sollte daher aus Richtung Osten verboten werden. Die Ausfahrt der Tankstelle liegt östlich des Knotenpunkts, ein Ausfahren ist nur nach rechts in Richtung Osten möglich.

Um bei Variante 2 in der östlichen Zufahrt der Konrad-Adenauer-Straße Raum für einen separaten Rechtsabbiegestreifen zu schaffen wird auf die Busbucht am nördlichen Fahrbahnrand verzichtet. Da der Wendekreis der Schwerverkehrsfahrzeuge der Firma Scheidt deutlich größer als der üblicher Lastzüge ist, wird vorgeschlagen, die erforderliche Eckausrundung zwar überfahrbar, jedoch vom übrigen Fahrbahnbelag abgesetzt auszubilden, um die Knotenpunktaufweitung optisch kleiner zu gestalten und ein Abbiegen von Personenkraftfahrzeugen mit überhöhten Geschwindigkeiten zu vermeiden. Die tatsächliche Fahrbahnaufweitung in der Zufahrt Galgenfeld ist jedoch sehr groß, so dass die Fußgängerfurt nördlich der Einmündung Im Emerten angeordnet wird. Dies stellt jedoch einen erheblichen Umweg für den Fußverkehr dar, so dass ein Überqueren im Zuge der Radfahrerfurt nicht ausgeschlossen werden kann. In der östlichen Zufahrt der Konrad-Adenauer-Straße wird im Bereich der heutigen Sperrfläche eine

Mittelinsel angeordnet, um die Überquerung der mehr als 12 m breiten Fahrbahn bei Bedarf in zwei Etappen zu ermöglichen.

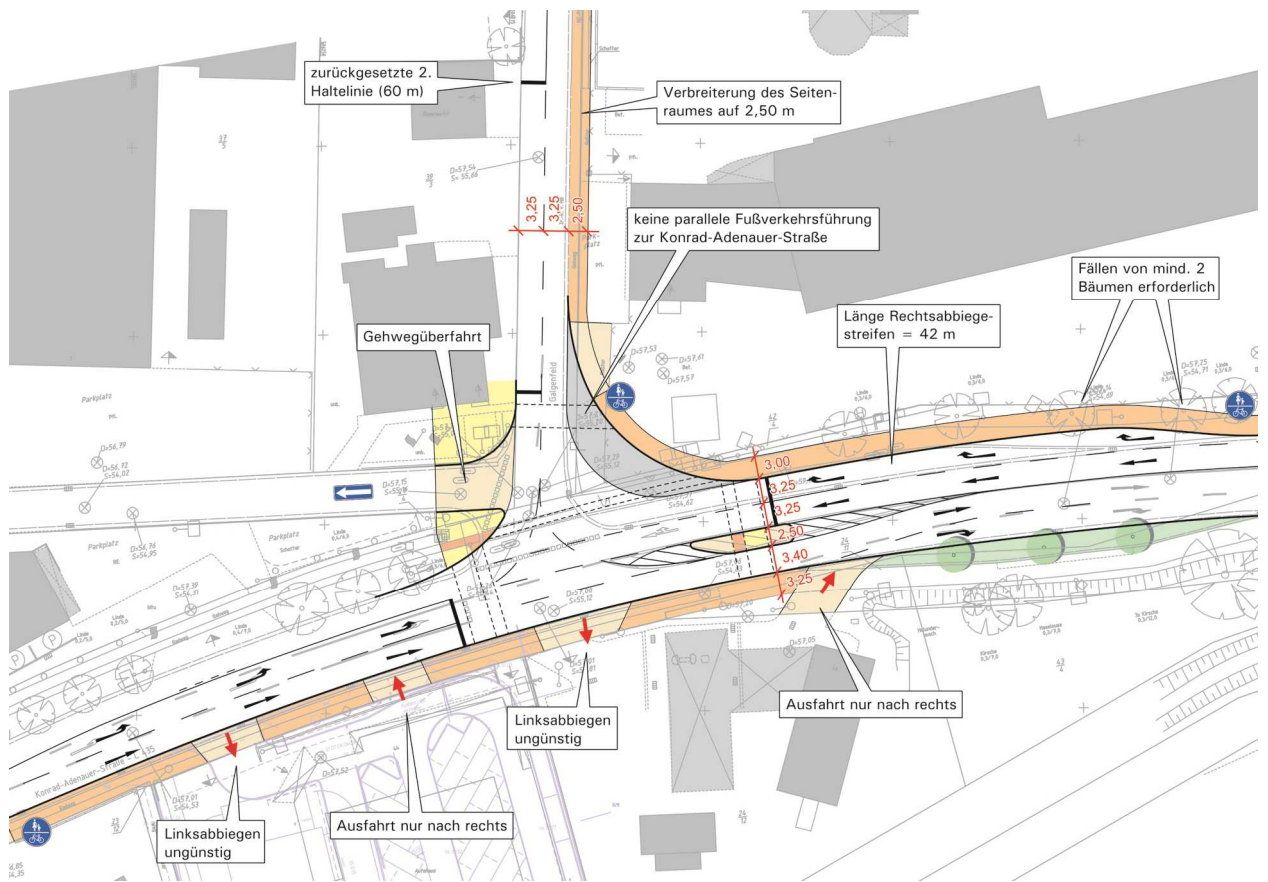


Abb. 4 Gestaltungsvorschlag für eine signalisierte Kreuzung mit separatem Rechtsabbiegestreifen

Die Radwege in den Seitenräumen der Konrad-Adenauer-Straße entsprechen mit einer Breite von 1,00 m nicht mehr dem aktuellen Standard. Erfolgt im Rahmen einer Knotenpunktumgestaltung eine Anpassung des südlichen Seitenraumes sollte dieser als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen und entsprechend gepflastert werden. Der östliche Seitenraum der Straße Galgenfeld ist nach Möglichkeit auf mindestens 2,50 m zu verbreitern, um das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr zu verringern.

