

## **Bebauungsplan Nr. 370 - ehemaliger Güterbahnhof -**

### **Begründung zum Entwurf**

Stand: 01.03.2016

## **A Planungsanlass und Planungsziel**

### **1. Planungsanlass**

Die Aufstellung des Bebauungsplanes dient der Schaffung von Planungsrecht für ein ehemals von der Bahn (DB) als Rangierbahnhof genutztes Areal im Zentrum der Stadt Osnabrück. Das Gebiet soll entsprechend den gesamtstädtischen Zielvorstellungen und aufgrund der besonderen Lage, nahezu vollständig eingeschlossen von Bahnflächen der DB, zu einem Gewerbegebiet entwickelt werden. Dabei soll der erhaltenswerte Bestand, insbesondere der denkmalgeschützte Ringlokschuppen, Berücksichtigung finden.

Die Nutzung zentraler Bereiche des Osnabrücker Güterbahnhofs durch die Deutsche Bahn AG wurde bereits vor mehreren Jahren aufgegeben. Das Gelände zeichnet sich durch seine exponierte innerstädtische Lage aus und wurde zwischenzeitlich an private Investoren verkauft. Mit der bahnrechtlichen Entwidmung großer Teilflächen im Jahr 2012 unterliegt das Areal künftig nicht mehr vollständig dem besonderen Eisenbahnrecht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), sondern ging wieder in die Planungshoheit der Stadt Osnabrück über. Ein bereits im Jahr 2003 aufgestellter Bebauungsplan wurde aufgrund des seinerzeit noch geltenden Fachplanungsrechts (nach AEG) nicht rechtsverbindlich. Da sich zwischenzeitlich die Rahmenbedingungen, aber auch die städtebaulichen Anforderungen an die künftige Nutzung des Areals geändert haben, wird ein neuer Bebauungsplan aufgestellt. Dieser soll den heutigen städtebaulichen Anforderungen gerecht werden, gesamtstädtische Entwicklungsziele berücksichtigen und, soweit dies unter Beachtung gesamtstädtischer Ziele und Anforderungen möglich ist, den Interessen der Eigentümer in angemessener Weise Rechnung tragen.

### **2. Planungsziel**

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes ist die städtebauliche Neuordnung des ehemaligen Bahngeländes. Geplant ist die Schaffung von Planungsrecht zur Realisierung einer hochwertigen gewerblichen Nutzungsstruktur. Dabei soll die Inwertsetzung vorhandener und erhaltenswerter Bausubstanz möglich bleiben, soweit dies städtebaulich vertretbar ist. Weiterhin soll ein modulares Erschließungsgerüst entwickelt werden, das leistungsfähig genug ist, die zusätzlichen Verkehre abzuwickeln und in das bestehende Straßennetz einzuspeisen. Zudem soll das Erschließungssystem eine abschnittsweise Entwicklung des Gesamtareals mit unterschiedlich groß zu bildenden Grundstücken ermöglichen.

Die gesamtstädtische Situation im Hinblick auf Gewerbeflächenreserven ist derzeit durch einen Mangel an zusätzlichen Gewerbeflächen gekennzeichnet. Zusätzliche Gewerbeflächen werden benötigt, um neue Unternehmen anzusiedeln oder auch bestehenden Betrieben Flächen anbieten zu können, sofern diese aufgrund geänderter Anforderungen oder Erweiterungsabsichten neue Flächen benötigen.

Zentrales Ziel ist daher die bestmögliche Ausnutzung des Plangebietes für die Schaffung zusätzlicher gewerblicher Bauflächen für die Neuansiedlung von Unternehmen sowie als Option für bestehende Unternehmen mit einem perspektivisch größeren Flächenbedarf.

Für die Bereitstellung zusätzlicher Gewerbeflächen in der Stadt sollen vorhandene Konversionspotenziale genutzt werden, um die Neuausweisung bisher un bebauter Flächen mit zumeist hoher Freiflächenqualität zu minimieren. Neben der Konversion der ehemaligen Kasernenstandorte ist hierfür das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs von zentraler Bedeutung. Aus den genannten Gründen sollen die derzeit weitgehend brach liegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs zu einer Gewerbefläche entwickelt werden.

Weiterhin soll mit der Aufstellung des Bebauungsplanes die rechtliche Sicherung von Verkehrsflächen für den Zugang Ost zum Bahnhof (Flächen für Park & Ride, Aufstellflächen für Taxen, Fahrradabstellanlagen) und ausreichend dimensionierter Verkehrsflächen für die Hamburger Straße im Zusammenhang mit dem sich anschließenden Brückenbauwerk über die Bahntrasse erfolgen.

Durch entsprechende Festsetzungen, insbesondere im Hinblick auf künftig zulässige Nutzungen, soll zudem sichergestellt werden, dass die bereits im Umfeld vorhandenen Betriebe mit teilweise industriellem Charakter (z.B. Volkswagen Osnabrück GmbH) auch künftig in ihrer Nutzung keine Einschränkungen erfahren. Insofern ist die planungsrechtliche Sicherstellung einer verträglichen Nachbarschaft ein wichtiges Planungsziel.

Die grundsätzliche Zielrichtung einer gewerblichen Entwicklung ergibt sich bereits aus den Darstellungen im Flächennutzungsplan sowie dem im Jahr 2003 aufgestellten Bebauungsplan (siehe unten) und hat sich zwischenzeitlich nicht geändert.

## **B Rahmenbedingungen**

### **1. Ausgangssituation**

#### **1.1. Lage im Stadtgebiet**

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Schinkel und liegt zwischen den Bahnlinien Hannover-Osnabrück, Bremen-Münster, der Gleisverbindung zwischen beiden Trassen und der Hamburger Straße, die das Gebiet im Westen begrenzt. Die Größe des Plangebiets beträgt einschließlich der Bahnanlagen ca. 34,8 ha. Das eigentliche Plangebiet ohne die umgebenden Bahnflächen umfasst eine Fläche von ca. 24 ha.

#### **1.2. Bestandsanalyse**

Das Plangebiet wurde in der Vergangenheit als Güterbahnhof genutzt. Große Bereiche im östlichen Teil waren durch Gleisanlagen geprägt, die jedoch nach Aufgabe der Nutzung durch die DB zwischenzeitlich zurückgebaut wurden. Die Schottertragschicht ist jedoch in weiten Teilen noch vorhanden und bildet derzeit die Geländeoberfläche.

Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs ist umgeben von teils hochfrequentierten Gleistrassen der DB, auf denen neben Personenverkehr auch ein erheblicher Anteil an Güterverkehr stattfindet. Aufgrund der Besonderheit, dass es sich beim Osnabrücker Hauptbahnhof um einen Kreuzungsbahnhof handelt, befindet sich ein Teil der Gleisanlagen in Dammlage, da die Bahnverkehre im Hauptbahnhof auf unterschiedlichen Höhenebenen abgewickelt werden müssen. Dies führt aufgrund der freien Schallausbreitung zu einer erheblichen Lärmbelastung des Plangebietes.

Im südlichen Teil des Geltungsbereiches betreibt die DB weiterhin einen Rangierbahnhof. Hierfür ist eine große Anzahl von Gleisen vorhanden. Darüber hinaus befinden sich in diesem Bereich erforderliche Nutzungen für den Rangierbetrieb sowie Gebäude mit Sozialräumen für die Mitarbeiter der DB. Auch diese Nutzungen werden über das Gelände von der Hamburger Straße aus erschlossen. Eine verkehrliche Anbindung des Plangebietes nach Osten in Richtung Schellenbergbrücke ist nicht vorhanden.

Am nördlichen und nordwestlichen Rand wird der Geltungsbereich vom Fluss Hase durchquert. Die Uferbereiche sind in weiten Teilen durch Baumbestand und Bewuchs gekennzeichnet. Entlang der Hamburger Straße weist der Uferbereich an der Nordseite steile Böschungen auf. Dieser Bereich ist zudem von einer sehr alten und gestalterisch bedeutsamen Platanenreihe auf der Ostseite der Hamburger Straße gekennzeichnet.

Im westlichen Teil des Geländes sind verschiedene ehemals von der DB genutzte Gebäude vorhanden, die der Funktion des Güterbahnhofs dienten. In erster Linie ist der denkmalgeschützte Ringlokschuppen zu nennen, der den Eingangsbereich in das Areal maßgeblich prägt. Die beiden ehemals vorhandenen Gleisdrehscheiben sind leider zwischenzeitlich zurückgebaut worden, so dass sich der Innenbereich des Grundstücks derzeit als ungenutzte Freifläche darstellt. Eine Zwischennutzung des Ringlokschuppens als Lagerfläche für einen Autoteilehändler und eine Eventfirma sind zwischenzeitlich beendet worden. Derzeit steht der Ringlokschuppen, nicht zuletzt aufgrund einer mangelhaften Erschließungssituation, leer. Für das Gebäude besteht ein erheblicher Sanierungsbedarf, bevor künftig eine dauerhaft tragfähige Folgenutzung etabliert werden kann.

Prägend für den Eingangsbereich in das Areal ist ebenfalls das Kopfgebäude mit der sich in östliche Richtung anschließenden ehemaligen Güterabfertigungshalle. Das ehemals als Bürogebäude der DB genutzte Kopfgebäude weist eine Ausdehnung von ca. 70 x 12 m auf und verfügt über ein Walmdach. Die Ansichtsseite ist in Richtung Hamburger Straße orientiert. Das Gebäude unterliegt nicht dem Denkmalschutz. Im rückwärtigen Bereich schließt sich die eingeschossige ehemalige Güterabfertigung an, die in ost - westliche Richtung ausgerichtet ist und eine Ausdehnung von ca. 220 x 70 m aufweist. Der nördliche Teil der ehem. Güterabfertigung wird derzeit als Lagerfläche zwischengenutzt, große Teile der Anlage stehen derzeit jedoch leer.

Darüber hinaus befinden sich auf dem Areal weitere Gebäude, die ehemals von der DB genutzt wurden.

Hierzu zählten im nordwestlichen Teil des Plangebietes zwischen den Gleisanlagen und der Hase ein zweigeschossiges ehemaliges Bürogebäude der DB sowie ein Werkstattgebäude mit ergänzenden Nebenanlagen. Entgegen allen anderen Grundstücksteilen erfolgt die Erschließung dieser Flächen nicht durch den zentralen Eingangsbereich zum Güterbahnhof, sondern separat über eine eigene Zufahrtsrampe direkt von der Hamburger Straße aus.

Im Bereich der Hauptzufahrt zum Güterbahnhof befanden sich ehemals drei Baukörper, von denen einer (ehemaliges Kesselhaus) bereits abgerissen wurde. Vorhanden sind noch als frei stehendes Gebäude ein Flachbau, der früher als Kantine diente und derzeit als Diskothek zwischengenutzt wird sowie ein ehemaliges Verwaltungsgebäude, das derzeit als Zwischennutzung Büronutzungen aufweist.

Im südwestlichen Teil des Areals befindet sich ein Gebäuderiegel, der früher als Lager genutzt wurde. Teile des Gebäudes wurden zwischenzeitlich von einer Kulturinitiative genutzt. Diese Nutzung wurde jedoch nach gerichtlicher Klärung durch die Grundstückseigentümer untersagt. Derzeit werden im Rahmen eines befristeten Mietverhältnisses Teilflächen des Gebäudes als Proberäume von Musikern und Bands genutzt.

Darüber hinaus befinden sich auf dem Gelände im östlichen Teil noch zwei weitere Gebäude, die vermutlich früher als Werkstätten genutzt wurden und derzeit leer stehen.

Da es sich beim Güterbahnhof um ein ehemaliges Betriebsgelände handelt, werden (bis auf die erwähnte Ausnahme im Nordwesten des Plangebietes) alle Grundstücksteile über eine zentrale Zufahrt von der Hamburger Straße aus erschlossen. Im Eingangsbereich befindet sich eine Sammelstellplatzanlage, deren Stellplätze derzeit an private Interessenten vermietet werden.

Nach der Privatisierung des Gesamtareals durch die DB befindet sich das Gelände weitgehend in Privatbesitz. Die Stadt hat im Rahmen der Ausübung des bestehenden Vorkaufsrechts das Grundstück mit dem ehemaligen Ringlokschuppen erworben. Das Kopfgebäude mit der ehemaligen Güterabfertigung wurde zwischenzeitlich an eine freie

Kirchengemeinde verkauft, die auf dem Grundstück ein neues Gemeindezentrum errichten möchte.

Darüber hinaus sind im Plangebiet zur Ver- und Entsorgung der ehemaligen Nutzungen diverse Kanäle und Leitungen sowie ein Bunker vorhanden. Die technische Infrastruktur ist vor dem Hintergrund der geplanten städtebaulichen Neuordnung sowie veränderter technischer Anforderungen weitgehend zu erneuern.

### 1.3. Planerische Ausgangslage

#### Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) ist die planerische Zielrichtung der Entwicklung des Areals bereits festgelegt. Dort ist das Plangebiet als gewerbliche Baufläche dargestellt.

#### Bebauungsplan

Im Rahmen der geplanten Privatisierung der Bahnflächen Ende der 1990er Jahre hat die Stadt einen Bebauungsplan erarbeitet. Das Verfahren wurde im Jahr 2003 abgeschlossen. Aufgrund der fehlenden Entwidmung der Flächen durch die DB ist der Bebauungsplan jedoch nicht rechtsverbindlich geworden, da bis zur Entwidmung der Flächen im Jahr 2012 das Fachplanungsrecht weiterhin Gültigkeit hatte und die Flächen damit der kommunalen Planungshoheit entzogen waren.

Der Bebauungsplan sah für das Areal eine gewerbliche Nutzung vor. Zulässig sollten gewerbliche Nutzungen sein. Verkehrsintensive Betriebe sowie Nutzungen mit hohem Flächenverbrauch (u.a. Lagerplätze) sollten ausgeschlossen sein. Ausgeschlossen werden sollten zudem Einzelhandel und Vergnügungsstätten.

Die verkehrliche Erschließung war über eine zentrale Erschließungsstraße mit Anbindung an die Hamburger Straße geplant. Die ehemalige Güterabfertigung wurde durch die Erschließung überplant. Zudem war die Anbindung an die südlich des Geländes verlaufende Frankenstraße vorgesehen.

Im Hinblick auf die Höhenentwicklung einer künftigen Bebauung war festgesetzt, dass entlang der Südseite der Erschließungsstraße Gebäude in einer Höhe zwischen 12 und 15 m zu errichten waren. Für die übrigen Bereiche war die Höhe auf 15 m begrenzt, ohne dass eine Mindesthöhe geregelt wurde. Für die nördlich der Erschließungsstraße gelegenen Flächen war eine maximale Gebäudehöhe von 10 m vorgesehen.

Um mit den vorhandenen Bodenauffüllungen umgehen zu können, waren im Süden des Areals analog zum nördlich gelegenen Gewerbegebiet „Hasepark“ Grünflächen vorgesehen, in denen der Bodenaushub in Wällen gelagert werden sollte, damit der Boden (abhängig von der Schadstoffbelastung) im Plangebiet verbleiben konnte. Damit sollten Kosten für Transport und Entsorgung gespart werden.

Im Nordwesten war die Realisierung eines Baufeldes für den Ostausgang des Bahnhofs vorgesehen. Hier bestanden u.a. Planungen für ein Hotel. Konkrete Festsetzungen im Bebauungsplan wurden hierzu jedoch nicht getroffen.

Wegen der bis zum Jahr 2012 fehlenden bahnrechtlichen Entwidmung des Plangebietes war der Bebauungsplan nicht anwendbar. Aufgrund der zwischenzeitlich veränderten Vorstellungen von Seiten der Stadt für eine künftige städtebauliche Entwicklung und Erschließung hat der Rat der Stadt im Jahr 2012 eine Veränderungssperre erlassen und die Neuaufstellung des Bebauungsplanes beschlossen. Somit ist der bisherige Bebauungsplan auch weiterhin nicht anwendbar und wird durch den neu aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 370 ersetzt.

#### Bahnrechtliche Widmung von Flächen

Die Flächen der DB wurden privatisiert, ohne zeitgleich abschließend eine bahnrechtliche Entwidmung der betreffenden Grundstücke durchzuführen. Somit waren die Flächen der

kommunalen Planungshoheit auch nach der Privatisierung weiterhin entzogen. Das Entwidmungsverfahren für den überwiegenden Teil des Areals wurde erst im Jahr 2012 abgeschlossen. Teilflächen werden jedoch weiterhin für Bahnbetriebszwecke benötigt und wurden, trotz vorheriger Privatisierung, von der bahnrechtlichen Entwidmung ausgenommen. Für die betreffenden Flurstücke gilt weiterhin das Fachplanungsrecht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Konkret handelt es sich um die Zuwegung zu den Gebäuden des noch bestehenden Rangierbetriebes im Südosten des Plangebietes sowie um Flächen zwischen Hamburger Straße und Ringlokschuppen. Die Zuwegung zum Rangierbetrieb verläuft in ost-westlicher Richtung durch das Plangebiet mit Anschluss an die Hamburger Straße. Bei den anderen Flächen handelt es sich um das Areal zwischen der Hamburger Straße und der Hase sowie um ein Grundstück zwischen Hase und Ringlokschuppen. Über diese Grundstücke verlaufen noch erforderliche Versorgungsleitungen für Bahnbetriebsanlagen. Eine Entwidmung wurde von der DB in Aussicht gestellt, sobald die betreffenden Leitungen verlegt worden sind. Die Entwidmung der Zuwegung zum Rangierbahnhof wurde in Aussicht gestellt, sobald eine öffentliche Erschließung planungsrechtlich gesichert ist und eine alternative Zuwegung in der Örtlichkeit zur Verfügung steht.

Die Stadt hat zwischenzeitlich bei der DB die Bedingungen für eine Entwidmung eruiert. Dabei hat sich keine kurzfristige Lösung ergeben. Für die Entwidmung der Flächen sind Regelungen mit der DB unter Einbeziehung der Grundstückseigentümer erforderlich, die außerhalb des Planverfahrens zu entwickeln sind. Bis zu einer wirksamen Entwidmung gilt für die betreffenden Flächen weiterhin das Fachplanungsrecht. Entsprechende Regelungen werden im Bebauungsplan getroffen. Baugenehmigungen können für die betreffenden Grundstücke erst nach bahnrechtlicher Entwidmung erteilt werden.

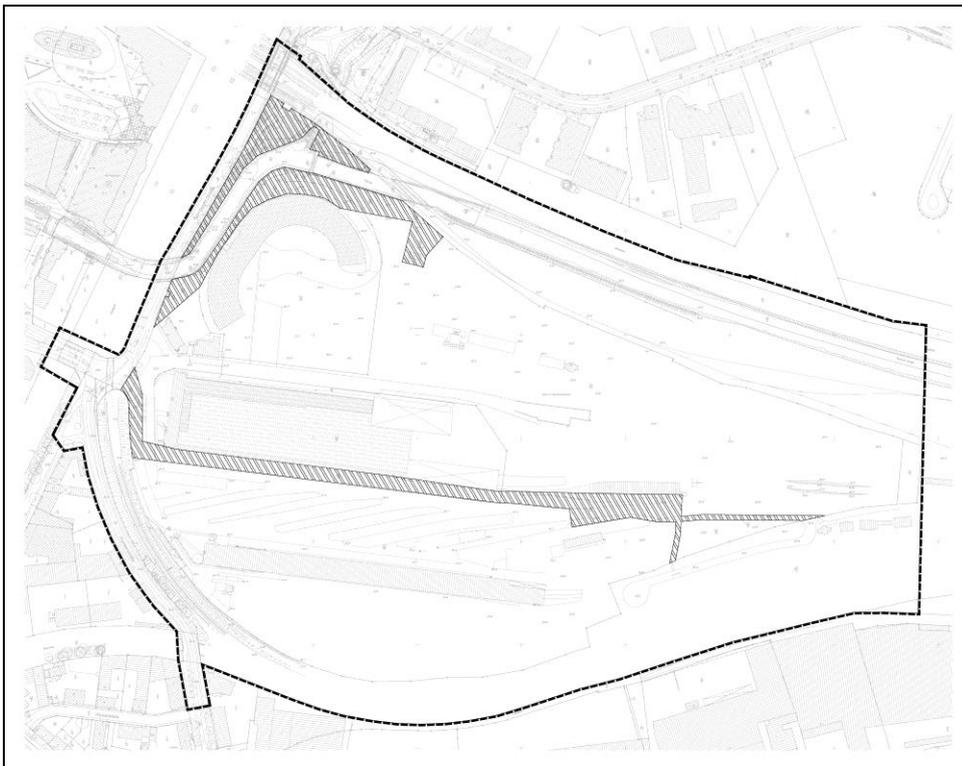


Abb. 1: Bahnrechtlich gewidmete Flächen, Stand Februar 2016

## 1.4. Sonstige Vorgaben

### Märkte- und Zentrenkonzept

Mit dem „Märkte- und Zentrenkonzept für die Stadt Osnabrück – Fortschreibung 2009/2010 –“ (MZK Osnabrück 2009/2010) liegt ein gesamtstädtisches Konzept zur funktionsräumlichen Verteilung der Einzelhandelsstandorte in der Stadt Osnabrück vor, welches ebenfalls verbunden ist mit Handlungsempfehlungen für die städtebauliche Entwicklung der jeweiligen städtebaulichen Lagen und zentralen Versorgungsbereiche. Weitergehend wird mit der „Osnabrücker Liste“ eine Klassifizierung in zentren-, bzw. nicht - zentrenrelevante und nahversorgungsrelevante Sortimentsgruppen vorgenommen, die ebenfalls einen Orientierungsrahmen für die planungsrechtliche Steuerung des Einzelhandels in der Bauleitplanung bildet.

