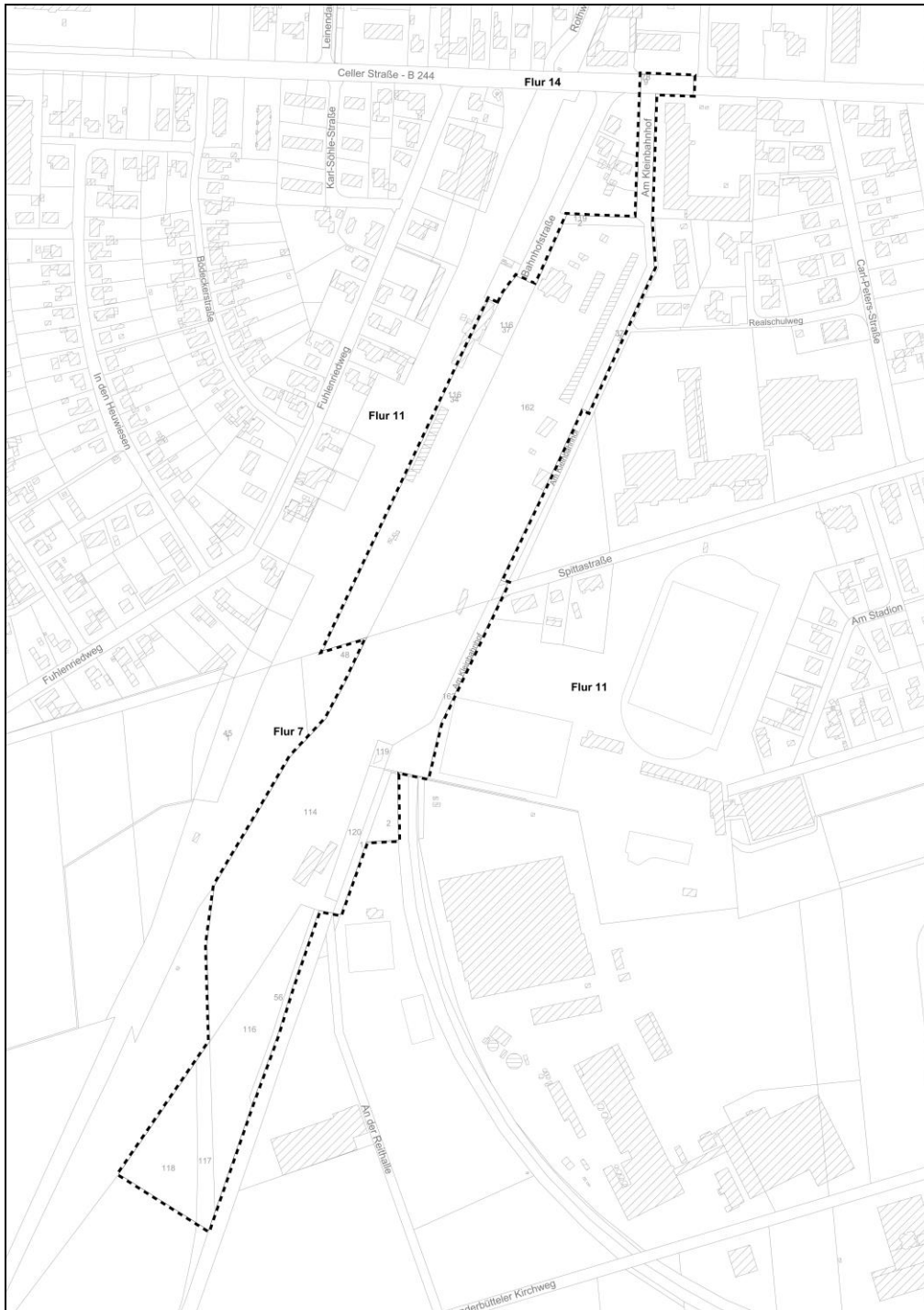




## Begründung zum Bebauungsplan „OHE-Gelände“, Wittingen



Geltungsbereich A

## Inhaltsverzeichnis

### **Teil A: Begründung**

1	Erfordernis der Planaufstellung.....	4
1.1	Ziel und Zweck.....	4
1.2	Anlass und Erforderlichkeit .....	4
2	Räumliche Einordnung und Beschreibung des Plangebietes .....	5
2.1	Geltungsbereich.....	5
2.2	Eigentumsverhältnisse.....	5
2.3	Lage und Umgebung .....	7
2.4	Erschließung.....	9
2.5	Ver- und Entsorgung.....	9
2.6	Natur, Landschaft und Umwelt.....	11
3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	14
3.1	Ziele der Raumordnung .....	14
3.2	Flächennutzungsplan.....	17
3.3	Vorhandenes Planungsrecht.....	18
4	Auswertung von Fachgutachten .....	19
4.1	Orientierende Altlastenerkundung Am Kleinbahnhof, Wittingen .....	19
4.2	Verkehrsuntersuchung.....	19
4.3	Orientierende Geotechnische- und Schadstoffuntersuchungen.....	21
4.4	Schalltechnisches Gutachten.....	23
5	Städtebauliche Zielsetzungen.....	25
5.1	Städtebauliche Entwicklungsstudie.....	25
5.2	Favorisiertes Planungskonzept.....	26
5.3	Städtebauliches Konzept (Weiterentwicklung).....	29
6	Begründung der Festsetzungen (Planinhalt) .....	32
6.1	Art der baulichen Nutzung .....	32
6.2	Maß der baulichen Nutzung.....	33
6.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen .....	34
6.4	Verkehrsflächen.....	34
6.5	Ver- und Entsorgung.....	35
6.6	Grünflächen .....	36
6.7	Ausgleichsmaßnahmen .....	36
6.8	Gebote zur Anpflanzung, zum Erhalt und zur Pflege von Bäumen .....	39
6.9	Geräuschkontingentierung in Gewerbegebieten.....	40
6.10	Bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen.....	40
6.11	Nutzungsbeschränkungen .....	41

7	Private Belange .....	41
8	Abwägung der beteiligten privaten und öffentlichen Belange .....	41
9	Umsetzung der Planung .....	41
9.1	Maßnahmen zur Bodenordnung .....	41
9.2	Kostenschätzung und Finanzierung.....	41
9.3	Erschließungsvertrag / Städtebaulicher Vertrag .....	42
10	Flächenbilanz.....	42
11	Gestaltungsregelungen der ÖBV .....	43
12	Verfahren.....	44
	Anlagen .....	45

## **Teil B: Umweltbericht**

## **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 Satzungsbeschluss 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 einen Bebauungsplan aufzustellen und parallel 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 bei Aufstellung des Bebauungsplanes eine Umweltprüfung durchgeführt (s. Teil B Umweltbericht).

## **2 Räumliche Einordnung und Beschreibung des Plangebietes**

### **2.1 Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich umfasst ca. 7,9 ha. Dieser hat sich zum Vorentwurf um ca. 0,6 ha vergrößert (zuvor 7,3 ha).

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

### **2.2 Eigentumsverhältnisse**

Die Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Wittingen und der Deutschen Bahn.

Die städtischen Flächen (ca. 6,9 ha) erstrecken sich über Teile des Flurstücks 78/9 (Flur 14), die Flurstücke 2, 119/2, 162 und Teile der Flurstücke 1, 37/3, 73, 116/37, 121, 163, 165 (Flur 11) sowie die Flurstücke 20, 56, 114, 116, 119, 120 und Teile der Flurstücke 114, 117, 118 (Flur 7) der Gemarkung Wittingen.

Im Westen befindet sich eine ca. 0,8 ha große Fläche, die bislang noch der Deutschen Bahn gehört (Teile des Flurstücks 116/34 (Flur 11)). Diese Flächen sind entweder nicht länger betriebsrelevant bzw. deren Nutzung wird solange wie notwendig gewährleistet. Die gesamte Fläche wird zeitnah an die Stadt Wittingen veräußert, sodass diese in die Planung mit einbezogen werden kann.

Mit Abschluss dieses Verfahrens sollen die nicht länger betriebsrelevanten Flächen der Deutschen Bahn von der Nutzung als Bahnanlagen freigestellt sein. Das dafür notwendige Verfahren gemäß § 23 „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes angestoßen und muss vor dem Satzungsbeschluss abgeschlossen sein.

Das alte Bahnhofsgebäude beherbergt das mechanische Stellwerk und soll zukünftig durch ein elektronisches Stellwerk an anderer Stelle ersetzt werden. Auch wenn das Gelände an die Stadt Wittingen verkauft wird, bleibt die Nutzung uneingeschränkt erhalten, bis das neue Stellwerk in Betrieb genommen werden kann. Erst dann wird für diesen Bereich die Freistellung von Bahnbetriebszwecken angestoßen.

Die ehemaligen Betriebsflächen der OHE beinhalten das Flurstück 120 und Teile der Flurstücke 114, 117 (Flur 7) der Gemarkung Wittingen, sind aber Eigentum der Stadt Wittingen.

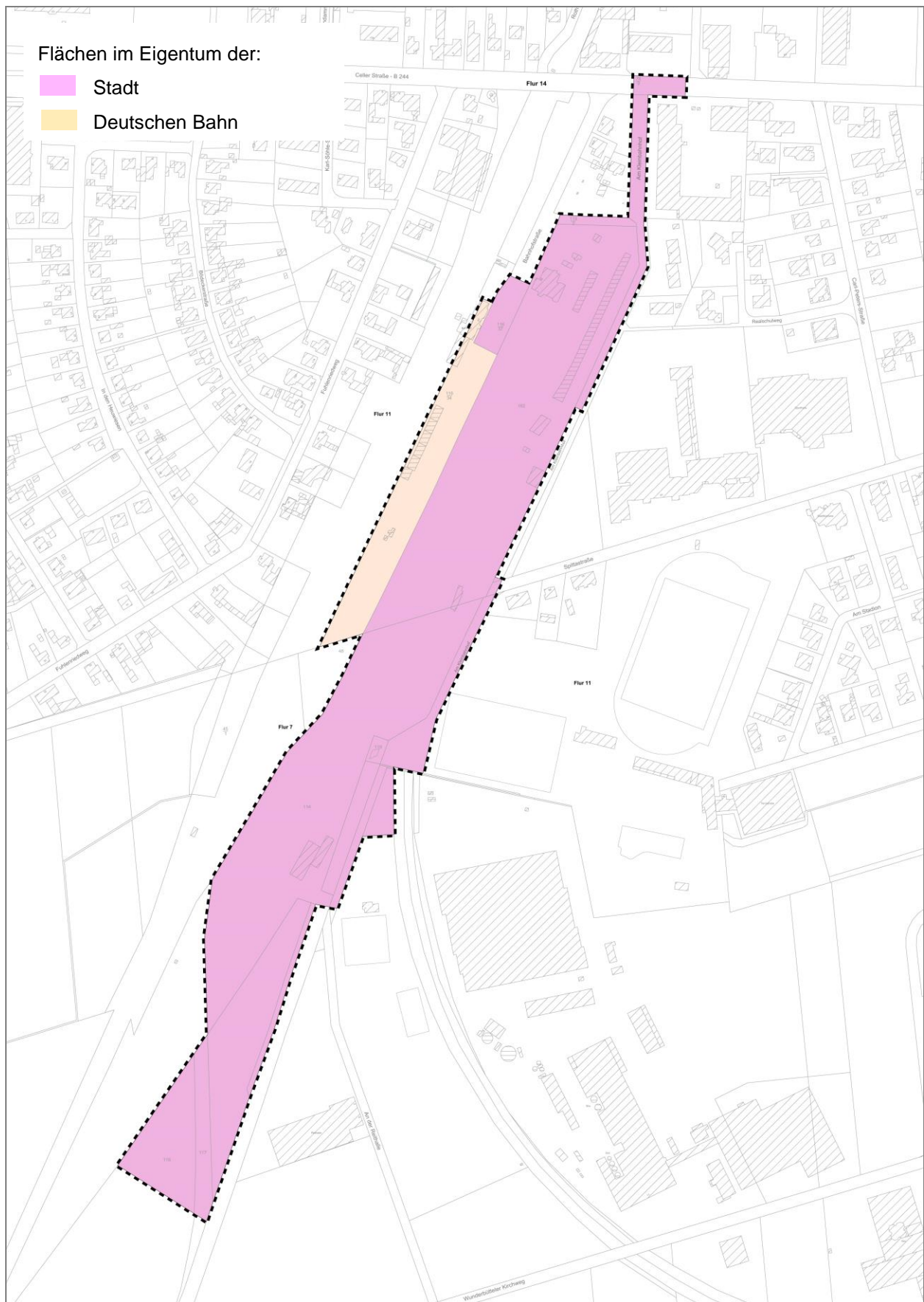


Abb. 1 Eigentumsverhältnisse

## 2.3 Lage und Umgebung

Der Planbereich liegt ca. 1 km südwestlich der Innenstadt von Wittingen. Das Gebiet wird begrenzt durch die Straße „Am Kleinbahnhof“ im Osten, den DB-Flächen im Westen, der Bebauung südlich der Bahnhofstraße im Norden und Ackerflächen im Süden.



Abb. 2 Lage innerhalb der Stadt Wittingen

Die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz ist über die B 244 (perspektivisch über die Autobahn A 39) gewährleistet. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer ist über die Spittastraße direkt möglich.

Der unmittelbar nördlich an den Geltungsbereich angrenzende zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) gewährleistet eine optimale Anbindung an des ÖPNV- und darüber hinaus an das Regiobus-Netz. Darüber hinaus ist das Areal an den SPNV durch die direkte Lage am Wittlinger Bahnhof angebunden.

Die verkehrliche Erschließung des geplanten Wirtschaftsstandortes ist somit bestmöglich sowohl über den MiV, den SPNV sowie den ÖPNV vorhanden.