4 Variantenvergleich

4.1 Kraftfahrzeugverkehr

Kreisverkehr

Die Bewertung des herkömmlichen Kreisverkehrs für die Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Prognosehorizont 2020 hat gezeigt, dass der Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße (L 435)/ Galgenfeld mit der Qualitätsstufe F keine ausreichende Verkehrsqualität (vgl. Abb. 5) aufweist. Die mittlere Wartezeit für alle Fahrzeuge beträgt etwa 80 s. Die maßgebliche, überlastete Knotenpunktzufahrt ist die östliche Konrad-Adenauer-Straße.

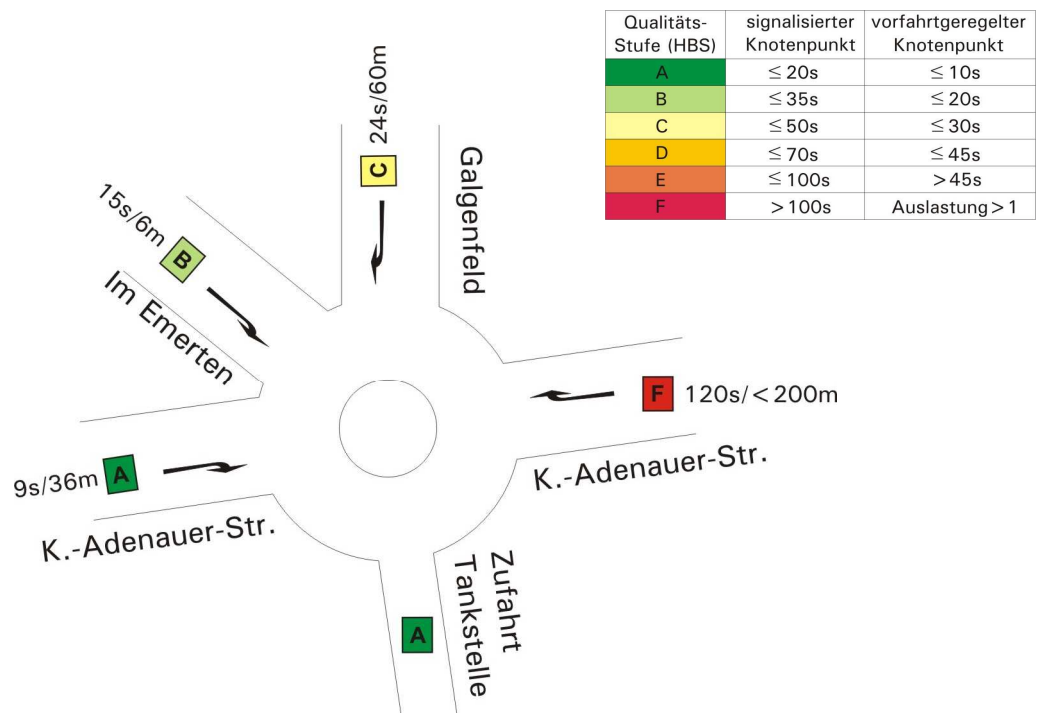


Abb. 5 QSV nach dem HBS im Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße (L 435)/ Galgenfeld – Prognoseverkehrsbelastung 2020 in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Für die Prognosebelastung des Kreisverkehrs mit Bypass wird die Qualitätsstufe C erreicht (vgl. Abb. 6). Die mittlere Wartezeit für alle Fahrzeuge beträgt etwa 13 s. Die maßgebliche Knotenpunktzufahrt ist die Straße Galgenfeld, auf dieser werden 21 s mittlere Wartezeit erreicht.

Die mittlere Rückstaulänge in der Spitzenstunde liegt in der Zufahrt Konrad-Adenauer-Straße (Ost) bei etwa 50 m, für die ausreichend Stauraum zur Verfügung steht. Rückstaus in den östlich benachbarten Knotenpunkt der Zufahrt B 238 sollten somit auch in der Spitzenstunde ausbleiben.