Gemäß Beschluss des Rates der Stadt Osnabrück vom 31.08.2010 findet das MZK Osnabrück 2009/2010 als städtebauliches Konzept Berücksichtigung

- bei der Neuaufstellung oder Änderung von Bauleitplänen (i. S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB),
- bei der Vorhabenprüfung von Neuansiedlungen, Erweiterungen und Sortimentsänderungen von Einzelhandelsbetrieben.

Nach Einstufung im MZK Osnabrück 2009/2010 übernimmt der Planbereich keine Versorgungsfunktion im Stadtgebiet. Es handelt sich weder um einen Nahversorgungsstandort noch um einen Fachmarktstandort oder eine Fachmarktagglomeration. Zudem liegt das Plangebiet außerhalb des Hauptzentrums Innenstadt. Es handelt sich vielmehr um eine nicht integrierte Lage.

Gemäß den Vorgaben des Märkte- und Zentrenkonzeptes sollen in städtebaulich nicht integrierten Lagen Einzelhandelsnutzungen weitgehend ausgeschlossen werden. Die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten soll sich auf die im MZK definierten Fachmarktagglomerationen beschränken.

Aus den Zielsetzungen und den Handlungsempfehlungen des MZK nach einem restriktiven Umgang mit Ansiedlungsvorhaben für Einzelhandel sollen daher in Gewerbegebieten außerhalb der Fachmarktagglomerationen keine Einzelhandelsansiedlungen zugelassen werden. Daher soll im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes keine Einzelhandelsnutzung zugelassen werden.

## 2. Voruntersuchungen

### Erforderlichkeit der Bereitstellung gewerblicher Bauflächen

Analog zur erforderlichen Bereitstellung zusätzlicher Wohnbauflächen benötigt die Stadt eine Weiterentwicklung im Bereich von Gewerbeflächen, um die ortsansässigen Unternehmen langfristig im Stadtgebiet halten zu können und zusätzliche Unternehmensansiedlungen zu ermöglichen. Die Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH (WFO) geht davon aus, dass in den kommenden 15 Jahren zusätzliche Gewerbeflächen in einer Größenordnung von min. 76,5 ha erforderlich sind. Die Zahl resultiert aus den Erfahrungen der vergangenen 25 Jahre und der künftig zu erwartenden Entwicklung. Aufgrund der Erfahrungen, dass auch die planungsrechtlich ausgewiesenen Flächen nicht zwangsläufig kurzfristig vermarktet werden, sollte nach Auffassung der WFO eine Potenzialreserve von insgesamt ca. 150 ha entstehen.

Neben angestrebten Neuansiedlungen benötigen auch immer wieder bereits ansässige Unternehmen aufgrund positiver Unternehmensentwicklungen neue Standorte mit größerer Fläche, um das Unternehmenswachstum zu ermöglichen.

Die derzeit zur Verfügung stehenden Gewerbeflächenreserven sind für den erwarteten Gesamtbedarf nicht ausreichend. Aus diesem Grund sind im Flächennutzungsplan zusätzliche Flächen für eine gewerbliche Entwicklung dargestellt. Hierzu gehört auch das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes.

Ziel der Stadt ist es, geeignete Flächen für eine gewerbliche Entwicklung planungsrechtlich zu sichern, um den Wirtschaftsstandort Osnabrück langfristig für Unternehmen attraktiv zu halten und weiterentwickeln zu können. Dabei sollen nach Möglichkeit innerstädtische Entwicklungspotenziale genutzt werden, um das Wachsen der Stadt in den Außenbereichen soweit möglich zu begrenzen. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Konversionsflächen. Hierzu zählt neben den ehemaligen Kasernenflächen auch das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Auch die Darstellung des Plangebietes als gewerbliche Baufläche im Flächennutzungsplan macht diese Zielrichtung deutlich.

### Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht für das Plangebiet die Entwicklung eines Gewerbegebietes vor. Damit bleibt die ursprüngliche planerische Zielsetzung, die bereits der Planung im Rahmen der Erstaufstellung des Bebauungsplanes im Jahr 2003 zugrunde lag, weiterhin bestehen.

Angestrebt wird die Bereitstellung von zusätzlichen gewerblichen Bauflächen für Neuansiedlungen, aber auch für Osnabrücker Unternehmen mit Erweiterungsbedarf.

Vor dem Hintergrund der Ansiedlung von Volkswagen im Bereich der ehemaligen Karmann-Flächen als industrielle Nutzung (die betreffenden Bebauungspläne setzten hier Industriegebiet (GI) fest), des weiterhin stattfindenden Rangierbetriebes der DB im Süden des Geltungsbereiches, der gewerblichen Bauflächen nördlich der Hase (Fa. Magnum und Hasepark) sowie der hochfrequentierten Bahntrassen an den Rändern des Plangebietes wurden Überlegungen der jetzigen Flächeneigentümer, auch das Wohnen und Wohnfolgenutzungen im Plangebiet zuzulassen, seitens der Stadt Osnabrück konsequent abgelehnt. Im Zuge des Aufstellungsverfahrens wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung von den Eigentümern des Areals entsprechende Nutzungsabsichten vorgetragen.

Das Wohnen ist in Gewerbegebieten weitgehend unzulässig und kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn ein direkter Bezug zum eigenen Gewerbebetrieb gegeben ist (Betriebsinhaber oder -leiter) oder eine Bewachung des Objektes erforderlich ist (Aufsichts- und Bereitschaftspersonal). Vor dem Hintergrund technischer Möglichkeiten zur Überwachung oder der Möglichkeit zur Inanspruchnahme entsprechender Dienstleistungen privater Unternehmen wird keine zwingende Notwendigkeit gesehen, entsprechende Wohnnutzungen im Plangebiet zuzulassen.

Hinsichtlich der geplanten gewerblichen Nutzung sind Büro- und Verwaltungsgebäude ebenso vorstellbar wie produzierendes Gewerbe und Handwerksunternehmen. Da konkrete gewerbliche Ansiedlungswünsche nicht bekannt sind, sollen die Festsetzungen unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Erschließungssystems ein möglichst breites Spektrum an Nutzungen ermöglichen. Dabei wird ein differenzierter Gebietscharakter angestrebt. Die Flächen im Eingangsbereich sollen, wie bisher im Rahmen der Zwischennutzung, künftig auch die Möglichkeit zur Etablierung bzw. zum Verbleib gastronomischer Nutzungen bieten.

Von besonderer städtebaulicher Bedeutung im Plangebiet ist das Grundstück mit dem denkmalgeschützten Ringlokschuppen. An prominenter Stelle im Eingangsbereich zum Plangebiet und zudem direkt an der Hase gelegen, bietet der Ringlokschuppen einerseits ein großes Potenzial für eine attraktive künftige Nutzung und ist zudem Zeugnis der historischen Funktion des Geländes. Nach der Privatisierung des Areals wurde das Gebäude notdürftig ausgebessert und mehrere Jahre als Diskothek genutzt. Teile des Gebäudes dienten zu Lagerzwecken. Durch Ausübung des Vorkaufsrechts ist das Gebäude in das Eigentum der Stadt übergegangen. Da derzeit keine über ein Notwegerecht hinausgehende Anbindung des Grundstücks an eine öffentliche Verkehrsfläche besteht, steht das Gebäude derzeit weitgehend leer, da eine ausreichende Erschließung, die auch für Zwischennutzungen erforderlich ist, nicht gesichert ist.

Perspektivisch soll für den Ringlokschuppen eine möglichst öffentlichkeitswirksame Nutzung gefunden werden, die nach Restaurierung des Gebäudes einerseits zum dauerhaften Erhalt

der denkmalgeschützte Bausubstanz führt und zudem ein interessantes und attraktives Nutzungsspektrum bietet, welches über das unmittelbare Umfeld ausstrahlt und damit zur Attraktivität des Gesamtareals beiträgt.

Vorstellbar sind, aufgrund des besonderen Charakters des Baudenkmals, insbesondere gastronomische Nutzungen, Büros, Dienstleistungen oder auch die Wiedereinrichtung einer Diskothek. Die besondere Lage des Grundstücks an der Hase soll bei der Entwicklung einer Nutzungskonzeption berücksichtigt werden. Ziel der Stadt ist eine Weitervermarktung des Gebäudes nach Herstellung der Erschließung des Plangebietes.

Für die östlichen Flächen im Plangebiet ist eine gewerbliche Nutzung vorgesehen, ohne dass hierfür bereits konkrete Ansiedlungswünsche bekannt sind.

Die Planungen der Eigentümer bzw. der Kirchengemeinde zur Ansiedlung von Wohn- und Wohnfolgenutzungen (siehe unten, Kap. Planungen Gemeindezentrum Freikirche Lebensquelle e.V. und Projekt „Gleis 49“) würden die Ausweisung des Plangebietes als Mischgebiet erforderlich machen. Dies würde das Wohnen grundsätzlich ermöglichen, der planerischen Zielsetzung der Stadt jedoch entgegenstehen, da damit Einschränkungen hinsichtlich der geplanten gewerblichen Nutzung einhergehen würden und zudem Einschränkungen bereits vorhandener Betriebe in der Nachbarschaft, insbesondere unter dem Aspekt des Immissionsschutzes, nicht auszuschließen sind. Darüber hinaus stehen die isolierte Lage, die Beeinträchtigungen des Plangebietes durch den Bahnlärm der umgebenden Gleistrassen und des Rangierbahnhofs sowie die fehlende soziale Infrastruktur und mangelnde Vernetzungsmöglichkeiten mit der Umgebung diesen Nutzungen entgegen.

Aus den genannten Gründen soll die Ausweisung des Plangebietes als Gewerbegebiet erfolgen. Allgemeine Wohnnutzungen und Wohnfolgeeinrichtungen werden aufgrund der zu erwartenden negativen Folgen hinsichtlich der Nutzbarkeit der Gewerbeflächen im Umfeld sowie der grundsätzlichen Zielstellung ausgeschlossen.

#### Planungen Gemeindezentrum Freikirche Lebensquelle e.V.

Das Grundstück der ehemaligen Gepäckabfertigung mit dem Kopfgebäude wurde im Jahr 2013 von einer freien Kirchengemeinde erworben, um dort ein neues Gemeindezentrum zu realisieren. Der Verein hat seine Räumlichkeiten derzeit am Goethering und möchte aufgrund wachsender Mitgliederzahlen und steigender Besucherzahlen bei Gottesdiensten und anderen Veranstaltungen ein neues Gemeindezentrum errichten. Nach eigenen Angaben hat der Verein derzeit ca. 280 Mitglieder. Die Besucherzahlen bei Gottesdiensten werden mit bis zu 600 Personen angegeben.

Nachdem es zunächst lediglich um eine Verbesserung der beengten Platzsituation ging, wurden nach dem Kauf des Grundstücks auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs bedeutend umfassendere Pläne vorgestellt, die ein weitaus größeres Kirchenzentrum mit ergänzenden Nutzungen vorsehen und auch benachbarte Flächen mit einbeziehen. Von einem Architekturbüro erarbeitete Pläne sahen neben dem Gemeindezentrum ein Freizeit-Kinder-Center, eine Privatschule, eine Kita, ein Ärztehaus, eine Seniorenwohnanlage mit angeschlossener Tagespflege, ein Pflegeheim sowie ein Hotel vor. Dieses Nutzungskonzept bezog sowohl das Grundstück der Kirchengemeinde als auch die südlich angrenzenden Flächen mit ein und kann aufgrund der Darlegungen in der Verwaltung und der zeichnerischen Darstellung als geplantes „Gesamtkonzept“ verstanden werden. Dieser Nutzungsmix findet sich auch in den Konzepten der Eigentümer der betreffenden benachbarten Grundstücke, deren Flächen konzeptionell von der Freikirche mit einbezogen wurden.

#### Planalternativen / „Gleis 49“

Die Eigentümer eines großen Anteils der Flächen im Plangebiet haben unter dem Titel „Gleis 49“ eine eigene Plankonzeption entwickelt. Diese basiert in Bezug auf die Erschließung und

Flächenaufteilung auf einer der beiden Varianten, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung öffentlich ausgelegt wurden.

Grundlegende Abweichungen zur ausgelegten Planung bestehen im Wesentlichen hinsichtlich der Nutzungskonzeption im westlichen Plangebiet. Bei nahezu identischer Aufteilung der Flächen (Erschließung) sieht das Konzept neben Kultur-, Event-, Kunst- und Gastronomienutzungen für den Ringlokschuppen Lebensmitteleinzelhandel (LEH), eine Hotelnutzung, betreutes Wohnen, ein Ärztehaus mit/oder Apotheke, eine Kindertagesstätte, eine Nutzung für Massage, Physio- und Ergotherapie, eine Mehrzweck-Veranstaltungshalle für die ev. Freikirche sowie im südlichen Teil des Plangebietes ein ca. 300 m langes Boardinghouse für Studenten, Senioren und Monteure, ergänzt um kleine Geschäfte im Erdgeschoss, und Singlewohnungen vor.

Dem Boardinghouse vorgelagert ist das für das Plangebiet erforderliche Regenrückhaltebecken, welches neben der Funktion der Regenrückhaltung in eine kleine Parkanlage eingebunden werden soll, um u.a. die Aufenthaltsqualität für die Bewohner des Boardinghouses zu erhöhen. Südlich des Gebäudes ist eine große Stellplatzanlage vorgesehen. Mit dem Boardinghouse und dem vorgesehenen RRB werden die derzeit kulturell zwischengenutzten Flächen überplant.

In der Projektbeschreibung ist zudem von einer kleinen Kulturmeile in Anbindung an den Ringlokschuppen (z.B. für Museum, Galerie, Ausstellungen, Theaterraum u.ä.) die Rede. Zudem sollen im Plangebiet neue gastronomische Konzepte als Erlebnisgastronomie angesiedelt werden. Weiterhin sind eine neue Hotellerie in der Nähe des Hauptbahnhofs sowie moderne Verkaufsflächen für den Einzelhandel vorgesehen. Zudem ist in der Projektbeschreibung von innovativen Wohn- und Geschäftsgebäuden für eine „Grüne Umwelt“ mit autarker Energieversorgung die Rede. Ergänzt werden soll die Nutzung durch „parkähnliche Laufzonen und Wege als Verbindungen zur Innenstadt, welche auch zum Verweilen einladen“. Neu entstehende Immissionen sollen soweit möglich minimiert oder gänzlich vermieden werden. Weiterhin sollen „Grünzonen mit Bio-Gärten, Naturbereichen, Lehrgärten und Obstbaumwiese entstehen.

Die zeichnerische Darstellung ist mit Ausnahme des südlichen Plangebietes (Boardinghouse und RRB) weitgehend identisch mit der Planvariante aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Konkretisiert sind lediglich die vorgesehenen Nutzungen in den einzelnen Baufeldern, die im Vorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung als Grundprinzip dargestellt wurden. Eine weitere Qualifizierung des Planes unter Verortung der vorgeschlagenen Nutzungen (z.B. Kulturmeile am Ringlokschuppen, Grünzonen, Lehrgärten, Obstbaumwiese, Naturbereiche, Grünverbindungen zur Innenstadt) erfolgt im Plan nicht und eine Konkretisierung der städtebaulichen Konzeption ist in der Planzeichnung zum Konzept „Gleis 49“ nicht erkennbar.

Als nächster Schritt wird gemäß ergänzender Erläuterungen die „Konzeptfindung und Ausarbeitung mit dem Ziel, dieses hochwertige Gelände in die Innenstadt einzubinden und eine Struktur mit Synergien zum Zentrum von Osnabrück zu schaffen“ angegeben. Auf dieser Basis solle anschließend die Erstellung eines Bebauungsplanes erfolgen.

Über diese von Seiten der Eigentümer geplante weitere Qualifizierung der Planung liegen derzeit keine Erkenntnisse vor. Gespräche hierzu haben mit der Verwaltung nicht stattgefunden.

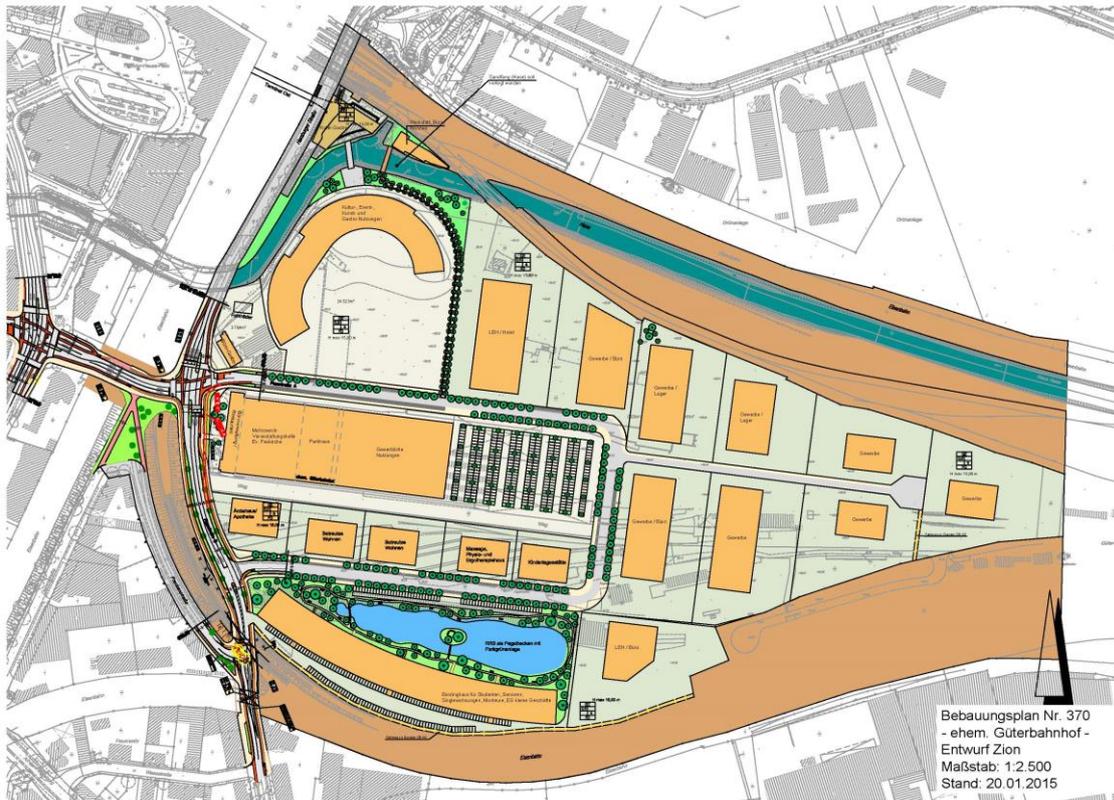


Abb. 2: Projekt „Gleis 49“ der Eigentümer, (Quelle: [www.zion-gmbh.de](http://www.zion-gmbh.de))

### Beurteilung der Planalternativen

Die geplante kirchliche Nutzung sowie der dargelegte angestrebte Nutzungskanon von Kirchengemeinde und Investoren stehen dem von Seiten der Stadt seit Jahren angestrebten Charakter des Areals als Gewerbegebiet deutlich entgegen und würden den Schwerpunkt von einer gewerblichen Nutzung hin zu kirchlichen und sozialen Einrichtungen bis hin zu Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen verlagern. Die von Seiten der Stadt angestrebte gewerbliche Nutzung würde durch die Realisierung von Wohnnutzungen, insbesondere aufgrund des dann erforderlichen Schallschutzes für das Wohnen, stark eingeschränkt. Dies könnte auch bereits bestehende Betriebe im Umfeld betreffen und ist zwingend zu vermeiden. Zudem befindet sich das Areal des Güterbahnhofs in einer solitären Lage, die nur über eine einzige Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz verfügt und zudem von Gewerbe- und Industrienutzungen umgeben ist. Darüber hinaus erfolgt in unmittelbarer Nachbarschaft auch weiterhin der lärmintensive Rangierbetrieb der DB.

Vor dem Hintergrund der gegebenen Rahmenbedingungen und der städtebaulichen Zielsetzung der Entwicklung eines Gewerbegebietes wird die Berücksichtigung von Wohnnutzungen im Plangebiet als gebiets- und nachbarschaftsunverträglich eingeschätzt und daher im Bebauungsplan ausgeschlossen.

Zur Wahrung des angestrebten Gebietscharakters und zur Vermeidung von Einschränkungen für die vorhandenen Nutzungen in der Nachbarschaft sollen auch die vorgesehenen Wohnfolgenutzungen sowie Nutzungen, die regelmäßig in Wohnquartieren oder in deren unmittelbarer Nachbarschaft anzusiedeln sind (Kita und Schule) sowie kirchliche Nutzungen, im Plangebiet ausgeschlossen werden. Dadurch sollen die verfügbaren Flächen bestmöglich für die angestrebte gewerbliche Entwicklung bereitgestellt werden.

