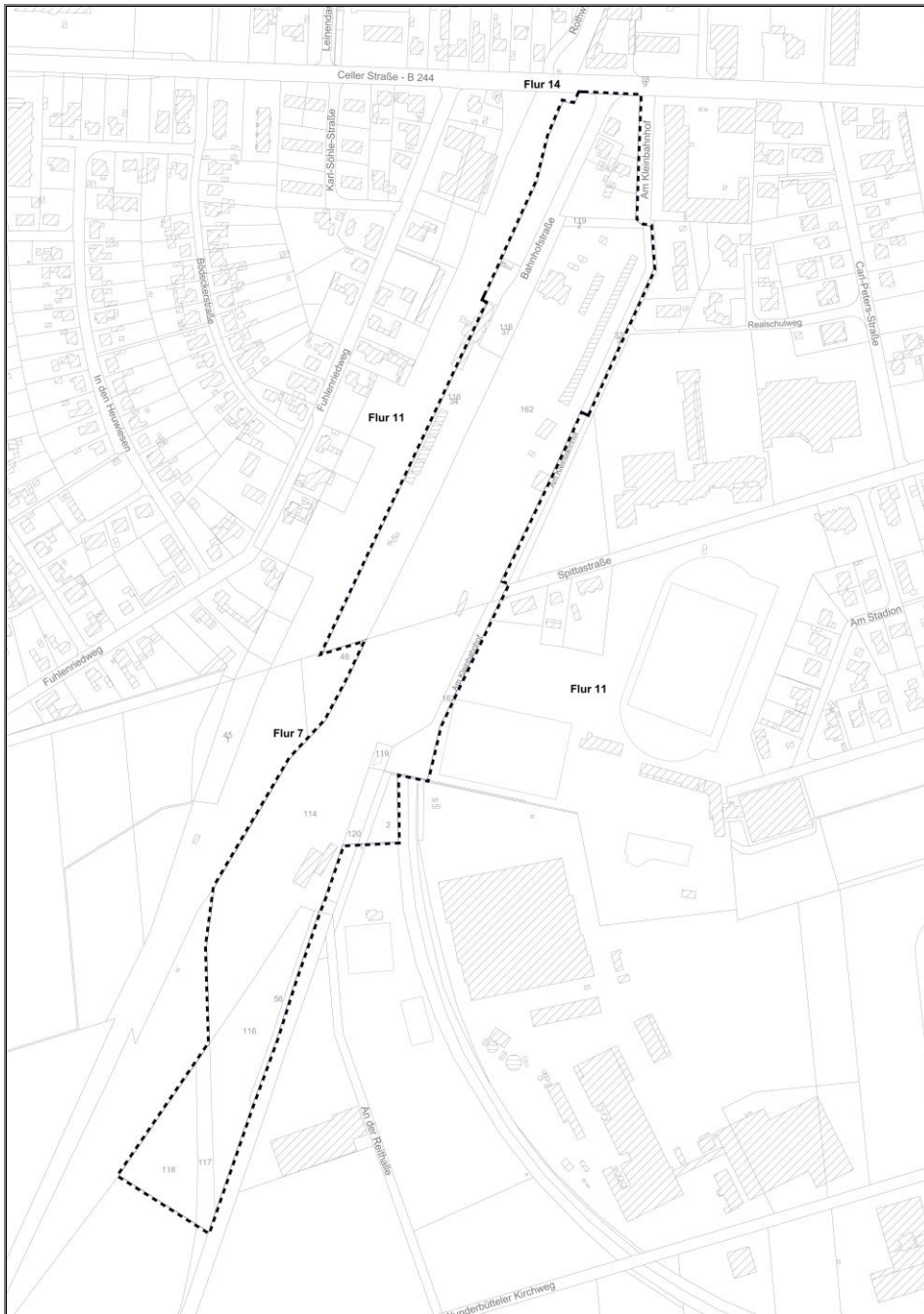




Begründung zur 47. Änderung des Flächennutzungsplans „OHE-Gelände“, Wittingen



Inhaltsverzeichnis

Teil A: Begründung

1	Erfordernis der Planaufstellung.....	3
1.1	Ziel und Zweck.....	3
1.2	Anlass und Erforderlichkeit	3
2	Geltungsbereich.....	3
3	Rechtliche Rahmenbedingungen	4
3.1	Ziele der Raumordnung	4
3.2	Entwicklung des Flächennutzungsplans	8
4	Auswertung von Fachgutachten	9
4.1	Orientierende Altlastenerkundung Am Kleinbahnhof, Wittingen	9
4.2	Orientierende Geotechnische- und Schadstoffuntersuchungen.....	10
5	Planinhalt.....	12
6	Flächenbilanz.....	13
7	Maßnahmen der technischen Infrastruktur	13
8	Verfahren.....	14
	Anlagen	15

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Ziel und Zweck

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung eines neuen Wirtschaftsstandortes auf den ehemaligen Bahnanlagen der Ost Hannoverschen Eisenbahn (OHE) und einem Teilbereich der westlich angrenzenden Fläche der Deutschen Bahn, die von der Stadt erworben werden soll [*nachrichtlich: Die Verhandlungen zum Ankauf dieser Fläche laufen noch. Die Flächen selbst sind noch nicht vom bisherigen Nutzungszweck „Bahngelände“ freigestellt. Hierzu muss mit dem Eigentumsübergang vor dem Feststellungsbeschluss ein gesondertes Verfahren über das Eisenbahnbundesamt eingeleitet werden.*].