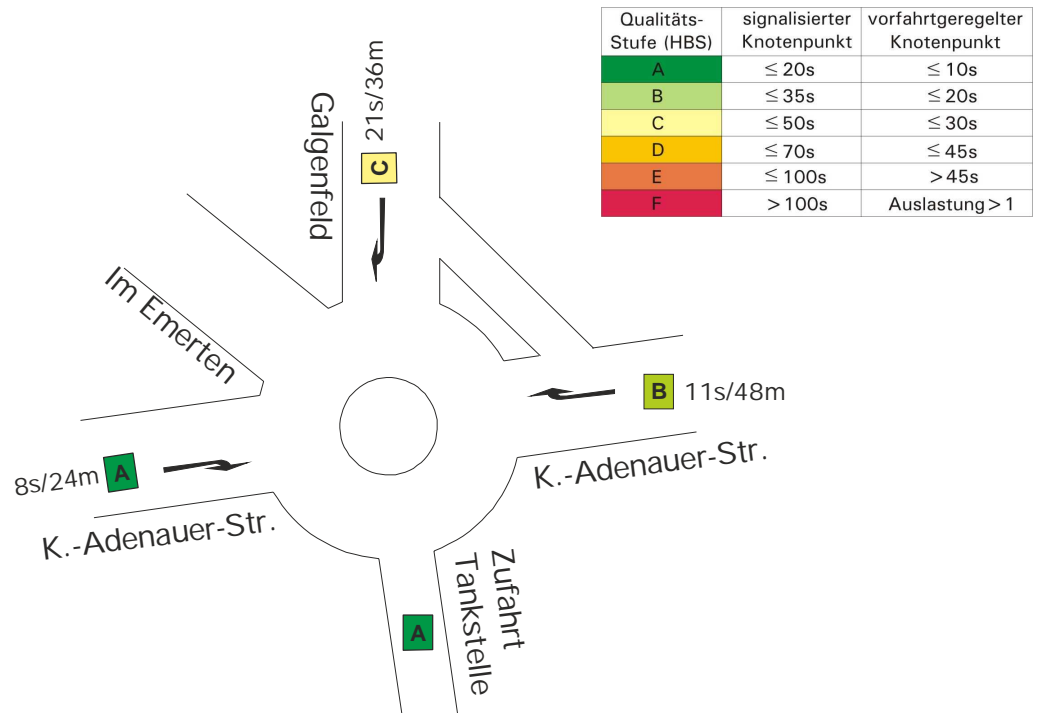


Abb. 6 QSV nach dem HBS im Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße (L 435)/ Galgenfeld mit Bypass – Prognoseverkehrsbelastung 2020 in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt

Variante 1

Die Bewertung des signalisierten Knotenpunktes Konrad-Adenauer-Straße/Galgenfeld ohne Rechtsabbiegestreifen ergibt nach HBS unter der Annahme der prognostizierten Verkehrsbelastungen eine überlastete Verkehrsanlage - Qualitätsstufe F (Abb. 7). Maßgebend ist dabei der Linksabbiegestreifen aus Richtung Westen, für alle anderen Ströme ergeben sich stabile Verkehrszustände (Qualitätsstufen A bis D). Die Bewertung bezieht sich auf eine wartezeitoptimale Umlaufzeit von 52 Sekunden mit zwei Phasen. Eine Erhöhung der Umlaufzeit ergibt eine Verschlechterung der Verkehrsqualität.

Um die Haltelinie dichter an den Knotenpunkt heranzulegen und damit die Zwischenzeiten zu reduzieren, gleichzeitig aber das Ein- und Ausfahren in die Straße Galgenfeld für den Schwerverkehr zu ermöglichen, ist die Anordnung eines Vorsignals vorstellbar. Die Verkehrsqualität verbessert sich dadurch jedoch nur geringfügig, die Verkehrsqualitätsstufen bleiben unverändert.

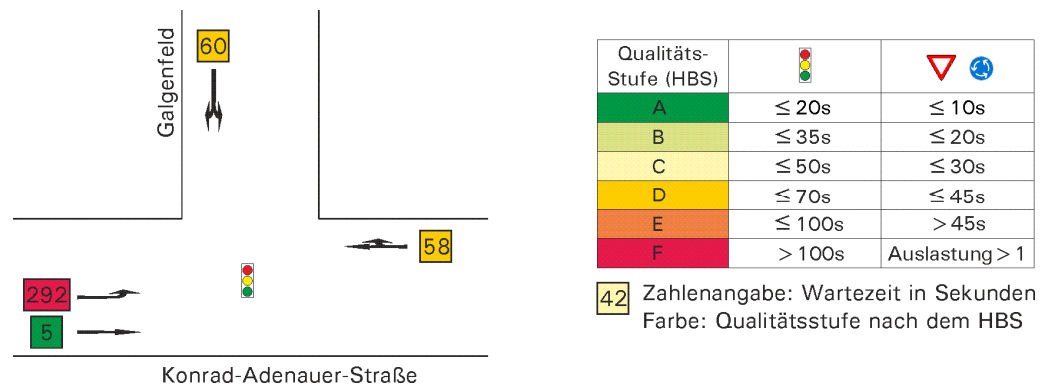


Abb. 7 QSV nach dem HBS bei Einrichtung einer Lichtsignalanlage – Prognoseverkehrsbelastung 2020 in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Variante 2

Sofern ein Rechtsabbiegestreifen auf der Konrad-Adenauer-Straße aus Richtung Osten vorgesehen wird, verbessert sich die Verkehrsqualität des Knotenpunktes deutlich auf die Qualitätsstufe C. Die Bewertung bezieht sich auf eine wartezeitoptimale Umlaufzeit von 90 Sekunden mit drei Phasen (Abb. 8), wobei die Fußgänger und Radfahrer alle bedingt verträglich abgewickelt werden (Phase 1 bzw. Phase 3). Die Verkehrsqualität des bisher problematischen Linksabbiegers aus Richtung Westen lässt sich durch den zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen und eine zusätzliche Abbiegephase deutlich verbessern (Qualitätsstufe C). Die Hauptrichtung erhält bei dieser Variante eine gute Verkehrsqualität (Qualitätsstufe B). Die mittlere Wartezeit in der Zufahrt Galgenfeld beträgt 47 s.