## Erschließungskonzept und Verkehrsuntersuchung

Bedingt durch die Lage des Plangebietes zwischen den Gleisanlagen der DB ist die Anbindung der Flächen im Plangebiet an das öffentliche Straßennetz nur an einer zentralen Stelle im Westen des Geltungsbereiches möglich. Ziel der Erschließungsplanung war es, unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zur äußeren Erschließung einen möglichst leistungsfähigen Verkehrsknoten auszubilden, der nach Möglichkeit eine weitgehend uneingeschränkte Nutzung der Flächen im Plangebiet ermöglicht, ohne das bestehende Verkehrsnetz zu überlasten.

Zur Erarbeitung einer entsprechenden Lösung wurde das Büro VKT aus Frankfurt mit einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden verschiedene Lösungsansätze überprüft und eine Vorzugsvariante für die Umsetzung empfohlen.

Zunächst wurde ermittelt, inwieweit das bereits vorhandene Straßennetz und die relevanten Knotenpunkte im direkten Umfeld zusätzlichen Verkehr aufnehmen können. Grundlage hierfür war die Ermittlung des Prognosenullfalls für das Jahr 2025 auf Basis der Verkehrsbelastung im Jahr 2014. Der Prognosenullfall bildet die künftige Verkehrsbelastung ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Bauflächen im Plangebiet ab. Dabei zeigte sich, dass bereits das vorhandene Netz stark belastet ist und es Kapazitätsgrenzen gibt.

Für die Anbindung des Plangebietes wurden vom Büro VKT verschiedene Erschließungsvarianten erarbeitet. Langfristiges Ziel der Stadt ist die Anbindung des Plangebietes an die Frankenstraße südlich des Plangebietes. Hierfür ist ein Durchstich unter der Bahntrasse erforderlich, der aufgrund der hohen Investitionskosten von ca. 2,5 Mio EUR und der schwierigen Haushaltssituation der Stadt kurzfristig nicht realisierbar ist. Um diese Option weiterhin offen zu halten, erfolgte die Erarbeitung von Erschließungsvarianten für die äußere Erschließung einerseits unter Berücksichtigung der geplanten Verlegung der Frankenstraße und unter Beibehaltung der derzeitigen Lage. Für beide Grundannahmen wurden insgesamt 15 Erschließungsvarianten erarbeitet und hinsichtlich der relevanten Aspekte Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit (auch für Fußgänger und Radfahrer) und Auswirkungen auf das Umfeld, insbesondere auf die benachbarten Knotenpunkte, sowie der entstehenden Kosten untersucht.

Auf Grundlage der Beurteilung der einzelnen Varianten wurden drei Vorzugsvarianten festgelegt, die vertieft untersucht wurden. Dabei wurde zugrunde gelegt, dass zunächst zwingend eine Variante umzusetzen ist, die ohne Verlegung der Frankenstraße funktionsfähig und möglichst leistungsfähig ist.

Die Leistungsfähigkeit ist von besonderer Bedeutung, da im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bereits erkennbar ist, dass eine uneingeschränkte Nutzbarkeit des Plangebietes unter verkehrlichen Aspekten nicht möglich sein wird.

Für eine diesbezügliche Beurteilung wurden zwei Nutzungsszenarien entwickelt, um die Abwicklung der Ziel- und Quellverkehre im Plangebiet für die einzelnen Erschließungsvarianten beurteilen zu können.

Hierfür wurde für das Grundstück des Ringlokschuppens (GE 1) eine künftige Nutzung mit Gastronomie, Büros und Flächen für Veranstaltungen (z.B. Disko) ausgegangan.

Für die verbleibenden Bauflächen wurde eine mögliche Aufteilung für unterschiedliche Nutzungen vorgenommen. Dabei wurde nach Büronutzungen, allgemeinem Gewerbe sowie Lager/Hallen mit geringer Verkehrsintensität differenziert. Für die Szenarien wurde folgendes angenommen:

*Szenario 1: mit Schwerpunkt auf Gewerbe und weniger Büroflächen*

*(60% Hallen/Lager, 30% Gewerbe, 10% Büro)*

*Szenario 2: mit höherem Büroanteil und weniger Gewerbeflächen*

*(60% Hallen/Lager, 25% Gewerbe, 15 % Büro)*

Die Szenarien gehen aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsintensitäten von verschiedenen Verkehrsmengen aufgrund unterschiedlich hoher Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenzahlen aus, wobei Szenario 1 mit ca. 7.100 Kunden / Besuchern und ca. 2.090 Beschäftigten die geringeren Verkehrsmengen erzeugt und Szenario 2 mit 7.300 Kunden / Besuchern und ca. 2.610 Beschäftigten die höchsten Verkehrsmengen verursacht. Dies hängt insbesondere mit dem Anteil an Büronutzungen zusammen, da hier auf vergleichsweise geringer Fläche ein hoher Anteil an Beschäftigten zu erwarten ist, welche zudem voraussichtlich mehrheitlich die ohnehin von hoher Verkehrsbelastung geprägten Hauptverkehrszeiten zur An- und Abfahrt nutzen werden.

Für die drei Vorzugsvarianten wurde die Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Szenarien geprüft. Hierfür erfolgte auch eine Simulation des Verkehrsflusses, um Hinweise auf Rückstaulängen und damit möglicherweise Beeinträchtigungen der benachbarten Knoten zu erhalten.

Als Ergebnis der Untersuchung bleibt festzuhalten, dass unter den derzeit gegebenen Rahmenbedingungen die Umsetzung der Variante 1.2 mit einem Kreisverkehrsplatz aus verkehrlicher Sicht am sinnvollsten ist, da diese Variante im Vergleich zu anderen Varianten eine verhältnismäßig hohe Menge an zusätzlichem Verkehr bewältigen kann, was der Nutzbarkeit der Flächen im Plangebiet zu Gute kommt. Allerdings ist auch diese Variante mit Einschränkungen verbunden. So kann nur eine Verkehrsmenge gemäß Szenario 1 (siehe oben) abgewickelt werden. Diese Leistungsfähigkeit kann zudem nur erreicht werden, wenn der Kreisverkehrsplatz wie in Abb. 3 dargestellt, soweit wie möglich von den benachbarten Knotenpunkten abgerückt wird, um die erforderlichen Rückstaulängen zu gewährleisten. Nur so kann eine Überstauung der benachbarten Knotenpunkte in den Spitzenstunden vermieden werden.

Die Leistungsfähigkeit dieser Variante und somit die (unter den gegebenen Bedingungen) bestmögliche Nutzung des Plangebietes bedingt einen starken Eingriff in die benachbarten Flächen einschließlich des Abbruchs der vorhandenen Gebäude. Während für das Gebäude „Kleine Freiheit“ auch von Eigentümerseite ein Abriss vorgesehen ist, betrifft der Eingriff auch das Gebäude im Eingangsbereich, welches zwischenzeitlich modernisiert wurde.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Modernisierung des betreffenden Gebäudes trotz wiederholter Hinweise der Verwaltung auf eine bestehende Genehmigungspflicht ungenehmigt erfolgte, obwohl dies aufgrund der Veränderungssperre unzulässig war. Da auch vor dem Hintergrund der bisherigen planerischen Überlegungen eine Überplanung der betreffenden Flächen nicht auszuschließen war, wäre eine Genehmigung zur Modernisierung des Gebäudes von der Stadt nicht erteilt worden.

Ein Verzicht auf die Inanspruchnahme der Fläche des Gebäudes für die Erschließung hätte die Realisierung einer Erschließungsvariante mit deutlich geringerer Leistungsfähigkeit und damit mit zusätzlichen Einschränkungen in der Nutzbarkeit der Flächen im Plangebiet geführt.

Da eine möglichst uneingeschränkte Nutzbarkeit der Flächen im Plangebiet angestrebt wird, um die Flächen für Gewerbeansiedlungen bestmöglich nutzen zu können, soll diesem Ziel vor dem Erhalt des vorhandenen Gebäudes Vorrang gegeben werden.

Die Untersuchung hat zudem ergeben, dass eine hohe Leistungsfähigkeit des neu auszubildenden Knotens im Eingangsbereich zum Plangebiet nur für die Varianten unter Berücksichtigung der Verlegung der Frankenstraße erreicht wird. Um perspektivisch die Möglichkeit zu erhalten, auch diese Planung umzusetzen, sollen die hierfür benötigten Flächen im Bebauungsplan als Verkehrsflächen festgesetzt werden. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse soll als Langfristperspektive die Realisierung der Variante 2.1. in der Festsetzung der Verkehrsflächen im Plangebiet berücksichtigt werden.

Die Überlagerung beider Planvarianten ergibt daher die Gesamtverkehrsfläche im Eingangsbereich.

Aufgrund der Eigentumssituation erfolgte die Erarbeitung der Erschließungsvarianten unter Berücksichtigung des Erhalts des Kopfgebäudes. Dieses war bei der Entwicklung der Planung zu berücksichtigen, um Eingriffe in die Bausubstanz zu vermeiden. Die Folge ist eine etwas schwierigere Geometrie der Knotenpunktausbildung für die Variante 2.1, die gleichwohl trotzdem umsetzbar ist.



Abb. 3: Variante 1.2 (Vorzugsvariante) zur Anbindung des Plangebietes unter Beibehaltung der Frankenstraße in der heutigen Lage



Abb. 4: Variante 2.1 (Langfristvariante): Lichtsignalisierte Kreuzung nach Verlegung Frankenstraße

Die gegebenen Rahmenbedingungen erfordern, wie oben dargestellt, Einschränkungen in der Nutzbarkeit der Bauflächen im Plangebiet. Die Einschränkungen basieren darauf, dass, zugunsten der Verwertbarkeit der Flächen im Plangebiet durch die Eigentümer als Baufläche, auf die Festsetzung zusätzlicher Grünflächen im Plangebiet verzichtet wurde. Eine Reduzierung der Bauflächen zugunsten der Erhöhung von Freiflächen würde dazu führen, dass die verbleibenden gewerblichen Bauflächen intensiver genutzt werden könnten, da sich der entstehende zusätzliche Verkehr auf weniger Grundstücksfläche konzentrieren würde.

Aufgrund der isolierten Lage des Plangebietes und der Zielsetzung der Stadt, möglichst umfangreiche Gewerbeflächen zur Verfügung zu stellen, soll auf die Festsetzung zusätzlicher Grünflächen im Plangebiet weitgehend verzichtet werden. Dies ermöglicht zudem den Eigentümern die Vermarktung nahezu aller Flächen im Plangebiet, auch wenn die Flächen zum Teil einer Nutzungsbeschränkung unterliegen. Im Falle einer Reduzierung der Bauflächen wäre die Vermarktung der Grünflächen durch die Eigentümer kaum möglich. Damit soll unter den gegebenen Rahmenbedingungen den Interessen der Eigentümer nach möglichst umfassender Vermarktbarkeit der Flächen im Plangebiet Rechnung getragen werden.

### Innere Erschließung

Für die innere Erschließung sind zwei Straßen vorgesehen, die im östlichen Teil zusammengeführt werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten endet die Verkehrserschließung im östlichen Plangebiet in einem Wendepunkt, der auch für Lkw-Verkehre geeignet ist.

Für die Erschließungsstraßen A und B ist ein Straßenquerschnitt von 19,50m Gesamtbreite vorgesehen. Dieses Maß bietet die Option unterschiedlicher Aufteilungen in Abhängigkeit der künftig angrenzenden Nutzungen.

Für die nördlich gelegene Planstraße A, auf welcher wegen der angrenzenden Nutzungen (u.a. Ringlokschuppen) mit verstärktem Publikumsverkehr gerechnet wird, ist ein Ausbau mit beidseitigem Parkstreifen für Pkw vorgesehen, welcher für Baumstandorte unterbrochen ist. Vorgesehen sind beidseitige Gehwege und Sicherheitsstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn (siehe Abb. 4). Der Querschnitt ermöglicht neben der sicheren Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn den Begegnungsverkehr von Lkw.

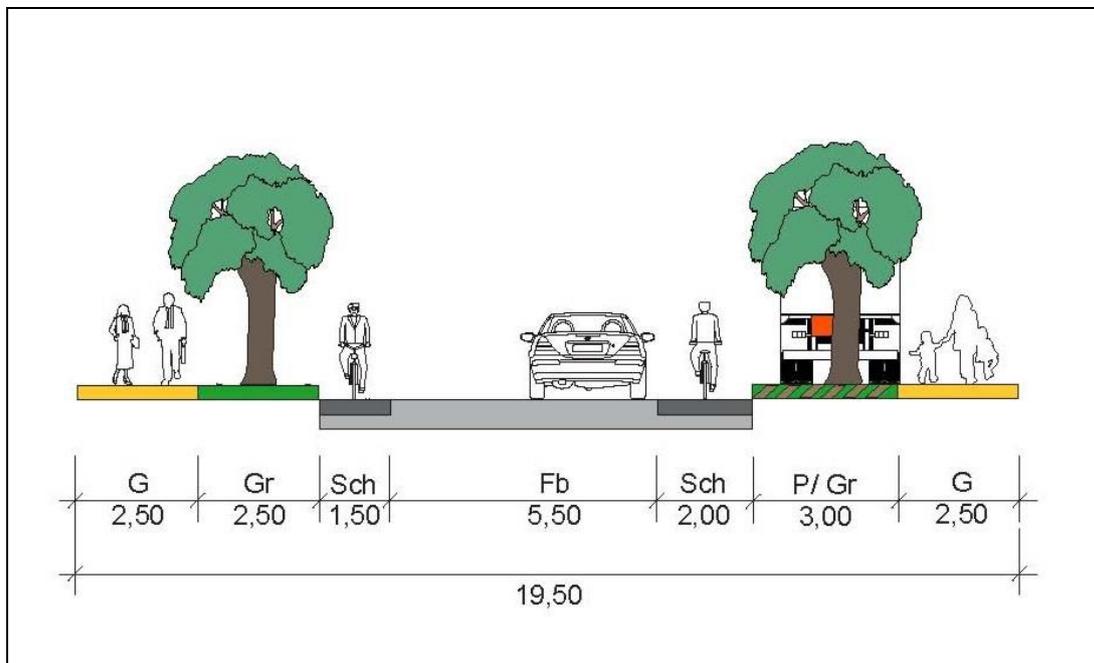


Abb. 4: Straßenquerschnitt Planstraße A

Der Querschnitt von 19,50m Breite ermöglicht auch einen abweichenden Ausbau für die Bereiche, an denen Parkplätze für Lkw erforderlich sind. Da das Parken von Lkw im öffentlichen Straßenraum in Gewerbegebieten nicht ausgeschlossen werden kann, muss diese Option berücksichtigt werden. In diesem Fall soll ein einseitiger Parkstreifen vorgesehen werden, während auf der anderen Straßenseite auf Parkmöglichkeiten verzichtet und die verbleibende Fläche als Grünstreifen hergestellt werden soll. Diese Querschnittsaufteilung ist für die Planstraße B vorgesehen.

Sofern sich im Vorfeld der Realisierung der Erschließung weitere konkrete Nutzungen abzeichnen, kann der Straßenausbau auf Basis der vorgesehenen Breite der Verkehrsfläche entsprechend angepasst werden.

Die Bauflächen südlich der Planstraße B weisen eine sehr große Tiefe aus. Da erfahrungsgemäß oftmals kleine Grundstücke mit Größen zwischen 1.000 m<sup>2</sup> und 4.000 m<sup>2</sup> für gewerbliche Nutzungen nachgefragt werden, sieht die Planung eine Stichstraße vor (Planstraße C), die diese Flächen in die Tiefe erschließt und somit eine kleinteilige Parzellierung ermöglicht. Die Stichstraße endet in einem Wendeplatz, der das notwendige Wenden von Lkw ermöglicht.

### Fernbusterminal

Mit der Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes im Jahr 2013 stiegen die Anfragen nach Haltemöglichkeiten privater Betreiber von Fernbuslinien in Osnabrück rasant an. Es war absehbar, dass am derzeitigen eher provisorischen Haltepunkt an der Eisenbahnstraße in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof die zu erwartenden Verkehre nicht angemessen abzuwickeln sein würden. Zudem gibt es hier Konflikte, da die Flächen auch für pausen- und betriebsbedingte Wartezeiten von den Bussen des Stadtverkehrs benötigt werden.

Aus diesem Grund wurde das Büro plan:mobil aus Kassel in Kooperation mit dem Büro LK Argus GmbH beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Ansiedlung eines Fernbusterminals in Osnabrück zu erstellen. Bestandteil der Untersuchung waren eine Potenzialanalyse für Osnabrück, eine Standortanalyse zur Ermittlung eines geeigneten Standortes für die Realisierung eines Terminals sowie die Erarbeitung einer Konzeption zur Dimensionierung der Anlage, um Aussagen über die erforderliche Größe eines Terminals zu erhalten.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Stadt Osnabrück aufgrund ihrer Größe, des Einzugsbereiches von ca. 900.000 Menschen sowie eines hohen Anteils an Studierenden ein großes Potenzial für den Busfernverkehr darstellt. Derzeit werden im nationalen Fernverkehr täglich bis zu 17 Abfahrten im nationalen Fernverkehr angeboten. Hinzu kommen Abfahrten im internationalen Fernverkehr. Diese sind jedoch schwieriger zu erfassen, da die Busse teilweise nur halten, sofern jemand ein Ticket von oder nach Osnabrück gebucht hat. Insofern halten diese Busse nicht regelmäßig in Osnabrück. Je nach Wochentag sind zwischen 71 und 81 Abfahrten im internationalen Fernverkehr genehmigt. Bereinigt um vermutliche Doppelungen ist perspektivisch davon auszugehen, dass pro Tag eine Zahl von ca. 50 Abfahrten realistisch ist. Die Zahlen machen deutlich, dass die Realisierung eines Fernbusterminals in Osnabrück sinnvoll ist, um die Verkehre zu steuern und die notwendige Infrastruktur so zu organisieren, dass künftig Konflikte mit dem ÖPNV vermieden werden.

Zur Ermittlung eines geeigneten Standortes wurden verschiedene Alternativen geprüft. Zudem erfolgte eine Befragung von Fernbusbetreibern nach deren Präferenzen. Hinsichtlich der Anordnung eines Terminals bieten sich grundsätzlich zwei Strategien an: Anordnung an der Peripherie in unmittelbarer Nähe zu den Ferntrassen (hier BAB 1 und BAB 30) oder die Anordnung im Stadtzentrum, um eine optimale Verknüpfung mit dem ÖPNV und der DB zu ermöglichen. Während die Betreiber dezentrale Haltepunkte bevorzugen, um möglichst kurze Fahrzeiten zu gewährleisten und den Stadtverkehr zu vermeiden, wird aus Nutzersicht eine Anordnung im Stadtzentrum präferiert, da dieses mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu

erreichen ist und Umsteigemöglichkeiten bestehen. Nach Prüfung verschiedener Standorte an der Peripherie wurde aus den bereits dargelegten Gründen eine Anordnung an der Peripherie zugunsten einer zentralen Lösung im Innenstadtbereich verworfen.

Das Terminal soll zur Nutzung von Synergieeffekten nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof realisiert werden. Dort steht eine umfassende Infrastruktur für öffentlichen Personenverkehr zur Verfügung. Aus den bereits genannten Gründen ist der bisherige provisorische Standort an der Eisenbahnstraße ungeeignet, da zu große Konflikte bestehen, deren Lösung an diesem Standort nicht erkennbar ist.

Nach Prüfung des Bahnhofsumfeldes wurde der ehemalige Güterbahnhof als geeigneter Standort ermittelt, der nach Fertigstellung des Ostausgangs des Hauptbahnhofs auf kurzem Weg an den HBF angebunden werden kann. Um weite Wege und Fahrzeiten zu vermeiden, soll das Terminal möglichst nah am Eingangsbereich angeordnet werden. Hierfür bietet sich eine Fläche direkt neben dem Grundstück des Ringlokschuppens an. Diese Fläche ist nach Herstellung der Erschließung gut an das öffentliche Straßennetz angebunden und bietet neben Parkmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder auch ausreichend Platz für die Anfahrt mit Pkw und ggf. für Aufstellflächen für Taxen.

Auf Grundlage der zu erwartenden Fernbusverkehre wurde eine Vorkonzeption für ein Terminal erarbeitet, um den Flächenbedarf ermitteln zu können. Dabei wurde aufgrund des ermittelten Potenzials von 5 Haltepositionen ausgegangen. Die Anordnung neben dem Ringlokschuppen bietet ggf. auch Möglichkeiten zu gemeinsamen Nutzungen, wie z.B. Aufenthaltsräume für Fahrgäste, sanitäre Einrichtungen und ggf. für den Erwerb von Fahrscheinen.

Die bisherige Planung bildet die Grundlage für die Realisierung eines Fernbusterminals und muss vor der Realisierung mit potenziellen Betreibern weiter konkretisiert werden.

### Städtebauliche Neuordnung Ostausgang des Hauptbahnhofs

Für den Bereich des geplanten Ostausgangs des Hauptbahnhofs gab es in der Vergangenheit umfassende Planungen für eine bauliche Entwicklung. Unter dem Titel „Terminal Ost“ war neben der verkehrlichen Anbindung für Fußgänger und Radfahrer die Realisierung eines Hotels vorgesehen.

