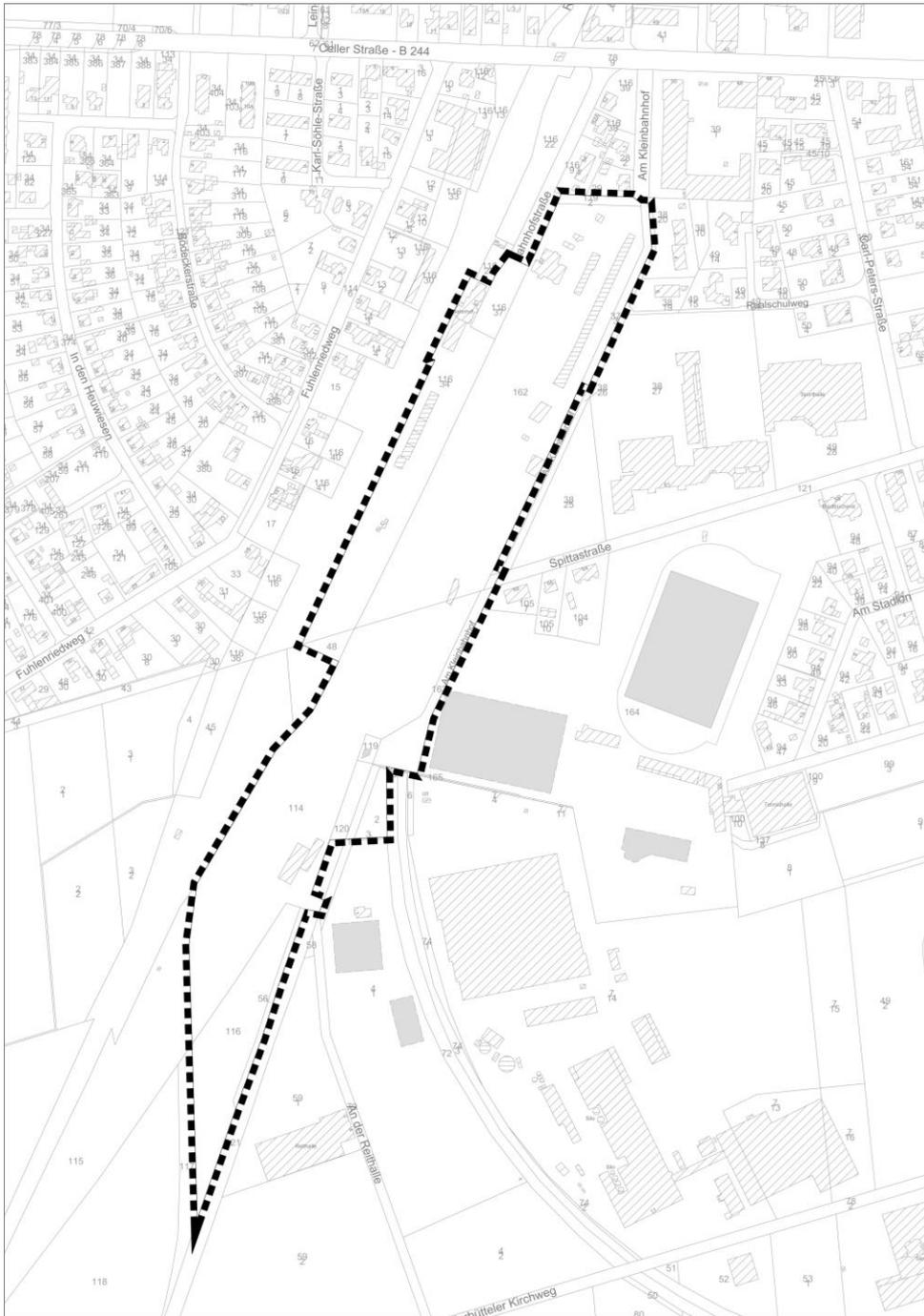




Erörterung der Planungsabsicht zum Bebauungsplan „OHE-Gelände“, Wittingen



Inhaltsverzeichnis

Erörterung

1	Erfordernis der Planaufstellung.....	3
1.1	Ziel und Zweck.....	3
1.2	Anlass und Erforderlichkeit	3
2	Räumliche Einordnung und Beschreibung des Plangebietes	4
2.1	Lage und Umgebung	4
2.2	Geltungsbereich.....	5
2.3	Erschließung.....	6
3	Rechtliche Rahmenbedingungen	7
3.1	Ziele der Raumordnung	7
3.2	Flächennutzungsplan.....	10
3.3	Vorhandenes Planungsrecht.....	11
4	Auswertung von Fachgutachten	12
4.1	Orientierende Altlastenerkundung Am Kleinbahnhof, Wittingen	12
5	Städtebauliche Zielsetzungen.....	13
5.1	Städtebauliche Entwicklungsstudie.....	13
5.2	Favorisiertes Planungskonzept.....	14
5.3	Städtebauliches Konzept (Weiterentwicklung).....	17
6	Flächenbilanz.....	19
7	Verfahren	20
	Anlagen.....	21

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, der 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 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 Güterverkehrstrasse 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 Aufstellung des Bebauungsplanes eine Umweltprüfung durchgeführt (s. Umweltbericht).



Abb. 1 Lage innerhalb der Stadt Wittingen

2 Räumliche Einordnung und Beschreibung des Plangebietes

2.1 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 Bahnhofstraße im Norden und Ackerflächen im Süden.

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.

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.