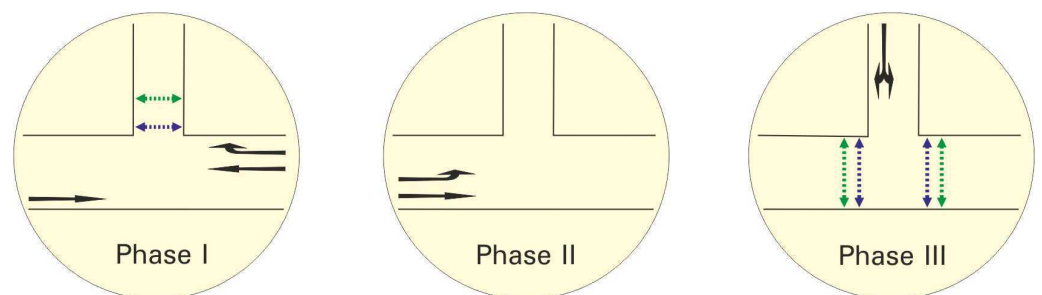


Abb. 8 Phasenabläufe

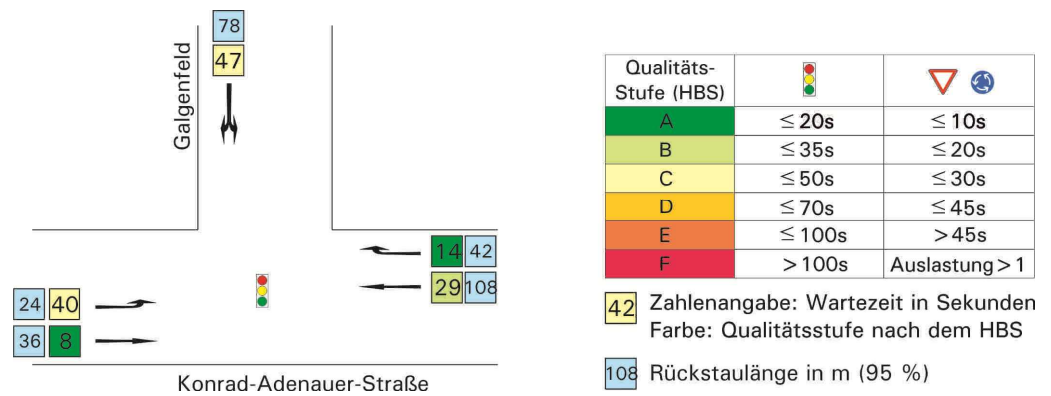


Abb. 9 QSV nach dem HBS bei Einrichtung einer Lichtsignalanlage mit zusätzlichem Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Osten

Die bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer ist in diesem Fall nicht uneingeschränkt zu empfehlen. Die bedingt verträgliche Abwicklung von Fußgängern und Radfahrern gegenüber Linkseinbiegern ist grundsätzlich ungünstig und ungewohnt. In diesem Fall gilt vergleichbares auch für die bedingt verträgliche Abwicklung mit den Rechtseinbiegern, da die Straße im Emerten als erste Möglichkeit zum Rechts- bzw. –abbiegen aufgefasst werden könnte und der Kraftfahrer beim Einbiegen in die Konrad-Adenauer-Straße bereits die zweite Möglichkeit zum Rechts-einbiegen nutzt. Er könnte daher der Auffassung sein, dass er gegenüber den Fußgängern und Radfahrern nicht wartepflichtig wäre. Außerdem problematisch ist der große räumliche Abstand der um 60 m abgerückten Haltelinie zu den Furten. Auch dies kann den Eindruck vergrößern, dass gegenüber den Fußgängern und Radfahrern keine Wartepflicht bestünde.

Um die von der bedingt verträglichen Abwicklung hervorgerufenen Probleme zu vermeiden, müsste eine weitere Phase eingeführt werden (vgl. Abb. 10), in der ausschließlich die Fußgänger und Radfahrer in allen Furten freigegeben werden. Diese zusätzliche Phase nimmt jedoch einen großen Anteil der Kapazität in Anspruch, so dass mit dieser Lösung nur noch Qualitätsstufe F erreicht würde und damit keine ausreichende Leistungsfähigkeit bestünde.