Zwischenzeitlich hat sich die städtebauliche Beurteilung des Standortes verändert. Mit dem geplanten Neubau der Brücke über die Eisenbahntrasse und deren Verschiebung um einige Meter nach Osten sowie der geplanten Erweiterung der Verkehrsflächen der Hamburger Straße wird die mögliche Fläche für eine bauliche Nutzung gegenüber bisherigen Überlegungen zusätzlich reduziert. Aufgrund der sehr kleinen Grundfläche, der schwierigen Topografie und der problematischen Erschließung auch in Hinblick auf den Nachweis der erforderlichen Stellplätze und der ebenfalls zu erschließenden (vorhandenen) Bebauung nördlich der Hase soll künftig auf eine bauliche Nutzung dieser Fläche verzichtet werden.

Mit dem erforderlichen Ausbau der Hamburger Straße ist die Beseitigung der vorhandenen Platanenreihe sowie des unterhalb gelegenen Böschungsbewuchses verbunden. Auf Grundlage der Untersuchung zum Artenschutz sind die Uferbereiche der Hase von großer Bedeutung als Jagdrevier für Fledermäuse. Insofern erscheint ein Ersatz der verlorengehenden Grünstrukturen in unmittelbarer Nachbarschaft sinnvoll zu sein. Hierfür bietet sich eine Aufwertung der verbleibenden Freiflächen an.

Aus diesem Grund soll der Ostausgang künftig lediglich die Möglichkeit bieten, den Bahnhof in Richtung der östlichen Stadtteile verlassen bzw. erreichen zu können. Hierfür soll die erforderliche Infrastruktur in Form von Fahrradabstellanlagen, Taxiaufstellflächen und Bushaltestellen entwickelt werden, um die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs auch mit öffentlichem Nahverkehr oder per Rad attraktiv zu machen und damit einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung zu leisten.

Die verbleibenden Flächen entlang der Hase sollen als Grünfläche gestaltet werden und somit einen naturnahen Übergang zum Wasser bilden. Die Erschließung des vorhandenen Gebäudes bleibt durch die Einräumung entsprechender Rechte gesichert. Aufgrund der Eigentumssituation in Bezug auf die vorhandene Brücke sind ergänzend privatrechtliche Regelungen zwischen den Grundstückseigentümern und der DB erforderlich.

### Sandfang an der Hase

Im Bereich des Wehres in der Hase nördlich des Ringlokschuppens befindet sich ein Sandfang. In diesem Bereich hat der Unterhaltungsverband U96 in der Vergangenheit die Sandfracht aus der Hase entfernt. Diese Nutzung war formal nicht geregelt und durch die DB als damaligem Flächeneigentümer lediglich geduldet. Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes stehen die Flächen für den Sandfang an der Hase im Plangebiet nicht mehr zur Verfügung, da dort eine Grünfläche mit untergeordneten Wegeverbindungen hergestellt werden soll. Es ist daher vorgesehen, einen neuen Sandfang weiter haseaufwärts zu realisieren. Das hat den Vorteil, auch die östlich gelegenen Bereiche von der entstehenden Sandfracht zu entlasten und so die Bemühungen zur Renaturierung zu unterstützen. Aus diesem Grund wird der Sandfang aus dem Plangebiet heraus verlegt. Im Bebauungsplan sind keine Regelungen für den Ersatz des Standortes zu treffen. Bis zur Fertigstellung eines Ersatzstandortes ist die Erreichbarkeit der Entnahmestelle im Plangebiet weiterhin erforderlich. Daher wird im Bebauungsplan zunächst ein Fahrrecht zugunsten des Unterhaltungsverbandes U 96 vorgesehen.

### Nahverkehrsplan / OS-Bahnkonzept - geplante Gleiskurve

Die Stadt Osnabrück hat zur Attraktivierung des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) im Rahmen der Nahverkehrsplanung ein OS-Bahnkonzept entwickelt. Ziel des Konzeptes ist die bessere Verknüpfung der Zugverbindungen im Umland mit dem innerstädtischen Bahnverkehr, um durch kurze Wege und Fahrzeiten Anreize zu schaffen, für die Fahrt aus dem Umland in die Stadt auch Bahnangebote zu nutzen und dafür auf den Pkw zu verzichten. Dabei werden insbesondere auch die Angebote der Privatbahnen berücksichtigt.

Ein geplantes Element zur Optimierung der Infrastruktur war eine „Münsterkurve“ genannte zusätzliche Gleistrasse im Plangebiet, mit der die Verkehre in Ost-West und Nord-Süd-Richtung auf möglichst kurzem Weg (und damit in möglichst kurzer Fahrzeit) verbunden werden sollten. Eine grundsätzliche technische Machbarkeit ist vom Büro ConTrack nachgewiesen worden.

Im Planverfahren ist die Umsetzbarkeit der Gleistrassen erneut geprüft worden. Grund hierfür war eine Stellungnahme der Grundstückseigentümer, in der die Umsetzbarkeit der Gleistrasse auch vor dem Hintergrund technischer und rechtlicher Aspekte in Frage gestellt wurde.

Daraufhin erfolgte eine erneute und im Vergleich zu den bisherigen Überlegungen konkretisierte Prüfung der Umsetzbarkeit der Gleistrasse durch die PlanOS als Trägerin der Nahverkehrsplanung in Osnabrück. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Realisierung erhebliche Eingriffe in die noch genutzten Gleisanlagen und damit den Rangierbetrieb der DB bedeuten würde. Eine große Anzahl von Gleisen müsste aufgrund der erforderlichen Radien gequert werden, was neben der Einschränkung für den Rangierbetrieb sehr hohe Kosten verursachen würde. Zudem müsste im Bahnhof ein neuer Bahnsteig realisiert werden, da die Anbindung nur auf einem derzeitigen Durchfahrtsgleis erfolgen könnte. Problematisch ist auch die Einbindung der Gleiskurve in die Signalisierung der vorhandenen Bahnanlagen und die erforderliche Gleisquerung (erforderlicher Bahnübergang), um die dann „gefangenen“ Grundstücksteile im Ostteil des Plangebietes erschließen zu können.

Aufgrund der für eine Realisierung extrem hohen Kosten bei einem im Vergleich zu vorhandenen Gleisanbindungen (Schinkelkurve) nur geringen Fahrzeitleistungsbeitrag wird bei der weiteren Planung für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs auf die Freihaltung der

Gleistrasse verzichtet. Damit können die Flächen im Plangebiet wirtschaftlich besser ausgenutzt werden und zusätzliche Schwierigkeiten und hohe Kosten können vermieden werden.

### Entwässerungsvorplanung

Für den Bebauungsplan wurde auf Grundlage des städtebaulichen Konzepts eine Entwässerungsvorplanung erarbeitet. Ein wesentlicher Aspekt dabei war u.a. die Anordnung des für das Plangebiet erforderlichen Regenrückhaltebeckens (RRB). Hierzu gab es verschiedene Vorschläge und Ideen auch der Grundstückseigentümer, die bereits im Vorfeld diskutiert und daher im Rahmen der Entwässerungsvorplanung geprüft wurden.

Grundlage der Ermittlung des erforderlichen Rückhaltevolumens ist die maximal zulässige Versiegelung der Bau- und Verkehrsflächen, um eine wirtschaftliche Nutzung der Bauflächen zu ermöglichen. Auch wenn in Teilbereichen eine Versickerung in Frage kommt, kann diese ggf. erst nach Austausch von belastetem Oberboden realisiert werden. Um bereits im Vorfeld Einschränkungen in der Nutzbarkeit der Grundstücke zu vermeiden, wurde die Entwässerungsplanung für den Fall der maximal zulässigen Versiegelung konzipiert.

Geprüft wurden die Anlage eines RRB in der östlichen Spitze des Plangebietes, zwischen der Hase und den Flächen der DB im Norden des Plangebietes, die Anordnung gem. Konzept „Gleis 49“ im südlichen Teil des Plangebietes, die Lage östlich angrenzend an das Grundstück des Ringlokschuppens sowie etwas weiter östlich, um ggf. zwischen Ringlokschuppen und RRB ein zusätzliches Baufeld realisieren zu können.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (u.a. Lage der Gleistrasse), der Größe des Plangebietes und insbesondere des nahezu ebenen Geländes der bereits in der Vergangenheit favorisierte Standort des RRB direkt östlich angrenzend an den Ringlokschuppen am geeignetsten ist und daher beibehalten werden soll.

Die Entwässerung erfolgt aus östlicher und südlicher Richtung in den öffentlichen Verkehrsflächen zum Regenrückhaltebecken. Dieses ist so dimensioniert, dass bei der maximal zulässigen Versiegelung der Flächen im Plangebiet ein fünfjähriges Regenereignis zurückgehalten werden kann. Für stärkere Regenereignisse ist ein Notüberlauf in die Hase geplant. Hierfür ist eine zusätzliche Entwässerungsmulde vorgesehen. Ein Notüberlauf ist erforderlich, um im Falle von Starkregenereignissen ein Überlaufen des RRB und damit Schäden in der Nachbarschaft zu verhindern. U.a. aus diesem Grund ist die Lage an der Hase sinnvoll, da Kosten und Flächenbedarf für den Notüberlauf niedrig gehalten werden können.

Aufgrund der Höhenverhältnisse im Plangebiet und des notwendigen Gefälles für die Entwässerungsleitungen kann bei dieser Konzeption die Erschließung nahezu auf Geländeneiveau erfolgen.

Eine Verschiebung des Beckens nach Osten wäre mit einer Verlängerung des Notüberlaufs in die Hase verbunden. Zudem müssten, um das notwendige Gefälle der Freileitungen zu gewährleisten, die Straßen im östlichen Plangebiet um bis zu ca. 1,00 m aufgehört werden. Das würde erhebliche zusätzliche Kosten sowohl für die Erschließung als auch für die Bebaubarkeit der betreffenden Grundstücke bedeuten. Aus diesen Gründen wurde diese Planvariante verworfen.

Von den Grundstückseigentümern wurden im Vorfeld verschiedene Standorte für ein RRB ins Gespräch gebracht. Auch diese wurden im Rahmen der Entwässerungsvorplanung geprüft.

Favorisiert wurde ein Standort zwischen der Hase und den Bahnanlagen im Norden des Plangebietes. Aus Sicht der Stadtwerke, die das RRB künftig zu betreiben haben, ist dieser Standort problematisch, da die uneingeschränkte Erreichbarkeit aufgrund des Bahnbetriebes durch die DB als Betreiber der Bahntrasse nicht sichergestellt werden kann. Das Becken muss jedoch für Pflegemaßnahmen und insbesondere im Notfall uneingeschränkt erreichbar sein. Aus diesen Gründen wurde der Standort abgelehnt und hydraulisch nicht weiter geprüft. Es ist jedoch davon auszugehen, dass eine Realisierung aufgrund der erforderlichen

Unterquerung der Gleistrasse unter Berücksichtigung der hydraulischen Anforderungen mit hohem technischem Aufwand und damit verbundenen sehr hohen Kosten verbunden wäre. Darüber hinaus soll der Standort nicht weiterverfolgt werden, da in diesem Bereich der einzig nennenswerte Baum- und Gehölzbestand mit entsprechender Bedeutung für die Vogelwelt vorhanden ist. Dieser soll nicht durch die Überplanung mit einem RRB in Mitleidenschaft gezogen werden. Außerdem unterliegt die betreffende Fläche auch weiterhin dem Fachplanungsrecht nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und ist somit Bahnzwecken vorbehalten.

Die Anordnung des RRB am östlichen Rand des Plangebietes wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten ebenfalls verworfen. Neben der problematischen Höhenlage für die erforderlichen Entwässerungskanäle und der damit verbundenen Höhenlage der Erschließungsstraße würde sich auch hier die Notwendigkeit einer Unterquerung des Gleisköpers auf einer Länge von ca. 60 m ergeben, um einen Anschluss des Beckens und des Notüberlaufs an die Hase zu ermöglichen. Die Variante wurde aufgrund des zu erwartenden sehr hohen technischen und finanziellen Aufwandes nicht weiterverfolgt. Zudem besteht hier ebenfalls das Problem der Zuwegung für die Wartung im Bereich der erforderlichen Querung unter der Bahntrasse und im Bereich des Einlaufs in die Hase.

Die Variante, das RRB gemäß Konzept „Gleis 49“ im südlichen Teil des Plangebietes zu realisieren, wurde ebenfalls verworfen, da die zwingend erforderliche Anbindung an die Hase an dieser Stelle aufgrund der großräumlichen Entfernung nicht möglich ist und insofern bei Starkregenereignissen das Risiko von Überschwemmungen im Umfeld besteht.

Unter Berücksichtigung der technischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekte wird das RRB im Bebauungsplan auf der Fläche östlich des Ringlokschuppens vorgesehen. Diese Variante ist einerseits wirtschaftlich und neben der Berücksichtigung der technischen Anforderungen bietet sich hier die Möglichkeit, in direkter Nachbarschaft zur Hase einen Ruhebereich zu schaffen, der sowohl den Nutzern des Quartiers als auch der Tierwelt nützlich ist. Aufgrund zu erwartender geringer Störungen ist nördlich des RRB zudem eine Ausgleichsfläche für den derzeit im Plangebiet brütenden Flussregenpfeifer vorgesehen. Damit können funktionale, gestalterische und artenschutzrechtliche Aspekte bei der Herstellung des RRB an dieser Stelle miteinander verbunden werden (siehe Kap. *Artenschutzrechtliche Prüfung und Kap. D. Umweltbericht*).

Die Schmutzwasserentwässerung erfolgt in Teilen des Geländes im Freigefälle und dann von einem zu errichtenden Pumpwerk im Bereich des RRB über eine Schmutzwasserdruckleitung bis zu einem Anschlusschacht in der Dammstraße. Für ein erforderliches Pumpwerk wird im Bereich des RRB eine ausreichend große Fläche festgesetzt.

#### Löschwasserversorgung

Die Löschwasserversorgung des Plangebietes kann ausschließlich über das öffentliche Trinkwassernetz nicht sichergestellt werden. Aus diesem Grund sind zur Sicherstellung der erforderlichen Löschwassermengen auf Vorhabenebene zusätzliche Maßnahmen zur Deckung des Löschwasserbedarfs vorzusehen. Dies kann die Anlage eines zusätzlichen nassen Regenrückhaltebeckens (mit min. 400 m<sup>3</sup> Inhalt) sein. Dabei ist ein Sauganschluss vorzusehen. Zudem muss die Löschwassermenge ständig zur Verfügung stehen. Alternativ ist die Anlage unterirdischer Löschwasserbehälter (Zisternen) möglich. Grundsätzlich ist auch die Anlage von Saugstellen an offenen Gewässern möglich. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten scheidet diese Variante jedoch aus, da die Hase als möglicher Fluss vom Plangebiet in weiten Teilen durch die Gleisanlagen der DB getrennt ist.

Aufgrund der Tatsache, dass künftige Vorhaben im Plangebiet weitgehend unbekannt sind und diese je nach Nutzungsart sehr unterschiedliche Anforderungen an den Brandschutz stellen können ist eine qualifizierte Beurteilung der erforderlichen Löschwassermengen in Absprache mit der Feuerwehr im Rahmen konkreter Baugenehmigungsverfahren erforderlich.

Grundsätzlich vorstellbar ist auch eine gemeinsame private Lösung, da sich weite Teilbereiche im Eigentum eines Eigentümers befinden. Im Rahmen der Vermarktung könnte dieser eine private Lösung entwickeln, die größeren zusammenhängenden Teilflächen dient.

### Schalltechnische Untersuchung

Für den Bebauungsplan wurde vom Büro Wenker & Gesing (Gronau) eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Dabei sollten auf Grundlage der Ermittlung der auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrsgeräusche für die relevanten Bauflächen und Gebäudefassaden Lärmpegelbereiche ermittelt werden.

Weiterhin sollte unter Berücksichtigung der Gewerbelärmvorbelastung eine Lärmkontingentierung der künftigen gewerblichen Bauflächen vorgenommen werden. Die Kontingentierung erfolgt unter Berücksichtigung der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen und der planungsrechtlichen Voraussetzungen im Umfeld des Plangebietes.

Hinsichtlich des Verkehrslärms sind neben den angrenzenden Straßen die umgebenden Bahnanlagen sowie der südlich gelegene Rangierbahnhof von besonderer Bedeutung. Auf Grundlage der Prognosen für das Jahr 2015 wurden unter Berücksichtigung der Zugzahlen auf den relevanten Strecken, des Rangierbetriebs und der Belastung der angrenzenden Straßen die Lärmpegelbereiche für einzelne Abschnitte ermittelt.

Innerhalb des Plangebietes (künftig GE) ergeben sich lageabhängig sowohl tagsüber als auch nachts verkehrsbedingte Mittelungspegel von 62 bis 77 dB(A). Das Maß der Lärmeinwirkungen hängt dabei wesentlich von der Aufpunkthöhe sowie von den Abständen zu den Verkehrswegen ab. Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für den Verkehrslärm in Gewerbegebieten von tags 65dB(A) und nachts 55 dB(A) werden insofern teils deutlich überschritten.

Um den Anforderungen an den Schutz vor Verkehrslärm Rechnung zu tragen, werden im Bebauungsplan die Lärmpegelbereiche IV, V und VI festgesetzt. Die Einhaltung der damit verbundenen Schalldämmmaße führt zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den betreffenden Innenräumen. Der konkrete Nachweis ist im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren zu führen.

Die Ermittlung der Lärmkontingente für die einzelnen Bauflächen erfolgte unter Beachtung des Irrelevanzkriteriums nach TA Lärm. Nach aktuellen Abstimmungen mit dem Gewerbeaufsichtsamt wurde eine Unterschreitung der Lärmimmissionen an den relevanten Immissionspunkten (IP) um 10dB (A) zugrunde gelegt. Dieser recht hohe Wert resultiert aus der Tatsache, dass voraussichtlich mehrere Emissionsquellen auf die IP einwirken und der ansonsten übliche Wert von 6dB(A) für einzelne Emittenten hinsichtlich der Irrelevanz nicht ausreichend hoch bemessen ist.

Im Ergebnis wird das Plangebiet in 8 Teilflächen unterteilt, denen jeweils eigene Kontingente zugeordnet werden. Damit kann unter Berücksichtigung der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzung ein maximal mögliches Kontingent vergeben werden.

Teilbereiche werden vor dem Hintergrund der Untersuchungsergebnisse hinsichtlich der Nutzbarkeit in Bezug auf den Gewerbelärm eingeschränkt. Das resultiert aus der Nähe der nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzung und deren planungsrechtlicher Einstufung.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Bauleitplanung die Ermittlung der Lärmkontingente aufgrund geltender Normen regelmäßig bei „freier Schallausbreitung“ erfolgt, Hindernisse durch vorhandene Gebäude und Topografie müssen insofern unberücksichtigt bleiben.

Im konkreten Baugenehmigungsverfahren ist die Einhaltung der festgesetzten Kontingente nachzuweisen. Hierbei können jedoch anlagenbezogene Schallschutzmaßnahmen sowie vorhandene abschirmende Elemente berücksichtigt werden, was zu einer deutlich intensiveren Ausnutzung führen kann als die festgesetzten Zahlen zunächst vermuten lassen.

Der Nachweis der Einhaltung der festgesetzten Lärmkontingente ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Eine relevante Erhöhung des Verkehrslärms auf öffentlichen Straßen außerhalb des Plangebietes ist aufgrund der hohen Vorbelastung nicht zu erwarten. Insofern sind Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes nicht erforderlich.

### Artenschutzrechtliche Prüfung

Zur Vermeidung von artenschutzrelevanten Verbotstatbeständen wurde eine Untersuchung zu Fledermäusen und Vögeln (Avifauna) im Plangebiet durchgeführt. Da eine bereits durchgeführte artenschutzrechtliche Untersuchung der Stadt nicht zur Verfügung gestellt wurde, erfolgte eine erneute Untersuchung im Zeitraum März bis Oktober 2015 im Auftrag der Stadt. Die Untersuchungsergebnisse sind dem Kapitel D. Umweltbericht zu entnehmen.

### Stadtklimatische Untersuchung

Vom Institut für Ökologie an der Universität Essen wurde eine „Klimatisch-lufthygienische Untersuchung im Bereich des Güterbahnhofes der Stadt Osnabrück“ (2003) durchgeführt. Dabei sollte die potenzielle Funktion des Güterbahnhofsgeländes als Kaltluft-/Ventilationsbahn für die angrenzende Innenstadt untersucht werden.

Neben stationären klimatologischen Messungen an drei Feststationen wurden mobile Sondenuntersuchungen zur Analyse der Kaltluftdynamik des Güterbahnhofsgeländes sowie mobile Messungen zur Analyse des lufthygienischen Ist-Zustandes des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Es wurde nachgewiesen, dass das Areal des Güterbahnhofes sowohl dem Kaltlufttransport dient als auch als Kaltluftentstehungsgebiet fungiert.

Darüber hinaus wurde in einer weiteren Untersuchung vom gleichen Institut geprüft (2003), ob die Realisierung des damaligen Plankonzeptes zu Beeinträchtigungen des Kaltlufttransportes und der Kaltluftentstehung führt. Die Ergebnisse der Kaltluftabflusssimulationen zeigen keine signifikante Beeinflussung der Klimafunktion des Güterbahnhofes im Vergleich zum unbeplanten Ist-Zustand.

Das sich die Grundkonfiguration der Planung in Bezug auf die Durchlüftung nicht geändert hat ist davon auszugehen, dass die damaligen Untersuchungsergebnisse auf die aktuelle Planung übertragbar sind.