Das brach gefallene OHE-Gelände und die Teilflächen der DB befinden sich südwestlich der Innenstadt von Wittingen in städtisch attraktiver Lage südlich des DB-Bahnhofs. Mit der Entwicklung zu einem Gewerbegebiet und in Teilen zu einem Urbanen Gebiet kann der zugleich wichtige Eingang in die Stadt Wittingen adäquat entwickelt, dadurch aufgewertet und die Brachfläche nachgenutzt werden.

1.2 Anlass und Erforderlichkeit

Das ehemalige OHE-Gelände ist bereits seit 2015 durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr freigestellt. Die entsprechenden Grundstücke wurden an die Stadt Wittingen veräußert. Eine Überplanung der Flächen durch die kommunale Bauleitplanung ist somit wieder möglich. Die Güterverkehrsstrasse Wittingen-Hankensbüttel-Celle aus dem Hafen kommend wurde südlich in die DB-Strecke eingeschliffen. Das Areal um den ehemaligen Bahnhof wird seit Jahren nicht mehr genutzt. Die Strecke Richtung Südosten ist ebenfalls stillgelegt und die noch vorhandenen Gleise werden nicht mehr benötigt.

Für das Ziel, einen neuen Wirtschaftsstandort zu entwickeln, ist es erforderlich den Flächennutzungsplan zu ändern, um die rechtlichen Voraussetzungen für eine potentielle Nachnutzung zu schaffen.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben von § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) wird zum Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans eine Umweltprüfung durchgeführt (s. Teil B Umweltbericht).

2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst ca. 8,6 ha. Dieser hat sich zum Vorentwurf um ca. 0,3 ha vergrößert (zuvor ca. 8,3 ha).

Durch die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen des Regionalverbandes wurden Anpassungen im Westen und im Norden erforderlich. Zudem wurde im Süden eine gebietsnahe Kompensationsfläche in den Geltungsbereich einbezogen.

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Ziele der Raumordnung

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017

Für die Stadt Wittingen (Landkreis Gifhorn) gilt das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP 2017). Hier werden die Städte gemäß des Zentrale-Orte-Konzeptes in Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren gegliedert. In dem rd. 22.500 ha großen Stadtgebiet lebten im Jahr 2018 (31. Dezember) 11.503 Einwohner und es waren ca. 4.764 Beschäftigte in den ortsansässigen Gewerbebetrieben tätig. Damit kommt der Stadt Wittingen die Funktion eines Mittelzentrums zu.