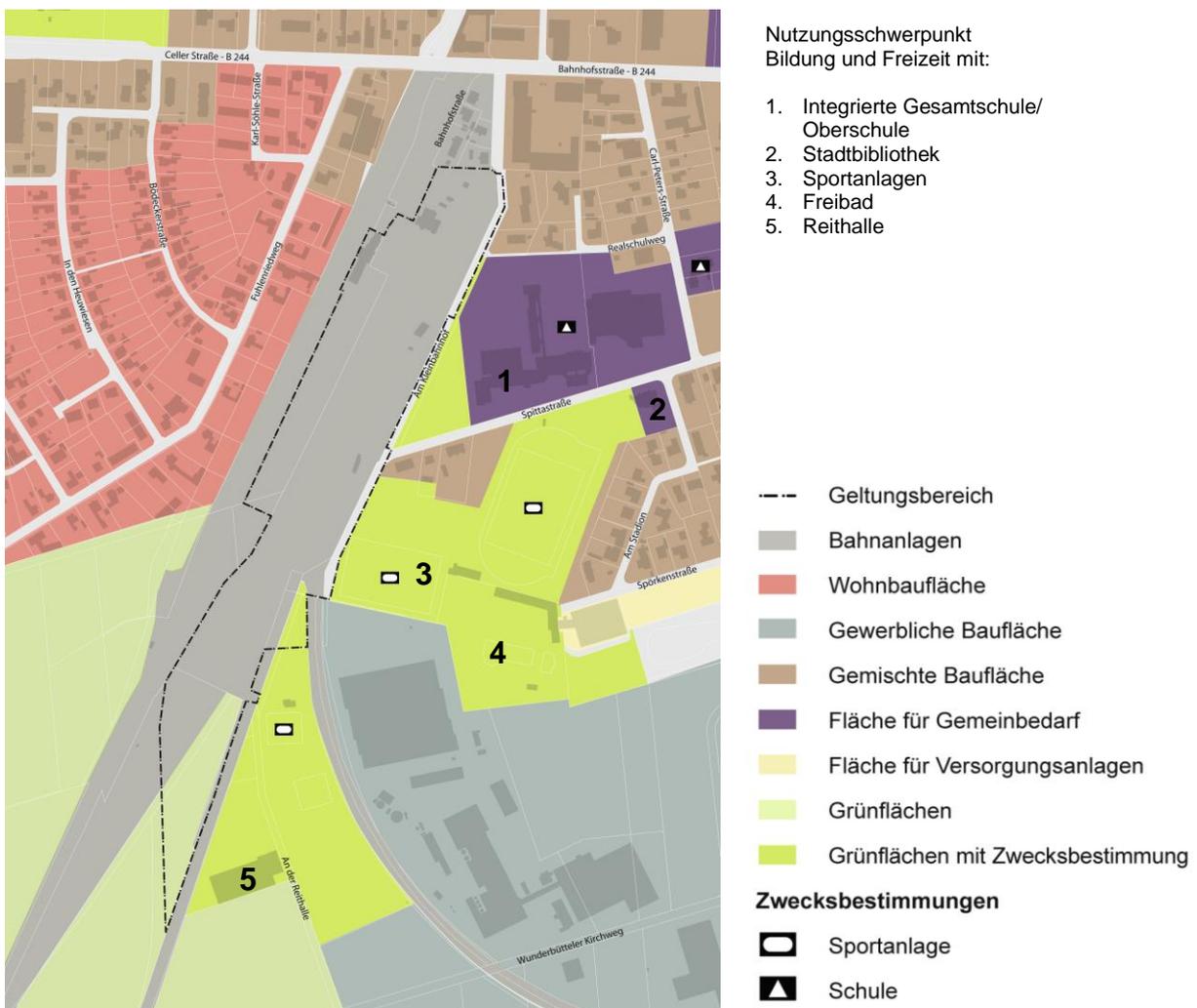
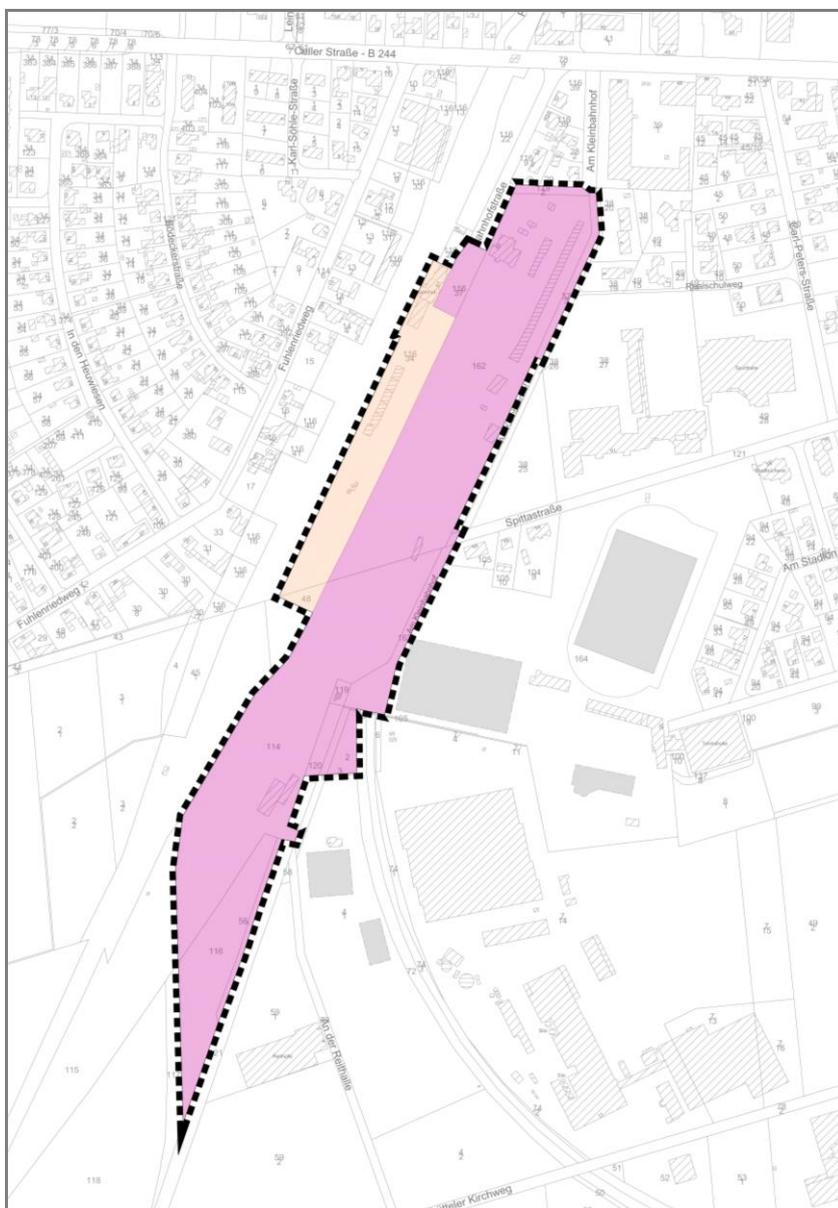


Abb. 2 Nutzungsbestimmungen gemäß rechtskräftigem Flächennutzungsplan

Das ca. 7,3 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.