### Altlasten

Zur Beurteilung der Altlastensituation im Geltungsbereich wurden bereits mehrere Untersuchungen durchgeführt. Das Plangebiet wurde fast flächendeckend teilweise mehrere Meter hoch aufgefüllt. Hierzu wurde möglicherweise auch belasteter Boden verwendet. Insofern sind neben den bekannten Altstandorten weitere Verunreinigungen auf dem gesamten Areal nicht auszuschließen. Derzeit ist davon auszugehen, dass vor Beginn erster Erschließungsarbeiten eine Sanierung der bekannten Altstandorte erfolgen muss. Allgemein werden im Plangebiet Erdarbeiten gutachterlich zu begleiten sein.

Im Zuge von altlastenbezogenen Untersuchungen des Altstandortes Güterbahnhof wurden lokale Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen und teerartigen Verunreinigungen sowie eine Belastung der flächenhaft vorhandenen Auffüllung (0,3 bis 3,0 m mächtig) mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt. Diese werden insbesondere im Hinblick auf den Gefährdungspfad Boden-Grundwasser als handlungsbedürftig eingeschätzt. Bei den nutzungsbedingten Kontaminationen handelt es sich um eine ehem. KFZ-Tankstelle (ALVF 69 gem. Untersuchungen DB AG), um ehem. Teerölbecken (ALVF 24 gem. Untersuchungen DB AG) und um eine ehem. Tankanlage für Schienenfahrzeuge (ALVF 7 gem. Untersuchungen DB AG), die als Altlast einzustufen sind.

Für eine abfalltechnische Einstufung der flächendeckenden schadstoffhaltigen Auffüllungsschicht wurde seitens der DB AG eine sog. Flächenrisiko-Detailuntersuchung des Geländes durchgeführt. Das dazugehörige Gutachten vom 27.10.2010 belegt unterschiedliche Belastungen des Auffüllungsmaterials.

Im Vorfeld der Durchführung von Erschließungs- oder Baumaßnahmen ist die Erstellung von Sanierungs- bzw. Teilsanierungsplänen nach § 13 Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit § 6 Bundes-Bodenschutzverordnung erforderlich, mit denen die Sanierung der als Altlast eingestuftten Flächen (ehem. KFZ-Tankstelle, ehem. Teerölbecken und ehem. Schienentankanlage) dargestellt wird und auf deren Grundlage anschließend die Altlastensanierung durchgeführt wird. Die Sanierungspläne sind von einem nach § 18 Bundesbodenschutzgesetz anerkannten Sachverständigen anzufertigen und mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Osnabrück abzustimmen.

Darüber hinaus ist für den Geltungsbereich zu berücksichtigen, dass flächendeckend Auffüllungsböden in unterschiedlichen Mächtigkeiten von 0,3 bis zu 3 m Tiefe vorliegen. Die Belastungen dieser Böden sind sehr heterogen und von „mäßige belastete Böden (n. LAGA Z 1.1)“ bis „gefährlicher Abfall (n. LAGA > Z 2)“ einzustufen und werden überwiegend von polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen verursacht. Für diese Bodenmaterialien ergibt sich im Rahmen einer baulichen Umgestaltung Handlungsbedarf, da dieses Material aus bautechnischen Gründen zur Verwertung/Entsorgung anfallen würde. Im Vorfeld von Baumaßnahmen ist daher ein Konzept zum Umgang mit den belasteten Auffüllungsböden aufzuzeigen (Bodenmanagement) und mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

#### Landschaftsplanerischer Fachbeitrag / Eingriffsbilanzierung

Für den Bebauungsplan wurde vom Büro Dense & Lorenz ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag erarbeitet. Darin wurde, bezogen auf die relevanten Schutzgüter, die örtliche Situation im Plangebiet ermittelt und bewertet. Bewertungsgrundlage war, neben der Berücksichtigung der Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung, die Durchführung einer Biotoptypenkartierung als Bestandsaufnahme. Zudem wurde das aus der Planung resultierende Kompensationserfordernis für die geplanten Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt. Die Untersuchungsergebnisse sind dem Kapitel D. Umweltbericht zu entnehmen.

Die erforderliche Kompensation soll im städtischen Kompensationsflächenpool Pye erfolgen. Im Bebauungsplan wird eine entsprechende Zuordnungsfestsetzung getroffen.

## **C Planinhalt**

### **1. Planungsrechtliche Festsetzungen**

#### 1.1. Art der baulichen Nutzung

Für die Bauflächen im Geltungsbereich wird Gewerbegebiet (GE) festgesetzt. Damit soll die städtische Zielsetzung einer gewerblichen Entwicklung im Plangebiet umgesetzt werden.

Hinsichtlich der zulässigen Nutzungen ist eine Staffelung des Geländes von Westen nach Osten vorgesehen. Die Zonierung berücksichtigt die Anordnung der öffentlichkeitswirksamen und höherwertigen gewerblichen Nutzungen (Dienstleistungen/ Büro) im Eingangsbereich zum Plangebiet sowie die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung. Vor diesem Hintergrund wird das Plangebiet in Bereiche für unterschiedlich verkehrsentensive Nutzungen aufgeteilt, um die Leistungsfähigkeit des Erschließungssystems zu gewährleisten.

## Grundsätzliche Regelungen

Aufgrund der nicht integrierten Lage und der gegebenen Rahmenbedingungen (u.a. Lärmbelastung durch die umgebenden Industriebetriebe und die teilweise in Dammlage geführten Bahnstrecken) sollen Anlagen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und kulturelle Zwecke im gesamten Plangebiet ausgeschlossen werden. Damit soll dem Anspruch an die Entwicklung gewerblicher Bauflächen im Plangebiet Rechnung getragen werden.

Diese Nutzungen sind in Gewerbebetrieben nicht generell zulässig, können jedoch ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies mit der planerischen Zielsetzung vereinbar ist.

Entsprechende Einrichtungen sind zumeist Wohnfolgeeinrichtungen, die im Umfeld von Wohnnutzungen in integrierten Lagen realisiert werden sollten. Da dies im konkreten Fall den angestrebten gewerblichen Gebietscharakter verändern würde und zudem die verfügbare Fläche möglichst uneingeschränkt für gewerbliche Nutzungen vorgesehen werden sollte, werden diese Nutzungen ausgeschlossen.

Kulturelle Nutzungen waren als Zwischennutzungen im Plangebiet ansässig, da die Flächen ansonsten brach lagen und die Kosten für die betreffenden Initiativen gering waren. Vor dem Hintergrund der hohen Aufwendungen für Sanierung und Erschließung und der damit verbundenen Kosten für die Nutzung von Grundstücken ist davon auszugehen, dass die freie Kulturszene (Initiative Petersburg) sich künftig nicht wieder im Plangebiet ansiedeln wird. Aus den genannten Gründen und wegen der angestrebten gewerblichen Nutzung sollen kulturelle Nutzungen planungsrechtlich im Plangebiet nicht vorgesehen werden.

Auf Grundlage der Vorgaben des Märkte- und Zentrenkonzeptes wird im gesamten Geltungsbereich der Einzelhandel ausgeschlossen, da es sich um einen nicht-integrierten Standort handelt, der keine Nahversorgungsfunktion und auch keine zentrale Versorgungsfunktion hat.

Ausgeschlossen werden im Plangebiet weiterhin Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter. Diese Nutzungen sind aus städtebaulicher Sicht im Plangebiet nicht erforderlich. Die erforderliche Sicherheit der Liegenschaften kann über automatisierte Systeme oder durch Inanspruchnahme entsprechender Dienstleistungsunternehmen sichergestellt werden. Insofern ist eine Wohnnutzung im Plangebiet nicht zwingend erforderlich.

Zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Erschließung werden im Geltungsbereich Speditionsunternehmen ausgeschlossen, da bei diesen ein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, welches ggf. in den Spitzenstunden zu erheblichen Beeinträchtigungen der äußeren Erschließung führen kann.

Da für das Plangebiet eine gewerbliche Nutzung angestrebt wird und die Flächen vorrangig zur Ansiedlung neuer Unternehmen oder zur Bestandssicherung bestehender Unternehmen im Stadtgebiet vorgehalten werden sollen, sollen Vergnügungsstätten weitgehend ausgeschlossen werden. Dies erfolgt u.a. zur Wahrung des angestrebten Gebietscharakters und zur Vermeidung einer städtebaulich nicht gewünschten Entwicklung im rückwärtigen Bereich des Hauptbahnhofes. Darüber hinaus zeigen Entwicklungen in anderen Teilen der Stadt, dass durch die Zulässigkeit der Ansiedlung von Spielhallen aufgrund anderer Kostenstrukturen die Grundstückspreise steigen und somit eine Ansiedlung von gewünschten Gewerbebetrieben (z.B. Handwerker, produzierendes Gewerbe) für diese nicht mehr wirtschaftlich ist.

Ausnahmsweise sollen im Plangebiet jedoch Diskotheken zugelassen werden, da sich diese in den vergangenen Jahren im Eingangsbereich zum Plangebiet etabliert haben und insofern auch künftig weiterhin zugelassen werden sollen. Bei diesen Nutzungen ist nicht zu erwarten, dass sie den angestrebten Gebietscharakter negativ beeinflussen.

Neben diesen Regelungen für das gesamte Plangebiet soll aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit des Erschließungssystems für Teilbereiche eine zusätzliche Differenzierung

vorgenommen werden. Die Größenordnung der jeweiligen Teilbereiche basiert auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung durch das Büro VKT.

#### Grundstück Ringlokschuppen (GE 1)

Für das Grundstück des Ringlokschuppens wird Gewerbegebiet festgesetzt (**GE 1**). Zulässig sind gewerbliche Nutzungen, die auch Büros und Dienstleistungen umfassen können. Vor dem Hintergrund des Alleinstellungsmerkmals des denkmalgeschützten Gebäudes sollen zudem in begrenztem Umfang Vergnügungsstätten zugelassen werden, um z.B. künftig wieder eine Diskothek zu ermöglichen. Dies soll einen Beitrag dazu leisten, ein attraktives Konzept für eine künftige Nutzung des denkmalgeschützten Gebäudes zu ermöglichen und damit zum dauerhaften Erhalt des Gebäudes beitragen. Die inzwischen aufgegebenen Zwischennutzungen haben gezeigt, dass sich das Gebäude hervorragend für eine solche Nutzung eignet. Zur Sicherstellung einer hochwertigen Nutzung wird für das Grundstück des Ringlokschuppens eine Nutzung als Lagerhaus und Lagerplatz ausgeschlossen.

#### Flächen für allgemeine gewerbliche Nutzungen, Büro und Dienstleistungen (GE 2)

Im zentralen Teil des Eingangsbereiches in das Plangebiet sollen neben allgemeinen gewerblichen Nutzungen auch Dienstleistungen und Büronutzungen zugelassen werden (**GE2**). Diese Nutzungen müssen im Geltungsbereich aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung flächenmäßig begrenzt werden, da ansonsten aufgrund der verhältnismäßig hohen Verkehrserzeugung die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems beeinträchtigt werden kann. Aufgrund der Nähe zur äußeren Erschließung und der zu erwartenden größeren Öffentlichkeitswirksamkeit entsprechender Nutzungen soll diese Fläche im Eingangsbereich vorgesehen werden. Die Festsetzung ermöglicht neben Neubauten auch die Inwertsetzung des vorhandenen Kopfgebäudes als Bürogebäude. In den übrigen Bereichen (GE 3 und GE 4) sind Büro- und Dienstleistungsgebäude ausgeschlossen, da ansonsten das Erschließungssystem überlastet werden kann.

#### Bereiche für allgemeine gewerbliche Nutzungen (GE 3)

Die östlich angrenzenden Flächen sind für allgemeine Gewerbenutzungen vorgesehen. Neben dem o.g. Nutzungsausschluss für das gesamte Plangebiet werden für diese Teilflächen aufgrund der zu erwartenden hohen Verkehrsintensität Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude ausgeschlossen.

#### Flächen für Lagergebäude und Lagerplätze (GE 4)

Ein großer Teil der Flächen bleibt Lagerzwecken vorbehalten (**GE 4**). Diese Nutzungsbeschränkung ist erforderlich, weil ansonsten ein zu hohes Verkehrsaufkommen entstehen kann, was zur Überlastung der Erschließung im Eingangsbereich zum Plangebiet führen kann. Aus diesem Grund wird für GE 4 festgesetzt, dass ausschließlich Lagerplätze und Lagergebäude zulässig sind.

### 1.2. Maß der baulichen Nutzung

#### Grund- und Geschossflächenzahl

Um eine angemessene Ausnutzung der Bauflächen zu ermöglichen wird für die Baugrundstücke eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Diese orientiert sich an der Obergrenze der BauNVO und soll sicherstellen, dass die verfügbare Fläche optimal genutzt werden kann.

Auf die Festsetzung einer GFZ soll, mit Ausnahme des GE 2 (Büro- und Dienstleistungsgebäude) sowie der kleinen Baufläche nördlich der Hase verzichtet werden, da in Anbetracht der geplanten gewerblichen Nutzung auch mit Hallenbauten zu rechnen ist, für die die Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe sinnvoller ist als die auf der Geschossigkeit basierende Festsetzung einer GFZ.

Für das GE 2 wird einen GFZ von 2,4 festgesetzt. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass dort Gebäude mit mehreren Geschossen und voraussichtlich keine Hallen errichtet werden.

Für die kleine Baufläche nördlich der Hase wird eine GFZ von 1,6 festgesetzt. Dies ermöglicht eine zweigeschossige Bebauung entsprechend der Bestandssituation.

#### Gebäudehöhen

Im Plangebiet ist neben der Inwertsetzung der denkmalgeschützten Bausubstanz des Ringlokschuppens vorwiegend mit der Errichtung von Neubauten zu rechnen. Im gewerblichen Bereich sind neben Gebäuden für Büronutzung und Dienstleistungen vorwiegend Hallenbauten zu erwarten. Zur Höhenbegrenzung wird eine maximale Gebäudehöhe von 15,00 m festgesetzt. Diese Höhe ermöglicht eine angemessene Ausnutzung der Grundstücke, wirkt sich nicht negativ auf die Stadtsilhouette aus, die besonders von der Schellenbergbrücke aus zu überblicken ist, und ermöglicht zudem weiterhin einen ausreichenden Kaltlufttransport über das Gelände in Richtung Innenstadt, was insbesondere bei Inversionswetterlagen von großer Bedeutung für die Frischluftversorgung der Innenstadt ist.

Für das Baufeld des Ringlokschuppens wird eine Höhe von max. 13,00 m festgesetzt. Hier ist eine abschließende Beurteilung der denkmalverträglichen Höhe abschließend erst auf Vorhabenebene möglich. Trotzdem soll eine maximale Gebäudehöhe zunächst planungsrechtlich festgesetzt werden.

#### Hauptausrichtung der Gebäude

Aufgrund der stadtklimatischen Bedeutung der Fläche wird eine Hauptausrichtung der Gebäude in Ost-West-Richtung festgesetzt. Damit soll erreicht werden, dass der Frischluftzustrom aus östlicher Richtung nicht zu stark durch Baustrukturen beeinträchtigt wird, die eine Barrierewirkung verstärken würden. Mit dieser Festsetzung werden die Ergebnisse der stadtklimatischen Untersuchung berücksichtigt.

#### 1.3. Bauweise

Für das Plangebiet wird die abweichende Bauweise (a) festgesetzt. Dabei gelten die Regelungen der offenen Bauweise mit der Maßgabe, dass Gebäude eine Länge von 50 m überschreiten können. Damit soll eine möglichst große Flexibilität hinsichtlich unterschiedlicher Anforderungen an die Baugrundstücke ermöglicht werden. Zudem werden im gewerblichen Bereich oftmals Gebäude errichtet, die länger sind als die in offener Bauweise zulässigen 50 m. Die übrigen Regelungen zur offenen Bauweise führen dazu, dass Grenzabstände eingehalten werden müssen und eine zu starke Verdichtung vermieden wird.

Für das Baufeld nördlich der Hase wird aufgrund der geringen Größe offene Bauweise festgesetzt.

#### 1.4. Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden so festgesetzt, dass jeweils ein Abstand von 5,00 m zu öffentlichen Verkehrsflächen eingehalten wird. Damit soll sichergestellt werden, dass die Gebäude nicht direkt angrenzend an diese Flächen errichtet werden. Ein 3,00 m breiter Streifen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen soll, mit Ausnahme der erforderlichen Grundstückszufahrten, gärtnerisch gestaltet als Grünfläche angelegt werden, um zu einem attraktiven Erscheinungsbild des Quartiers beizutragen.

Entlang der Bahnflächen wird ein Abstand von 10,00 m festgesetzt. Damit soll auf die betrieblichen Belange der Bahn reagiert werden, die entlang der festgesetzten Bahnflächen

einen zusätzlichen Weg zur Unterhaltung der Bahnanlagen benötigen. Für diese Trasse wird im Bebauungsplan ein Fahrrecht zugunsten der DB festgesetzt.

### Nebenanlagen

Aus gestalterischen Gründen sollen Nebenanlagen nur innerhalb der überbaubaren Flächen zugelassen werden. Die zu erwartenden Grundstücksgrößen ermöglichen dies, ohne dass diese Regelung zu unverhältnismäßigen Einschränkungen führt. Mit der Regelung soll aus gestalterischen Gründen die Errichtung von Nebenanlagen direkt angrenzend an öffentliche Flächen ausgeschlossen werden.

### 1.5. Sonstige Festsetzungen

#### Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Um zukünftig erforderliche Einrichtungen und Leitungen der Ver- und Entsorgungsträger außerhalb öffentlicher Flächen dauerhaft zu sichern, sind die betroffenen Privatgrundstücke mit beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten gem. § 1090 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) zu belasten.

Entlang der Bahnflächen wird eine Fläche für ein Fahrrecht zugunsten der DB in einer Breite von 5,00 m festgesetzt. Dieses ist notwendig, um die Bahnanlagen und die vorhandene Signaltechnik der DB warten zu können. Die Breite resultiert aus der Notwendigkeit einer Befahrung mit Kfz. Das Fahrrecht ist auf die Bereiche beschränkt, in denen eine Erreichbarkeit des Gleiskörpers von außen ansonsten nicht möglich wäre.

Im nördlichen Plangebiet nördlich der Hase wird in der öffentlichen Grünfläche eine Fläche für ein Geh- und Fahrrecht (beschränkt auf Radfahrer) zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Dieses ist erforderlich, um die Bauflächen im Plangebiet und das geplante Fernbusterminal an den geplanten Ostausgang des Hauptbahnhofes anzubinden.

Eine weitere Fläche für ein Geh, Fahr- und Leitungsrecht wird, ausgehend vom Ostausgang des HBF festgesetzt, um das ehemalige Bürogebäude der DB nördlich der Hase erschließen zu können, für das auch künftig eine gewerbliche Nutzung möglich sein soll. Da die Erschließung über eine öffentliche Verkehrsfläche nicht möglich ist soll die Erschließung über entsprechende Rechte sichergestellt werden. Diese Fläche wird zugunsten der Eigentümer der zu erschließenden Grundstücke sowie zugunsten der DB festgesetzt, damit diese ihre angrenzenden Grundstücke erreichen können.

Darüber hinaus wird innerhalb der geplanten Wegeverbindung zwischen Hase und Planstraße A eine Fläche für ein Fahrrecht zugunsten der Stadtwerke, des Unterhaltungsverbandes U 96 und der DB festgesetzt. Grundsätzlich soll diese Wegeverbindung Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleiben. Daher ist ein Fahrrecht zugunsten eines begrenzten Personenkreises erforderlich.

Das Fahrrecht zugunsten der Stadtwerke ist erforderlich, um Wartungsarbeiten am benachbarten Regenrückhaltebecken durchführen zu können. Die Nutzung der geplanten Wegeverbindung für Wartungszwecke macht eine zusätzlichen Wartungsweg direkt am RRB entbehrlich und reduziert somit die erforderliche Gesamtfläche für das Becken zugunsten der benachbarten Bauflächen.

Das Fahrrecht zugunsten des Unterhaltungsverbandes ist erforderlich, da in diesem Bereich der Hase ein Sandfang vorhanden ist, der die Sandfracht der Hase von den Flussabschnitten in der Innenstadt zurückhält. Da der abgelagerte Sand regelmäßig entfernt werden muss ist eine Befahrung erforderlich, um das Baggergut entsorgen zu können.

Die DB benötigt das Fahrrecht, um das in ihrem Besitz befindliche Wehr in der Hase zu Wartungszwecken erreichen zu können.

Die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte sind über die Festsetzung im Bebauungsplan hinaus privatrechtlich zu sichern. Sofern für das Plangebiet ein Umlegungsverfahren zur Neuordnung der Grundstücke im Geltungsbereich durchgeführt wird, kann eine grundbuchliche Sicherung auch im Rahmen dieses Verfahrens erfolgen.

### Grünflächen

Im Geltungsbereich werden nur untergeordnet Grünflächen festgesetzt. Die größte Fläche befindet sich nördlich der Planstraße A. Neben der Funktion als unversiegelter Freibereich mit einer geplanten attraktiven Erscheinung wird in dieser Fläche das für das Plangebiet erforderliche Regenrückhaltebecken realisiert. Die umgebenden Bereiche können durch entsprechende Bepflanzung zu einem attraktiven Erscheinungsbild beitragen. Gemeinsam mit der angrenzenden Wegeverbindung, die einen Alleecharakter erhalten soll, strukturiert die Fläche das Plangebiet.