Östlich des Plangebietes befindet sich ein Nutzungsschwerpunkt für „Bildung und Freizeit“. Gemeinbedarfsflächen, wie Schulen und die Stadtbibliothek und diverse Sportanlagen (Sportplatz, Freibad, Reithalle) sind hier zu finden. Außerdem grenzen im Nordosten Mischbebauung und südöstlich weitere Gewerbeflächen an. Westlich der DB-Flächen befinden sich überwiegend Wohnbauflächen und in Teilen Mischbauflächen.

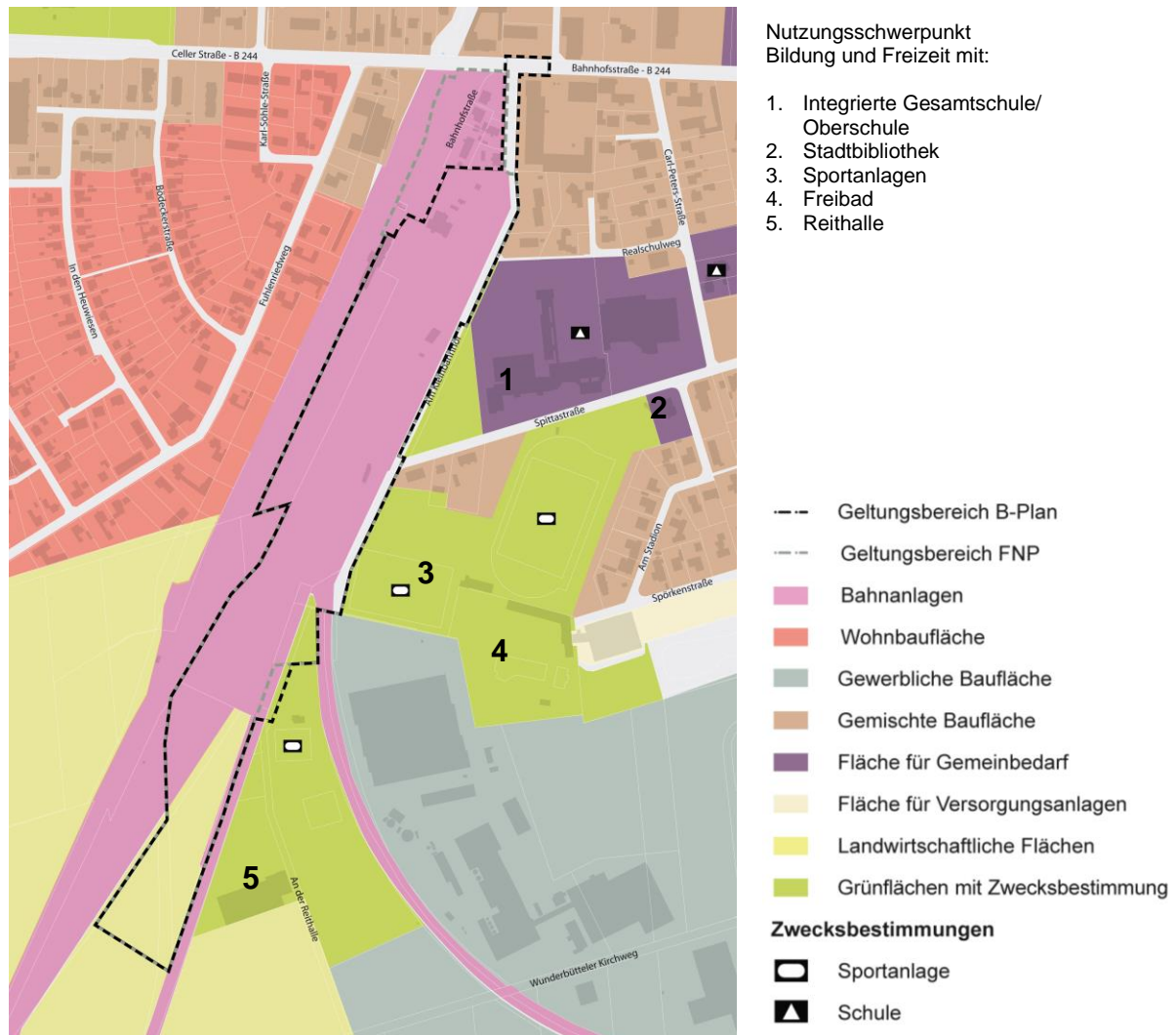


Abb. 3 Nutzungsbestimmungen gemäß rechtskräftigem Flächennutzungsplan

Das ca. 7,9 ha große Areal befindet sich überwiegend im städtischen Eigentum und soll für die Entwicklung von neuen attraktiven Gewerbeflächen in städtisch integrierter Lage aktiviert werden. Das im ISEK formulierte Ziel die „Bahnbrache OHE-Gelände für eine gewerbliche Entwicklung vorbereiten, neuordnen und in das städtische Gefüge einbinden“, soll mit der beabsichtigten Aufstellung des Bebauungsplanes und der dadurch notwendigen Änderung des Flächennutzungsplanes weiter forciert werden.



## 2.4 Erschließung

Das Planungsgebiet wird im Norden, ausgehend von der Bahnhofstraße, über die Straße „Am Kleinbahnhof“, die für den geplanten Begegnungsverkehr PKW-LKW ggf. auf 6,50 m ausgebaut werden muss, innerhalb der geschlossenen Ortschaft erschlossen. Dieser Fahrweg endet an dem geplanten Platz, der als Eingang in das Planungsgebiet fungiert.

Am östlichen Rand verläuft bislang eine PKW-Erschließung, die zukünftig lediglich für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleiben soll. Der PKW-Verkehr wird künftig über die zentrale Achse des Planungsgebietes geführt.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde geprüft, ob eine südliche Ausfahrt aus dem Gebiet in Richtung Wunderbütteler Kirchweg/ Knesebecker Straße über die ehemalige OHE-Trasse notwendig ist, um das erwartete Verkehrsaufkommen adäquat abzuführen. Eine abschließende Entscheidung seitens der Stadt ist bislang nicht getroffen.

## 2.5 Ver- und Entsorgung

### Telekommunikation

Im Planbereich befinden sich bereits Telekommunikationslinien der Telekom und der Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Eine Abstimmung und Beteiligung der Leitungsträger bei erforderlicher Anpassung der Leitungstrassen erfolgt rechtzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung.

### Gas

Die Versorgungsleitungen für Gas im Planbereich befinden sich im Eigentum der LandE GmbH und werden von der LSW Netz GmbH (LSW Netz) betrieben.

Eine Erdgashochdruckleitung verläuft entlang des Wunderbütteler Kirchweges und wird von der weiterführenden Entwicklung des Plangebietes nicht berührt.

Die umliegenden Einrichtungen (Freibad, Schule, etc.) sind bereits an ein Nahwärmenetz angeschlossen. Sollte dies für den Planungsbereich ebenfalls angestrebt werden wird eine Erschließung des Geländes mit Erdgas ausgeschlossen. Eine Klärung des Sachverhaltes kann allerdings erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.

### Strom

Die Versorgungsleitungen für Strom im Planbereich befinden sich im Eigentum der LandE GmbH und werden von der LSW Netz GmbH (LSW Netz) betrieben.

Im südlichen Bereich quert eine Mittelspannungsleitung das Planungsgebiet. Eine Verlegung der Stromtrassen ist generell möglich. Da die vorhandene MS-Leitung allerdings im weiteren Verlauf über Bahngelände führt und im Zuge einer Verlegung in die geplanten Verkehrsflächen ebenfalls verlegt werden müsste, um eine geradlinige Fortführung der Stromtrasse zu gewährleisten, wird die Verlegung nicht empfohlen. Aus diesem Grund wird für diesen Bereich eine Fläche für Versorgungsanlagen innerhalb der Planzeichnung festgesetzt. Die dargestellte Fläche gewährleistet zusammen mit der geplanten Verkehrsfläche für besondere Zweckbestimmung den uneingeschränkten Zugang.

Im südöstlichen Bereich, aus der Spittastraße kommend, verläuft im Bereich der Straße „Am Kleinbahnhof“ eine Niederspannungsleitung, die ggf. nicht mehr genutzt wird bzw. bei Bedarf verlegt werden könnte.

Eine Abstimmung und Beteiligung der Leitungsträger bei erforderlicher Anpassung der Leitungstrassen erfolgt rechtzeitig im Verfahren und unmittelbar vor Baubeginn.

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 ist ein Standort im südlichen Bereich des Planungsgebietes.

### **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. Hierfür wird ein hinreichend großes Flurstück vorgehalten (s. Planzeichnung). Da die Pumpstation einen Stromanschluss benötigt, ist zudem eine kombinierte Lage mit der Ortsnetzstation vorgesehen.

Außerdem muss die Herstellung einer Abwasserdruckleitung Richtung Norden im Rahmen der Erschließungsplanung berücksichtigt werden. Diese wird voraussichtlich innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen verlegt werden können.

Eine Einleitung des Schmutzwassers in die vorhandene MW-Kanalisation in der Straße „Am Kleinbahnhof“ ist möglich.

### **Niederschlagswasser**

Die Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden wurde im Rahmen des Bodengutachtens überprüft. Daraus ergibt sich, dass bezüglich der Mindestsickerstrecke von 1 m für zu versickernde Niederschlagsabflüsse das Gebiet in zwei Bereiche einzuteilen ist. Im nördlichen Bereich ist eine Versickerung nicht zulässig. Im südlichen Bereich ist eine direkte Versickerung grundsätzlich möglich. Auf Grundlage dessen wurde durch den Wasserverband Gifhorn die Niederschlagsentwässerung geprüft.

Das Niederschlagswasser soll in einem ca. 2.700 m<sup>3</sup> großen Regenrückhaltebecken gesammelt werden. Eine genauere Überprüfung und Dimensionierung erfolgt in der Erschließungsplanung.

Eine Einleitung der gedrosselten Ableitung in die vorhandene RW-Kanalisation Spittastraße/ Am Kleinbahnhof ist möglich. Es besteht zudem die Möglichkeit in den Fuhlenriedgraben einzuteilen.

### **Trinkwasser**

Die Trinkwasserversorgung kann von der Spittastraße und der Bahnhofstraße erfolgen. Dazu müssen ggf. Leitungstrassen entlang der Straße „Am Kleinbahnhof“ in die öffentlichen Verkehrsflächen verlegt werden. Dies ist grundsätzlich möglich. Eine weiterführende Abstimmung erfolgt in der Ausführungs- und Erschließungsplanung.

### **Löschwasserversorgung**

Bei ungestörten Netzverhältnissen wird die Löschwasserversorgung im Bereich der geschlossenen Ortschaften grundsätzlich nur bis zu einer Menge von 48 m<sup>3</sup>/h aus der öffentlichen Trinkwasserversorgung gewährleistet.

Darüber hinaus muss zum Grundschutz für die geplanten Gebietstypen MU mit min. t 96 m<sup>3</sup>/h und GE mit min. 192 m<sup>3</sup>/h für zwei Stunden durch die Gemeinde erfolgen. Zu

diesem Zweck muss die Löschwasserbereitstellung durch zusätzliche Feuerlöschbrunnen ergänzt werden.

Die Löschwasserbrunnen sind in die öffentlichen Verkehrsflächen integrierbar. Sie sollen unterirdisch angelegt werden. Eine weiterführende Abstimmung der genauen Standorte erfolgt in der Ausführungs- und Erschließungsplanung.

## **2.6 Natur, Landschaft und Umwelt**

Die notwendigen Untersuchungen, wie die Erfassung und Bewertung der Schutzgüter des Naturschutzrechts, die Umweltprüfung, die Erstellung einer Biotoptypenkarte wurden durch die Planungsgruppe Stadtlandschaft in Zusammenarbeit mit Diplom-Ökologe Robert Pudwill im Frühjahr/ Sommer 2019 und im Frühjahr 2020 vorgenommen.

Der gegenwärtige Zustand von Natur und Landschaft ist ausführlich im Umweltbericht beschrieben. Zusammengefasst stellt er sich wie folgt dar:

### **2.6.1 Abiotische Schutzgüter**

#### **Boden/ Fläche**

Der Boden ist durch die Nutzung als Bahnhofs- und Umschlaggelände stark überprägt. Bei den Bodenuntersuchungen (ukon 2013, GOE-LOG 2020) wurden im Bereich der Bahnanlagen sandige Auffüllungen mit Beimischung von Ziegel, Beton, Schlacke und Asphaltbruch in einer Mächtigkeit von max. 1,4 m festgestellt. Weitere Flächen sind versiegelt (aktuell noch ca. 2,2 ha).

In Hinblick auf eine Schadstoffbelastung wurden keine Überschreitungen der Prüfwerte der BBodSchV festgestellt.

Die Funktionsfähigkeit des Bodens ist überwiegend stark überprägt. Naturnähere Böden sind nur im Bereich älterer Gehölzbestände, der Kleingärten sowie des Grünlandes zu erwarten. Insgesamt besteht kein besonderer Schutzbedarf.

#### **Wasser**

##### **Grundwasser**

Das Grundwasser steht oberflächennah an. Die Grundwasseroberfläche wurde bei der Bodenuntersuchung 2020 in einer Tiefe von 1,45 m bis 3,05 m unter OK-Gelände angetroffen (2013 lag sie bei 0,8 bis 1,4 m). Die Grundwasserneubildung ist mit 150 - 200 mm pro Jahr mittel. Die Durchlässigkeit der Deckschichten und damit die Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ist mittel.

Das Gebiet liegt in einem Trinkwassergewinnungsgebiet.

In Hinblick auf die Eingriffsbewertung ist gemäß der Arbeitshilfe Städtetag ein besonderer Schutzbedarf gegeben.

##### **Oberflächenwasser**

Im Plangebiet befindet sich ein Entwässerungsgraben, der im Zuge der Planung entfällt, ein (trockener) Straßenseitengraben sowie ein kleines Regenrückhaltebecken.

## **Klima und Luft**

Das Plangebiet hat ein Siedlungsrandklima. Angrenzend befinden sich locker bebaute Siedlungsgebiete mit guter Durchlüftung.