2.2 Geltungsbereich

Der ca. 7,3 ha große Geltungsbereich des B-Planes umfasst Flächen im Eigentum der Stadt und der Deutschen Bahn. Die überwiegend städtischen Flächen (6,3 ha) erstrecken sich über die Flurstücke 2, 56, 114, 116, 119, 119/2, 162, 163 und Teile der Flurstücke 1, 37/3, 116/37, 120 der Flur 7 und Flur 11 der Gemarkung Wittingen. Im Westen befindet sich eine ca. 1 ha große Fläche, die bislang noch der Deutschen Bahn (Teile der Flurstücke 116/34 und 48) gehört und die ebenfalls in die Planung einbezogen wird.



Flächen im Eigentum der:

- Stadt
- Deutschen Bahn

Abb. 3 Eigentumsverhältnisse

2.3 Erschließung

Das Planungsgebiet wird im Norden, ausgehend von der Bahnhofstraße, über die Straße Am Kleinbahnhof, die für den geplanten Begegnungsverkehr PKW-LKW auf 6,50 m ausgebaut werden muss, 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 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 einzurichten. 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 Aufstellbereichs auf dem vorhandenen Parkstreifen, wie in Variante 1 aufgezeigt, möglich.

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.

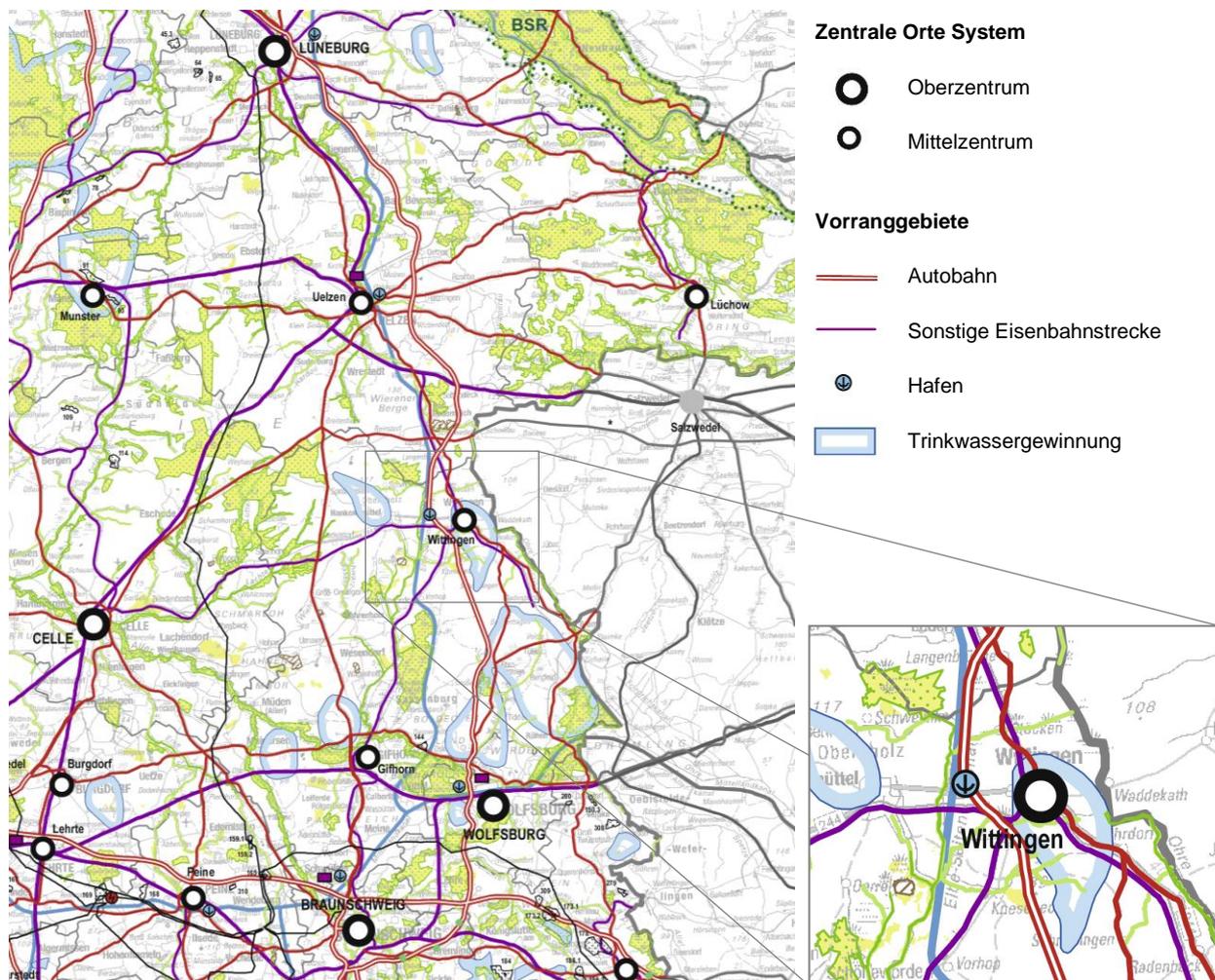


Abb. 4 Planzeichnung LROP 2017, Ausschnitt Wittingen

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. 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 FNP das RROP 2008 zugrunde gelegt. Kommt es bei den zukünftigen Zielsetzungen zu Konflikten wird die heutige Situation beschrieben und die Zielabweichung vom RROP 2008 erläutert.

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.

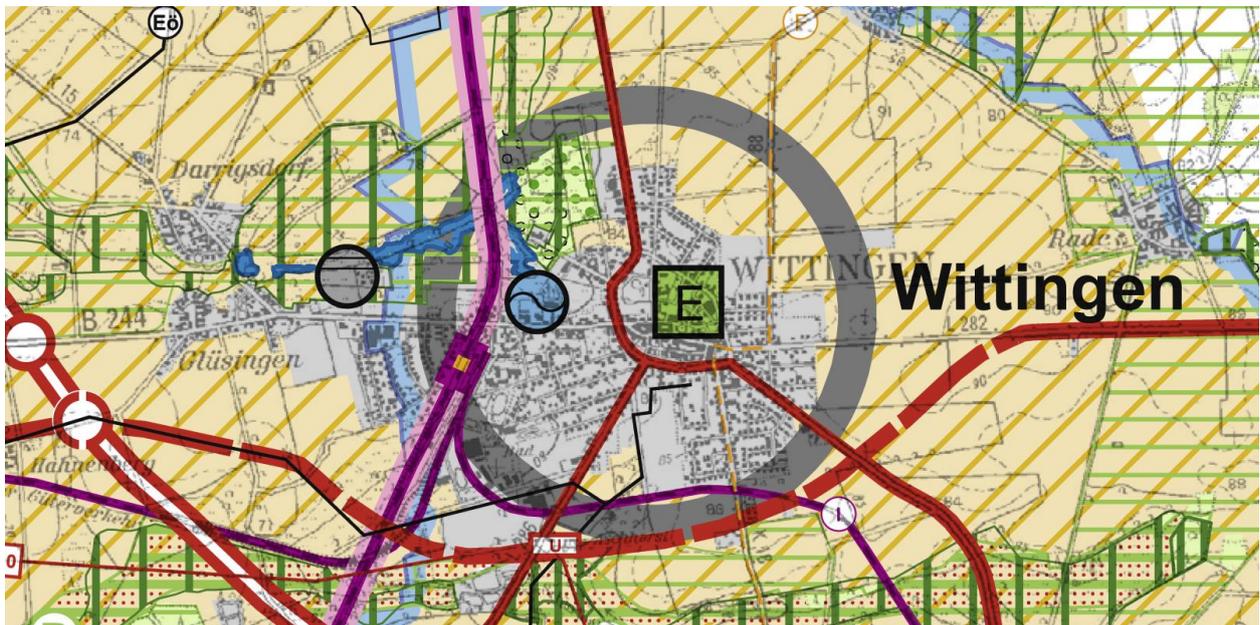


Abb. 5 RROP 2008, Ausschnitt Wittingen

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.

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.

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.

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 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.