Im Norden schließt sich eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kompensationsfläche“ an. Diese ist für eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) erforderlich, da im Plangebiet ein Brutrevier des geschützten Flussregenpfeifers nachgewiesen wurde. Die Fläche soll gemeinsam mit der angrenzenden Fläche des RRB so hergerichtet werden, dass sie als Ersatzlebensraum für den Flussregenpfeifer geeignet ist.

Die angrenzende Wegeverbindung selbst dient der Erschließung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer unabhängig von öffentlichen Straßen, um die Grundstücke im Plangebiet auf kurzem Wege mit dem Hauptbahnhof zu verbinden und gleichzeitig ein gewisses Maß an Aufenthaltsqualität, z.B. in Pausen, zu ermöglichen. Die geplante Breite von 20 m ermöglicht neben einer integrierten Wegverbindung auch das Anpflanzen von Bäumen, was zu einem positiven Erscheinungsbild beitragen soll.

Die Fläche zwischen Bahntrasse, Hase und Hamburger Straße wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt, da eine bauliche Entwicklung in diesem Bereich, insbesondere aufgrund der geringen Grundstücksgröße und der problematischen Topographie städtebaulich nicht mehr für sinnvoll erachtet wird. Darüber hinaus soll die Fläche aufgrund der Lage direkt an der Hase als attraktiver Uferbereich entwickelt werden.

### 1.6. Verkehrliche Erschließung

Für die innere Erschließung werden Verkehrsflächen mit einer Breite von 19,50 m festgesetzt. Dies ermöglicht einen flexiblen Ausbauquerschnitt, der sowohl den Anforderungen an Bereiche mit vermehrtem Stellplatzbedarf für Pkw (z.B. kulturelle Nutzungen im Bereich der Planstraße A) als auch einem erhöhten Stellplatzbedarf für Lkw (Planstraße B) gerecht werden kann. Das Maß von 19,50 m Gesamtbreite ermöglicht die Herstellung eines beidseitigen Parkstreifens für Pkw oder eines einseitigen Parkstreifens für Lkw, da diese eine breitere Parkfläche erfordern.

Im Eingangsbereich wird die Verkehrsfläche so festgesetzt, dass die kurzfristig zu realisierende Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes möglich ist und perspektivisch auch die Umsetzung des Durchstichs der Frankenstraße möglich bleibt. Um zukünftige Konflikte beim Zuschnitt der Flächen zu vermeiden und diesbezüglich Planungssicherheit zu schaffen, werden die Flächen beider Varianten in der Festsetzung der Verkehrsfläche berücksichtigt.

Die Planstraße C wird festgesetzt, um im Fall der Bildung kleiner Grundstücke die großen Bauflächen auch in der Tiefe erschließen zu können.

Am Ende der Planstraße A wird die Anbindung der DB-Flächen des Rangierbahnhofs über eine öffentliche Straße sichergestellt. Die Anbindung ist erforderlich, da einerseits die DB ihre Flächen erreichen muss und zudem die dort befindliche Ladestraße auch von Dritten genutzt wird, die eine öffentliche Zufahrt benötigen.

### 1.7. Technische Erschließung

Die Versorgung des Planbereichs mit Elektrizität, Gas, Trinkwasser, Telekommunikationsleitungen u. ä. kann in den Trassen der öffentlichen Verkehrsflächen sichergestellt werden.

Die Löschwasserversorgung erfolgt nach den Vorgaben des DVGW-Regelwerks W 405. Das Trinkwassernetz wird nach dem Trinkwasserbedarf ausgelegt und kann zur Sicherstellung des Löschwasserbedarfs herangezogen werden. Voraussichtlich kann die zur Verfügung stehende Wassermenge den Löschwasserbedarf nicht abdecken. Daher ist im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren ist zu prüfen, ob und mit welchen technischen Mitteln zusätzliche Reserven zur Löschwasserbereitstellung geschaffen werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

Das für den Planbereich erforderliche Entsorgungssystem für Schmutzwasser kann an das vorhandene Kanalnetz im Bereich Dammstraße angeschlossen werden.

Durch die geplante Bebauung entsteht auf Grund der zusätzlichen Flächenversiegelung ein Mehrabfluss von Niederschlagswasser. Für die Rückhaltung wird im nördlichen Plangebiet ein Regenrückhaltebecken festgesetzt. Daran sind die Entwässerungskanäle für Regenwasser im Plangebiet anzuschließen.

Beim Bau des RRB ist zu beachten, dass aufgrund der geringen Flurabstände vermutlich ein Grundwasseranschnitt erfolgen wird. Bei den für ein Gewerbegebiet zu erwartenden Schadstofffrachten des Oberflächenwassers ist daher eine Dichtung des Beckens erforderlich.

Erforderliche Leitungen für die Telekommunikation können in den Trassen der öffentlichen Verkehrsflächen verlegt werden.

### 1.8. Immissionsschutz

Für städtebauliche Planungen ist generell die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) zu berücksichtigen. Hierbei sind den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, zugeordnet. Diese Orientierungswerte sind eine sachverständige Konkretisierung der in der Planung zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes und somit die Folgerung aus § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und § 1 Abs. 5 BauGB.

#### Verkehrslärm

Die Bewertung des Verkehrslärms allgemein erfolgt nach der DIN 18005.

Zum Schutz vor Verkehrslärm werden im Plangebiet Lärmpegelbereiche festgesetzt. Deren Einhaltung stellt den erforderlichen Schallschutz für die Innenräume der künftigen Nutzung sicher. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung.

#### Gewerbelärm

Die Bewertung des Gewerbelärms erfolgt nach der TA Lärm.

Auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung werden für die Bauflächen Lärmkontingente, getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum, festgesetzt. Ergänzend werden zur besseren Ausnutzbarkeit der Flächen in Abhängigkeit der relevanten schutzwürdigen Nutzungen Zusatzkontingente festgesetzt. Diese ermöglichen eine höhere Ausnutzung in Bezug auf den entstehenden Lärm, wenn dieser in unempfindliche Richtungen abgestrahlt wird.

Die Lärmkontingente sowie die Zusatzkontingente mit den jeweiligen Bezugspunkten und Radien werden tabellarisch in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.

#### 1.9. Festsetzungen zum Artenschutz

Aufgrund des Brutnachweises für den geschützten Flussregenpfeifer wird im Bebauungsplan ein Ausgleichshabitat festgesetzt. Die Herrichtung der Fläche ist erforderlich, da der nachgewiesene Brutplatz überplant wird. Die Ersatzfläche ist herzustellen, bevor es zu erheblichen Störungen der Tiere durch Erschließungsmaßnahmen oder die Realisierung von Bauvorhaben im Plangebiet kommt. Da ansonsten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht auszuschließen sind wird daher festgesetzt, dass Erschließungsmaßnahmen erst durchgeführt werden dürfen, wenn die Realisierung der CEF-Maßnahme abgeschlossen ist. Dies gilt auch für die Erteilung von Baugenehmigungen, da auch von der Realisierung von Bauvorhaben erhebliche Störungen ausgehen können.

#### 1.10. Dachbegrünung

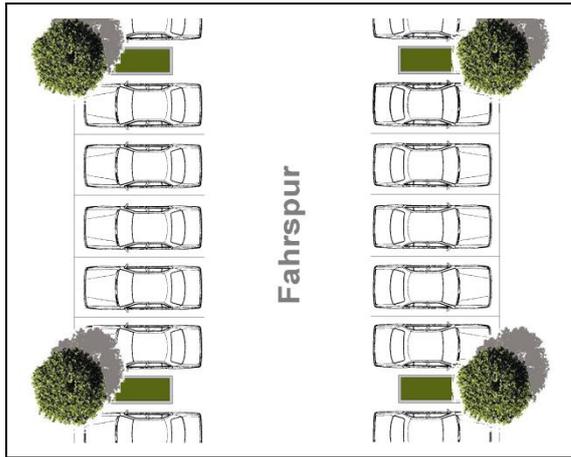
Mit der Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung bei Gebäudedächern mit einer Dachneigung  $\leq 15^\circ$  soll ein Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas geleistet werden. Dachbegrünungen können Staub und Schadstoffe aus der Luft filtern. Zudem wird dem Effekt der lokalklimatischen Aufheizung in den Sommermonaten durch versiegelte Flächen entgegengewirkt. Aufgrund der Wasserrückhaltung eines begrünten Daches kann ein Großteil des jährlichen Niederschlagswassers wieder verdunsten, wodurch die öffentlichen Entwässerungssysteme entlastet werden. Hierzu muss bei der extensiven Dachbegrünung allerdings eine Substratmächtigkeit von mindestens 10 bis 12 cm zur Ausführung kommen.

Neben den positiven optischen Eigenschaften eines begrünten Daches können dieser Dachkonstruktion auch der Schutz und die Verlängerung der Lebensdauer der Dachabdichtung, u. a. durch Absorbieren schädlicher UV-Strahlungen, zu Gute gehalten werden. Durch Verdunstung des gespeicherten Regenwassers kann sich das Raumklima der direkt darunterliegenden Räume im Sommer abkühlen, so dass ggf. auf eine kostenintensive Klimaanlage verzichtet werden kann. Im Winter lässt sich der Heizbedarf des Gebäudes zudem durch die isolierende Wirkung der Dachbegrünung senken. Unter gewissen Umständen kann ein begrüntes Dach sogar neuen Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten bieten.

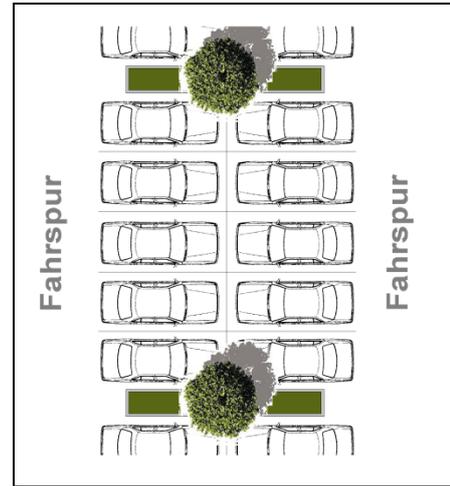
Dem erforderlichen Brandschutz kann durch eine geeignete Ausführung der Dachbegrünung (z. B. Verzicht auf Gräser und Verwendung von Flechten und Moose) Rechnung getragen werden. Durch geringe Aufbauhöhen moderner Dachbegrünungen können auch die statischen Anforderungen an die Dachtragwerke wirtschaftlich vertretbar dargestellt werden.

#### 1.11. Stellplatzbegrünung

Große, zusammenhängende Stellplatzanlagen sind zumeist durch nahezu flächendeckend versiegelte Bereiche gekennzeichnet. Diese heizen sich besonders in den Sommermonaten stark auf und erwärmen so zusätzlich die Umgebungsluft. Die Abstrahlung der aufgenommenen Wärme erfolgt besonders in den kühleren Abend- und Nachtstunden, wenn eigentlich eine Abkühlung der Stadt erfolgen soll. Mit der Begrünung durch standortgerechte Bäume (s. Pflanzliste B) wird die Beschattung der versiegelten Flächen verbessert, was zu einer deutlichen Verringerung des Aufheizeffekts führt. Durch diese Maßnahme wird ein Beitrag zur Verringerung der Überhitzung des Stadtklimas im Sommer sowie durch die Filterung von Luftschadstoffen und groben Staubpartikeln aus der Luft zur Verbesserung der Luftqualität geleistet.



Bsp.: Einzelreihung



Bsp.: Doppelreihung

### Pflanzliste B:

- Standortgerechte mittel- bis großkronige Laubbäume zur Begrünung von Stellplatzanlagen und Verkehrsflächen -

	deutscher Artenname	botanischer Artenname	Wuchshöhe max. Höhe	Breite
<b>Bäume</b>	Spitzahorn	Acer platanoides (grünlaubige Arten und Sorten)	20-30 m	15-22 m
	Baumhasel	Corylus colurna	15-18 (23) m	8-12 (16) m
	Gemeine Esche	Fraxinus excelsior	20-35 (40) m	20-25 (30) m
	Wildbirne	Pyrus communis 'Beech Hill'	8-12 m	5-7 m
	Wildbirne	Pyrus regelii	8-10 m	7-9 m
	Stieleiche	Quercus robur	25-35 (40) m	15-20 (25) m
	Amerikanische Roteiche	Quercus rubra	20-25 m	12-18 (20) m
	Mehlbeere	Sorbus aria	6-12 (18) m	4-7 (12) m
	Eberesche, Vogelbeere	Sorbus aucuparia	6-12 m	4-6 m
	Schwedische Mehlbeere	Sorbus intermedia	10-15 (20) m	5-7 m
	Winterlinde	Tilia cordata	18-20 (30) m	12-15 (20) m
	Amerikanische Stadtlinde	Tilia cordata 'Greenspire'	18-20 m	10-12 m
	Holländische Linde	Tilia europaea	25-35 (40) m	15-20 m
	Kaiserlinde	Tilia europaea 'Pallida'	30-35 (40) m	12-18 (20) m

#### 1.12. Erhalt von Bäumen

Im Plangebiet ist lediglich ein Baum innerhalb der künftigen Bauflächen erhaltungswürdig. Dieser befindet sich im südlichen Teil des Plangebietes auf einem künftigen Baugrundstück. Aufgrund der Qualität und Vitalität des Baumes soll dieser als zu erhalten festgesetzt werden.

#### 1.13. Anpflanzen von Bäumen

Innerhalb der Straßenfläche ist das Anpflanzen von Bäumen vorgesehen. Eine Festsetzung im Bebauungsplan soll nicht erfolgen, da die genaue Lage der Standorte im Rahmen der

Ausführungsplanung für den Straßenausbau festzulegen ist.

Die festgesetzte Wegeverbindung soll einen Alleecharakter erhalten. Die genaue Lage der Bäume wird abschließend im Rahmen der Ausführungsplanung festgesetzt.

#### 1.14. Straßenbeleuchtung

Um eine Störung des Lebensumfeldes der im Plangebiet vorzufindenden Fledermäuse so weit wie möglich zu vermeiden, ist die Straßenbeleuchtung im Plangebiet so zu erstellen, dass ein vertretbares Lichtspektrum eingehalten wird.

Durch ältere Straßenbeleuchtungen können Insekten in großen Mengen angelockt werden. Dadurch entsteht im Bereich derartiger Straßenbeleuchtungen nachts eine Art „Überangebot“ an Nahrung für Fledermäuse. Dieses Überangebot führt allerdings an anderer Stelle zu einem geringeren Aufkommen nachtaktiver Insekten und somit zu einem Nahrungsrückgang für Fledermausarten, die ihre Nahrung nicht im Bereich von Straßenbeleuchtungen suchen. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Fledermäuse bei der Nahrungsaufnahme im Bereich älterer Straßenbeleuchtungen durch den Straßenverkehr gefährdet werden.

Quecksilberdampflampen haben den höchsten insektenanlockenden UV-A-Anteil (380-315 nm) im Spektrum und sind deshalb als ungünstig einzustufen. Metall-Halogenidlampen sind ähnlich zu bewerten. Natriumdampflampen (gelbes Licht) und LED-Lampen weisen dagegen eine eher geringe Lockwirkung auf.

Da LED-Lampen aus energetischer Sicht wesentlich positiver zu bewerten sind als Natriumdampflampen, wird im Bebauungsplan im Sinne einer ökologischen Minimierungsmaßnahme festgesetzt, dass im Plangebiet Straßenbeleuchtungen nur mit LED-Beleuchtung betrieben werden dürfen.

## 2. Örtliche Bauvorschriften

Gemäß § 84 Abs. 6 Niedersächsische Bauordnung (NBauO), in der zurzeit gültigen Fassung, sind im Bebauungsplan örtliche Bauvorschriften als Festsetzungen aufgenommen.

### 2.1. Dächer

Da im Plangebiet eine gewerbliche Nutzung vorgesehen ist werden flach geneigte Dächer mit einer Neigung von max. 15° festgesetzt. Die Festsetzung ermöglicht die zu erwartende Realisierung von gewerbehallen und auch Bürogebäuden. Zudem ermöglicht die Festsetzung von Flachdächern eine Dachbegrünung, die aus gestalterischen und ökologischen Gründen vorgesehen wird.

### 2.2. Einfriedungen

Um zu verhindern, dass die an die öffentlichen Verkehrsflächen angrenzenden Bereiche der Baugrundstücke durch hohe, dichte Einfriedungen zu den der Allgemeinheit zugänglichen Verkehrsflächen durch einen Einmauerungseffekt gleichsam „abgeschottet“ werden, sind Einfriedungen entlang öffentlicher Verkehrsflächen nur in Form von heimischen standortgerechten Laubhecken (s. Pflanzliste A) zulässig. Dabei leistet die Verwendung eines heimischen Gehölzes einen Beitrag zur Förderung der Biodiversität.

**Pflanzliste A:**

- Heimische standortgerechte Gehölze im Siedlungsbereich -

	deutscher Artenname	botanischer Artenname	Wasser- versorgung trocken/ frisch/nass	Nährstoff- versorgung reich/mittel/ arm	Wuchshöhe max. Höhe	Verwendung Einzelbaum/ Hecke	schnitt- verträglich
<b>Bäume</b>	Feldahorn	Acer campestre	tr/fs	mi	5-15m	E/H	ja
	Spitzahorn	Acer platanoides	fs	re/mi	20-30m	E	
	Bergahorn	Acer pseudoplatanus	fs	mi	25-30m	E	
	Schwarzerle	Alnus glutinosa	fs/na	mi/re	10-20m	E	
	Sandbirke	Betula pendula	tr/fs	ar	20m	E	
	Hainbuche	Carpinus betulus	tr/fs	re/mi	25m	E/H	ja
	Rotbuche	Fagus sylvatica	fs	ar	30m	E/H	ja
	Esche	Fraxinus excelsior	fs/na	re/mi	25-40m	E	
	Wildapfel	Malus sylvestris	tr/fs	re	6-10m	E	
	Schwarz-Pappel	Populus nigra	tr/na	re	20-25m	E	
	Zitterpappel	Populus tremula	tr/fs	mi/ar	20m	E	
	Vogelkirsche	Prunus avium	fs	mi	15-20m	E	
	Traubenkirsche	Prunus padus	fs/na	mi	10m	E	
	Wildbirne	Pyrus pyraeaster	tr/fs	re	12-15m	E	
	Traubeneiche	Quercus petraea	tr/fs	mi	20-30m	E	
	Stieleiche	Quercus robur	fs	mi	40m	E	
	Silberweide	Salix alba	fs/na	mi	25m	E	
	Salweide	Salix caprea	tr/fs	mi	5-8m	E/H	
	Bruchweide	Salix fragilis	fs/na	mi	10-15m	E	
	Korbweide	Salix viminalis	fs/na	re	3-8m	E	
	Eberesche	Sorbus aucuparia	fs/tr	mi	6-12m	E	
	Gewöhnliche Eibe	Taxus baccata	fs/na	re	10m	E/H	ja
	Winterlinde	Tilia cordata	tr/fs	mi	25m	E	
	Sommerlinde	Tilia platyphyllos	fs	re	35m	E	
	Flatterulme	Ulmus laevis	fs/na	re	25m	E	
	Feldulme	Ulmus minor	tr/fs	re	30m	E	
Bergulme	Ulmus glabra	fs/na	re	30m	E		

	deutscher Artenname	botanischer Artenname	Wasser- versorgung trocken / frisch/nass	Nährstoff- versorgung reich/mittel/ arm	Wuchshöhe max. Höhe	Verwendung Einzelbaum/ Hecke	schnitt- verträglich
<b>Sträucher</b>	Hartriegel	Cornus sanguinea	tr/fs	mi	1-4m	H	
	Hasel	Corylus avellana	tr/fs	re/mi	2-6m	H	
	Weißdorn	Crataegus laevigata	tr/fs	re	2-6m	E/H	ja
	Weißdorn	Crataegus monogyna	tr/fs	mi	2-6m	E/H	ja
	Pfaffenhütchen	Euonymus europaea	fs	re/mi	2-4m	H	
	Faulbaum	Frangula alnus	fs/na	ar	1-3m	H	
	Europäische Stechpalme	Ilex aquifolium	tr/fs	mi	3-6m	E/H	ja
	Heckenkirsche	Lonicera xylosteum	tr/fs	mi	1-2m	H	ja
	Schlehe	Prunus spinosa	tr/fs	re/mi	1-3m	H	ja
	Hundsrose	Rosa canina	tr/fs	re	1-3m	H	ja
	Schwarzer Holunder	Sambucus nigra	fs	re/mi	2-6m	H	
	Traubenholunder	S. racemosa	fs	mi	1-3m	H	
	Ohrweide	Salix aurita	fs/tr	mi	1-3m	H	ja
	Grauweide	Salix cinerea	fs/na	ar	2-5m	H	ja
Schneeball	Viburnum opulus	fs/na	re	1-3m	H		

	deutscher Artenname	botanischer Artenname	Wasser- versorgung trocken/ frisch/nass	Nährstoff- versorgung reich/mittel/ arm	Wuchshöhe max. Höhe	Verwendung Einzelbaum/ Hecke	schnitt- verträglich
<b>Kletterpflanzen</b>	Waldrebe	Clematis vitalba	fs	re/mi	3-20m	-	ja
	Efeu	Hedera helix	fs	mi	2-20m	-	ja
	Hopfen	Humulus lupulus	fs/na	re/mi	2-6m	-	ja
	Wilder Wein, dreispitziger	Parthenocissus tricuspidata	fs	mi	2-20 m	-	ja
	Wilder Wein, fünfblättriger	Parthenocissus quinquefolia	fs	mi	2-20 m	-	ja
	Geißblatt	Lonicera periclymenum	fs	ar	1-3m	-	ja

### 2.3. Werbeanlagen

Zur Wahrung eines attraktiven Erscheinungsbildes, was insbesondere im Eingangsbereich zum Plangebiet an der Hamburger Straße von Bedeutung ist, werden Festsetzungen zu Werbeanlagen in den Bebauungsplan aufgenommen. Damit soll eine negative Überformung des Erscheinungsbildes mit Werbeanlagen vermieden werden.