Geringfügige Beeinträchtigungen der Luft bestehen innerhalb einer Zone von ca. 50 m durch den Fahrzeugverkehr entlang der tangierenden Straßen.

## **Kultur- und Sachgüter**

Das alte Bahnhofsgebäude des ehemaligen Kleinbahnhofs soll als Einzeldenkmal ausgewiesen werden. Dies befindet sich aktuell noch im Verfahren. Archäologische Funde oder Befunde sind bisher nicht bekannt. Sie können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Historische Ortssilhouetten sind von der Planung nicht betroffen.

### **2.6.2 Biotische Schutzgüter**

#### **Artenschutzrelevante Pflanzen**

Auf dem Areal hat sich eine vielfältige Vegetation nach brachfallen des Geländes entwickelt. Die natürliche Sukzession hat u.a. einen Birken-Zitterpappel-Pionierwald (WPB), Ruderalfluren (URT, URF) und Halbruderale Gras- und Staudenfluren (UHT, UHM) hervorgebracht. Daneben gibt es einen Eichenmischwald in zentraler Lage, eine schützenswerte Baumreihe aus alten Eichen und Robinien im Süden, Ruderal- und Sukzessionsgebüsch (BRR, BRS, BRU), Ziergebüsch (BZN) und verschiedene weitere Gehölzbestände.

Der bestehende Entwässerungsgraben, der parallel zur Bahnstrecke verläuft wird als vegetationsarm eingestuft, da dieser relativ intensiv unterhalten wird.

Herauszustellen ist ein lückiger Sandmagerrasen, der sich im zentralen Bereich des Plangebietes auf trockenem Sandboden entwickelt hat. Neben Silbergrasfluren kommen Hasenklees (*Trifolium arvense*), Gewöhnlicher Hornklee (*Lotus corniculatus*), Kleiner Ampfer (*Rumex acetosella*), Rotes Straußgras (*Agrostis tenuis*) vor. Hervorzuheben ist das Vorkommen des gemäß Bundesartenschutzverordnung besonders geschützten Knöllchen-Steinbrechs (*Saxifraga granulata*). Von ihr wurden im Bereich des Sandmagerrasens/Kleingartenflächen mehr als 1.000 blühende Exemplare festgestellt.

Die im Plangebiet vorhandenen Biotoptypen (gemäß Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen) werden in der Biotoptypenkarte zum Umweltbericht ausführlich dokumentiert (s. Anlage 1: Karte Bestand Biotoptypen).

Streng geschützte Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht festgestellt.

#### **Artenschutzrelevante Tierarten**

##### **Brutvögel**

Im Bereich des B-Planes einschließlich des direkten Umfeldes wurden 26 Brutvogelarten nachgewiesen. Es handelt sich überwiegend um Baum- und Gebüschbrüter, aber auch Arten, die in oder an Gebäuden brüten. Das Gebiet ist somit eine artenreiche Brutvogelgemeinschaft, die aufgrund des Vorkommens gefährdeter Arten, insbesondere des Neuntötters mit 3 Revieren, von besonderer Bedeutung ist.

Für eine Bewertung als Vogelbrutgebiet gemäß dem Bewertungsverfahren der Staatlichen Vogelschutzwarte ist das Gebiet jedoch zu klein.

### **Fledermäuse**

Es wurden vier Fledermausarten nachgewiesen. Insgesamt hat das Gebiet für zwei stark gefährdete und eine gefährdete Fledermaus eine hohe Bedeutung als Jagdgebiet.

Quartiere in Baumhöhlen wurden nicht festgestellt. Potenzielle Quartiere befinden sich in Gebäuden.

### **Reptilien**

Entlang der Bahnstrecke wurden ein bzw. zwei Exemplare des Waldeidechse beobachtet. Die Zauneidechse konnte nicht festgestellt werden.

### **Weitere Arten**

Der Gutachter hat weitere gefährdete Arten insbesondere im Bereich von Sandmagerasen und Ruderalfluren und vier nicht gefährdete Arten beobachtet.

### **Mensch**

Das Plangebiet liegt südlich der Bahnhofstraße zwischen der Bahnstrecke Uelzen - Gifhorn und der Straße "Am Kleinbahnhof". Im Osten grenzen Mischgebiete, eine Schule und Sportplätze an. Südwestlich des Plangebiets liegt ein Betrieb zur Veredelung von Kartoffeln und südlich das Reitsportzentrum Wittingen.

Landwirtschaftliche Betriebe mit Tierhaltung sind im Umfeld des Plangebiets nicht vorhanden. Lärm- und Geruchsemissionen werden vom Kartoffel verarbeitenden Betrieb verursacht.

Eine weitere Lärmquelle ist die Bahnstrecke der Deutschen Bahn, auf der jedoch nur Personenverkehr zu verzeichnen ist.

Das Plangebiet hat keine besondere Bedeutung als Erholungsraum. Dies gilt auch für die lokale Erholung, da das Gebiet nicht durch Wege erschlossen ist. Die Kleingärten an der Straße "Am Kleinbahnhof" sind bereits vor längerer Zeit aufgegeben worden.

### **Landschaft/ Landschaftsbild**

Das Plangebiet liegt gemäß Landschaftsrahmenplan LK Gifhorn in der Landschaftseinheit "Süd- und Ostheider Sandgebiet". Hier sind seit dem 19. Jahrhundert weiträumige Kiefernwald und Ackerflächen charakteristisch. Die ursprünglich vorhandenen Laubwaldbestände haben sich nur vereinzelt sehr kleinflächig erhalten.

Das naturraumtypische Erscheinungsbild des Plangebiets wurde vor ca. 100 Jahren durch den Bau des Bahnhofs der Kleinbahn Wittingen-Oebisfelde stark verändert.

Für das Landschaftsbild hat das Plangebiet eine mittlere Bedeutung. Besonderen Schutzbedarf haben die alten Laubbäume.

### 3 Rechtliche Rahmenbedingungen

#### 3.1 Ziele der Raumordnung

##### 3.1.1 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.

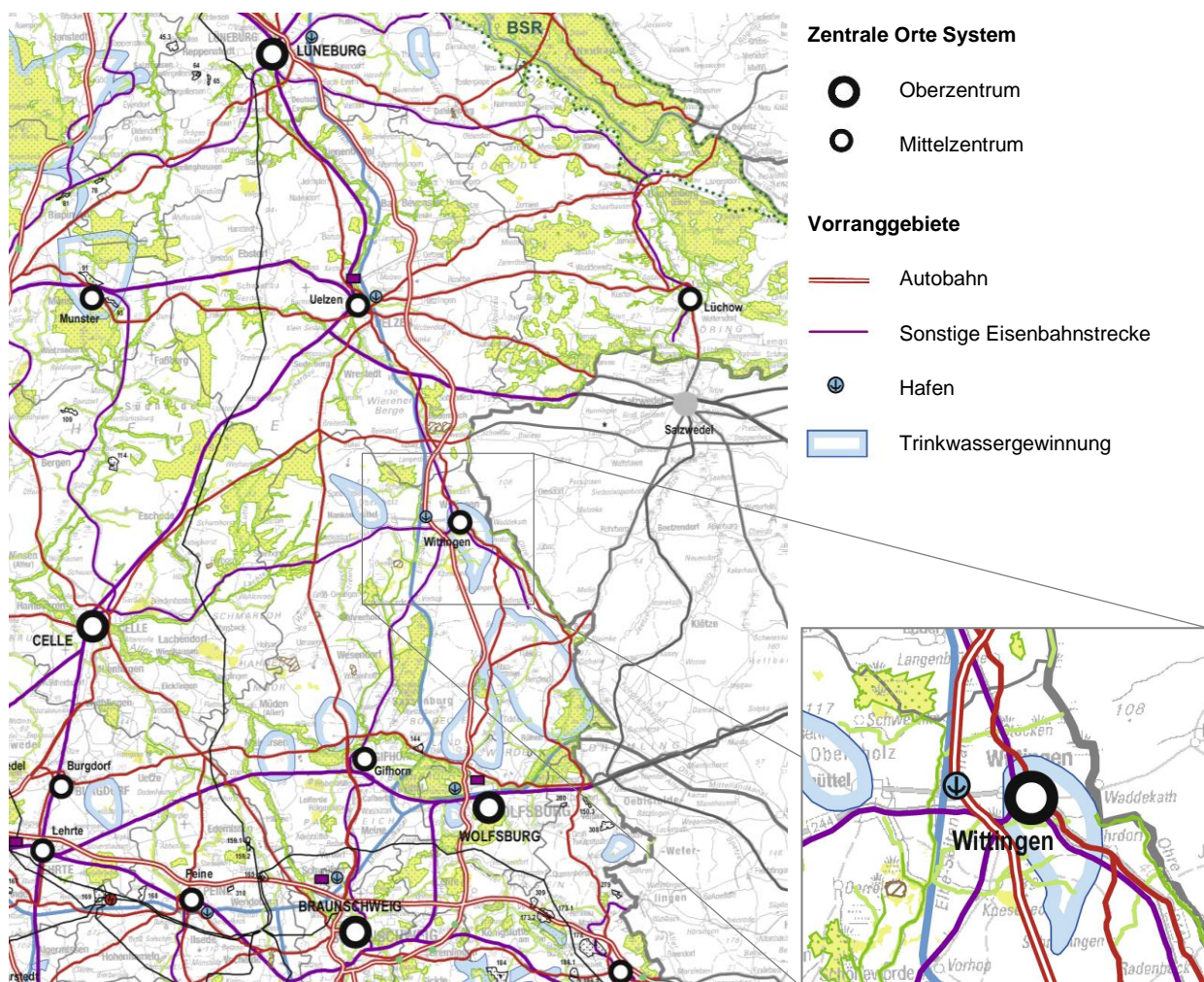


Abb. 4 Planzeichnung LROP 2017, Ausschnitt Wittingen

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.

### 3.1.2 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 Aufstellung des Bebauungsplanes das RROP 2008 zugrunde gelegt.

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.

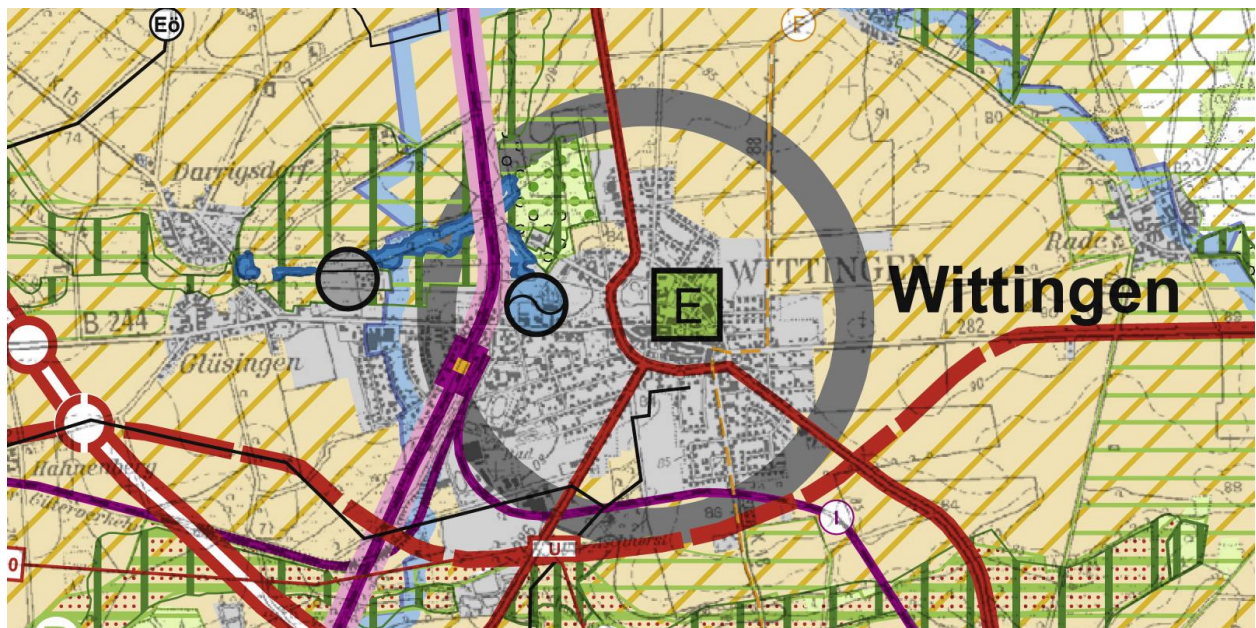


Abb. 5 RROP 2008, Ausschnitt Wittingen

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 Eingleitung 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 Streckenerüchtigung 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 Geltungsbereich des aufzustellenden B-Planes stellt das RROP 2008 einen vorhandenen einen bauleitplanerisch gesicherten Siedlungsbereich dar.

### 3.2 Flächennutzungsplan

Der Planungsbereich ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Wittingen überwiegend als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Im vorliegenden Bebauungsplan werden Gewerbeflächen, ein Urbanes Gebiet, Grün- und Ausgleichsflächen ausgewiesen. Diese Zielsetzungen verlassen die bisher festgesetzte Kategorie. Daher ist es notwendig den FNP gemäß § 8 Abs. 3 BauGB parallel zu ändern.