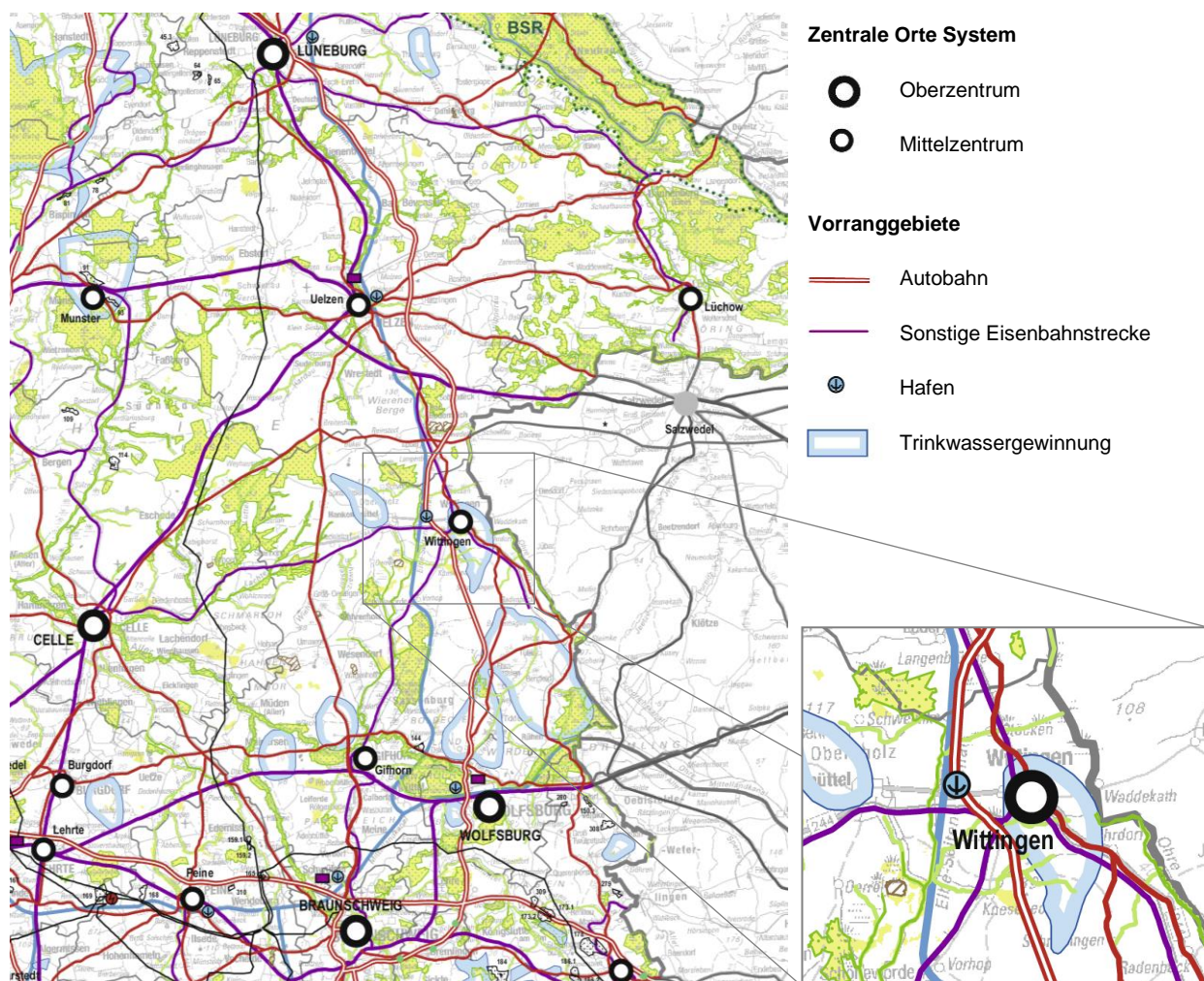


Abb. 1 Planzeichnung LROP 2017, Ausschnitt Wittingen

Für die Städte und Gemeinden in allen Landesteilen sollen die Planungen und Maßnahmen die gewachsenen Siedlungsstrukturen sowie den Erhalt und die Entwicklung des Siedlungsbestands unterstützen. Zielsetzung hierbei ist es die Inanspruchnahme von Grund und Boden soweit es geht zu verringern. Daher sollen vorrangig die vorhandenen Potentiale, wie z.B. Brachflächen, in den Siedlungsgebieten nachgenutzt werden und ebenso flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen angewendet werden (2.1.06). Mit der angestrebten Nachnutzung des brachgefallenen OHE-Geländes wird diesem Ziel der Landesplanung Rechnung getragen.

Für die Sicherung und den Erhalt einer dauerhaft ausgewogenen Daseins- und Versorgungsstrukturen in allen Landesteilen wird das Prinzip der zentralen Orte zugrunde gelegt (2.2.01/03). Die Stadt Wittingen ist in diesem Zusammenhang als Mittelzentrum ausgewiesen (s. Planzeichnung zum LROP 2017, Ausschnitt Wittingen). Dies begründet sich unter anderem darauf, dass die Stadt Wittingen eine hervorgehobene Stellung als Wirtschaftsstandort in der Region innehat. Hiermit sind besondere Entwicklungsaufgaben in den Bereichen Wohnen und Gewerbe verbunden. Diesem Ziel kommt die beabsichtigte Planung nach. Zudem sind zentralörtliche Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf zu sichern und zu entwickeln.

Regionales Raumordnungsprogramm 2008

Die Stadt Wittingen liegt am nordöstlichen Rand des Landkreises Gifhorn, der zum Regionalverband Großraum Braunschweig gehört. Für diesen gilt das Regionale Raumordnungsprogramm RROP 2008. Dieses befindet sich seit 2018 in Neuaufstellung. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen, daher wird für die 47. Änderung des FNPs das RROP 2008 zugrunde gelegt.

Die Stadt Wittingen liegt in der naturräumlichen Einheit 5 – Unterregion Lüneburger Heide (5.1). Hier finden sich »überwiegend sandige Grund- und Endmoränengebiete, geprägt von Äckern und Wäldern, aber auch den größten Sandheiden Niedersachsens. Bezeichnend sind zahlreiche Bäche und kleine Flüsse« (Quelle: NLWKN 2010).

Die Stadt Wittingen ist als Mittelzentrum im Rahmen des Zentrale-Orte-Konzeptes ausgewiesen (1.1.1 (7) Satz 3). Es stellt für die umliegenden Grundzentren einen wichtigen Versorgungsschwerpunkt dar. Hier ist besonders die Versorgung der Bevölkerung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastruktur für den gehobenen Bedarf und den alltäglichen Grundbedarf ansässig.