Aus diesem Grund wird festgesetzt, dass Werbeanlagen nur unterhalb der Traufe von Gebäuden zulässig sind. Zudem werden Regelungen zu Fahnen getroffen, die zu Werbezwecken dienen. Mit der Regelung soll eine Häufung von Werbeanlagen vermieden werden.

Werbepylone werden in ihrer Größe begrenzt, um das Umfeld nicht zu dominieren. Hohe Werbepylone mit einer deutlichen Wahrnehmung über das Plangebiet hinaus und damit eine mögliche negative Überformung der Stadtsilhouette sollen damit vermieden werden.

### **3. Kennzeichnungen**

Kennzeichnungen im Bebauungsplan nach § 9 Abs. 5 BauGB sollen insbesondere die Bauherren auf bestimmte Risiken hinweisen, damit sie sich bei einer eventuellen Bebauung darauf einrichten können.

#### **3.1. Altlasten**

Die Bereiche der ehemaligen KFZ- Tankstelle (ALVF 69), der ehem. Teerölbecken (ALVF 24) und der ehem. Tankanlage für Schienenfahrzeuge (ALVF 7) werden aufgrund einer Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Grundwasser als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind – Altlasten –, gekennzeichnet.

Im Plangebiet befinden sich darüber hinaus flächendeckend schadstoffbelastete Geländeauffüllungen mit abfallrechtlicher Relevanz. Daher sind Bodeneingriffe fachgutachterlich zu begleiten. Im Vorfeld von Erschließungs- und Baumaßnahmen ist zum Umgang mit den belasteten Auffüllungsböden ein Boden- und Entsorgungsmanagement zu konzipieren.

#### **3.2. Kampfmittelverdachtsflächen**

Aufgrund der Lage des Plangebietes in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof, an wichtigen Schienenstrecken sowie direkt angrenzend an das ehemalige Stahlwerk (heute Hasepark) sowie der ehemaligen Funktion als Güterbahnhof ist eine starke Bombardierung während des zweiten Weltkriegs anzunehmen. Insofern sind im Plangebiet verbliebene Kampfmittel nicht auszuschließen. Daher wird ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### **3.3. Bahnrechtlich gewidmete Flächen**

Die nach wie vor bahnrechtlich gewidmeten Flächen werden im Bebauungsplan gekennzeichnet (ergänzende Skizze, siehe Abb. 1). Die bahnrechtliche Widmung betrifft die Flurstücke 23/17, 23/27, 23/35, 23/36, 23/37, 23/22, 23/23, 23/38, 23/39, 23/40, 23/41, 23/42, 23/43, 23/9, 23/11, 23/20, 23/46, 23/47, 57/6, 57/7, 57/8, 62/8, 62/9, 62/10, 62/11, 62/12, 339/23 (alle Flur 125, Gemarkung Osnabrück). Baugenehmigungen für die betreffenden Flurstücke können erst nach rechtsverbindlicher Aufhebung des Fachplanungsrechts nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) erteilt werden. Eine entsprechende textliche Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

### **4. Nachrichtliche Übernahmen**

#### **4.1. Baudenkmale**

Der denkmalgeschützte Ringlokschuppen wird im Bebauungsplan als Baudenkmal gekennzeichnet.

### **5. Maßnahmen**

#### **5.1. Bodenordnung**

Zur Verwirklichung dieses Bebauungsplans ist eine Neuordnung der Grundbesitzverhältnisse durch bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Sofern diesbezüglich mit den betreffenden Eigentümern keine einvernehmliche Lösung zu erzielen ist muss die Durchführung eines Umlegungsverfahrens zur Neuordnung der Grundstücke geprüft werden. Sofern es dazu kommt würden in diesem Verfahren auch die im Bebauungsplan festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte grundbuchlich gesichert werden.

## **D Umweltbericht**

### **1. Einleitung**

#### 1.1 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes

Das Vorhaben verfolgt das übergeordnete Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Gewerbegebietes auf den Flächen des bisherigen Güterbahnhofs zu schaffen (vgl. Kap. A.2.).

Hinsichtlich der Angaben zum Standort sowie der Art des Vorhabens und geplanter Festsetzungen wird auf die vorhergehenden Kapitel A – C der Begründung verwiesen.

#### Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

Das Plangebiet umfasst in seiner Gesamtheit eine Fläche von ca. 34,81 ha. Hinsichtlich der nutzungsspezifischen Differenzierung wird auf Kapitel F verwiesen. Der auf Grund der B-Planaufstellung verursachte Bedarf an Grund und Boden umfasst ca. 30,54 ha. Planungsrechtlich können insgesamt ca. 7,64 ha an Fläche dauerhaft neu versiegelt werden.

#### 1.2 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen sowie ihre Berücksichtigung

Dem Planvorhaben liegen die Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414, zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)), die Baunutzungsverordnung (BauNVO) und die Planzeichenverordnung (PlanZV), jeweils in der zurzeit gültigen Fassung, zu Grunde.

Im Bebauungsplanverfahren greift die Eingriffsregelung des § 1a Abs. 3 BauGB i. V. m. §§ 14 bis 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) - in der zurzeit gültigen Fassung - auf die im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung im Zuge der Umweltprüfung mit einem "Landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 370 "Ehemaliger Güterbahnhof"" eingegangen worden ist (DENSE & LORENZ 2016).

Es gelten die artenschutzrechtlichen Vorschriften insbesondere der §§ 44 ff BNatSchG über besonders geschützte Arten, zu denen u.a. alle europäischen wild lebenden Vogelarten sowie alle Fledermausarten gehören. Vor diesem Hintergrund ist ein "Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 370 "Ehemaliger Güterbahnhof"" erarbeitet worden (DENSE & LORENZ 2015).

Die Anforderungen des Bodenschutzes gründen auf den Vorgaben des Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) bzw. der Bundesbodenschutzverordnung.

Die Anforderungen des Gewässerschutzes gründen auf den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bzw. auf dem Niedersächsischen Wassergesetz (NWG).

Bezogen auf etwaige auf das Vorhaben einwirkenden sowie die von ihm ggf. ausgehenden Immissionen bzw. Emissionen sind das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) zu berücksichtigen.

#### Fachplanungen

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Osnabrück wird das Plangebiet überwiegend als gewerbliche Baufläche dargestellt (vgl. Kap. B.1.3).

Der "Landschaftsrahmenplan" (1992) beinhaltet keine Darstellungen, die den direkten Geltungsbereich betreffen, sondern nur dessen Randbereiche. So werden im Nordwesten des Plangebietes ein Abschnitt der Hase mit begleitendem Gehölzbestand und im Süden die Gehölzbestände am Bahndamm (artenreiche Hecken) als wichtige Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften abgebildet. Im Entwicklungsplan sind die südlichen Gehölzbestände entlang des Bahndammes mit der Nr. S 19 als schutzwürdige Bereiche gem. § 28 NNatG (Geschützter Landschaftsbestandteil, Stand 1992) übernommen worden.

Auch im "Landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Flächennutzungsplan" (2000) werden diese Heckenstrukturen als potenzielle geschützte Landschaftsbestandteile beschrieben.

## **2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### 2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes

Der Umweltzustand im rechtsgültigen Status wird nachfolgend auf die betroffenen Schutzgüter bezogen dargestellt, um die Empfindlichkeit gegenüber der Neuplanung herauszustellen und Hinweise auf ihre Berücksichtigung im Zuge der planerischen Überlegungen geben zu können. Anschließend wird - vor dem Hintergrund der für notwendig erachteten Fachgutachten - die mit der Durchführung der Planung verbundene Veränderung des Umweltzustandes dokumentiert und bewertet. Die mit der Neuplanung einhergehenden Auswirkungen auf die Umweltgüter werden herausgearbeitet, um anschließend Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung sowie ggf. zum Ausgleich und Ersatz erheblicher negativer Auswirkungen ableiten zu können. Da der Ausgleichsbegriff des BauGB auch Ersatzmaßnahmen umfasst, ist der Begriff "Ausgleich" hier im Sinne einer umfassenderen Kompensation zu verstehen.

Darüber hinaus ist auf Vermeidungs-, Verminderungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) einzugehen, die aus den Anforderungen des Artenschutzrechts resultieren.

#### 2.1.1 Schutzgut Mensch

Hinsichtlich des Menschen können im Zusammenhang mit der Planung zunächst Auswirkungen bezogen auf die Erholungsfunktion (Lärm, Landschaftsbild, Barrierewirkung) von Bedeutung sein. Das Erholungspotenzial offener Freiflächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche ist naturgemäß eng verbunden mit der Qualität dieses Landschaftsraumes bzw. -bildes (vgl. Kap. D.2.1.6). Ein realisiertes Gewerbegebiet verändert in aller Regel die Qualität des räumlichen Erlebens gegenüber der Wahrnehmung relativ offener naturnaher Freiflächen. Beeinträchtigungen des "Landschafts"bildes stehen also über den Aspekt der Erholungseignung in enger Wechselwirkung mit dem Schutzgut Mensch.

Die im zukünftigen Gewerbegebiet arbeitenden Menschen können Lärmbelastungen ausgesetzt sein, die es planerisch zu bewältigen gilt. Diesbezüglich sind vor allem die Bahnanlagen im nördlich und südlich Teil des Aufstellungsbereiches zu nennen (vgl. Kap. B.2).

#### **Bewertung**

Eine potenzielle Bedeutung des Plangebietes für die landschaftsgebundene Erholungsnutzung gründet auf dem naturnahen Charakter – großflächige Ruderalfluren allgemeiner ökologische Bedeutung – der weitläufigen Offenlandbereiche sowie des alten und prägenden Baumbestandes. Aufgrund der sehr eingeschränkten Zugänglichkeit des Plangebietes muss das derzeitige Erholungspotenzial als eher gering eingestuft werden. Allenfalls dem derzeit als gestalterische Einheit wahrnehmbaren Randbereich mit dem

flussbegleitenden prägenden Altbaumbestand sowie den dahinter liegenden alten Bahngebäuden ist diesbezüglich eine gewisse Wertigkeit zuzusprechen.

Infolge der Ausweisung des Gewerbegebietes und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen ist mit einer Zunahme der Immissionsbelastung zu rechnen, ohne dass davon auszugehen ist, dass, auch im Hinblick auf die Umweltzone, lufthygienisch maßgebende Grenzwerte erreicht oder überschritten werden. Von den durch die Bebauung ausgehenden Wirkungen werden das im Südwesten angrenzende Mischgebiet sowie der derzeit genutzte und zu erhalten Gebäudebestand – v.a. das “Kopfgebäude“ und der Ringlokschuppen - unmittelbar betroffen sein.

Diese Areale werden in der Bauphase des neuen Gewerbegebietes baubedingten Lärm- und ggf. auch Staubemissionen ausgesetzt sein. Der Schutz der zukünftig hier arbeitenden Menschen vor von außen einwirkenden Lärmbelastungen sowie vor Lärmquellen innerhalb des neuen Baugebietes wird mittels passiver Schallschutzmaßnahmen – v.a. Festsetzung von Lärmpegelbereichen - gewährleistet.

Insbesondere die östlichen Bereiche des Plangebietes besitzen aufgrund der hier nachgewiesenen Luftaustauschbahnen eine bedeutsame Klimaausgleichsfunktion für die Innenstadt. Das klimatische Regenerationspotenzial bzw. die lufthygienische Ausgleichsfunktion der überplanten Freiflächen kann demnach beeinträchtigt werden. Dieser Aspekt ist allerdings zu vernachlässigen, da eine Kaltluftabflusssimulation gezeigt hat, dass die Grundkonfiguration der Planung – v.a. Gebäudeausrichtung und –höhe – zu keiner signifikanten Beeinträchtigung der Klimafunktion des Areals des Güterbahnhofes führen wird (vgl. Kap. D.2.1.5).

In der Zusammenschau wird von nur **geringen Beeinträchtigungen** bezogen auf das Schutzgut **Mensch** ausgegangen.

### 2.1.2 Schutzgut Arten/Lebensgemeinschaften

Das Plangebiet weist – nicht zuletzt auf Grund seiner jüngsten Historie - eine für das Stadtgebiet Osnabrück hohe Wertigkeit hinsichtlich des Naturhaushaltes auf. Bei der Würdigung der naturschutzfachlichen Wertigkeiten ist zwischen den Aspekten Artenschutz und Eingriffsregelung zu unterscheiden.

Angrenzend an das besiedelte und versiegelte Stadtgebiet finden sich im UG – neben der vorhandenen Bausubstanz und ihrer Infrastruktur - große unversiegelte Freiflächen mit einer überwiegend naturnahen Biotoptypenausstattung, die sich v.a. aus Ruderal- und Hochstaudenfluren unterschiedlicher Entwicklungsstadien zusammensetzt. Diese Sukzessionsflächen sind zum überwiegenden Teil der ökologischen Wertstufe III zuzuordnen<sup>1</sup>. Als höherwertige Biotopstruktur der Wertstufe IV erstreckt sich im Nordwesten eine prägende Altbaumreihe im Böschungsbereich westlich der Hase.

Mit der *Nelken-Haferschmiele* und der *Grünlichen Gelbsegge* konnten zwei Pflanzenarten der Roten Liste Niedersachsens nachgewiesen werden.

Da davon auszugehen ist, dass die Überplanung von Freiflächen – v.a. im Nahbereich älterer Gehölz- und Baumbestände aber auch älterer Bausubstanz - negative Auswirkungen auf die Artengruppe der Fledermäuse und Vögel haben kann, war im Rahmen der Umweltprüfung eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu erstellen. Im Ergebnis ist mit Blick auf

---

<sup>1</sup> Wertstufe III (allgemeine Bedeutung) auf der Skala von I (geringe Bedeutung) bis V (besondere Bedeutung) über die Wertstufen II (allgemeine bis geringe Bedeutung), III und IV (besondere bis allgemeine Bedeutung).

die Fledermäuse festzuhalten, dass im Gesamtareal des zukünftigen Gewerbegebietes vier streng geschützte Arten – Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Breitflügel-Fledermaus, Wasserfledermaus – sowie die Artengruppe *Myotis/Plecotus* sicher nachgewiesen werden konnten. Es zeigt sich, dass insbesondere die o.g. Biotoptypen höherer ökologischer Wertigkeit aber auch das nahe Umfeld der Hase wichtige Jagdhabitats für insbesondere die Zwergfledermaus und den großen Abendsegler darstellen; hinsichtlich der Zwergfledermaus sind zudem offene Gebäude respektive Gebäudeteile zu nennen. Die Hase ist dagegen vor allem für die Wasserfledermaus als wichtiger Jagdlebensraum einzustufen. Insgesamt wird der Bereich des zukünftigen Gewerbegebietes hinsichtlich seiner Bedeutung für die Artengruppe der Fledermäuse als von allgemeiner Bedeutung klassifiziert.

Als wesentliches Ergebnis der avifaunistischen Beurteilung bleibt festzuhalten, dass das Plangebiet aufgrund seiner in großen Bereichen naturnahen Ausstattung und des prägenden Gehölzbestandes für die Lebensgemeinschaft der Vögel eine besondere Bedeutung aufweist. Die mit 41 Arten für das Stadtgebiet bemerkenswert hohe Artenvielfalt – für 25 dieser Arten konnten Brutreviere nachgewiesen werden, 19 Arten weisen eine besondere artenschutzrechtliche Relevanz auf - beruht zum einen auf der kleinräumigen Verzahnung unterschiedlicher Lebensraumtypen auf einem für innerstädtische Verhältnisse großflächig unbebauten, brachliegenden Areal. Zum anderen ist die räumliche Lage direkt an der Hase, die als Leitlinie eine Verbindung in die offene Landschaft darstellt, entscheidend. Fünf der o.g. 19 Arten – Braunkehlchen, Flussregenpfeifer, Gartenrotschwanz, Nachtigall, Steinschmätzer – stehen als bestandsgefährdete Arten auf der Roten Liste Niedersachsens; allerdings konnte lediglich der Flussregenpfeifer als Brutvogel kartiert werden.

Das Vorkommen sonstiger streng geschützter Tier- und Pflanzenarten ist nicht bekannt. FFH- und Vogelschutzgebiete werden von der Planung nicht berührt.

Das nachweisliche Vorkommen gefährdeter Fledermaus- und Vogelarten führt vor dem Hintergrund des anzuwendenden Bilanzierungsmodells für die Eingriffsregelung hinsichtlich der betroffenen Lebensräume zu einer teilweise höheren Gesamtbewertung als sie sich aus der Naturnähe des Biotoptyps allein ableiten ließe.

### **Bewertung**

Dem Aufstellungsbereich ist eine hohe Wertigkeit hinsichtlich des Naturhaushaltes zuzuweisen. Mit der Gewerbegebietsausweisung sind demnach erhebliche Beeinträchtigungen verbunden, die v.a. aus der Versiegelung/Überbauung von z.T. naturnahen Freiflächen, aus Gehölzbeseitigungen sowie aus Lebensraumbeeinträchtigungen resultieren. Mit der alten und daher ökologisch besonders wertvollen Baumreihe im Böschungsbereich westlich der Hase geht nicht nur hochwertiger Baumbestand, sondern auch ein stadtbildprägendes Element verloren (vgl. Kap. D.2.1.6).

Die für die Eingriffsbilanzierung relevante Biotoptypenausstattung der überplanten Flächen weist auf 1.047 m<sup>2</sup> die ökologische Wertstufe IV (besondere bis allg. Bedeutung) und auf einer Fläche von 102.470 m<sup>2</sup> die Wertstufe III (allg. ökologische Wertigkeit) auf; insgesamt ist demnach eine Fläche von 10,352 ha betroffen, deren Überplanung ein Kompensationserfordernis nach sich zieht. Auch wenn Teilbereiche der Sukzessionsflächen eine zunächst geringere Naturnähe aufweisen, so dokumentiert das nachgewiesene Vorkommen der streng geschützten Fledermausarten ihr hohes ökologisches Potenzial.

Das im Rahmen der erforderlichen Regenwasserbewirtschaftung geplante Regenrückhaltebecken (RRB) beansprucht im Wesentlichen Biotoptypen der Wertstufe III. Unter der Vorgabe, dass die Böschungen dieses Beckens mit einer dem Standort gemäßen Regelsaatgutmischung eingegrünt und in Teilbereichen mit Gehölzen bepflanzt werden, dass Böschungsschultern und Beckensohle weitgehend der natürlichen Sukzession überlassen bleiben und dass das Becken insgesamt nur extensiv bewirtschaftet wird, wird davon

ausgegangen, dass sich hier Biotoptypen der gleichen Wertigkeit einstellen werden. Von daher wird das RRB in dieser Hinsicht als in sich ausgeglichen angesehen.

Mit Blick auf die Arten und Lebensgemeinschaften ist zudem die Bodenversiegelung als erheblicher Eingriff zu beurteilen, wenn durch Überbauung den Böden ihre natürliche Funktion als Lebensraum für Pflanzen und Tiere entzogen wird (vgl. Kap D.2.1.3).

Insgesamt sind daher bezogen auf das Schutzgut **Arten und Lebensgemeinschaften sehr erhebliche Beeinträchtigungen** zu konstatieren.

Die Bedeutung des Plangebietes für streng bzw. besonders geschützte Fledermaus- und Vogelarten wird mit Blick auf den speziellen Artenschutz durch die Planung hinreichend berücksichtigt. Hinsichtlich des Flussregenpfeifers wird eine ausreichend große Fläche in unmittelbarer Nachbarschaft des RRB - unter funktionaler Einbeziehung desselben sowie der nördlich angrenzenden Flächen der Bahn - entsprechend der Ansprüche, die diese Art an einen Brutplatz stellt, gestaltet und dauerhaft gesichert (sog. CEF-Maßnahmen, vgl. a. Kap. D.3.1).

Die Beeinträchtigung des Lebensraumes der Fledermäuse infolge von Quartiersverlusten wird durch das vorgezogene Anbringen von 6 Fledermauskästen als weiterer CEF-Maßnahme ausgeglichen werden.

Vor dem Hintergrund dieser CEF-Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass durch die Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (§ 42 (1) Nr. 2 BNatSchG) erfüllt werden.

Naturdenkmale sind im Aufstellungsbereich nicht verzeichnet.

### 2.1.3 Schutzgut Boden

Im Zuge von altlastenbezogenen Untersuchungen des Altstandortes Güterbahnhof wurden lokale Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen und teerartigen Verunreinigungen sowie eine Belastung der flächenhaft vorhandenen Auffüllung (0,3 bis 3,0 m mächtig) mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt. Diese werden insbesondere im Hinblick auf den Gefährdungspfad Boden-Grundwasser als handlungsbedürftig eingeschätzt.