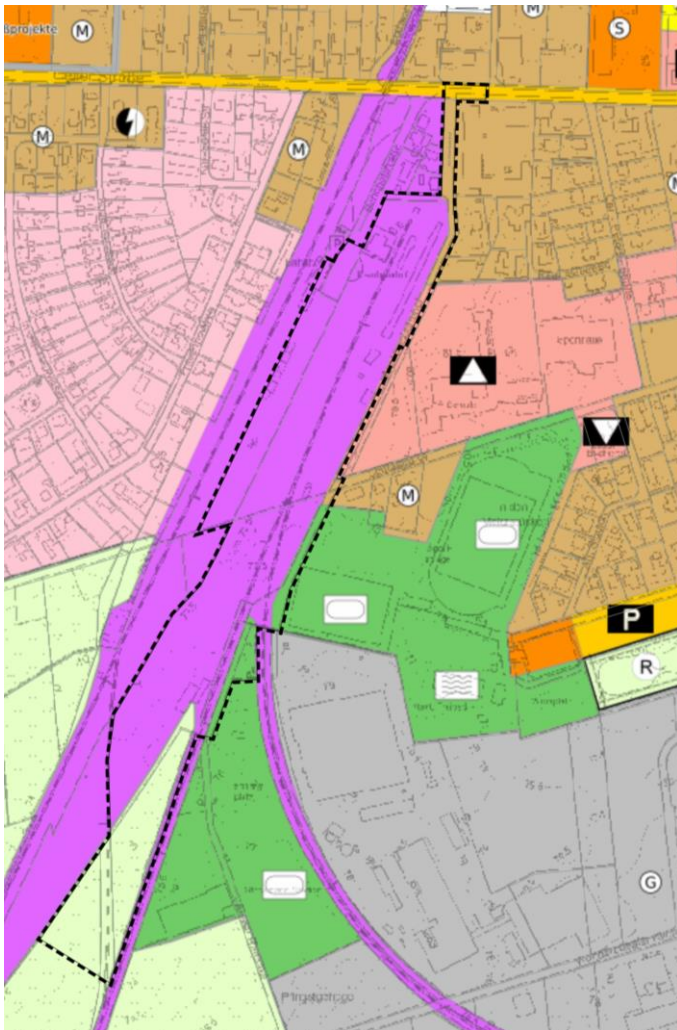
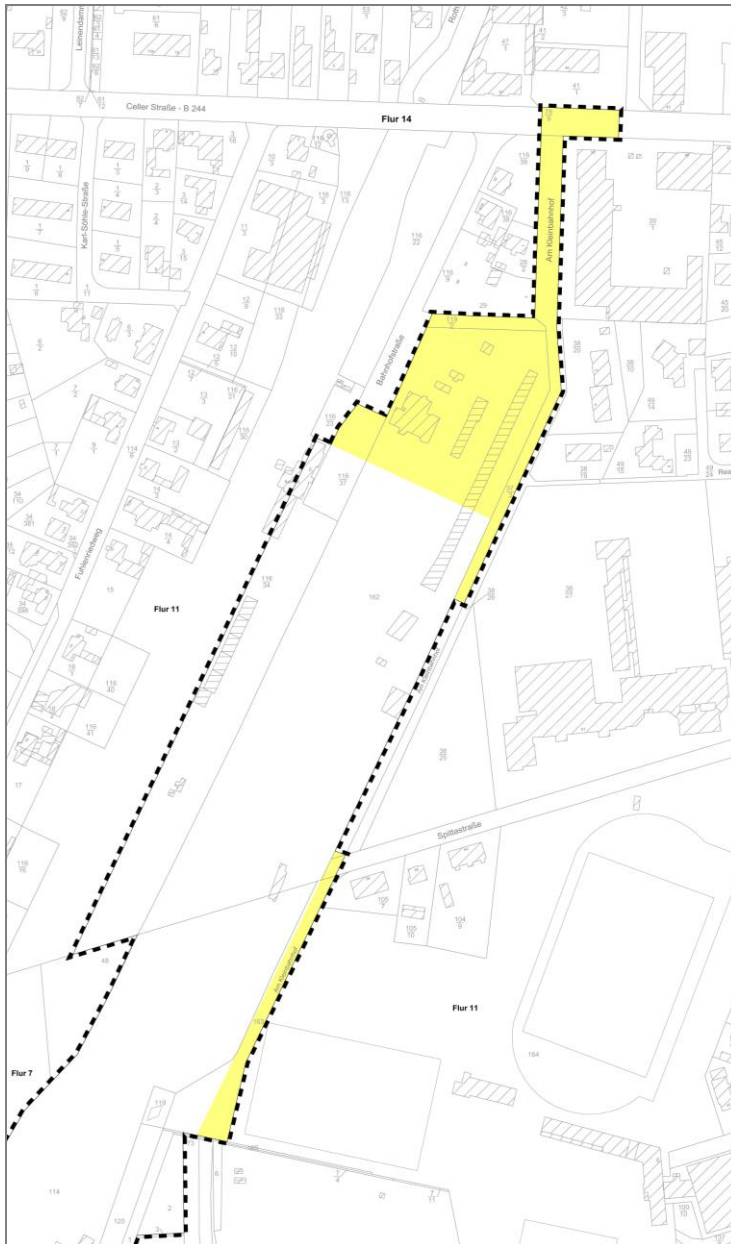


Abb. 6 Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan (ohne Maßstab)

### 3.3 Vorhandenes Planungsrecht

Für Teilbereiche des Bebauungsplanes gilt der B-Plan „Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche“ (s. Abb. 7). Da es sich hierbei, nicht um baulich-räumliche Inhalte handelt, werden dessen Belange nicht berührt und mit dem Beschluss dieses B-Planes auch nicht überlagert.



Überlagerung von  
B-Plan-Geltungsbereichen

Abb. 7 Bereiche mit Überlagerung durch den gültigen B-Plan „Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche“ der Stadt Wittingen

## **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 Untersuchungsgrundstück 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 Verkehrsuntersuchung**

Das Planungsgebiet wird im Norden, ausgehend von der Bahnhofstraße, über die Straße Am Kleinbahnhof erschlossen.

Im Vorfeld wurde eine Verkehrsuntersuchung zur Nachnutzung des ehemaligen OHE-Geländes in Wittingen durch das Büro WVI aus Braunschweig erstellt. Hierbei wurde der Nachweis der Leistungsfähigkeit für die alleinige nördliche Anbindung (Variante 1) Am Kleinbahnhof an die Bahnhofstraße (B244) sowie für eine zusätzliche südliche Anbindung (Variante 2) Wunderbütteler Kirchweg an die Knesebecker Straße auf Basis des bisherigen Planungskonzeptes untersucht.

Diesen Untersuchungen wurden die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrszählungen, einer Prognose der Verkehrsnachfrage für das Gewerbegebiet und der Prognose der Verkehrsbelastungen bis 2030 zugrunde gelegt.

Die Qualität des Verkehrsablauf ist an den bestehenden Knotenpunkten jeweils mit QSV A im Ist-Zustand bewertet.

### **Variante 1: Nördliche Erschließung**

Die Qualität des Verkehrsablaufes wird im Prognosefall mit QSV B bewertet. Dies bedeutet, dass die Wartezeiten minimal zunehmen, aber auch hier ist der Verkehrsablauf des Knotens stabil und vorübergehende Rückstaus bilden sich schnell wieder zurück. Die hohe Leistungsfähigkeit des Knotens ermöglicht ebenso die schnelle Auflösung von Rückstaus, die bedingt durch den Bahnübergang im Westen entstehen.

Es wird empfohlen, aufgrund der Überschreitung des Grenzwertes gemäß RAS 2006, aus Fahrtrichtung Osten einen Aufstellbereich mit einer Länge von 20 m einzurichten. Im Zuge dessen kann ggf. eine Verlegung der vorhandenen Dunkelampel um rd. 10m in Richtung Osten erforderlich sein. Dies ist zu prüfen und mit der Landesbehörde abzustimmen. Der Parkstreifen, der sich gegenüber der Einmündung der Straße Am Kleinbahnhof befindetet, könnte hierfür ausreichend Ausweichfläche bieten.

### **Variante 2: Nördliche und südliche Erschließung**

Die Qualität des Verkehrsablaufes wird im Prognosefall mit überwiegend QSV B, teilweise mit QSV A bewertet. Die Wartezeiten nehmen ebenfalls zu, sind im Vergleich zu Variante A minimal geringfügiger.

Aufgrund der geringen Überschreitung der Verkehrsstärke und der hohen Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhofstraße (B244) – Am Kleinbahnhof sind bauliche Maßnahmen, wie die Einrichtung eines Aufstellbereiches, zunächst nicht notwendig. Auch der Knoten Knesebecker Straße – Wunderbütteler Kirchweg ist für die prognostizierte Verkehrsfrequenz in seiner heutigen Ausprägung adäquat ausgebaut.

Sollten sich nach Realisierung der Bebauung des OHE-Geländes anhaltend Probleme zeigen, ist die nachträgliche Einrichtung eines Aufstellbereiches auf dem vorhandenen Parkstreifen, wie in Variante 1 aufgezeigt, möglich.

### **Fazit**

Insgesamt wird die Erschließungsvariante 2 mit einer nördlichen und einer südlichen Anbindung für die geplante Nachnutzung des OHE-Geländes ) aufgrund der besseren Leistungsfähigkeiten und der nicht notwendigen baulichen Maßnahmen für die Erschließung des Gewerbegebietes durch den Gutachter empfohlen.

Eine abschließende Entscheidung seitens der Stadt Wittingen über die potentielle südliche Anbindung ist noch nicht getroffen. Die Möglichkeit besteht weiterhin diese zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf zu realisieren. Eine ausreichend große Wendemöglichkeit auf der südlichen Verkehrsfläche ermöglicht dies.

### **4.3 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.

#### **4.3.1 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 Sande an, bereichsweise aber auch in Lehmen, z.T. als Stau-/Schichtenwasser.

#### **4.3.2 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).

### 4.3.3 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.

### 4.3.4 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 µ/l noch deutlich unter dem Grenzwert von 200 µ/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 (BEO-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.

#### 4.4 Schalltechnisches Gutachten

Zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde ein schalltechnisches Gutachten durch das Büro GeräuscheRechner aus Hildesheim erstellt, die die im Plangebiet zu erwartenden Geräuschimmissionen infolge

- des Verkehrs auf öffentlichen Straßen (Bahnhofstraße, Am Kleinbahnhof, Neben- und Wohnstraße, Parkplätze, Bus-Bahnhof),
- des westlich angrenzenden Schienenverkehrs und
- der östlich befindlichen öffentlichen Einrichtungen (Schulgelände, Sportanlagen) und
- den in der Umgebung befindlichen Gewerbebetrieben

berechnet und beurteilt.

Zudem wurde zum Schutz vor Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft die immissionsrechtlich verträgliche Maximalauslastung für die geplanten gewerblichen Bauflächen ermittelt und Geräuschkontingente für unterschiedliche Teilbereiche ermittelt.

Folgende Schlussfolgerungen ergeben sich aus der schalltechnischen Untersuchung:

##### **Straßenverkehrslärm**

Es sind zum Teil nachts Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte zu erwarten. Die höchsten Beurteilungspegel sind innerhalb der Baufenster der Teilflächen MU 1 und MU 2 zu erwarten. Im Beurteilungszeitraum Tag (06.00 – 22.00 Uhr) treten keine Überschreitungen auf, so dass sich für die Anordnung der Außenwohnbereiche keine zusätzlichen Empfehlungen ergeben. Aufgrund der für den Nachtzeitraum prognostizierten Beurteilungspegel sind Maßnahmen der 'architektonischen Selbsthilfe' zu prüfen (z. B. Grundrissorientierung).

Bei der Errichtung der geplanten Gebäude in den Urbanen Gebieten (MU) sind für die Aufenthaltsräume die Außenbauteile entsprechend den Anforderungen der DIN 4109-1 (2016) auszubilden. Die Berechnung und Auslegung der konkreten Dämmwerte erfolgt in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Außerdem sind gegebenenfalls für Schlafräume (inkl. Kinder- und Gästezimmer) schallgedämmte Lüftungssysteme vorzusehen.

##### **Schienenverkehrslärm**

Die schalltechnischen Orientierungswerte werden im gesamten Plangebiet sicher eingehalten. Es sind auch zum Schutz von Außenwohnbereichen innerhalb der Urbanen Gebiete (MU) keine weitergehenden Schallschutzmaßnahmen notwendig.

##### **Gewerbelärm**

Es wird eine Gliederung der gewerblichen Bauflächen in vier Teilflächen vorgenommen, um die verträgliche Maximalauslastung anhand von Emissionskontingenten LEK festzulegen. Es ergeben sich unter den getroffenen Annahmen innerhalb der Gewerbegebiete GE 1 bis GE 4 Emissionskontingente LEK von 40 bis 60 dB(A)/m<sup>2</sup> (siehe Tabelle 10). Mit Hilfe dieser Kontingente wird auch der Schutz innerhalb der neuen Urbanen Gebiete (MU) sichergestellt.

Im Beurteilungszeitraum Tag (6-22) ist eine typische Nutzung mit dem Charakter eines Gewerbegebiets (GE) mit Ausnahme der Teilfläche GE 3 möglich. Einschränkungen

ergeben sich während des kritischen Beurteilungszeitraums Nacht (22-6), wobei in Teilflächen auch typische Emissionskontingente  $L_{EK}$  von bis zu 49 dB(A) möglich sind.

Innerhalb der Gewerbegebiete (GE) sind aufgrund der Emissionskontingente  $L_{EK}$  zum Teil Geräuschbelastungen oberhalb der Immissionsrichtwerte nicht auszuschließen.

Der rechnerische Nachweis zur Einhaltung der Emissionskontingente  $L_{EK}$  in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren erfolgt nach DIN 45691, Abschnitt 5 [20]. Umverteilungen der Emissionskontingente  $L_{EK}$  zwischen den Teilflächen können vorgenommen werden, solange nachweislich keine Verschlechterung der Immissionssituation eintritt. Für einzelne Richtungssektoren ist eine Erhöhung der Emissionskontingente  $L_{EK}$  möglich, indem rechnerisch Zusatzkontingente ermittelt werden (siehe A.2 in DIN 45691)

Ein Vorhaben erfüllt auch dann die schalltechnischen Anforderungen, wenn der Beurteilungspegel  $L_r$  den Immissionsrichtwert um mindestens 15 dB(A) unterschreitet (sogenannte 'Relevanzgrenze').