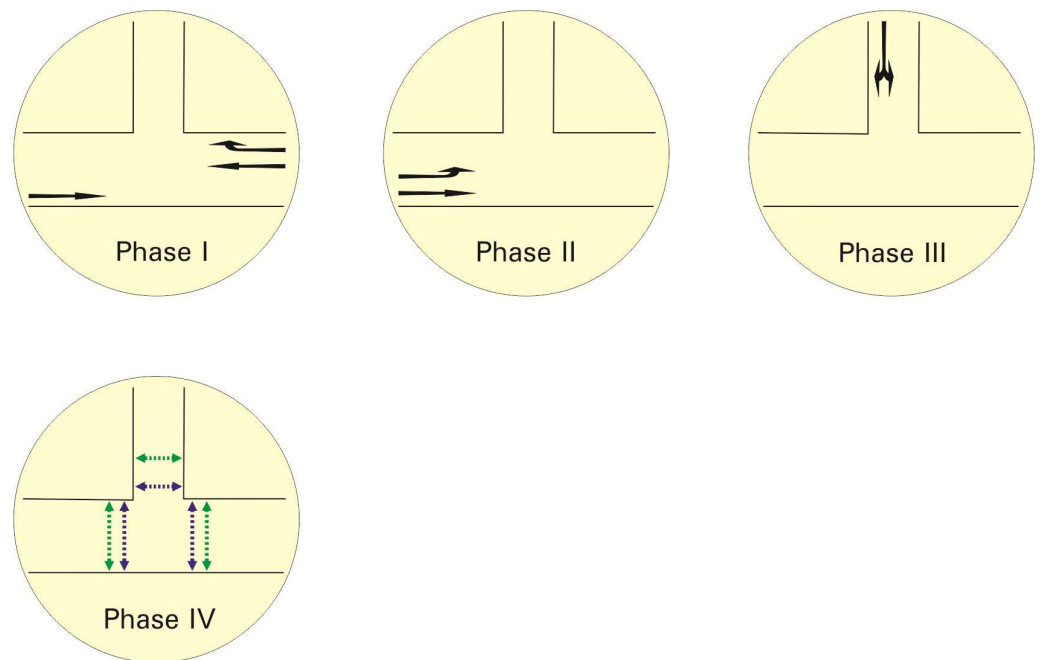


Abb. 10 Phaseneinteilung mit vier Phasen zur Vermeidung von bedingt verträglichen Abwicklungen von Fußgängern und Radfahrern

4.2 Flächenbedarf

In der Regel ist der Flächenbedarf (versiegelte Fläche) eines Kreisverkehrs geringer als der eines vergleichbar leistungsfähigen Knotenpunkts mit Lichtsignalanlage. Im unmittelbaren Knotenpunktbereich ist der Flächenbedarf eines Kreisverkehrs zwar größer, weiter entfernt vom unmittelbaren Knotenpunktbereich ist er durch den Wegfall von Abbiegestreifen jedoch kleiner.

Im vorliegenden Fall ist der Flächenbedarf des Kreisverkehrs durch die Notwendigkeit eines Bypasses vergleichsweise groß, er beträgt ca. 4.700 m². Die signalisierte Einmündung hat einen etwas geringeren Flächenbedarf von ca. 4.000 m².

4.3 Befahrbarkeit für Transporte mit Sondermaßen

Um die Befahrbarkeit bei den Varianten mit LSA zu gewährleisten, muss in der nordöstlichen Eckausrundung eine überfahrbare Sichel vorgesehen werden. Außerdem müsste eine weitere Haltlinie in der Zufahrt Galgenfeld ca. 60 m vom Knotenpunkt angeordnet werden, was negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf hat (große Räumzeiten). Das nördlichere (um 60 m vorverlegte) Signal würde jeweils früher umschalten als das südlichere, so dass der Zwischenraum vor dem Gelände Scheidt immer freigehalten wird (Ausnahme: wenn ein Fahrzeug vom Gelände Scheidt oder der Moschee in den Zwischenraum einfährt).

Die Befahrbarkeit für übergroße Fahrzeuge ist beim Kreisverkehr durch eine überfahrbare Kreisinsel gegeben. Für die Knotenpunktzufahrt Galgenfeld kann bei Bedarf ebenfalls ein Vorsignal vorgesehen werden. Dies würde aber die gleichen Probleme hervorrufen wie bei den Varianten mit LSA.

4.4 Grundstückserschließungen

Das Grundstück von Mc Donalds kann bei beiden Lösungen außerhalb des Knotenpunkts angebunden werden. Das Linksabbiegen kann bei beiden Varianten ermöglicht werden, wobei beim Kreisverkehr Flächen für einen Linksabbiegestreifen zur Verfügung stehen. Bei einer LSA müsste im Rückstauraum über den Geradeausfahrstreifen und den Linksabbiegestreifen hinweg auf das Grundstück abgebogen werden, was deutlich ungünstiger als beim Kreisverkehr ist. Das Grundstück kann bei beiden Varianten nur in Richtung Osten als Rechtseinbieger verlassen werden. Beim Kreisverkehr kann allerdings unmittelbar anschließend eine Wendefahrt durchgeführt werden, so dass ein indirektes Linkseinbiegen möglich wird.

Die Ausfahrt der Tankstelle liegt bei beiden Varianten östlich des Knotenpunkts und ermöglicht nur das Rechtseinbiegen. Bei der Variante mit LSA muss auch das Linksabbiegen unterbunden werden. Beim Kreisverkehr würde die Grundstückszufahrt als Kreisausfahrt realisiert werden, wodurch das Linksabbiegen zur Tankstelle möglich wird.

4.5 Fußgänger- und Radverkehr

Beim Kreisverkehr müsste auf die Quermöglichkeit des Knotenpunktarms Galgenfeld verzichtet werden, sie ist aufgrund des Bypasses geometrisch nicht realisierbar. Hierdurch ist die Fußgänger- und Radfahrerführung mit Querung von drei Knotenpunktarmen umwegig. Fußgänger erhalten durch die Fußgängerüberwege dabei zwar Vorrang, den in Gegenrichtung fahrenden Radfahrern kann jedoch kein Vorrang eingeräumt werden. Bei einer Lösung mit Lichtsignalanlage wäre die Anlage einer Furt auch im Knotenpunktarm Galgenfeld möglich, allerdings abgerückt von der Konrad-Adenauer-Straße nördlich der Einmündung Im Emerten. Fußgänger müssen demnach auch den Knotenpunktarm Im Emerten überqueren.

Insgesamt sind die Umwege bei der LSA-Lösung zwar tendenziell geringer als beim Kreisverkehr, die Wartezeiten sind jedoch bei der LSA größer, so dass sich für keine der Varianten ein Vorteil ergibt.