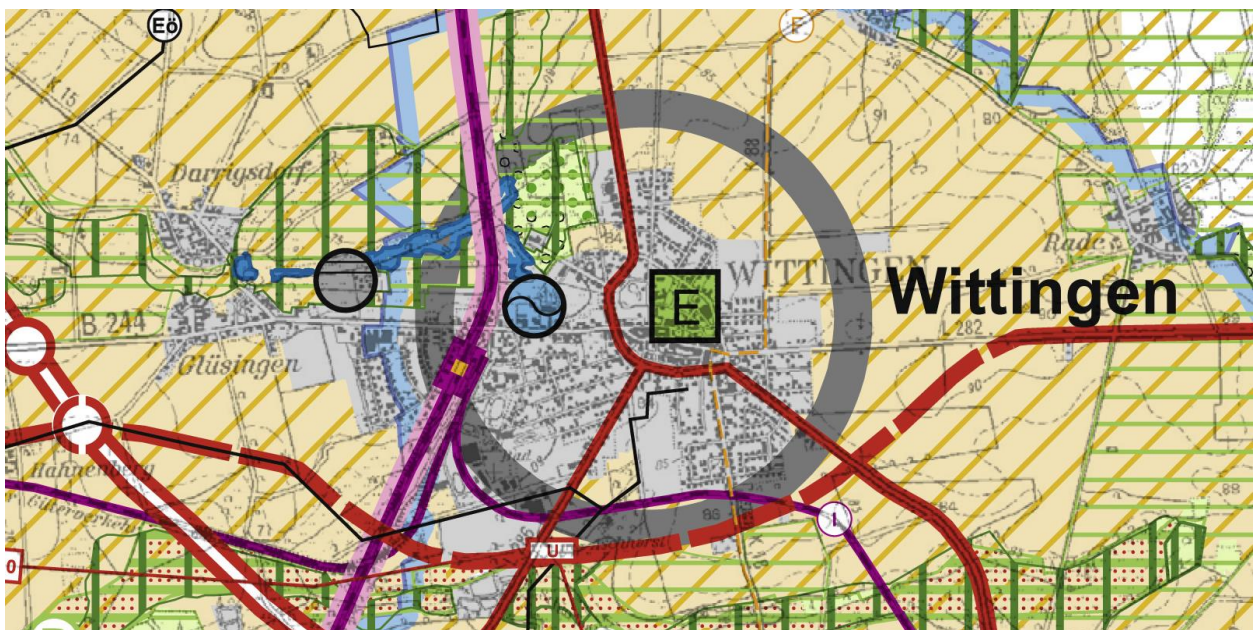


Abb. 2 RROP 2008, Ausschnitt Wittingen

Unmittelbar angrenzende Nachbargemeinden der Stadt Wittingen sind nördlich die Gemeinde Lüder (Landkreis Uelzen), westlich die Gemeinden Oberholz, Hankensbüttel und Dedelstorf, südlich die Gemeinden Schönewörde, Ehra-Lessin und Brome und östlich, in Sachsen-Anhalt gelegen, die Gemeinden Salzwedel-Diesdorf, Neuekrug Hanum, Nettgau.

Die Anbindung an die umliegenden Oberzentren erfolgt weitgehend über die Bundesstraße B 244, nach Westen in Richtung Celle und nach Südosten in Richtung Wolfsburg. Die nächstgelegenen Autobahnen A 7 und A 39 liegen 65 km bzw. 54 km entfernt. Das Oberzentrum Lüneburg im Norden wird über die Bundesstraßen B 244 und B 4 westlich von Hankensbüttel nach 85 km erreicht. Celle ist 45 km entfernt und über Bundes- und Landesstraßen zu erlangen. Die Mittelzentren Uelzen im Norden (35 km) und Gifhorn im Süden (38 km) sind jeweils über Landes- und Kreisstraßen angebunden.

Die Autobahn A 39 endet nördlich von Wolfsburg bei Weyhausen und nördlich von Lüneburg. Der Streckenabschnitt dazwischen ist im RROP als Vorranggebiet für den Lückenschluss festgesetzt. Die Autobahn quert das Stadtgebiet zukünftig in nord-südlicher Richtung und stellt eine wesentliche Verbesserung der Integration in das regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz dar.

Eine südlich vom Ortsteil Wittingen angedachte Umgehungsstraße ist als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße dargestellt. Auch bei Realisierung der Autobahn soll eine Umsetzung weiterhin geprüft werden.

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich mehrere Vorranggebiete, deren Funktion und Nutzung nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Als Vorranggebiet Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe ist die Trasse Celle-Wittingen von Westen aus Hankensbüttel kommend über den Bahnhof Wittingen nach Südosten festgelegt. Der Abschnitt von Wittingen nach Südosten wird jedoch nicht mehr genutzt und ist bereits stillgelegt. Eine Eingleisung in den Streckenabschnitt der DB ist bereits erfolgt. Das gesamte Areal um den ehemaligen OHE-Bahnhof wird seit Jahren nicht mehr genutzt und wurde 2015 durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr freigestellt. Aus diesem Grund bedarf es für die Entwicklung des Standortes Wittingen eine Neuausrichtung der Zielsetzungen.

Die Strecke Braunschweig-Gifhorn-Wittingen-Wieren-Uelzen ist als Vorranggebiet Bahnanlagen „Sonstige Eisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr)“ gekennzeichnet. - Diesem, im RROP 2008 festgelegten Vorranggebiet, wird im Zuge der aktuellen Planungen nicht widersprochen. Die notwendigen Entwicklungsflächen für eine perspektivische Streckenerweiterung werden berücksichtigt und bleiben als Flächen für Bahnanlagen erhalten. Dem Vorranggebiet Bahnanlagen wird somit nicht widersprochen.

Der Bahnhof von Wittingen ist als Vorranggebiet „Bahnhof mit Verknüpfung zu RegioBussen“ dargestellt. Durch die Neugestaltung des vorhandenen ZOB ist diese Nutzung auch weiterhin gesichert.

Aufgrund der Nähe zur geplanten Trasse der Autobahn A 39 eignet sich die Brachfläche des ehem. OHE-Geländes besonders, um einen neuen Wirtschaftsstandort zu entwickeln. Dies bietet die Möglichkeit die Bedeutung Wittingens als Arbeitsplatzstandort zu stärken und eine flächensparende Siedlungsentwicklung zu verfolgen.

Nahezu das gesamte Gebiet des Ortsteils Wittingen ist als Vorranggebiet „Trinkwassergewinnung“ festgesetzt. Der Planungsbereich liegt im Einzugsgebiet des Wasserwerkes Wittingen in der zukünftigen Trinkwasserschutzzone III A. Eine entsprechende Verordnung befindet sich in Aufstellung. Die Ausweisung von Baugebieten ist daher beschränkt zulässig. Daraus ergeben sich Einschränkungen für die zukünftigen Eigentümer und Auflagen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers. Bei Errichtung von baulichen Anlagen ist daher eine Abstimmung mit dem Wasserverband Gifhorn notwendig. Zum Schutz der Trinkwassergewinnung werden die gewerblichen Nutzungen dahingehend eingeschränkt, dass wassergefährdende Nutzungen ausgeschlossen werden.