Wenn Betriebsleiter- und Hausmeisterwohnungen innerhalb der Gewerbegebiete (GE) ausgeschlossen werden, sind keine Schallschutzmaßnahmen zu erarbeiten und zu prüfen, die einen dauerhaften Aufenthalt von Personen während der Nacht (22-6) ermöglichen.

### **Sportanlagenlärm**

Für die geräuschintensiven Freizeiteinrichtungen an der IGS sind im Weiteren zeitliche Nutzungseinschränkungen und Mindestabstände zu berücksichtigen, um Lärmkonflikte in den Urbanen Gebieten (MU) zu vermeiden. Im ersten Schritt sollte sich die Nutzung auf weniger empfindliche Tageszeiten (z.B. 9-20 Uhr) beschränken. Gegebenenfalls ist die Errichtung einer Lärmschutzanlage zu prüfen. Aufgrund der sonstigen Sportanlagen können Richtwertüberschreitungen ausgeschlossen werden.



## 5 Städtebauliche Zielsetzungen

### 5.1 Städtebauliche Entwicklungsstudie

Zur Vorbereitung einer zukünftigen Entwicklung wurde vorab in einer Studie geklärt, welche Nutzungen an diesem Standort im Hinblick auf die angrenzende Wohnbebauung denkbar, aber auch verträglich sind und wie das Gelände sinnvoll erschlossen werden kann. Es soll eine Neuordnung des Geländes erfolgen, über die sich das Areal adäquat in das städtische Gefüge einbinden lässt. Hierzu wurden die unterschiedlichen Möglichkeiten der Erschließung ausgelotet. Drei Erschließungsvarianten wurden im weiteren Verfahren vertiefend betrachtet und deren Nutzungsmöglichkeiten aufgezeigt.



Variante 1a: bestandsnah



Variante 3: Ring



Variante 5: zentrale Achse

Abb. 8 Auswahl der Erschließungsvarianten

Zu den drei ausgewählten Erschließungsvarianten (s.o.) wurden baulich-räumliche Testentwürfe erstellt, um die Höhenentwicklung des Areals im städtischen Kontext zu prüfen und angemessene Bauvolumina zu ermitteln. Es wurden Gebäudestellungen berücksichtigt, die auf den Lärmschutz der umliegenden Wohngebiete positive Auswirkungen haben. Die wesentlichen Prinzipien für jedes Entwicklungskonzept wurden abstrahiert dargestellt, um für die anschließende Bauleitplanung die wesentlichen Aussagen hervorzuheben.

## 5.2 Favorisiertes Planungskonzept

Auf dem ehemaligen OHE-Gelände am Bahnhof Wittingen soll ein neues Quartier mit Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen entstehen. Aufgrund der guten Wahrnehmbarkeit am Bahnhof und von der Bahnlinie aus, soll hier eine städtebauliche Aufwertung erfolgen. Daher wird das Konzept „Zentrale Achse“ als Planungskonzept durch die Politik favorisiert und für die Bearbeitung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu Grunde gelegt. Hiermit wird die Quartiers- und Adressbildung in den Fokus der Entwicklung gestellt und beabsichtigt.



Abb. 9 Favorisiertes Planungskonzept 2 (Ausschnitt: Alternative Wendehammer)

Als wesentliches adressbildendes Element wird die Erschließungsstraße als zentrale Achse, die als Allee ausgeführt ist, durch das Quartier geführt. Zudem entsteht vor dem Bahnhofsgebäude ein baulich-räumlich gefasster Platz, der auch das ehemalige OHE-Gebäude (nördlich des Platzes) konzeptionell einbindet.

## Erschließung

Das Gebiet wird von Norden über die Bahnhofsstraße (B 244) und die Straße Am Kleinbahnhof erschlossen. Eine Direktzufahrt zum Bahnhof ist über eine bereits umgesetzte neue Zufahrtsstraße möglich. Über die Ostseite des Platzes erfolgt die Zufahrt auf die neue, mittige Planstraße, die als Allee ausgestaltet wird. An deren Südende ist bislang ein Wendehammer vorgesehen. Dabei bleibt es möglich, dass langfristig eine weitere Erschließung von Süden ergänzt wird.

## Teilbereiche

Nördlich des neuen Bahnhofsvorplatzes entsteht ein Grundstück mit 2.900 qm Fläche. Die Bebauung geht in der Höhe auf das benachbarte OHE-Gebäude ein und vervollständigt den räumlichen Abschluss des Platzes nach Nordosten.

Entlang der zentralen Straßenachse reihen sich beidseitig jeweils vier Grundstücke mit Größen bis rd. 4.800 qm. Die Bebauung steht in einer Bauflucht am Straßenraum. Zum Bahnhofsvorplatz und zur Bahnlinie beträgt die Höhe zwei Geschosse plus Staffelgeschoss. Da die Gebäude von Bahnreisenden stark wahrgenommen werden, soll hier kein Rückseitencharakter entstehen, sondern durch die Gestaltung der Gebäude ein ansprechender Eindruck der Stadt Wittingen vermittelt werden. Die westliche Grenze des Baugebiets wird daher außerdem durch eine Baumreihe aufgewertet.

Die Bebauung auf der bahnabgewandten Seite erhält eine Höhe von 6,00 m. Die Straße am Kleinbahnhof wird im mittleren Abschnitt des Grundstücks in einen Fuß- und Radweg umgestaltet, der weiter südlich an den perspektivischen Radweg auf der OHE-Trasse anschließt (siehe ISEK).

Im südlichen Teil des Gebiets befinden sich die beiden größten Grundstücke mit 5.500 qm und 6.700 qm. Die südliche Spitze verfügt bereits heute über einen größeren Baumbestand und bleibt Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorbehalten.

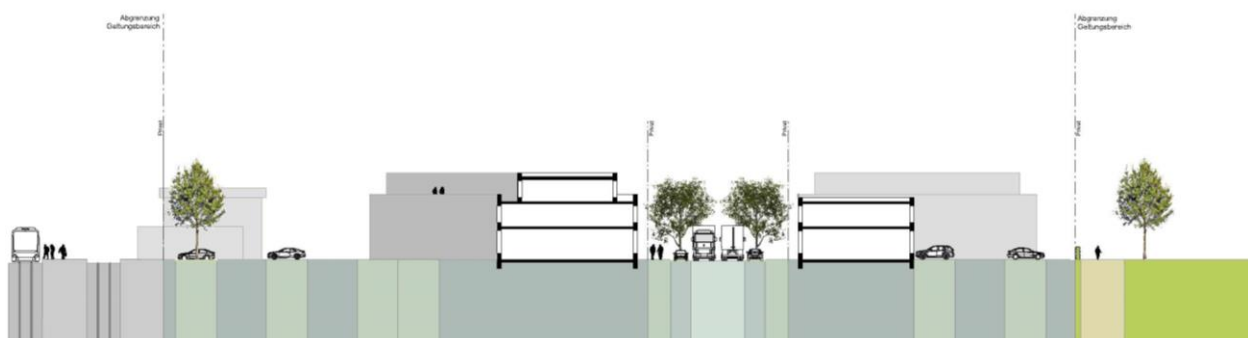


Abb. 10 Schnitt durch das Planungsgebiet

## Integration in das Umfeld

Entlang der inneren Erschließungsstraße entstehen Flächen für mittelgroße Betriebe, deren Bebauung sich vom Volumen an ortstypischen Dimensionen orientiert. Mit zwei Vollgeschossen passen sich die Gebäude gut in das bauliche Umfeld ein. Entlang der Bahnlinie und zur Fassung des Quartiersplatzes ermöglicht ein zusätzlich zulässiges Staffelgeschoss eine Betonung und Qualifizierung der öffentlich wichtigen Räume. Im Konzept sind überwiegende raumbildende Baukörper mit L-förmigen Grundfläche dargestellt, damit gefasste Hofsituationen und somit eine insgesamt hohe räumliche Qualität entsteht.

## Parken

Öffentliche Parkplätze sind straßenbegleitend entlang der mittig gelegenen Zufahrtsstraße in Form von Längsparken geplant. Die privaten Stellplätze der künftigen Betriebe werden auf den Grundstücken nachgewiesen.

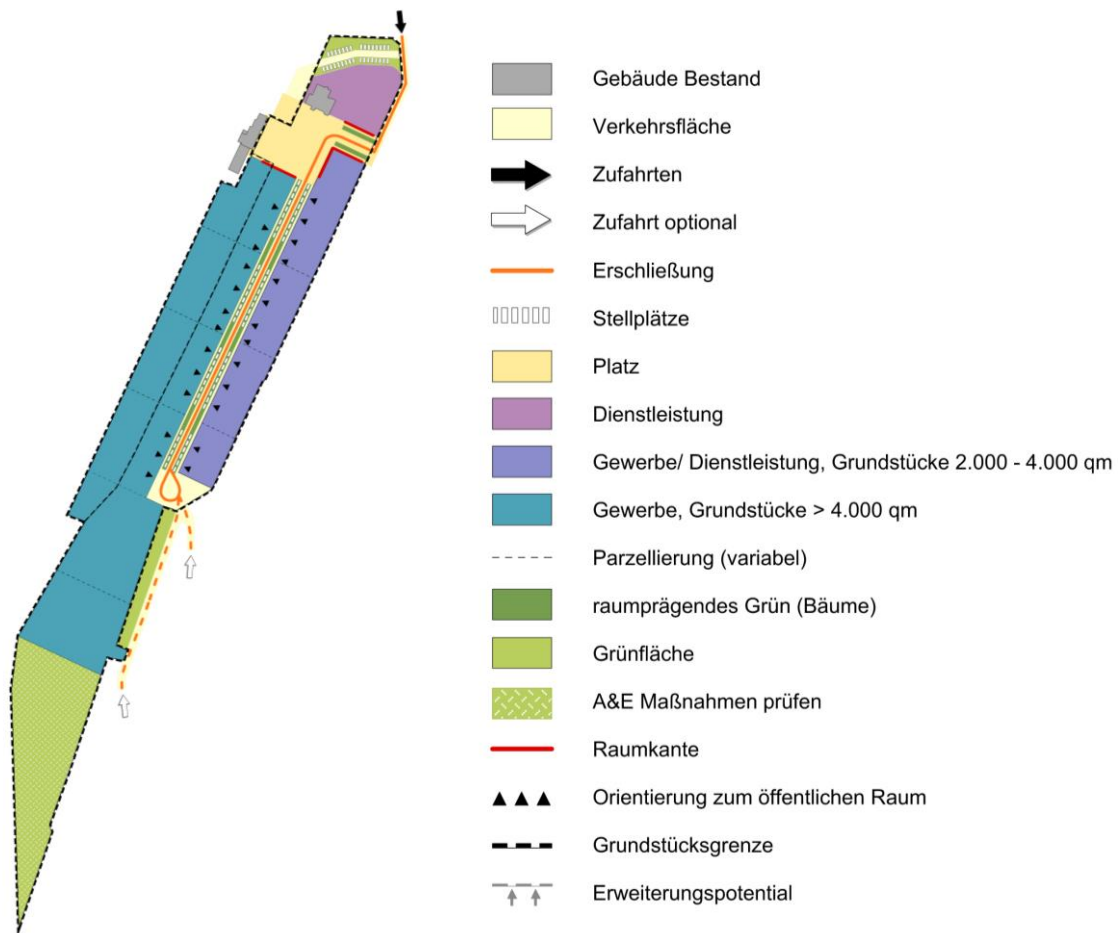


Abb. 11 Abstrahierte Entwicklungsprinzipien

### 5.3 Städtebauliches Konzept (Weiterentwicklung)

Im Rahmen von weiteren Abstimmungen mit der Stadt und der DB wurden seit Erarbeitung der Entwicklungsstudie neue bzw. zusätzliche Rahmenbedingungen als Zielsetzung für die Entwicklung des OHE-Geländes gesetzt, die eine Weiterentwicklung des favorisierten Entwicklungskonzeptes notwendig machten. Es wurden daraufhin zwei Varianten des favorisierten Planungskonzeptes der Studie erarbeitet (2A und 2B).



Abb. 12 und 13 Weiterentwicklung des Städtebaulichen Konzeptes: Variante 2A (links) und 2B (rechts)

Nachfolgend werden die Bereiche und Themen aufgezeigt, für die Anpassungsbedarf bestand und in welchem Umfang diese gemäß gutachterlicher Empfehlung eingeflossen sind:

#### Erschließung

- Verlagerung der inneren Erschließungsstraße nach Westen prüfen, sodass ein 10 m breiter Streifen westlich entsteht.

Konzept 2A zeigt die Variante ohne eine Verlagerung der Straße nach Westen.

Konzept 2B stellt die Verlagerung der Straße nach Westen dar.

Empfehlung: Keine Verlagerung der inneren Erschließungsstraße nach Westen, da diese Verlagerung der zentralen Achse keinen Mehrgewinn z. B. an Nettobauland darstellt. Hier würde jedoch die beabsichtigte und sinnvolle Gliederung des Areal in Ge-

werbe-, Gewerbe/Dienstleistung- und Dienstleistungszonen aufgebrochen, das Gebiet egalisiert und ggf. mehr Lärmemissionen in das östlich angrenzende Gebiet gezogen. Ein weiterer Nachteil wäre, dass der verbleibende 10 m breite Reststreifen ausschließlich im Zusammenhang mit den DB-Flächen sinnvoll entwickelt werden könnte.

- Verkleinerung der inneren Erschließungsstraße von 17 m auf 14 m (7 m Fahrbahn, 3 m beidseitig Parken mit Bäumen und 1,50 m einseitiger Gehweg) prüfen.

Empfehlung: Keine umfangreiche Reduzierung der Verkehrsfläche. Das Planungskonzept, das zugrundeliegt, zielt auf eine Adressbildung ab. Bei lediglich einem einseitig angeordneten Gehweg geht der beabsichtigte Charakter als Quartiersstraße verloren.