4.6 Kosten

Beim Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage resultieren die Baukosten aus den Kosten für den Tiefbau und den Kosten für die Lichtsignalanlage. Da die Anlage für Fahrzeuge mit Sondermaßen beeinflussbar sein muss und zu-

dem ein Vorsignal bis zu 60 m vom Knotenpunkt entfernt angeordnet werden müsste, sind die Kosten für die Signalanlage deutlich höher als bei normalen Anlagen. Da die zu überbauende Fläche beim Kreisverkehr etwas größer ist, sind für den Kreisverkehr etwas höhere Tiefbaukosten zu erwarten. Die Mehrkosten für die Signalanlage kompensieren die höheren Tiefbaukosten jedoch voraussichtlich.

5 Fazit

Kraftfahrzeugverkehr

Bei beiden Varianten wird die gleiche Verkehrsqualität nach dem HBS erreicht (jeweils Qualitätsstufe C), wenn man bei der LSA eine bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer akzeptiert. (Ohne bedingt verträgliche Abwicklung der Fußgänger und Radfahrer ist die Variante mit LSA nicht leistungsfähig.) Die mittleren Wartezeiten in der Spitzenstunde sind beim Kreisverkehr jedoch nur halb so groß, wie bei einer Lichtsignalanlage. Außerhalb der Spitzenzeiten sind die Wartezeiten beim Kreisverkehr nochmals deutlich geringer als bei einer Signalanlage. Hier zeigt der Kreisverkehr deutliche Vorteile.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist für den Kreisverkehr höher zu bewerten. Das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr ist deutlich niedriger und die Verkehrsführung ist eindeutiger. Am signalisierten Knotenpunkt kann es u.a. zu Konflikten zwischen bedingt verträglichen Verkehrsströmen kommen.

Flächenbedarf

Durch die Notwendigkeit eines Bypasses ist der Flächenbedarf des Kreisverkehrs vergleichsweise groß. Hier ergeben sich leichte Vorteile für die Variante mit Lichtsignalanlage.

Befahrbarkeit für übergroße Fahrzeuge

Der Kreisverkehr ist durch die teilweise überfahrbare Kreisinsel gut befahrbar. Es sind keine weiteren betrieblichen Maßnahmen erforderlich. Bei einer Lösung mit LSA müsste eine zusätzliche Haltlinie ca. 60 m vor dem Knotenpunkt eingerichtet werden und eine überfahrbare Sichel in der nordöstlichen Eckaustrahlung angeordnet werden. Hier zeigt der Kreisverkehr deutliche Vorteile.

Grundstückerschließung

Von der Jet-Tankstelle kann bei beiden Varianten nur das Rechtseinbiegen ermöglicht werden. Das Linksabbiegen kann nur über einen separaten Knotenpunktarm erfolgen, was beim Kreisverkehr einfach lösbar ist, bei der LSA aber zu betrieblichen Problemen führen würde. Die Grundstücksanbindung von Mc Donalds wäre mit LSA nur für Rechtsabbieger und Rechtseinbieger nutzbar. Das Linksabbiegen muss unterbunden werden. Mit einem Kreisverkehr stehen Flächen für das Linksabbiegen zur Verfügung. Das Linkseinbiegen könnte zwar nicht unmittelbar realisiert werden, es kann aber indirekt über eine Wendefahrt im Kreisverkehr ermöglicht werden. Insgesamt zeigt der Kreisverkehr hier deutliche Vorteile.

Fußgänger- und Radfahrer

Beim Kreisverkehr muss auf eine Quermöglichkeit im Knotenpunktarm Galgenfeld verzichtet werden, so dass sich Umwege ergeben. Die Umwege sind jedoch im Vergleich mit der LSA-Lösung (Überquerung der Knotenpunktarme Galgenfeld und Im Emerten) vergleichsweise gering. Bei der

Lösung mit Kreisverkehr entstehen jedoch insgesamt geringere Wartezeiten, so dass keine der Varianten deutliche Vorteile zeigt.