Daraus ergeben sich gewisse Einschränkungen bei der Baugebietsausweisungen und Auflagen für die künftigen Eigentümer, die bei einer Gebietsentwicklung beachtet werden müssen und innerhalb der Textlichen Festsetzungen geregelt werden.

Mit der Nachnutzung der freigestellten und freizustellenden Flächen für Bahnanlagen entsteht ein Siedlungsbereich, von dem weniger Gefahr für das Trinkwasser ausgeht als von den offenen Schotterflächen der bisherigen Gleisanlagen. Durch die daraus resultierende erhöhte Versiegelung und die gezielte, gedrosselte Ableitung von Niederschlagswasser über ein Regenrückhaltebecken in die Kanalisation bzw. den Fuhlenriedgraben verringert sich auch die Versickerung auf diesen Flächen und damit die potentiellen verunreinigten Einträge in den Boden.

Durch die vorgesehene Planung soll das Vorranggebiet Trinkwassergewinnung nicht entfallen. Es bleibt als überlagernde Nutzung weiterhin unangetastet erhalten.

Für den Änderungsbereich des FNP im Westen von Wittingen stellt das RROP 2008 einen vorhandenen bauleitplanerisch gesicherten Bereich dar.

3.2 Entwicklung des Flächennutzungsplans

Der Planungsbereich ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Wittingen überwiegend als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Dies steht somit dem geplanten Vorhaben, Entwicklung eines neuen Wirtschaftsstandortes mit Gewerbeflächen, Urbanen Gebieten, Grün- und Ausgleichsflächen, entgegen. Aus diesem Grund ist der FNP zu ändern (47. Änderung). Dieses erfolgt gemäß § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes OHE-Gelände, Wittingen.

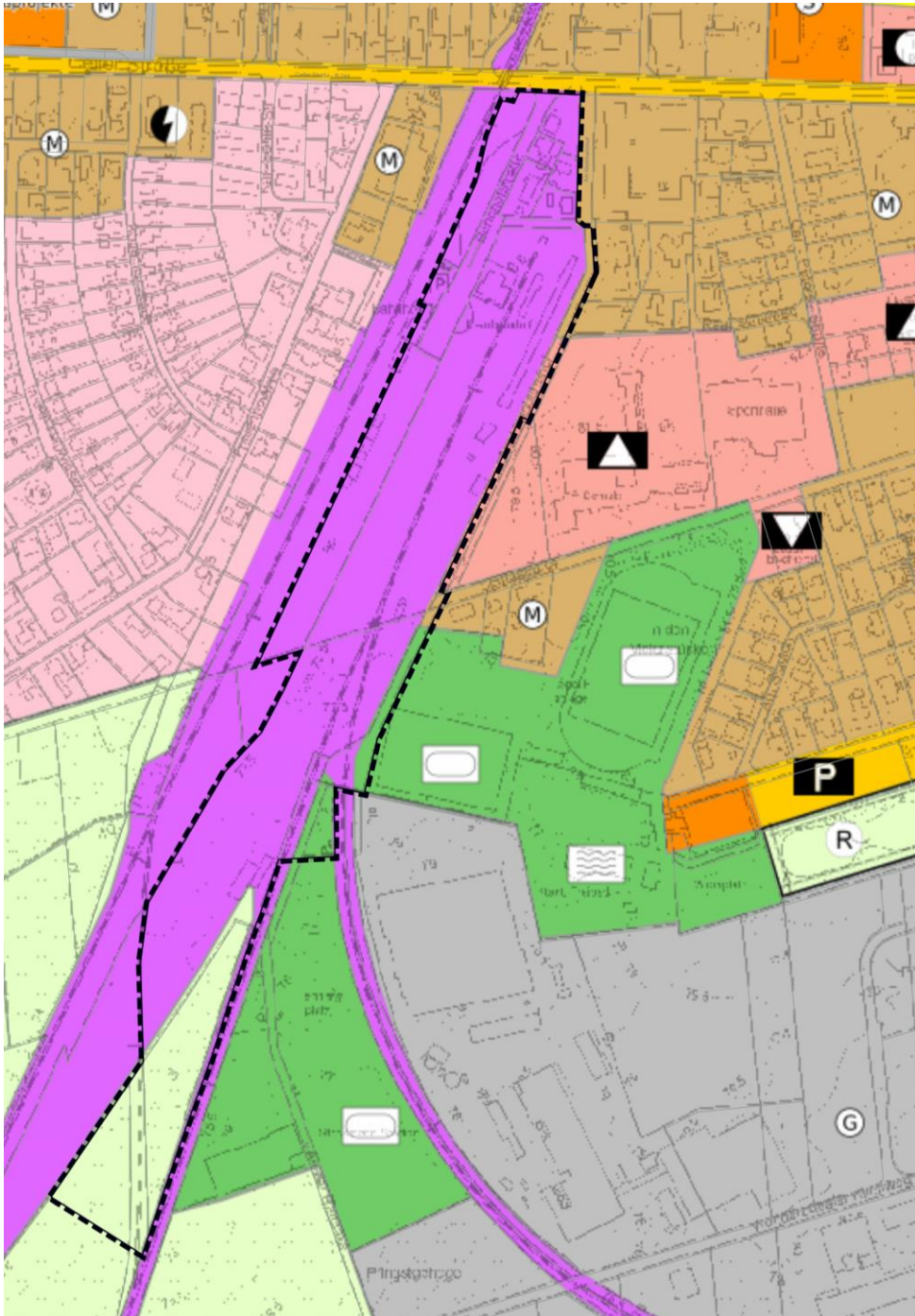


Abb. 3 Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan (ohne Maßstab)