Geringfügige Reduktion des Querschnittes möglich: 6,50 m Fahrbahn, 2,50 m beidseitig Parken mit Bäumen, beidseitiger Gehweg von 2,50 - 2 m Breite. Insgesamt wäre die Straße somit 15,50 - 16,50 m breit.

Die geringfügige Reduktion wurde in beiden Varianten eingearbeitet.

- Wegfall des Platzes im Norden zugunsten einer gefälligeren Straßenführung für LKWs prüfen, Restflächen als Gewerbefläche in die Planung einbeziehen

Empfehlung: kein Wegfall des nördlichen Platzes, die beabsichtigte Adressbildung des zugrunde gelegten Konzeptes, für das sich die Politik ausgesprochen hat, konterkariert wird. Auch im Rahmen des bisherigen Konzeptes ist es den LKWs möglich auf die innere Erschließungsstraße einzubiegen. Lediglich das Tempo mit dem dies geschieht ist der Unterschied.

- Das Flurstück 119 soll in den Geltungsbereich einbezogen werden und gleichzeitig darüber die potentielle Erschließung des OHE-Geländes erfolgen.

Dies wurde in beiden Varianten eingearbeitet. sodass wiederum die Möglichkeit für PKW und auch Lastzüge besteht auf dem Platz zu wenden und eine südliche Erschließung des Areals, wie auch in der Studie zum OHE-Gelände, nicht zwingend notwendig ist.

Fällt die Entscheidung zugunsten einer südlichen Erschließung aus könnte die südliche Erschließung deutlich reduziert werden und mehr Nettobauland entstehen.

- Zuwegung zum Stellwerk der DB im Westen vorsehen.

Dies wurde in beiden Varianten eingearbeitet. Am nördlichen Rand des südlichen Platzes wurde einen 4,50 m breiten Zugang nach Westen zu den DB-Flächen angelegt.

- Zuwegung zum Bike-Park mit weiteren ca. 10 Stellplätzen und Wendemöglichkeit vorsehen.

Dies wurde in beiden Varianten eingearbeitet.

### **Versorgungsanlagen**

- 2 mögliche Varianten (im Norden bzw. im Süden) für die Ansiedlung einer notwendigen Pumpstation darstellen.

Dies wurde in beiden Varianten eingearbeitet und wird im weiteren B-Planverfahren konkretisiert.

### **Erweiterung des Geltungsbereiches**

- Der Bereich des abgängigen Bahnhofsgebäudes soll in den Geltungsbereich als zusätzliche Gewerbefläche eingezogen werden.

Der Bereich wurde einbezogen und eine mögliche Bebauung, auch als Teil des nördlichen Platzes, aufgezeigt.

- Im Süden sollen Teile des Flurstücks 48 als Gewerbefläche in den Geltungsbereich einbezogen werden.

Dies wurde in beiden Varianten eingearbeitet.

- Außerdem wird empfohlen auch noch die angrenzenden Verkehrsflächen in den Geltungsbereich einzubeziehen, da an mehreren Stellen zukünftig Ausbau- bzw. Anpassungsbedarf besteht.

Im Dezember 2019 wurde durch die Politik beschlossen die Variante 2A für die Aufstellung des B-Planes zugrunde zu legen. Auch der Geltungsbereich wurde in Bezug auf die angrenzenden Verkehrsflächen für die Realisierung der Anbindung des Areals vergrößert.

## **6 Begründung der Festsetzungen (Planinhalt)**

### **6.1 Art der baulichen Nutzung**

#### **6.1.1 Urbane Gebiete (gem. § 6a BauNVO)**

Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes werden, in Fortsetzung zur südlichen Bebauung entlang der Bahnhofstraße und als Übergang zu den im südlichen Teilbereich des Planungsgebietes angedachten Gewerbegebieten, die Urbanen Gebiete MU1 und MU2 ausgewiesen. Diese Gebiete dienen der Unterbringung von Wohnen und von Gewerbebetrieben sowie sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Da eine konkrete Planung bzw. zeitnahe Entwicklung des Arealen nicht absehbar ist, wurde die Kategorie Urbanes Gebiet gewählt, da die Nutzungsmischung nicht unbedingt gleichgewichtig sein muss. Dies gewährt der Stadt Wittingen den größtmöglichen Handlungsspielraum bei der Realisierung des geplanten Quartiers.

Zur Sicherung des Gebietscharakters und Vermeidung von zusätzlichem PKW-Verkehr in das Gebiet wurden die Ausnahmen, die nach § 6a Abs. 3 BauNVO zulässig wären, ausgeschlossen. Das bedeutet, dass Vergnügungsstätten und Tankstellen in diesen Gebieten nicht angesiedelt werden dürfen.

Da sich in unmittelbarer Umgebung bereits Einzelhandelsbetriebe befinden, werden zur Vermeidung des Entstehens von einer großflächigen raumbedeutsamen Agglomeration, Einschränkungen hinsichtlich der Verkaufsflächen, bezogen auf den zentren-relevanten Einzelhandel, getroffen. Somit sind gemäß § 1 Abs. 5 i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO in den gemäß § 6a BauNVO in den festgesetzten Urbanen Gebieten MU1 und MU2 Einzelhandelsbetriebe mit zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten nur eingeschränkt zulässig. Die Verkaufsfläche wird auf insgesamt 800 qm festgelegt. Dies muss aber auch im Zusammenhang mit den unmittelbar umgebenden Verkaufsflächen abgeglichen werden.

#### **6.1.2 Gewerbegebiete (gem. § 8 BauNVO)**

Im zentralen und südlichen Planungsbereich werden die Gewerbegebiete GE1, GE2, GE3 und GE4 ausgewiesen, um die beabsichtigte Entwicklung zu einem Wirtschaftsstandort planungsrechtlich abzusichern. Diese Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben.

Der Fokus soll auf die Entwicklung zu einem hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandort gelegt werden. Durch die Lage der zentralen Planstraße wird die Ansiedlung von großflächigeren Gewerbebetrieben mit benötigten Lager- und Freiflächen gesteuert. Zudem wird eine räumliche Differenzierung durch die Zulässigkeit von Vorhaben begleitet. Dadurch wird gleichzeitig die Integration in das städtische Gefüge gewährleistet.

In den Gewerbegebieten GE1 und GE2 sind die allgemein zulässigen Nutzungsarten nach § 8 Abs. 2 BauNVO Lagerhäuser und Lagerplätze sowie Tankstellen nicht zulässig. Dieser Bereich grenzt unmittelbar an die östlich befindlichen öffentlichen Einrichtungen und daher sollen verstärkt für Büro- und Dienstleistungen angesiedelt werden und einen adäquaten Übergang zur Umgebung ermöglichen.

Entlang der westlich angrenzenden Bahntrasse, in den Gewerbegebieten GE3 und GE4, sind Tankstellen, die nach § 8 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässig wären, ausge-



geschlossen. Auch hier soll eine zusätzliche verkehrliche Belastung des Quartieres dadurch vermieden werden.

Generell werden in den Gewerbegebieten GE1, GE2, GE3 und GE4 die folgenden ausnahmsweise zulässigen Nutzungsarten nach § 8 Abs. 3 BauNVO nicht zugelassen:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind
- Vergnügungsstätten

Betriebsleiter- und Hausmeisterwohnungen innerhalb der Gewerbegebiete (GE) werden ausgeschlossen, um keine Schallschutzmaßnahmen erarbeiten bzw. prüfen zu müssen, die einen dauerhaften Aufenthalt von Personen während der Nacht (22-6) ermöglichen.

In der Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzept (vgl. S. 31) wird für den Standort Bahnhofstraße, zu dem im weiteren Sinne auch das Planungsgebiet gehört, empfohlen, zukünftig keinen zentren- oder nahversorgungsrelevanten Einzelhandel anzusiedeln. Deshalb werden für die Gewerbegebiete GE 1 bis GE 4 Einzelhandelsbetriebe mit zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten ausgeschlossen.

Das Planungsgebiet liegt in einem Vorranggebiet Trinkwassergewinnung, in der Wasserschutzzone III A. Zum Schutz des Trinkwassers werden deshalb in den Gewerbegebieten GE 1 bis GE 4 die gewerblichen Nutzungen dahingehend eingeschränkt, dass wassergefährdende Nutzungen ausgeschlossen sind. Wassergefährdende Nutzungen sind Nutzungen, bei denen mit wassergefährdenden Stoffen im Sinne von § 62 (3) Wasserhaushaltsgesetz umgegangen wird. (Wassergefährdende Stoffe sind feste, flüssige und gasförmige Stoffe, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen). Bei Errichtung von baulichen Anlagen ist zudem eine Abstimmung mit dem Wasserverband Gifhorn notwendig.

## **6.2 Maß der baulichen Nutzung**

Um das Maß der baulichen Nutzung zu definieren, werden die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossigkeit und die Höhe der baulichen Anlagen durch die maximale Firsthöhe festgesetzt.

In den Urbanen Gebieten und in den Gewerbegebieten wird mit der Festlegung der GRZ von 0,6 die Obergrenze von jeweils 0,8 nicht vollständig ausgeschöpft. Dies soll einer übermäßigen Bebauung und Verdichtung der Grundstücke vorbeugen. Durch diese Festsetzung fügt sich das Planungsgebiet gut in das Umfeld ein.

Gem. § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO wird die maximale Firsthöhe der baulichen Anlagen festgesetzt, um die Einpassung in die umgebenden Baustrukturen zu gewährleisten, bzw. ein höhenmäßiges Ausbrechen der neuen Gebäude zu vermeiden.

Entlang der westlich verlaufenden Bahntrasse in GE 3, südlich des geplanten nördlichen Platzes in GE 1 und in MU 2, das nördlich an den Platz grenzt, beträgt die Firsthöhe 12 m, um ein Staffelgeschoss zusätzlich zu den zwei zulässigen Vollgeschossen zu ermöglichen. Dadurch kann eine raumwirksame Gebäudekante zur Bahnfläche ausgebildet und gleichzeitig kann der Quartiersplatz baulich-räumlich betont werden.

In dem Urbanen Gebiet MU 1 und in den Gewerbegebieten GE 2 und GE 4 beträgt die zulässige Firsthöhe nur 8 m. Dadurch ist gewährleistet, dass die Bebauung sich an die vorhandene Bebauung im Norden und Nordwesten angleicht und dass der südliche Rand des Planungsgebietes einen Übergang in die angrenzende freie Landschaft darstellt.

Als Bezugspunkt für die Firsthöhe wird für das gesamte Gebiet gemäß § 18 Abs. 1 BauNVO der nächst gelegenen öffentlichen Verkehrsfläche an dem Punkt des Straßenausbaus, von dem aus ein rechter Winkel zur Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite führt, festgesetzt.

Mit diesen Festsetzungen fügt sich das neue Baugebiet gut in das städtebauliche Umfeld und die direkt angrenzende bestehende Bebauung ein.

### **6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen**

Der Bebauungsplan setzt die Bauweise wie im zeichnerischen Teil fest.

Die Urbanen Gebiete MU1 und MU 2 sowie das GE 4 sind in offener Bauweise festgesetzt und fügen sich somit städtebaulich in die umgebende nördliche Bebauung bzw. die angrenzende Landschaft im Süden ein.

In den Gewerbegebieten GE1, GE2 und GE3 wird gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO eine abweichende Bauweise festgesetzt. Abweichend von der offenen Bauweise gem. § 22 Abs. 2 sind Gebäude von über 50 m Länge zulässig. Dadurch soll die zentrale Erschließungsachse baulich-räumlich adäquat gefasst werden.

Die überbaubaren Flächen sind überwiegend durch Baugrenzen und in Teilen durch Baulinien festgesetzt. Da eine Baulinie gemäß § 23 (2) Baunutzungsverordnung ein so stringentes zwingendes Element darstellt, das in der Realisierung funktional notwendige oder gestalterisch sinnvolle Abweichungen verhindern könnte, wird zur Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche überwiegend auf die flexiblere Baugrenze gemäß § 23 (3) Baunutzungsverordnung zurückgegriffen. Mit den festgesetzten Baugrenzen gem. § 23 Abs. 1 BauNVO wird generell ein Mindestabstand von 3 m der Hauptbaukörper zur Begrenzungslinie der öffentlichen Verkehrsflächen gewährleistet.

Das gegenüber einer Baugrenze strengere Ordnungskriterium der Baulinie greift der Bebauungsplan für die aus dem städtebaulichen Konzept als zwingend einzustufenden Raumkanten, den nördlichen Quartiersplatz umgebend, auf. Da die Baufelder generell sehr groß gefasst sind und dadurch die Positionierung der Gebäude nicht klar festgelegt wäre, wird für diesen Bereich eine stringente und einheitliche Fassung der Raumkanten durch ein oder mehrerer Gebäude als zwingend angesehen und somit das Instrument der Baulinie gewählt.

### **6.4 Verkehrsflächen**

Das Gebiet wird von Norden über die Bahnhofsstraße (B 244) und die Straße Am Kleinbahnhof erschlossen. Bisher ist die Straße „Am Kleinbahnhof“ 6 m breit. Im Zuge der Erschließungsplanung soll ein Ausbau der Straße „Am Kleinbahnhof“ auf 6,50 m zwischen Bahnhofstraße und nördlichem Quartiersplatz geprüft werden, um den Begegnungsverkehr LKW-LKW adäquat zu ermöglichen. Das Flurstück der Straße „Am Kleinbahnhof“ ist 12,5 m breit und bietet für einen Ausbau ausreichend Spielraum.