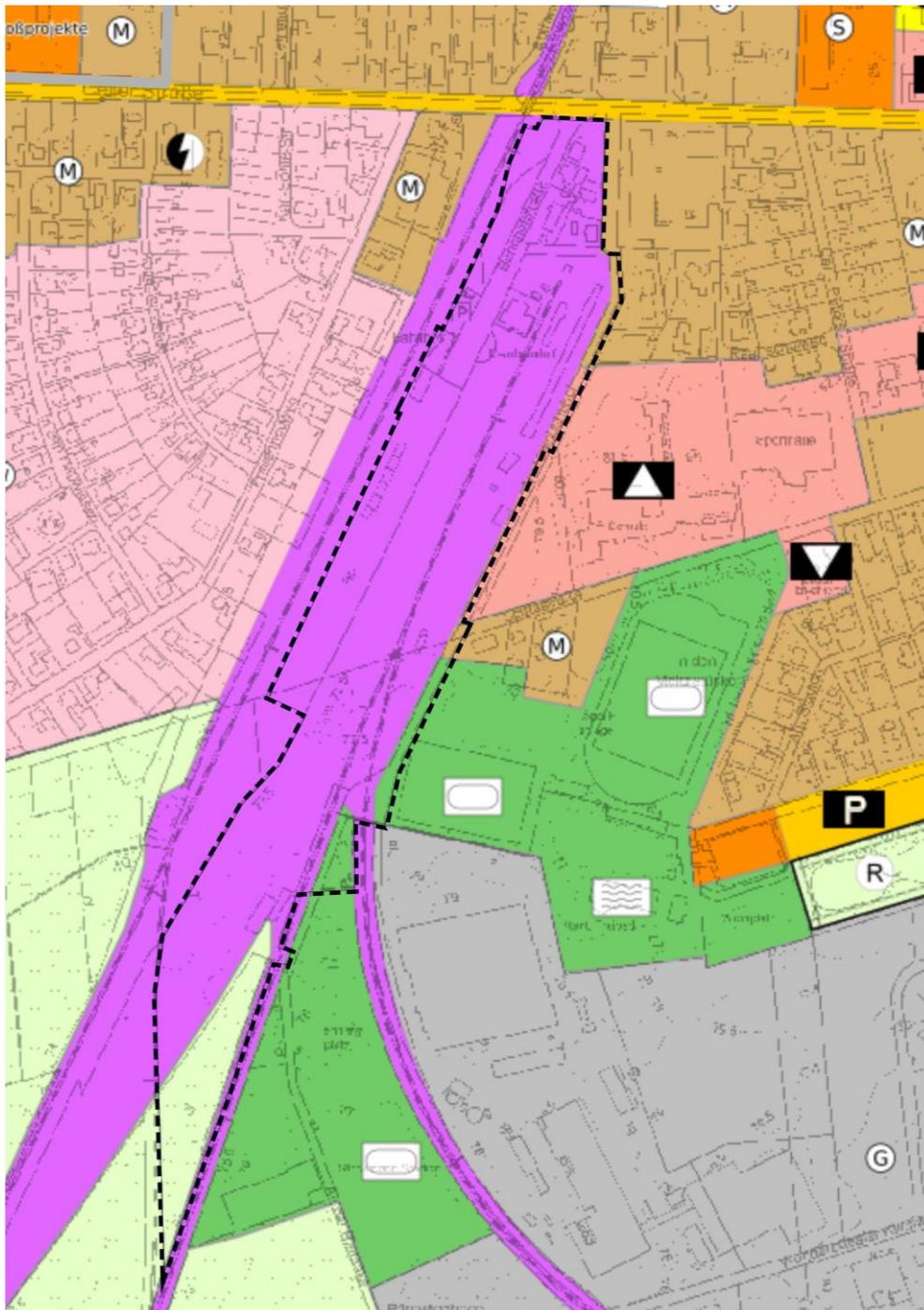
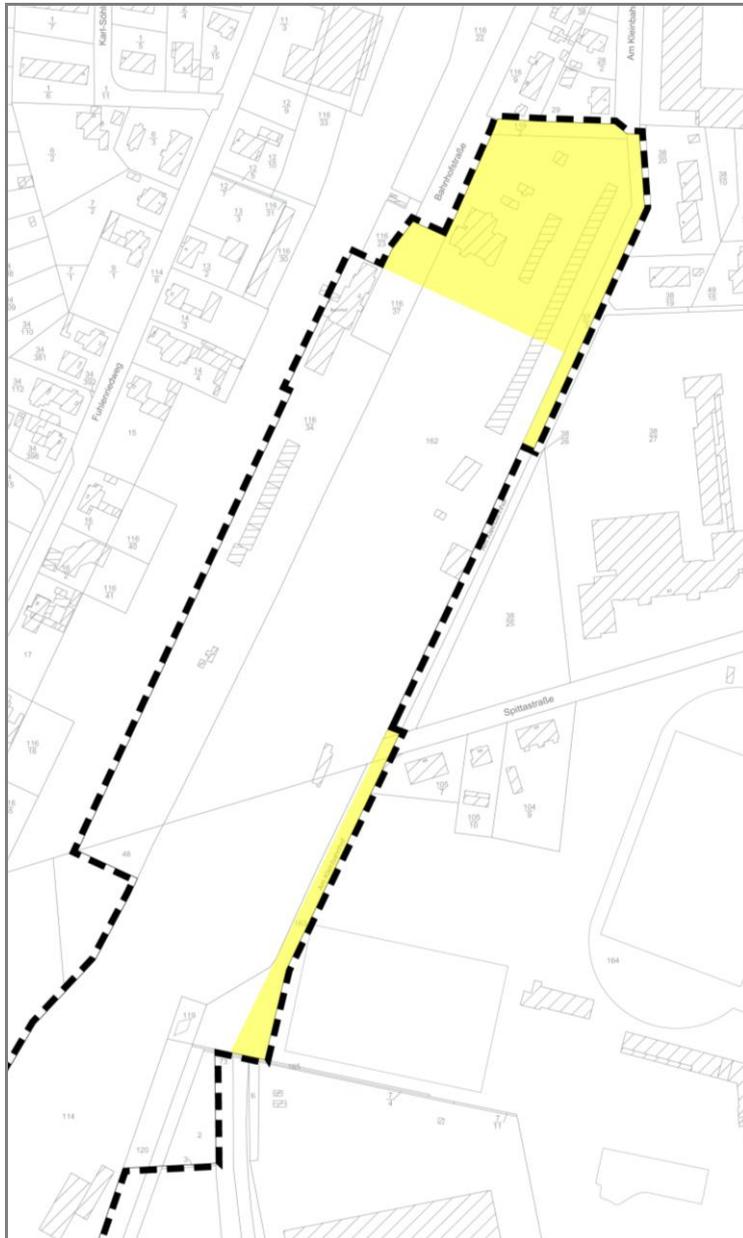