4 Auswertung von Fachgutachten

4.1 Orientierende Altlastenerkundung Am Kleinbahnhof, Wittingen

Das Büro ukon Umweltkonzepte wurde im Jahr 2012 von der Osthannoverschen Eisenbahnen AG beauftragt die Altlastensituation im Vorfeld eines Verkaufs mit anschließender Neunutzung auf dem Grundstück „Bahnhof Wittingen West“ westlich der Straße Am Kleinbahnhof zu untersuchen.

Es wurde eine Recherche zur Flächenhistorie des Untersuchungsgrundstücks durchgeführt. Im Anschluss daran wurde das Areal mittels Gleisschotterschürfen und Kleinbohrungen erkundet, Bodenproben entnommen und chemisch analysiert.

Auf Grundlage dessen kommt der Gutachter zu folgenden Ergebnissen und Bewertungen:

Nach den Ergebnissen der durchgeführten Untersuchungen können großräumige, hinsichtlich einer Schutzgutgefährdung relevante Bodenkontaminationen ausgeschlossen werden. Hinsichtlich einer Neunutzung des Geländes sind keine weiteren Maßnahmen zu ergreifen. Nicht auszuschließen, aber unwahrscheinlich sind nicht aufgeschlossene, kleinere Kontaminationen.

Bei einer Neunutzung möglicherweise anfallendes Bodenmaterial kann großteils als unbelastet angesehen werden. In Teilbereichen ist jedoch mit erhöhten PAK-, MKW- und TOC-Gehalten zu rechnen. Bei Gleisschotterabsiebungen ist ebenfalls mit PAK-Belastungen zu rechnen. Gefährliche Abfälle liegen in der Regel nicht vor.

Je nach Umfang etwaiger Umbaumaßnahmen ist eine fachgutachterliche Begleitung zur sicheren Separation auffälliger Materialien inklusive der nötigen, abschließenden Materialdeklarationen zu empfehlen.

4.2 Orientierende Geotechnische- und Schadstoffuntersuchungen

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans wurde im Spätsommer 2020 durch das Büro GEO-LOG eine orientierende Geotechnische- und Schadschadstoffuntersuchung durchgeführt. Bestandteile dessen waren eine orientierende Erkundung und Bewertung des Baugrundes hinsichtlich allgemeiner Bebaubarkeit und Grundwasserverhältnissen (Versickerung) sowie orientierende Schadstoffuntersuchungen.

Mit Hilfe von neun Kleinrammbohrungen fand die Geotechnische Erkundung statt. Die Analyse der Bodenproben fand gemäß LAGA statt.

4.2.1 Ergebnisse der geotechnischen Untersuchungen

Aufbau des Untergrundes

Der Oberboden besteht aus Humosen Sanden. Auffüllungen und umgelagerte Böden bestehen aus Sanden bzw. Kiesen. Der natürliche Untergrund baut sich wie folgt auf:

- Geschiebemergel
- Geschiebelehm
- Fluvialer Lehm (KRB 7 zwischen 1,5 bis 2,9 m)
- glazi-)fluviale Sande (zwischen 3,2 bis max. 5 m)

Grundwassersituation

Bereichsweise steht bereits ab rd. 1,5 m unter OK Gelände Grundwasser in den Sanden an. Nach Süden hin fällt die Lage der Grundwasseroberfläche ab (bis zu rd. 3 m unter OK Gelände). Das Grundwasser steht dabei überwiegend in Sanden an, bereichsweise aber auch in Lehmen, z.T. als Stau-/Schichtenwasser.

4.2.2 Allgemeine Bebaubarkeit

Straßenbau

Da im Planungsgebiet auch frostempfindliche Lehme anstehen, bezieht sich die Empfehlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus auf F3-Böden gem. RStO 12. Dies bedeutet, dass die Mindestdicke des Oberbaus für eine Straße der Belastungsklasse Bk1,0 bis Bk 3,2 65 cm beträgt.

Die Tragfähigkeit des Planums kann für die Bereiche in denen Sande anstehen, ohne besondere erdbautechnische Maßnahmen durch sorgfältige Nachverdichtung des sandigen Untergrundes erreicht werden. Für Bereiche in denen Lehme anstehen sind besondere erdbautechnische Maßnahmen notwendig.

Kanal- und Tiefbaumaßnahmen

Die erkundeten Sande sind nur oberhalb des Grundwasserspiegels standsicher. Unter Wassersättigung neigen die Sande zum „Ausfließen“. Die erkundeten Lehme sind nur bei mindestens steifer Konsistenz ausreichend standsicher.

Im Zuge von Kanal- und Tiefbauarbeiten werden im Plangebiet unterschiedliche Maßnahmen zur Baugrubensicherung notwendig (s. S. 10 Bodengutachten).

4.2.3 Versickerung von Niederschlagswasser

Die Anforderung an die Wasserdurchlässigkeit $k_f = 10^{-6}$ bis 10^{-3} m/s wird durch die anstehenden Sande grundsätzlich erfüllt. Die im mittleren und nördlichen Teil des Gebietes anstehenden Lehme erfüllten diese Anforderung nicht.