Der DB-Bahnhof Wittingen ist über eine bereits umgesetzte neue Zufahrtsstraße erreichbar. Eine verkehrliche Verbindung zum geplanten Quartier besteht darüber allerdings nicht. Die Zufahrt auf die neue, mittige Planstraße erfolgt über den nördlichen Platz. Die Zentrale Quartiersstraße soll als Allee ausgebildet und wie folgt gegliedert werden:

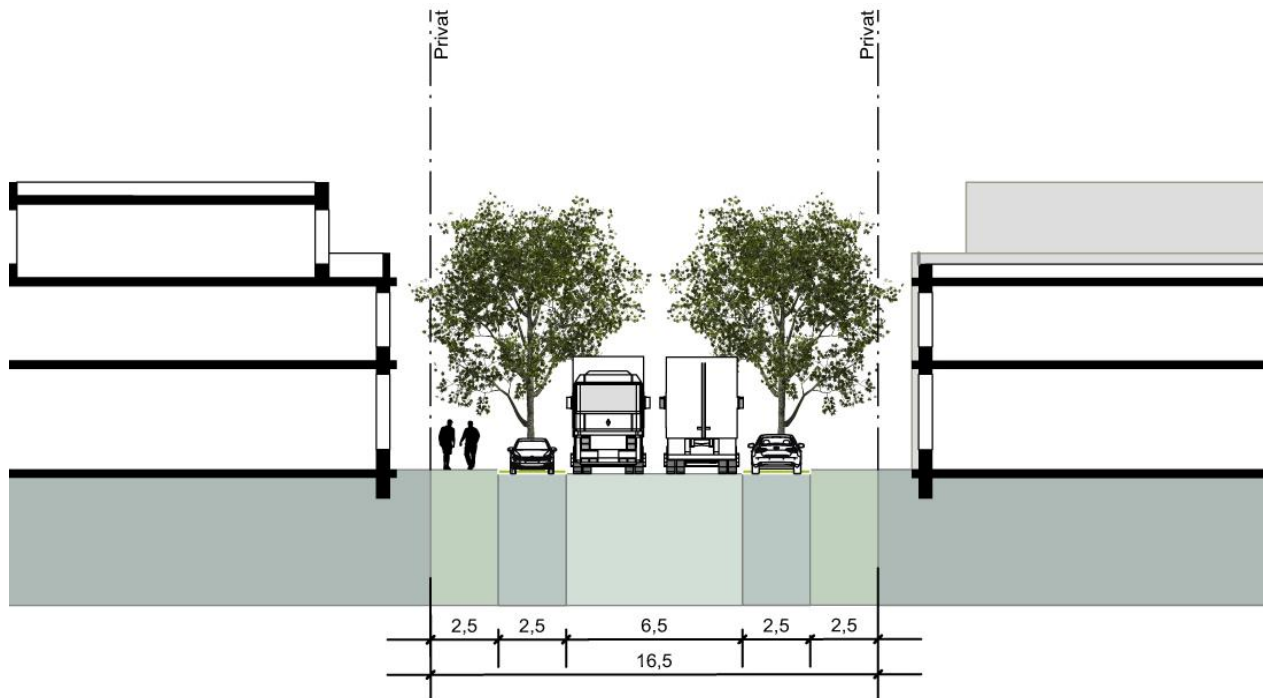


Abb. 14 Straßenprofil zentrale Quartiersstraße

Am Südenende der zentralen Erschließungsstraße ist bislang ein Wendehammer vorgesehen. Dabei bleibt es möglich, dass langfristig eine weitere Erschließung von Süden ergänzt wird.

## 6.5 Ver- und Entsorgung

### Strom

Eine Verlegung der Stromtrassen, die der Planung widersprechen ist generell möglich. Eine Ausnahme stellt die im südlichen Bereich befindliche Mittelspannungsleitung dar. Da die vorhandene MS-Leitung im weiteren Verlauf über Bahngelände führt und im Zuge einer Verlegung in die geplanten Verkehrsflächen ebenfalls verlegt werden müsste, um eine geradlinige Fortführung der Stromtrasse zu gewährleisten, wird die Verlegung nicht empfohlen. Aus diesem Grund wird für diesen Bereich eine Fläche für Versorgungsanlagen innerhalb der Planzeichnung festgesetzt. Die dargestellte Fläche gewährleistet zusammen mit der geplanten Verkehrsfläche für besondere Zweckbestimmung den uneingeschränkten Zugang.

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.

## **Leitungsrecht**

Im südlichen Plangebiet liegt der verrohrte Fuhlenriedgraben. Dieser soll im Bestand erhalten bleiben und ggf. für die Niederschlagsentwässerung genutzt werden. Daher wird eine Fläche mit einem Leitungsrecht (L) zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.

## **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.

## **6.6 Grünflächen**

Innerhalb der festgesetzten Grünfläche soll gemäß der Zweckbestimmung als Sportanlage ein Bikepark errichtet werden. Dieser soll über die bereits bewilligten LEADER-Fördergelder realisiert werden. Eine mögliche Gestaltung ist nachfolgend abgebildet.

## **6.7 Ausgleichsmaßnahmen**

Durch die Planung sind für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Fläche, Wasser sowie Kleinklima und Landschaftsbild Beeinträchtigungen zu erwarten. Zur Vermeidung, Verminderung und zur Kompensation werden Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets vorgesehen. Da auf diese Weise nicht alle Beeinträchtigungen kompensiert werden können, müssen externe Ausgleichsmaßnahmen erfolgen. Außerdem finden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen statt.

### 6.7.1 Interne Maßnahmen

Der Kompensationsbedarf von 21.864 Werteinheiten wird durch Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches A auf zwei insgesamt ca. 1,15 ha großen Flächen gedeckt (Gemarkung Wittingen, Flur 7, Flurstücke 56, 116 und Teilen des Flurstücks 118).

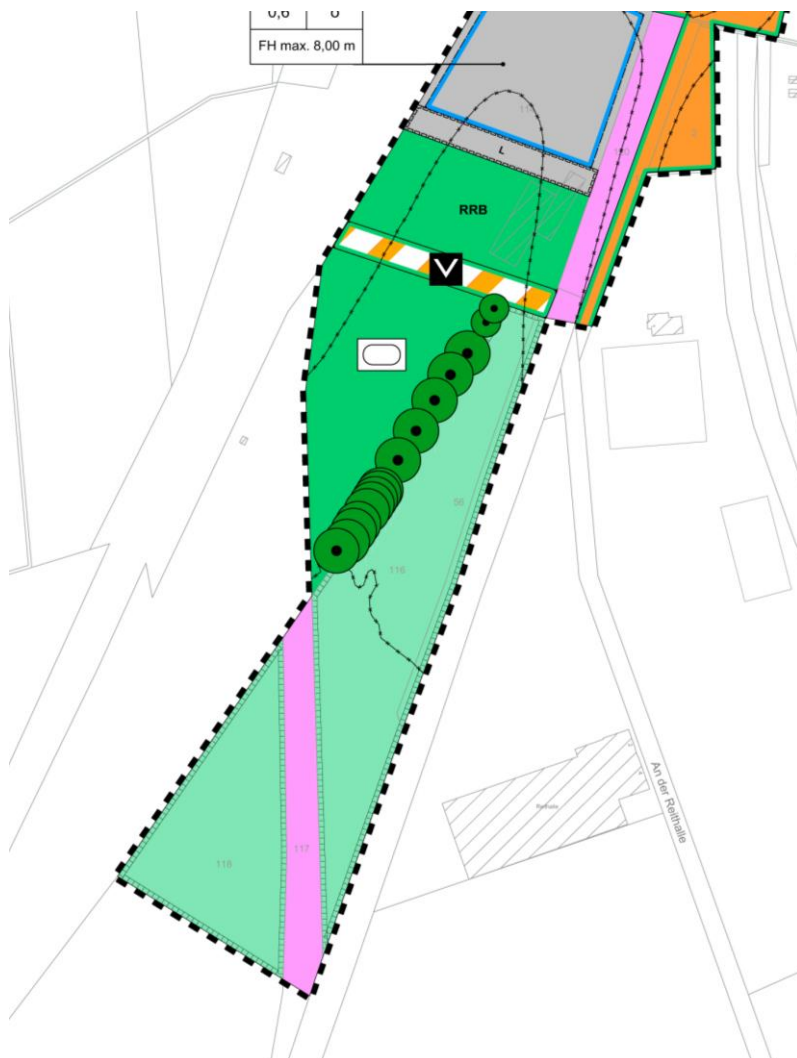


Abb. 15 Geltungsbereich A: Flächen für interne Kompensationsmaßnahmen

Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken ist möglichst naturnah nach Maßgabe des Umweltberichtes (s. S. 22) zu gestalten. Diese Maßnahmen kompensieren zugleich den Eingriff, der durch den Bau des Regenrückhaltebeckens entsteht.

Im nördlichen Bereich soll auf 8.710 qm ein artenreiches mesophiles Grünland nach Maßgabe des Umweltberichtes (s. S. 22) entwickelt werden.

Auf der Grünlandfläche südlich der Bahntrasse soll eine Feldhecke auf ca. 120 qm nach Maßgabe des Umweltberichtes (s. S. 23) angelegt werden.

Im südlichen Teil soll auf 2.165 qm Sandmagerrasen nach Maßgabe des Umweltberichtes (s. S. 23 f.) entwickelt werden.

## 6.7.2 Externe Maßnahmen

Die Flächen für die externen Ausgleichsmaßnahmen werden gemäß § 9 Abs. 1a BauGB den Bauflächen des Geltungsbereiches A vollständig zugeordnet und werden gemäß Geltungsbereich B und C festgesetzt.

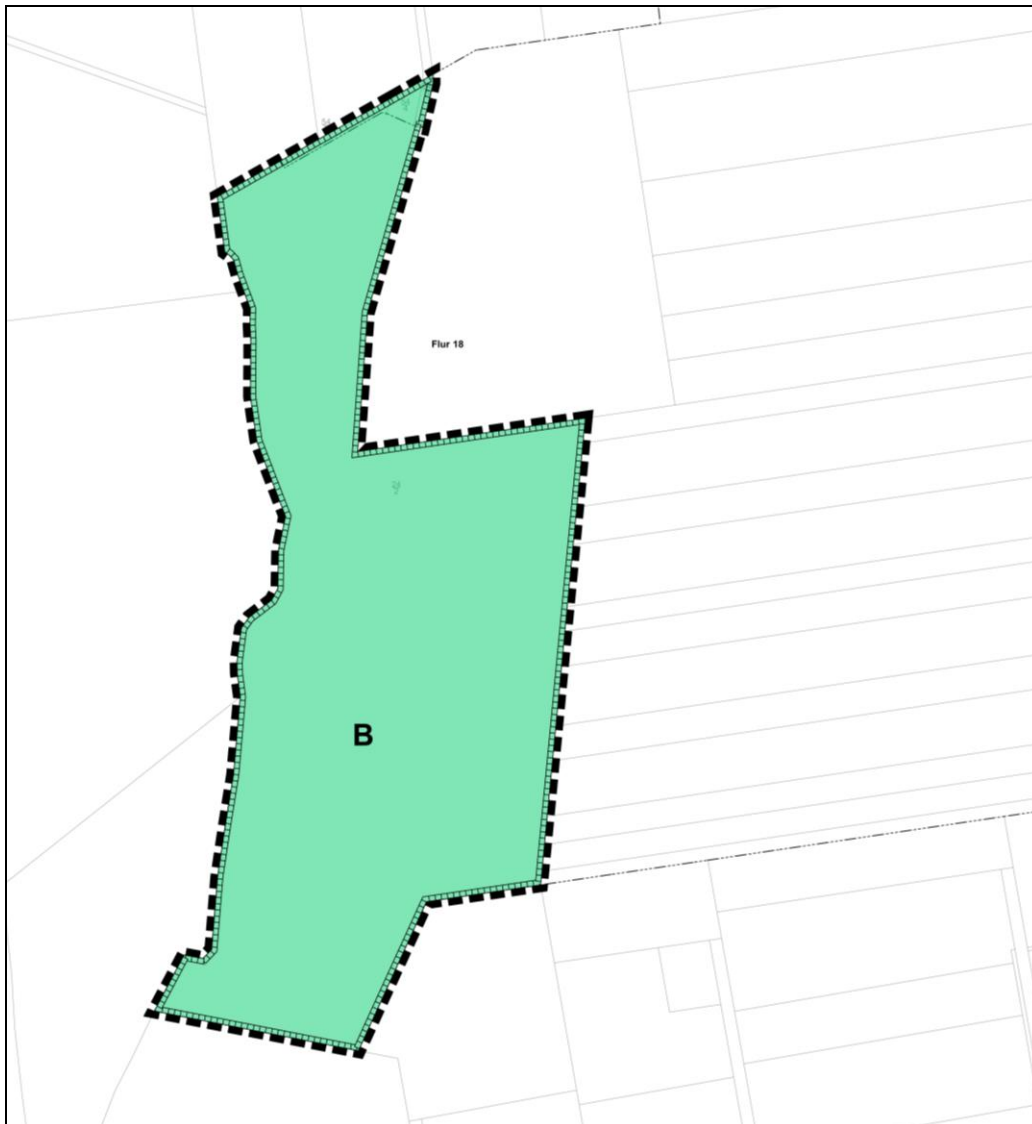


Abb. 16 Geltungsbereich B für die externen Kompensationsmaßnahmen

Der ergänzende Kompensationsbedarf von 78.825 Werteinheiten wird durch externe Maßnahmen auf einer 4,9 ha großen Fläche innerhalb des Geltungsbereiches B (Dammwiesen) gedeckt (Gemarkung Wittingen, Flur 8, Flurstücke 54/2, 54/4 und 54/5 und Flur 18, Teilflächen des Flurstücks 24/2). Hier sollen Ackerland in extensiv genutztes Grünland und/ oder Brachflächen umgewandelt werden sowie Heckenpflanzungen nach Maßgabe des Umweltberichtes (s. S. 24) erfolgen.

Die 4,9 ha werden für den artenschutzrechtlichen Ausgleich benötigt. Davon sind nur 3,5 ha für den Ausgleich gemäß Eingriffsregel erforderlich. Aufgrund der Mehrfachwirkung der Maßnahmen stehen künftig deshalb noch 1,4 ha für weitere Ausgleichsmaßnahmen gemäß Eingriffsregelung innerhalb der 4,9 ha großen Fläche zur Verfügung.