Abb. 6 Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan (ohne Maßstab)

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.

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.

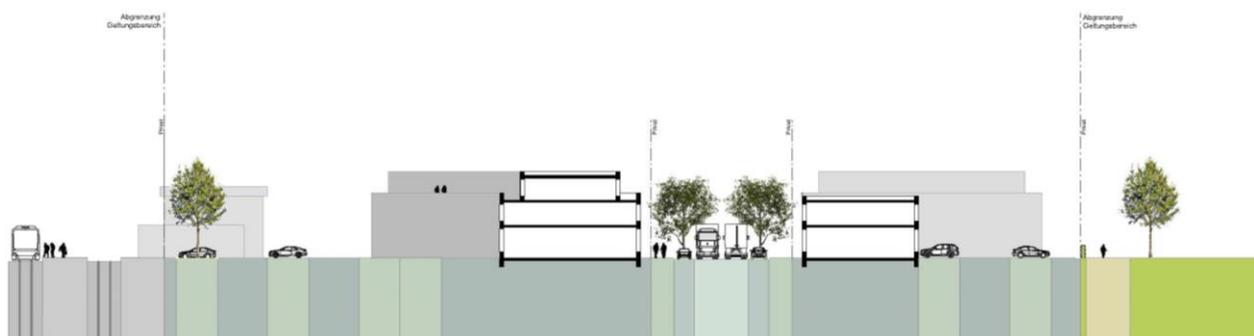


Abb. 10 Schnitt durch das Planungsgebiet

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.