Bezüglich der geforderten Mindestsickerstrecke von 1 m für zu versickernde Niederschlagsabflüsse (s. oben) ist das untersuchte Gebiet in zwei Bereiche einzuteilen:

Im nördlichen Bereich (KRB 1 u. KRB 2) ist aufgrund des bereits ab rd. 1,5 m unter OK Gelände anstehenden Grundwassers in den Sanden keine ausreichende Sickerstrecke vorhanden. Eine direkte Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund hinein ist hier nicht zulässig.

Im südlichen Bereich der Untersuchungsgebiete (KRB 4, KRB 8 und KRB 9) ist in Abhängigkeit der Tiefenlage der Sohle einer Versickerungsanlage (z.B. Versickerungsbekken oder Rigolen-Anlage) eine direkte Versickerung grundsätzlich möglich.

4.2.4 Schadstoffuntersuchung

Die anstehenden natürlichen Böden im Planungsgebiet sowie aufgefüllte Kiese und Sande im südlichen Plangebiet sind weitgehend unbelastet. Selbst die Proben von Verdachtsflächen wie Tanksäule, Dieseltank, Mineralölhandel und zentraler Weichenbereich lagen die Mineralöl-Kohlenwasserstoffe MWK mit Werten von max. $160 \mu\text{l}$ noch deutlich unter dem Grenzwert von $200 \mu\text{l}$.

Bezüglich einer möglichen Verwertung der Aushubböden wurden kaum Auffälligkeiten festgestellt, so dass sie überwiegend als unbelastet angesehen werden können.

In Teilbereichen ist jedoch mit erhöhten PAK-Werten (Polizyklische Kohlenwasserstoffe), MWK-Werten sowie TOC-Werten (organischer Kohlenstoff) zu rechnen. Beim Gleis-schotter ist ebenfalls mit PAK-Belastungen zu rechnen. Dies wird durch die Untersuchungen 2020 bestätigt (Geo-LOG).

Lediglich im nördlichen Planungsgebiet sind die aufgefüllten Sande als gefährlicher Abfall eingestuft. Bei den Auffüllungen im nördlichen Plangebiet wurden im Bereich einer Bohrstelle PAK-Werte von 39 mg/kg festgestellt. Dieser Boden ist als gefährlicher Abfall einzustufen. Die übrigen Bereiche können gemäß Z 2 verwertet werden oder sind unbelastet.

5 Planinhalt

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan sind für den Planbereich überwiegend Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Entsprechend der planerischen Absicht an dieser Stelle einen Wirtschaftsstandort zu entwickeln, soll die Darstellung zugunsten gewerblichen (G) und gemischten Bauflächen (M), Grünflächen und Flächen für Ausgleichsmaßnahmen geändert werden.