### **6.7.3 Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen**

Für den Verlust von drei Brutrevieren des Neuntöters und je einem Brutrevier des Baumpiepers und Bluthänfling müssen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in der Größenordnung von insgesamt 6 ha auf der internen Ausgleichsfläche im Süden des Plangebiets und auf den externen Flächen an der Fulau für gefährdete Vogelarten vor Beginn der Bau- und Erschließungsmaßnahmen erfolgen.

## **6.8 Gebote zur Anpflanzung, zum Erhalt und zur Pflege von Bäumen**

### **6.8.1 Baumpflanzungen im Straßenraum**

Zur Durchgrünung des Baugebiets und zur Gliederung der Straßenräume werden Baumpflanzungen auf öffentlichen Flächen festgesetzt. Insgesamt werden 40 mittelgroße bis große standortgerechte Laubbäume angepflanzt. Diese dienen zur Kompensation für die Versiegelung, zum vorsorgenden Klimaschutz und zur landschaftsgerechten Eingrünung des Baugebiets. Da es sich hierbei um Kompensationsrelevante Bäume handelt wird gleichzeitig festgelegt, dass diese gepflegt und bei Abgang gleichwertig ersetzt werden müssen.

Die Standorte der Bäume innerhalb der Verkehrsflächen sind wie folgt zugeordnet:

- Auf den öffentlichen Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung öffentlicher Parkplatz sind min. 9 hochstämmige mittelkronige Laubbäume in gleichmäßigem Abstand beidseitig der Straße entlang der Stellplätze zu pflanzen.
- Auf der öffentlichen Verkehrsfläche V1 sind min. 6 hochstämmige mittelkronige Laubbäume beidseitig der Fahrbahn in gleichmäßigem Abstand anzupflanzen.
- Auf der öffentlichen Verkehrsfläche V2 sind min. 24 hochstämmige mittelkronige Laubbäume beidseitig der Fahrbahn in gleichmäßigem Abstand anzupflanzen.
- Auf der öffentlichen Verkehrsfläche V3 ist ein hochstämmiger mittelkroniger Laubbaum als Solitär anzupflanzen.

Um ein adäquates Wachstum der Bäume zu ermöglichen muss im Stammbereich jeweils mindestens 9 m<sup>2</sup> unversiegelt sein und vor Bodenverdichtung geschützt werden.

Geeignete Arten: Feldahorn (*Acer campestre*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Traubeneiche (*Quercus petraea*), Winterlinde (*Tilia cordata*).

Aufgrund des versiegelten Standortes können auch Zuchtformen verwendet werden.

Die Pflanzqualität wird wie folgt festgelegt:

- Hochstamm, 3 x verpfl., StU 18/20 cm

Mit diesen Festsetzungen soll die Durchgrünung des Planungsgebietes und ein Mindestmaß an Aufenthaltsqualität innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen gesichert werden.

### **6.8.2 Erhaltung von Bäumen**

Die Bäume der alten Baumreihe im Süden des Plangebiets (Flurstück 114), innerhalb des als Grünfläche dargestellten Bereiches, sind im Rahmen der Biotopbewertung als erhaltenswert eingestuft worden. Diese wurden entsprechend zum Erhalt innerhalb der Planzeichnung festgelegt.

## 6.9 Geräuschkontingentierung in Gewerbegebieten

Um Überschreitungen der Immissionsrichtwerte aufgrund der zukünftigen Gewerbebetriebe zu vermeiden, ist die Festsetzung von Emissionskontingenten  $L_{EK}$  für die Gewerbegebiete GE 1 bis GE 4 vorgesehen. Diese wurden auf Basis der Aussagen der erstellten Schalltechnischen Untersuchungen in die textlichen Festsetzungen aufgenommen. Hierzu wurden die flächenbezogenen Emissionskontingente  $L_{EK}$  auf Basis der Vorbelastung und der zukünftigen Nutzungen in den gewerblichen Teilflächen des Plangebiets rechnerisch ermittelt. Die Gliederung des Plangebiets erfolgte in die zuvor genannten vier Teilfläche.

Aus der schalltechnischen Untersuchung ergeben sich folgende Emissionskontingente für die einzelnen Teilflächen:

Teilfläche	flächenbezogene Schalleistungspegel $L_{EK}$	
	Tag [dB(A)(m <sup>2</sup> )]	Nacht [dB(A)(m <sup>2</sup> )]
GE 1	62	47
GE 2	57	43
GE 3	50	40
GE 4	62	51

## 6.10 Bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen

Bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form geeigneter Schalldämmungen der Außenbauteile dienen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb von Gebäuden. Dabei wird der Schallschutz eines Gebäudes in der Regel maßgeblich durch die Schalldämmung der Fenster und Türen bestimmt, weil sie nach schalltechnischen Gesichtspunkten in der Regel die schwächsten Bauteile in einer Außenfassade darstellen. Anhand der Lärmpegelbereiche nach DIN 4109-1 (2018) [12] können allgemeine Anforderungen an den baulichen Schallschutz abgeleitet werden.

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel [dB(A)]	Erforderliches resultierendes Schalldämmmaß des Gesamtbauteils $R'_{W,res}$ [dB]
I	bis 55	30
II	56-60	30
III	61 - 65	35
IV	66 - 70	40

Diese Anforderungen gelten speziell für die Urbanen Gebiete MU 1 und MU 2, da dort auch Wohnen zulässig ist.



Die Gewerbegebiete sind davon nicht betroffen, da bereits ausgeschlossen wurde, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter innerhalb der GE 1 bis GE 4 zulässig sind.

## **6.11 Nutzungsbeschränkungen**

Westlich des Planungsgebietes grenzen die Flächen der Deutschen Bahn, die im RROP 2008 als Vorranggebiet „Sonstige Eisenbahnstrecke“ und „Bahnhof mit Verknüpfung zu RegioBussen“ dargestellt sind, an. Diese bleiben auch weiterhin uneingeschränkt erhalten. Dies wird für den Bereich des alten Bahnhofgebäudes, das das zurzeit noch in Betrieb befindliche mechanische Stellwerk beherbergt, sowohl vertraglich zwischen Stadt Wittingen und DB als auch über eine textliche Festsetzung geregelt.

Somit wird ausreichend festgehalten, dass das bestehende Bahnhofsgebäude mit mechanischem Stellwerk so lange in seiner Nutzung als Fläche für Bahnanlage uneingeschränkt bleibt, bis das neue elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen werden kann. Erst nach Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG erfolgt der Übergang in die kommunale Planungshoheit. Erst ab diesem Zeitpunkt wird die Nutzung als Gewerbegebiet gemäß Punkt I 2.2 der textlichen Festsetzung festgesetzt.

## **7 Private Belange**

Da im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung keine privaten Stellungnahmen eingegangen sind, wird davon ausgegangen, dass private Belange nicht berührt werden.

## **8 Abwägung der beteiligten privaten und öffentlichen Belange**

Da im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung keine privaten Stellungnahmen eingegangen sind, ist eine Abwägung der privaten und öffentlichen Belange bislang nicht erforderlich.

## **9 Umsetzung der Planung**

### **9.1 Maßnahmen zur Bodenordnung**

Maßnahmen zur Bodenordnung sind nicht erforderlich.

### **9.2 Kostenschätzung und Finanzierung**

Die Kosten für die Erstellung des Bebauungsplanes für die Erschließung des Geländes werden durch die Stadt Wittingen getragen.

Die restlichen Vorhaben sind private Investitionen auf Privatgrundstücken.

### 9.3 Erschließungsvertrag / Städtebaulicher Vertrag

Es handelt sich um eine Planung zur Sicherung der Ziele der Stadtentwicklung. Ein städtebaulicher Vertrag oder ein Erschließungsvertrag zur Realisierung sind nicht notwendig.

## 10 Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes entspricht nicht der Abgrenzung der 47. Flächennutzungsplanänderung, da bestehende Siedlungsbereiche südlich der Bahnhofstraße keiner konkretisierender Festsetzungen bedürfen.

Im Rahmen des B-Planes „OHE-Gelände“, Wittingen werden folgende Flächen ausgewiesen:

Nutzung	ca. Fläche in m <sup>2</sup>	ca. Anteil in %	max. Grund- fläche mit max. Überschreitung durch Nebenanlagen
Gewerbegebiet GE, GRZ 0,6 (Überschreitung bis max. 0,8)	32.903	53	26.323
Urbanes Gebiet MU, GRZ 0,6 (Überschreitung bis max. 0,8)	5.723	7,8	4.578
Flächen für Bahnanlagen (OHE)	3.132	4	
Verkehrsflächen, öffentlich	14.734	22,5	
Davon: Verkehrsflächen mit beson- derer Zweckbestimmung	3.111		
Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen	411	0,5	
Grünflächen	19.241	24,3	
Davon: Flächen für: ... Regenrückhaltebecken	3.026		
... Bike-Park	4.969		
... Ausgleichsmaßnahmen	11.246		
<b>Geltungsbereich</b>	<b>79.255</b>	<b>100</b>	<b>30.901</b>

## **11 Gestaltungsregelungen der ÖBV**

Die Stadt Wittlingen erlässt zur Sicherung eines gestalterischen Rahmens für die Entwicklung des neuen Wirtschaftsstandortes und zu Vermeidung von Beeinträchtigungen des vorhandenen Einzeldenkmals eine örtliche Bauvorschrift. Der räumliche Geltungsbereich ist mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans OHE-Gelände identisch.

Die örtliche Bauvorschrift gilt für alle baulichen Anlagen im Sinne von §2 Abs.1 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) und Einfriedungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO. Sie gilt auch für solche Gebäude und Anlagen, für die keine Genehmigungs- bzw. Anzeigepflicht besteht.

### **11.1.1 Anforderungen an die Gestaltung von Gebäuden**

Eine starre Reglementierung durch die einzelnen Paragraphen dieser Bauvorschrift wird soweit wie möglich vermieden. Generelle Regeln, die einen Gestaltungsrahmen setzen, werden festgelegt, soweit sie erforderlich sind.

Aktuell wird geprüft, ob das alte Bahnhofsgebäude des ehemaligen Kleinbahnhofes als Einzeldenkmal ausgewiesen werden soll. Da dieses Verfahren bis zum Satzungsbeschluss voraussichtlich nicht abgeschlossen sein wird, wird eine einschränkende Festsetzung über die Anforderung der Gestaltung von Gebäuden im Umfeld des potentiellen Denkmals getroffen. Sobald das Gebäude als Einzeldenkmal ausgewiesen ist, treten diese Festsetzungen in Kraft, um das harmonische Gesamtbild im Umfeld des potentiellen Einzeldenkmals abzusichern.

Somit sollen in den Urbanen Gebieten MU 1 und MU 2 sowie im nördlichen Teil des GE 3 (s. Planzeichnung) folgende Anforderungen an die Gestaltung von Gebäuden erfüllt werden:

- Fassaden sind als Putzflächen in gedeckten Tönen, naturrote Klinkerfassaden oder Holzbekleidungen zulässig.
- Für die Dacheindeckung sind rot bis rotbraune, nicht glänzende Dachpfannen zulässig.
- Die geplanten Neubauten sollten eine ruhige lagerhafte Kubatur aufweisen, geprägt durch ein stark geneigtes Satteldach.

Die Anforderungen an die Gestaltung von Gebäuden sind hinsichtlich einer flexiblen Umsetzung durch potentielle Investoren an diesem Standort übersichtlich gestaltet.

### **11.1.2 Anforderungen an die Gestaltung von Einfriedungen**

Die im Westen angrenzende Bahntrasse macht eine Einfriedung, der daran angrenzenden Grundstücke zum Schutz vor Personenschäden, zwingend notwendig. Daher wird für die Gewerbegebiete GE 3 und GE 4 festgesetzt, dass entlang der westlichen Grundstücksgrenzen zwingend Einfriedungen zur DB-Fläche anzulegen sind. Selbst eine Öffnung der Einfriedung durch Türen oder Tore ist nicht zulässig, da es Unbefugten Dritten nicht ermöglicht werden darf, aus sicherheitstechnischen Gründen Zugang zum Bahnbetriebsgelände zu erhalten.

Die Einfriedung muss mindestens 1,20 m hoch sein, um ausreichend Schutz vor ungewolltem Zugang zu bieten.

Einfriedungen sind aus Holz, Metall oder Mauerwerk zulässig. Holz-, Stabgitter-, Metall- oder Maschendrahtzäune sind auch in Kombination mit einer freiwachsenden oder geschnittenen Hecke zulässig. Einfriedungen in Form von Mauern sind auf der grundstücksabgewandten Seite auf privatem Grund zu begrünen, um ein hochwertiges, der Bahntrasse zugewandtes Stadtbild zu ermöglichen.

## 12 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

## Anlagen

- Anlage 1 ukon Umweltkonzepte: Orientierende Altlastenerkundung Am Kleinbahnhof, Stand: Januar 2013
- Anlage 2 Ackers Partner Städtebau: Städtebauliche Entwicklungsstudie OHE-Gelände „Zusammenfassung und Empfehlungen“, Stand: April 2018
- Anlage 3 Ackers Partner Städtebau: Städtebauliches Konzept OHE-Gelände (Weiterentwicklung), Stand: Dezember 2019
- Anlage 4 WVI: Verkehrsuntersuchung zur Nachnutzung des Ehem. OHE-Geländes in Wittingen, Stand: Juli 2020
- Anlage 5 GeräuscheRechner PartG mbB: Schalltechnisches Gutachten im Rahmen der Aufstellung des B-Planes OHE-Gelände in Wittingen, Stand: November 2020
- Anlage 6 GEO-LOG Ingenieurgemeinschaft mbH: Orientierende Geotechnische- und Schadstoffuntersuchungen, Stand: September 2020
- Anlage 7 Büro Stadtlandschaft: Umweltbericht Entwurf, Stand: November 2020

## **Teil B: Umweltbericht**