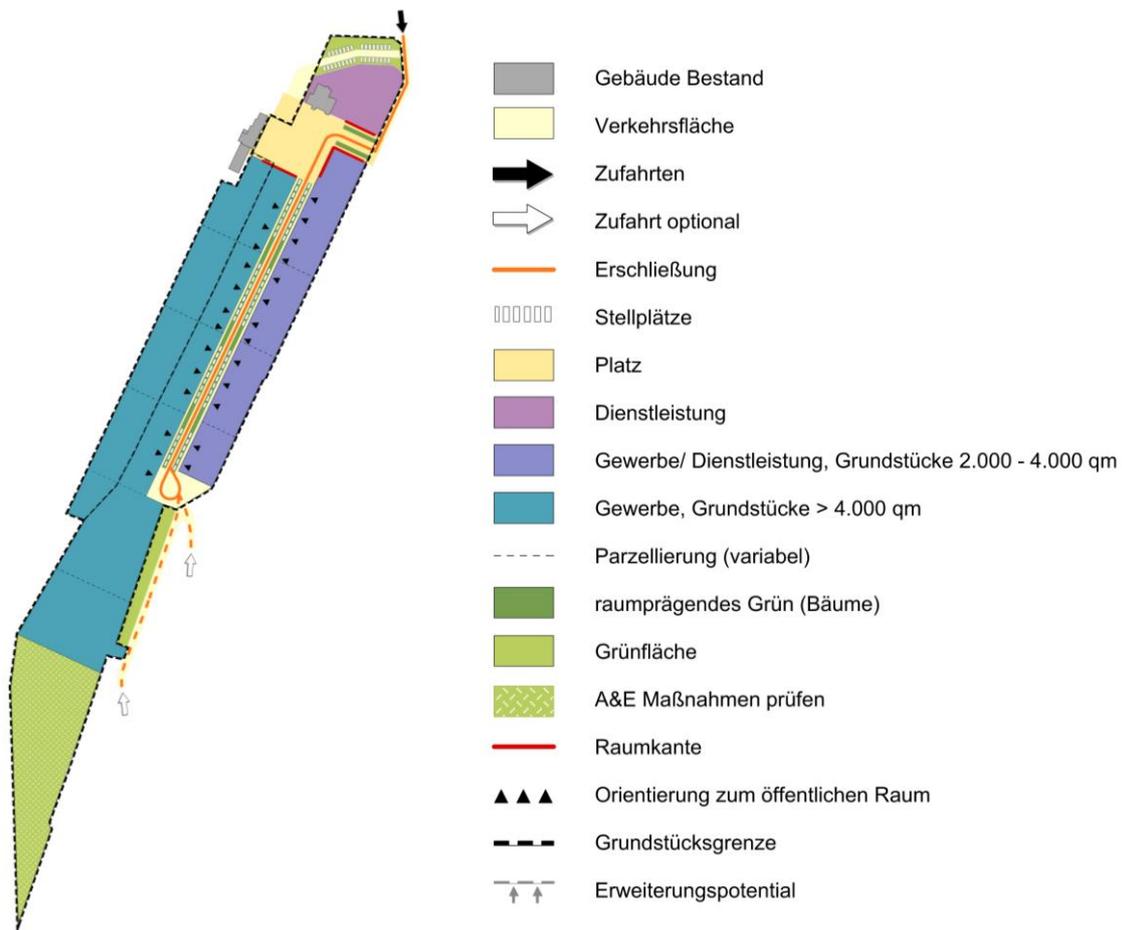


Abb. 11 Abstrahierte Entwicklungsprinzipien

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 Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist geringfügig kleiner als die 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 ²	ca. Anteil in %	max. Grund- fläche mit max. Überschreitung durch Nebenanlagen
Gewerbegebiet GE, GRZ 0,6 (Überschreitung bis max. 0,8)	38.651	53	30.921
Urbanes Gebiet MU, GRZ 0,6 (Überschreitung bis max. 0,8)	5.721	7,8	4.577
Flächen für Bahnanlagen	753	1,1	
Verkehrsflächen, öffentlich	15.709	21,5	
Davon: Verkehrsflächen mit beson- derer Zweckbestimmung	3.117		
Grünflächen	12.132	16,6	
Davon: Flächen für Ausgleichsmaßnahmen	7.163		
Geltungsbereich	72.966	100	35.498

7 Verfahren

- Aufstellungsbeschluss
(§ 2 Abs. 1 BauGB) 27.02.2020

- Unterrichtung und Erörterung
(§ 3 Abs. 1 BauGB) 15.05.2020
- 15.06.2020

- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange
(§ 4 Abs. 1 BauGB) 15.05.2020
- 15.06.2020

- Auslegungsbeschluss XX.XX.2020

- Öffentliche Auslegung
(§ 3 Abs. 2 BauGB) XX.XX.2020
- XX.XX.2020

- Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange
(§ 4 Abs. 2 BauGB) XX.XX.2020
- XX.XX.2020

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 Wit-
tingen, Stand: April 2020
- Anlage 5 Büro Stadtlandschaft: Umweltbericht Vorentwurf, Stand: April 2020