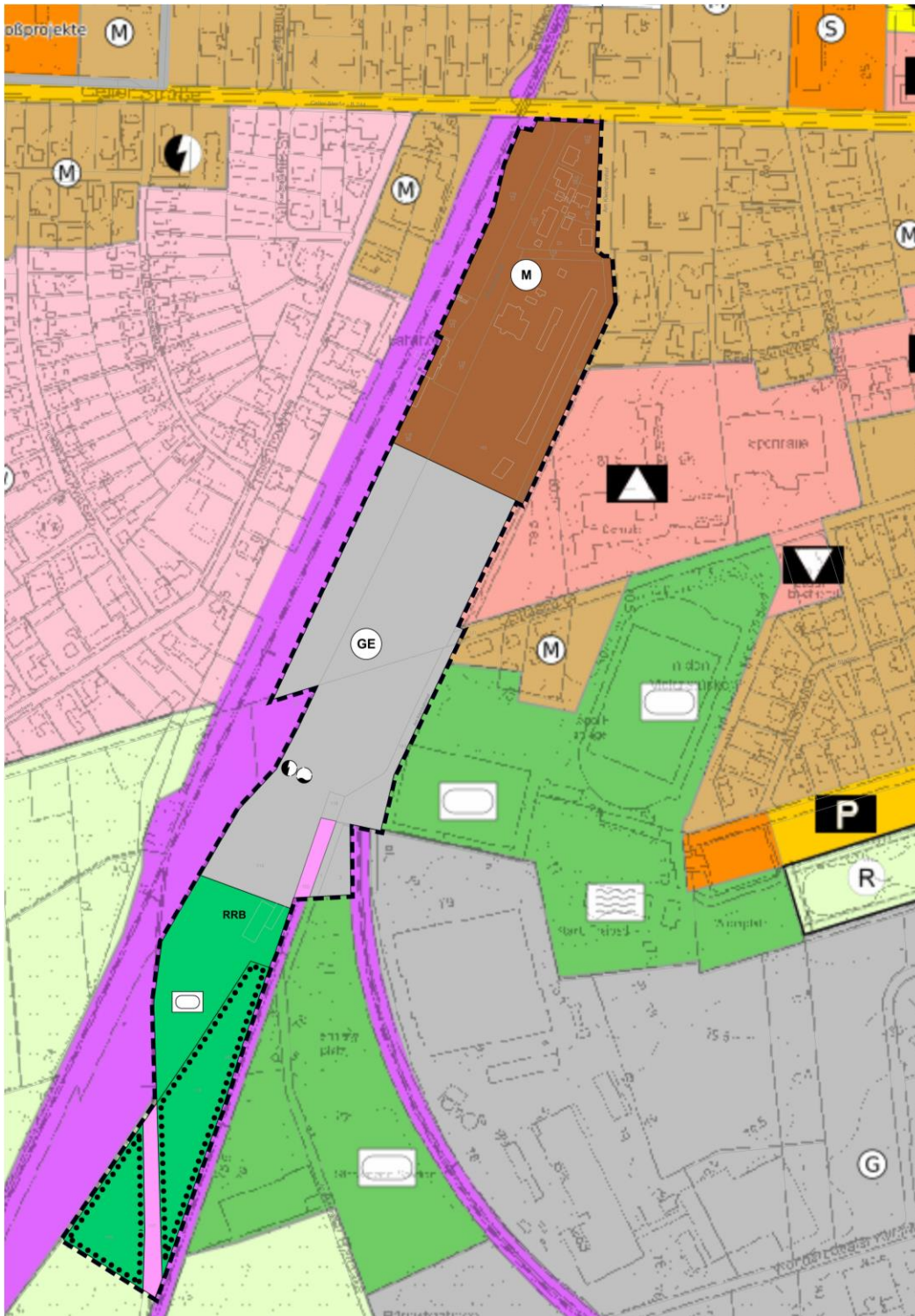


Abb. 4 Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan (ohne Maßstab)

6 Flächenbilanz

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung ist gegenüber der Abgrenzung der Bebauungsplanaufstellung „OHE-Gelände“, Wittingen geringfügig größer. Der Bereich zwischen der Bahnhofstraße und der nördlichen Grenze des Bebauungsplanes sind zusätzlich Bestandteil der FNP-Änderung.

Nutzung	ca. Fläche in m ²	ca. Anteil in %
Gewerbliche Bauflächen (G)	35.356	41
Gemischte Bauflächen (M)	28.167	33
Flächen für Bahnanlagen	2.483	3
Grünflächen	20.165	23
Davon: Flächen für Ausgleichsmaßnahmen	11.246	
Änderungsbereich	86.171	100

Die Flächen werden überwiegend von der Darstellung als Bahnanlage zu gemischten bzw. gewerblichen Bauflächen, Grünfläche und Flächen für Ausgleichsmaßnahmen (s. Abb. 4 S. 8) geändert.

Somit ist die Sinnhaftigkeit des FNP auch zukünftig gewährleistet.

7 Maßnahmen der technischen Infrastruktur

Strom

Für die Erschließung des Plangebietes ist eine Ortsnetzstation erforderlich. Hierfür ist ein direkt anfahrbarer Bereich von 5 x 6 m vorzuhalten. Die Trafostation an sich ist 2 x 3 m groß. Vorgesehen dafür ist ein Standort im südlichen Bereich des Planungsgebietes. An diesem Standort wird zugleich das benötigte SW-Pumpwerk verortet, um Synergien aus der kombinierten Lage zu ermöglichen.

Schmutzwasser

Das Gelände ist nach Süden hin abfallend. Da es im Süden des Gebietes keine vorhandene öffentliche SW-Kanalisation gibt, ist ein SW-Pumpwerk (kleine Pumpstation mit 4 x 5 m Platzbedarf) im südlichen Bereich erforderlich. Da die Pumpstation einen Stromanschluss benötigt, ist zudem eine kombinierte Lage mit der Ortsnetzstation vorgesehen.

Niederschlagswasser

Die Anlage und Unterhaltung von Stauraumkanälen innerhalb der Verkehrsflächen zur Niederschlagsentwässerung werden durch den Wasserverband Gifhorn als zu kostspielig eingeschätzt. Daher wird im Süden des Plangebietes zur Niederschlagsentwässerung ein Regenrückhaltebecken empfohlen und in der Planzeichnung festgelegt.

Neben dem geplanten Versickerungsbecken müssen notwendige Umfahrungen und eine naturnahe Gestaltung berücksichtigt werden. Hierfür sind in Summe ca. 2.700 qm vorzuhalten. Es handelt sich allerdings um eine erste überschlägige Ermittlung durch den Wasserverband Gifhorn. Für eine genaue Dimensionierung sind weiterführende Untersuchungen unerlässlich. Diese erfolgen im Anschluss an die Bauleitplanung im Rahmen der Ausführungs- und Erschließungsplanung.

8 Verfahren

- Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB) 27.02.2020
- Unterrichtung und Erörterung (§ 3 Abs. 1 BauGB) 18.05.2020
- 19.06.2020
- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) 18.05.2020
- 19.06.2020
- Auslegungsbeschluss 17.12.2020
- Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) 18.01.2021
- 19.02.2021
- Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB) 18.01.2021
- 19.02.2021
- Erneuter Auslegungsbeschluss 25.11.2021
- Erneute Öffentliche Auslegung (§ 4a Abs. 3 BauGB) 13.12.2021
- 28.01.2022
- Erneute Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4a Abs. 3 BauGB) 13.12.2021
- 28.01.2022
- Feststellungsbeschluss (§ 6 BauGB) XX.XX.2022

Anlagen

- Anlage 1 Orientierende Altlastenerkundung OHE, Stand: Januar 2013
- Anlage 2 GEO-LOG Ingenieurgemeinschaft mbH: Orientierende Geotechnische- und Schadstoffuntersuchungen, Stand: September 2020
- Anlage 3 Büro Stadtlandschaft: Umweltbericht, Stand: Oktober 2021

Teil B: Umweltbericht