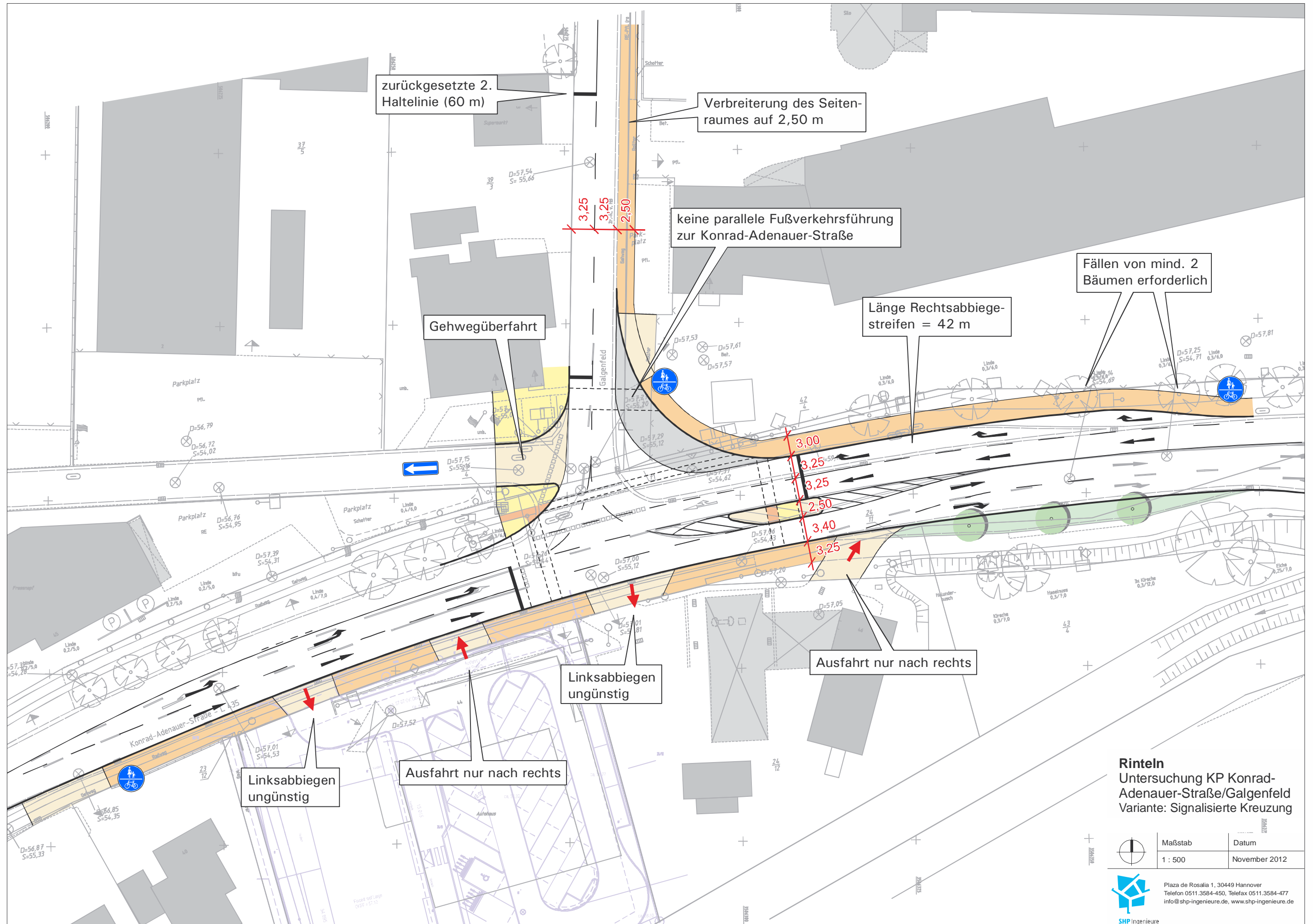
Kosten

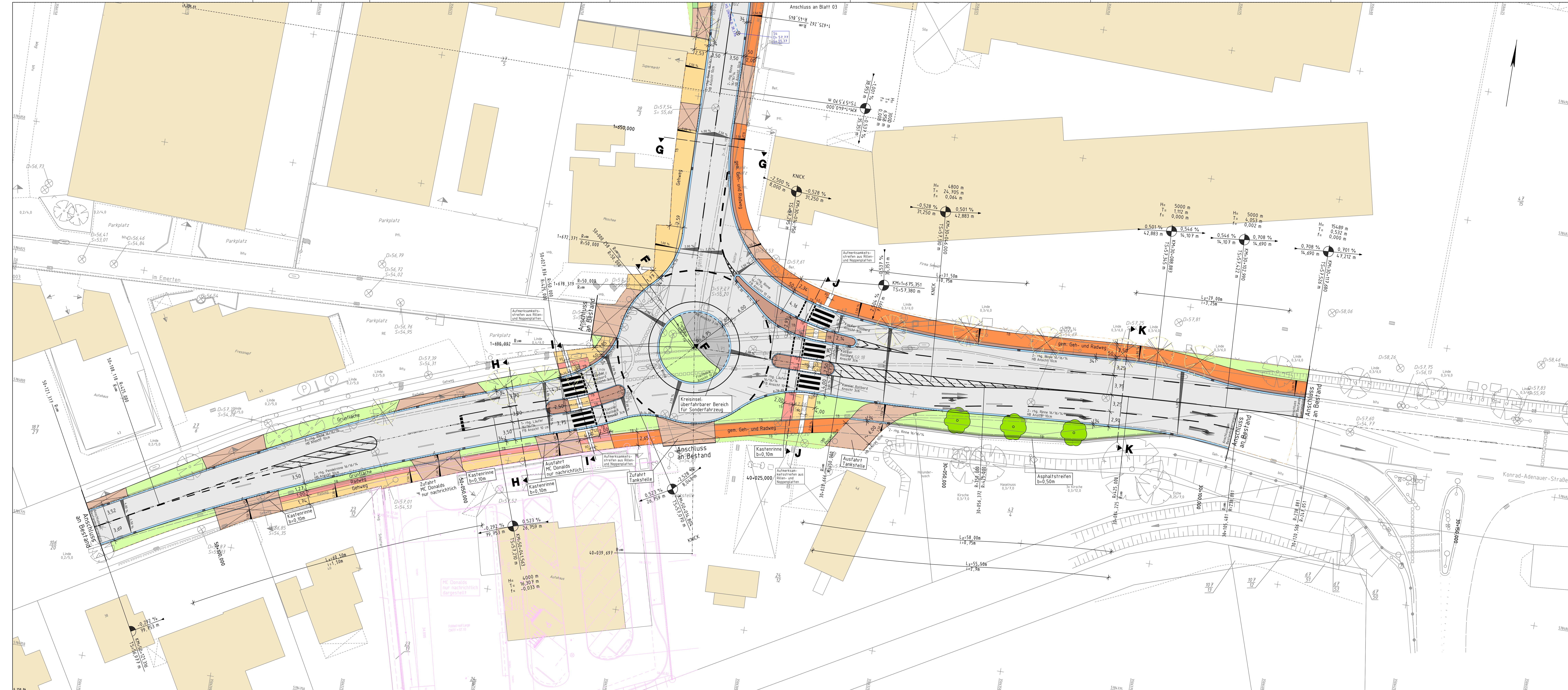
Der Kreisverkehr verursacht aufgrund der etwas größeren zu überbauenden Fläche etwas höhere Tiefbaukosten als die Lösung mit LSA. Allerdings sind bei der Lösung mit LSA die Kosten für den Bau und den Betrieb der Signalanlage einzubeziehen. Die Kosten sind damit etwa vergleichbar.

Kriterium	Kreisverkehr	Einmündung mit LSA
Kraftfahrzeugverkehr		
Verkehrssicherheit		
Flächenbedarf		
Befahrbarkeit		
Grundstückerschließung		
Fußgänger/Radfahrer		
Kosten		

Abb. 11 Grafische Darstellung der Bewertung

Die Bewertung zeigt, dass der Kreisverkehr bei mehr Kriterien Vorteile zeigt, als die Variante mit LSA. Es wird daher die Umsetzung des Kreisverkehrs empfohlen.





ZEICHNERKLÄRUNG
Legende

	Floorschichtgrenze		Wand		nicht abgeplannt		Strassenart		Adresse		Lafenne		Manntelle		Einfahrt		Maßbauwerke
	Top. Begrenzungslinie		Hecke		Schleusenöffnung		Abfluss		Stahlgerüst		Beton		Mannteldeckel		Treppe		Maßbauwerke
	Grenzkennlinie		Abfluss		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel
	Grenzkennlinie		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel
	Grenzkennlinie		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel		Manntel

Lageplanlegende

	Baum (zu fällen)		Asphalt		Beton		Bordabsenkung
	Baum neu		Gemischter Geh- und Radweg		Aufdinstreifen		Absenkung auf 0/3 cm
	Baum Bestand		Zufahrt		Richtungsfeld		Strassenablauf
			Gehweg		Sperrfeld		Schacht
			Radweg		Rundbord		Strassenleuchte

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Art der Änderung		Datum	Aufgestellt

Entwurfsbearbeitung: SHP Ingenieure
 Plaza de Rosalia 1
 38449 Hannover
 Telefon 0511 3584-450
 Telefax 0511 3584-479
 info@sdp-ingenieure.de
 www.sdp-ingenieure.de

Datum: 12/2012
 gezeichnet: 12/2012
 geprüf.: **VORABZUG**

Stadt Rinteln
 Straße: Verbindungsstraße zwischen L 435 und Große Tonkuhle
 (nächster Ort): Rinteln

Unterlage: 7
 Blatt Nr.: 4_V02
 Reg. Nr.:
 Datum:
 Zeichen:

"Verbindungsstraße" zwischen den Landstraßen L435 und L441

Lageplan
 Maßstab 1:250

Aufgestellt: Rinteln, den ... 20 ... Stadt Rinteln	Geprüft: Hannover, den ... 20 ... LEA Gesellschaft für Landesbahnaufsicht mbH
im Auftrag:	im Auftrag:

Gesehen: Bonn, den ... 20 ... RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Gezeichnet: 04.09.96 v. Seest geprüft 05.09.96 Kaupa
im Auftrag:	

KAUPA & PARTNER
 Ingenieurgesellschaft mbH
 31061 Alfeld/Leine 31044 Alfeld/Leine
 Röllinghäuser Str. 8a Postfach 14 09
 Tel 0 51 81 22 41 21 Fax 0 51 81 51 30

Datum: 04.09.96
 Name: v. Seest
 v. Seest
 Kaupa

Projekt: 10/6 Datum: 04.09.96 Blatt: 7/11

Teil IV Verfahrensvermerke

Planverfasser

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“, einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln und der Begründung einschl. Umweltbericht wurde ausgearbeitet vom

Planungsbüro REINOLD

Raumplanung und Städtebau

Seetorstraße 1a - 31737 Rinteln

Telefon: 05751- 9646744 Telefax: 05751- 9646745

Rinteln, den 22.11.2013

gez. Reinold

.....

Planverfasser

Öffentliche Auslegung

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Rinteln hat am 05.09.2012 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“, einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln, gem. § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 20.09.2012 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln, mit der Begründung einschl. Umweltbericht und die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben vom 28.09.2012 bis 30.10.2012 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Rinteln, den 22.11.2013

gez. Buchholz

.....

Bürgermeister

Satzungsbeschluss

Der Rat der Stadt Rinteln hat den Bebauungsplan Nr. 78 „Verbindungsstraße zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Bahnhofstraße“ einschl. Teilaufhebung der Bebauungspläne Nr. 65 „Gewerbegebiet/Sondergebiet Konrad-Adenauer-Straße“, einschl. der 1. Änderung und Nr. 73 „Sondergebiet Bahnhofstraße“, Stadt Rinteln, nach Prüfung der Hinweise und Anregungen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in seiner Sitzung am 17.01.2013 als Satzung (§ 10 BauGB) sowie die Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB einschl. Umweltbericht gem. § 2 a BauGB und Zusammenfassender Erklärung beschlossen.

Rinteln, den 22.11.2013

gez. Buchholz

.....

Bürgermeister