Bei den nutzungsbedingten Kontaminationen handelt es sich um eine ehem. KFZ-Tankstelle (ALVF 69 gem. Untersuchungen DB AG), um ehem. Teerölbecken (ALVF 24 gem. Untersuchungen DB AG) und um eine ehem. Tankanlage für Schienenfahrzeuge (ALVF 7 gem. Untersuchungen DB AG), die als Altlast einzustufen sind.

Für eine abfalltechnische Einstufung der flächendeckenden schadstoffhaltigen Auffüllungsschicht wurde seitens der DB AG eine sog. Flächenrisiko-Detailuntersuchung des Geländes durchgeführt. Im Ergebnis werden unterschiedliche Belastungen des Auffüllungsmaterials belegt.

Es wird daher insbesondere die Erstellung von Sanierungsplänen nach § 13 Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit § 6 Bundesbodenschutzverordnung, mit denen die Sanierung der als Altlast eingestuftten Flächen (ehem. KFZ-Tankstelle, ehem. Teerölbecken und ehem. Schientankanlage) dargestellt wird, als erforderlich angesehen. Darüber hinaus ist im Vorfeld von Bau und Erschließungsmaßnahmen der Umgang mit den belasteten Auffüllungsböden aufzuzeigen (Bodenmanagement).

## **Bewertung**

Mit Grund und Boden ist gemäß § 1a (2) BauGB sparsam umzugehen. Bei Realisierung des Vorhabens werden bisher unversiegelte Böden als Bau- und Verkehrsflächen überplant und stehen damit hinsichtlich ihrer ökologischen Funktionalität nicht mehr zur Verfügung. Auf den Freiflächen ist eine Durchlässigkeit für Niederschlagswässer nach wie vor gegeben. Gegenüber Versiegelung durch Bebauung und der damit verbundenen Reduzierung der Oberflächenversickerung besteht demnach eine hohe Empfindlichkeit.

Aufgrund der doch weitgehenden anthropogenen Vorbelastung der Böden im Plangebiet ist davon ausgegangen worden, dass hier keine natürlich gewachsenen Böden hoher und höchster ökologischer Funktionsvielfalt anzutreffen sein werden. Von daher sind bei der Bewertung des Schutzgutes Boden flächendeckend Böden mit "nur" mittlerer Bedeutung zu Grunde gelegt worden; auf eine gutachterliche Bodenfunktionsbewertung ist verzichtet worden.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen aber dennoch eine Überbauung und Neuversiegelung von Freiflächen bzw. natürlichen Bodengesellschaften in einer Größenordnung von ca. 7,64 ha. Zusätzlich ist von weiteren Belastungen unversiegelt bleibender Böden während des Baubetriebes (Verdichtung, Umlagerung etc.) auszugehen. Auch das Verlegen von Versorgungsleitungen sowie das Ausbaggern des Regenrückhaltebeckens werden zu Beeinträchtigungen der anstehenden Böden führen, ohne dass dies gegenwärtig zu einer Kompensationsverpflichtung führen kann, da diesbezüglich lediglich die Versiegelung in Ansatz gebracht wird. Eine Kompensation der "Kappung" von Bodenprofilen wird zur Zeit weder bei der Eingriffsbilanzierung noch bei einer Bodenfunktionsbewertung berücksichtigt.

Auf den o.g. Kontaminationsflächen führt der mit einer Sanierung zwangsläufig einhergehende Bodenaustausch zu einer Aufwertung der Funktionserfüllung, sofern diese Bereiche unversiegelt bleiben.

Trotz der zu erwartenden positiven Effekte, die mit der Sanierung der Altlasten und dem Bodenmanagement verbunden sein werden, ist vor dem Hintergrund der mit der Planung verbundenen großflächigen Neuversiegelungen insgesamt von **sehr erheblichen Beeinträchtigungen** hinsichtlich des Schutzgutes **Boden** auszugehen.

### 2.1.4 Schutzgut Wasser

Beim Schutzgut Wasser ist zwischen den Aspekten Grundwasser und Oberflächenwasser zu unterscheiden. Hinsichtlich der Grundwassersituation ist vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Nutzung von einer beeinträchtigenden Vorbelastung auszugehen. Die mit dem geplanten Gewerbegebiet einhergehenden Neuversiegelungen in einer Größenordnung von 7,64 ha führen zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses und damit zu einer Verminderung der Grundwasserneubildung. Mit der Hase grenzt ein Fließgewässer im Norden direkt an.

Da eine dezentrale Versickerung der anfallenden Niederschlagswässer auf Grund des relativ hohen Verdichtungsgrades bzw. des überwiegend hoch anstehenden Grundwassers flächig nicht möglich erscheint, sieht das Entwässerungskonzept vor, das neue Gewerbegebiet an ein naturnah zu gestaltendes, gedichtetes RRB im Nordwesten des Aufstellungsbereiches anzuschließen. Die Niederschlagswässer werden dann gedrosselt bzw. über einen Notüberlauf in die Hase abgeleitet.

Das anfallende Schmutzwasser des Gewerbegebietes wird über ein zu erstellendes Kanalnetz an die vorhandene städtische Kanalisation in der Dammstraße angebunden.

## **Bewertung**

Die z.T. naturnahen Freiflächen im UG erreichen hinsichtlich des Schutzgutes (Grund)Wasser eine zumindest mittlere Wertigkeit. Der mit den Versiegelungen einhergehende erhöhte Oberflächenabfluss bzw. die damit verbundene Verminderung der Grundwasserneubildungsrate werden nur zu einem geringen Teil durch Maßnahmen der Zwischenspeicherung und Rückhaltung ausgeglichen werden können. Diesbezüglich positiv wirkt hier die Festsetzung von Dachbegrünungen auf großflächigeren Dachflächen (vgl. Kap. D.3.1). Die überwiegende Ableitung des Regenwassers in das naturnah gestaltete Rückhaltebecken bewirkt, dass diese Wässer gedrosselt in die Vorflut abgegeben werden. Eine Versickerung im Becken selbst wird aufgrund der notwendigen Dichtung nicht möglich sein.

Entlang der Hamburger Straße ist im Rahmen des Erschließungskonzeptes ein Eingriff in die westliche Böschung der Hase geplant, der zum Verlust von prägendem Baumbestand bzw. zur Abwertung des einzigen annähernd naturnahen Böschungsbereiches der Hase im Plangebiet führen wird. Dies wiegt umso schwerer, da die Strukturgütekartierung hier bereits eine weitgehende Degradation dokumentiert.

Auf den o.g. Kontaminationsflächen führen der mit einer Sanierung zwangsläufig einhergehende Bodenaustausch sowie das hinsichtlich der belasteten Auffüllungen geforderte Bodenmanagement zu einer Reduzierung des Grundwassergefährdungspotenzials.

In der Gesamtschau werden v.a. auf Grund der auf einer Fläche von ca. 7,64 ha unterbundenen Grundwasserneubildung hinsichtlich des Schutzgutes dennoch **Wasser erhebliche Beeinträchtigungen** konstatiert.

### 2.1.5 Schutzgut Klima/Luft

Im Falle der Bebauung von Flächen in der freien Landschaft kann es je nach Lage und Topographie zu Beeinflussungen des Stadtklimas kommen. Neben den verkehrsbedingten Emissionen ist vor allem die Bedeutung der überplanten Flächen als Kalt- bzw. Frischluftentstehungsgebiet und/oder als Frischluftleitbahn zu betrachten.

Das Institut für Ökologie der Universität Essen hat bereits 2003 eine "Klimatisch-lufthygienische Untersuchung im Bereich des Güterbahnhofes der Stadt Osnabrück" durchgeführt. Dabei galt es v.a. die potenzielle Funktion des Güterbahnhofsgebietes als Kaltluft-/Ventilationsbahn für die angrenzende Innenstadt beurteilen zu können.

Neben stationären Messungen an drei Feststationen wurden mobile Sondenuntersuchungen zur Analyse der Kaltluftdynamik des Güterbahnhofsgebietes sowie mobile Messungen zur Analyse des lufthygienischen Ist-Zustandes des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Es konnte nachgewiesen werden, dass das Areal des Güterbahnhofes sowohl als Frischluftleitbahn als auch als Kaltluftentstehungsgebiet einzustufen ist.

In einer weiteren Untersuchung ist darüber hinaus geprüft worden, inwieweit die Realisierung des damaligen Plankonzeptes (2003) zum B-Plan Nr. 370 zu Beeinträchtigungen dieser Funktionen – Frischluftleitbahn, Kaltluftentstehungsgebiet – führen kann (vgl. Kap. B.2). Das Ergebnis der damaligen Kaltluftabflusssimulationen zeigt, dass aufgrund der Mächtigkeit der anströmenden "Kaltluftpakete" eine erhebliche Beeinträchtigung der Klimafunktionen des überplanten Güterbahnhofsareals gegenüber dem unbeplanten Ist-Zustand nicht zu erwarten ist.

## **Bewertung**

Im Rahmen der o.g. Klimagutachten ist die besondere Bedeutung des Plangebietes hinsichtlich des Stadtklimas dokumentiert worden. Da sich aber das Grundkonzept der

jetzigen Planung gegenüber dem Plankonzept aus 2003 nicht geändert hat, ist davon auszugehen, dass die damaligen Simulationsergebnisse übertragbar sind.

Bezüglich der Auswirkungen auf den Aspekt der Luftgüte wird auf die Ausführungen im Kapitel D.2.1.1 verwiesen. Auf Grund einiger festgesetzter Verminderungsmaßnahmen können die Auswirkungen der Neuversiegelungen für den unmittelbaren Planbereich gemindert werden (vgl. Kap. D.3.1).

Insgesamt ist mit Blick auf das Schutzgut **Klima/Luft** von nur **geringen** bzw. nicht erheblichen **Beeinträchtigungen** auszugehen.

#### 2.1.6 Schutzgut Landschafts-/Stadtbild

Das Landschafts- respektive Stadtbild gilt in aller Regel als umso wertvoller, je mehr es der naturraumtypischen Vielfalt, Eigenart und Schönheit entspricht. Ist ein Raum bereits hinsichtlich dieser Aspekte als verarmt anzusehen, so sind die noch vorhandenen naturraumtypischen Elemente als umso erhaltenswerter einzustufen.

Hinsichtlich des Schutzgutes Landschafts- bzw. Stadtbild ist im Plangebiet der prägende Gehölzbestand im Nordwesten im Bereich der Haseböschung zu bewerten. Eine ähnliche Aufmerksamkeit erfordert die landschaftsgerechte Gestaltung des Übergangs zwischen Gewerbenutzung und Haseaue.

##### **Bewertung**

Eine besondere Bedeutung hinsichtlich des Stadtbildes erlangt das Ensemble aus Altbaumbestand, Hase und Ringlokschuppen, wie es von der Hamburger Straße aus nach Osten hin erlebbar ist. Die Überplanung des Altbaumbestandes in der Böschung führt daher zu einer deutlichen qualitativen Abwertung dieser Raumsituation.

Ein gestalterischer Spielraum hinsichtlich des Übergangs zwischen Gewerbenutzung und Haseaue ergibt sich auf Grund der trennenden Bahnanlagen bzw. des zu gewährenden Fahrrechts kaum.

Insgesamt wird dennoch – auch vor dem Hintergrund der weitgehenden Unzugänglichkeit des Geländes - von nur **geringen Beeinträchtigungen** hinsichtlich des **Landschaftsbildes** ausgegangen.

#### 2.1.7 Kultur-/Sachgüter

Mit der Begrifflichkeit "Kultur und sonstige Sachgüter" werden v.a. Güter umschrieben, die etwa als architektonisch wertvolle Bauten oder archäologische Schätze Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung darstellen. Sonstige Sachgüter können auch in Form von Einrichtungen für den Gemeinbedarf oder der öffentlichen Infrastruktur für Ver- und Entsorgung etc. von dem jeweiligen Vorhaben betroffen sein.

Innerhalb des Plangebietes befindet sich der denkmalgeschützte Ringlokschuppen. Dieser ist im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet. Geplante Umbaumaßnahmen im Kontext einer künftig geplanten Nutzung werden vor dem Hintergrund der gesetzlichen Regelungen zum Denkmalschutz mit der städtischen Denkmalschutzbehörde abzustimmen sein.

Eine **Beeinträchtigung** von Kultur- und Sachgütern ist daher **nicht erkennbar**.

### 2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge zu betrachten. Insgesamt steht also hinter den betrachteten Teilsegmenten des Naturhaushaltes – den Schutzgütern – ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge – ein Ökosystem.

Die Überbauung der Böden im Untersuchungsgebiet unterbindet bzw. beeinträchtigt ihre Lebensraumfunktion für Bodenorganismen und Pflanzenarten, ihre Funktion als Filter-, Puffer- und Transformatorsystem für die Grundwasserneubildung und –reinhaltung sowie als Speicherraum für Nährstoffe und Niederschlagswässer. Mit den geplanten Versiegelungen werden grundsätzlich der Oberflächenabfluss, die Grundwasserneubildungsrate sowie die lokalklimatische Situation im Betrachtungsraum verändert. Darüber hinaus ist ein erheblicher Verlust maßgeblicher Teillebensräume für zum Teil gefährdete Tier- und Pflanzenarten zu konstatieren.

Die Sanierung der o.g. Kontaminationsflächen sowie das hinsichtlich der belasteten Auffüllungen geforderte Bodenmanagement führen dagegen zu einer Reduzierung des Grundwassergefährdungspotenzials.

Zentrales Element des Entwässerungskonzeptes ist ein naturnah gestaltetes Regenrückhaltebecken, das die Lebensraumqualität für den Flussregenpfeifer, für den in direkter Nachbarschaft ein Bruthabitat als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) geschaffen wird, verbessern kann. Diese zusammenhängende Freifläche trägt auch dazu bei, die lokalklimatischen Beeinträchtigungen zu mindern. Andererseits wird es entlang der Hamburger Straße im Bereich der Haseuferböschung zum Verlust von stadtbildprägenden und stadtklimawirksamen Großbäumen kommen. Diese Bäume weisen zudem z.T. eine sehr hohe Bedeutung als Jagdlebensraum bzw. als potenzielle Quartierbäume für Fledermäuse auf.

### 2.1.9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Bei der geplanten Bebauung handelt es sich um ein Gewerbegebiet mit der zugehörigen Erschließung und Infrastruktur. Erhebliche Umweltauswirkungen liegen zunächst in dem Verlust von 7,64 ha unversiegelter Böden mit einer mittleren ökologischen Funktionsvielfalt. Die geplanten Neuversiegelungen führen zu einer Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses sowie zu einer verringerten Grundwasserneubildungsrate; die Altlastensanierung sowie das Bodenmanagement verringern das Grundwassergefährdungspotenzial.

Es werden insgesamt 10,352 ha an Biotoptypen überplant, die zum überwiegenden Teil eine allgemeine ökologische Wertigkeit aufweisen und die zudem als Teillebensraum streng und besonders geschützter Fledermaus- und Vogelarten kartiert worden sind. Auch wenn Teilflächen eine zunächst nur geringe Naturnähe aufweisen, so zeigt das auch hier nachgewiesene Vorkommen der streng und besonders geschützter Arten ihr teilweise nach wie vor hohes ökologisches Potenzial.

Die bei Realisierung des Vorhabens zu erwartenden Umweltauswirkungen sind in Tabelle 1 (folgende Seite) zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Erheblichkeit beurteilt.

## 2.2 Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

### 2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der Planung sind die in Kapitel D.2.1 beschriebenen, bezogen auf die eingriffsrelevanten Schutzgüter<sup>2</sup> Arten und Lebensgemeinschaften, Boden sowie Wasser als sehr erheblich bzw. erheblich eingestuftten Beeinträchtigungen verbunden. Auf Grund der im Rahmen der Realisierung vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als kompensiert gelten (vgl. Kap. D.3.). Insgesamt sind daher mit der Ausweisung des neuen Gewerbegebietes auf den gegenwärtig brach liegenden Freiflächen keine dauerhaften Funktions- und Wertverluste im "Landschaftsraum" verbunden.

Mit Blick auf die besonderen Anforderungen des Artenschutzrechts ist davon auszugehen, dass die hinsichtlich der betroffenen, besonders geschützten Fledermaus- und Vogelarten durchzuführenden CEF-Maßnahmen gewährleisten, dass durch die Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (§ 42 (1) Nr. 2 BNatSchG) erfüllt werden.

**Tab. 1:** Umweltauswirkungen der B-Planaufstellung

SCHUTZGUT	AUSWIRKUNGS-/ BEEINTRÄCHTIGUNGSGRAD
MENSCH	-
ARTEN UND LEBENS-GEMEINSCHAFTEN	---
BODEN	---
WASSER	--
KLIMA/LUFT	-
LANDSCHAFTSBILD	-
KULTUR-/ SACHGÜTER	o

+	=	positive Auswirkungen
o	=	keine Auswirkungen/Beeinträchtigungen
-	=	geringe Beeinträchtigungen
--	=	erhebliche Beeinträchtigungen
---	=	sehr erhebliche Beeinträchtigungen

### 2.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne die Gewerbegebietsentwicklung würde das überplante Areal seine bisherige Charakteristik, die sich v.a. aus der extensiven Nutzung bzw. der Ruderalisierung und dem im Westen prägenden alten Baumbestand ergibt, beibehalten können. Die betroffenen Böden

<sup>2</sup> Die Schutzgüter Mensch sowie Kultur-/Sachgüter finden im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung keine Berücksichtigung, die Darstellung diesbezüglicher Beeinträchtigungen ist allein Gegenstand der Umweltprüfung.

könnten weiterhin ihrer ökologischen Funktionsvielfalt (v.a. Lebensraum-, Puffer- und Filterfunktion) gerecht werden; das Wasserregime bliebe unverändert.

Mit Blick auf die nunmehr überplanten Biotopstrukturen kann davon ausgegangen werden, dass sie sich weiter entwickeln würden – ihre ökologische Wertigkeit könnte damit steigen und auf Teilflächen mittelfristig ggf. auch die Kriterien des Schutzstatus nach § 30 BNatSchG erfüllen. Auch die vorhandenen Gehölzbestände würden sich über entsprechende Sukzessionsprozesse weiter entwickeln können. Hieraus ergäben sich positive Effekte hinsichtlich des zukünftigen Artenspektrums bzw. der Biodiversität (biologische Vielfalt). Die Flächen würden weiterhin von den Fledermäusen und Vogelarten uneingeschränkt als Lebensraum genutzt werden. Allerdings ist unklar, welche Folgenutzung insgesamt auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs in Zukunft hätte realisiert werden können – wobei aber eine flächenintensivere als die einer Gewerbegebietsausweisung nur schwer denkbar scheint.

In jedem Fall geht mit der Neubebauung einer für innerstädtische Verhältnisse sehr großen Freifläche der Verlust eines außergewöhnlichen Raumeindrucks einher, der unter anderen Rahmenbedingungen sicherlich auch für andere, die Freifläche stärker würdigende Nutzungsformen geeignet gewesen wäre.

### **3. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zur Kompensation erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen**

Mit Blick auf Vermeidungs-, Verminderungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist zwischen Festsetzungen im Geltungsbereich des B-Planes und Maßnahmen auf Flächen, die außerhalb dieses Geltungsbereiches liegen, zu unterscheiden. Da der Ausgleichsbegriff des BauGB auch Ersatzmaßnahmen umfasst, ist der Begriff "Ausgleich" hier im Sinne einer umfassenderen Kompensation (Kompensationsmaßnahmen) zu verstehen.

Darüber hinaus sind Vermeidungs-, Verminderungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zu berücksichtigen, die aus den Anforderungen des Artenschutzes resultieren und darauf abzielen, die Erfüllung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG Abs. 1 zu vermeiden.

#### 3.1 Eingriffsregelung

##### 3.1.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Der Bebauungsplan sieht Festsetzungen hinsichtlich der Kompensation der sehr erheblichen und erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden sowie Wasser im Plangebiet selbst nicht vor. Einige der Festsetzungen des B-Planes dienen der Verminderung der Eingriffsfolgen. So

- ist das Pflanzen von naturraumtypischen Laubgehölzen (Grundstückseinfriedungen) auf den Grundstücken sowie das Überstellen von Stellplatzanlagen mit großkronigen Bäumen festgesetzt;
- gewährleistet eine textliche Festsetzung die extensive Begrünung auf entsprechend großen Dachflächen;
- ist über eine entsprechende Festsetzung geregelt, dass die Beleuchtung im neuen Gewerbegebiet auf eine für Fledermäuse verträgliche Art und Weise erfolgt.

### 3.1.2 Zugeordnete Maßnahmen außerhalb des B-Planes

Wie bereits in Kap. D.2.1.3 dargelegt, führt die Ausweisung des neuen Gewerbegebietes zu einer möglichen Neuversiegelung von Böden in einer Größenordnung von ca. 7,64 ha. Die als Ausgleichsmaßnahme aus fachlicher Sicht gemäß Bilanzierungsmodell vorrangig ins Auge zu fassende Entsiegelung einer Fläche halber Größe (3,82 ha) ist nicht realisierbar. Von daher ist als Kompensationsmaßnahme die Entwicklung naturnaher Biotoptypen auf entsprechend großen Flächen nachzuweisen. Aus der Beeinträchtigung des Schutzgutes Arten und Lebensgemeinschaften ergibt sich ein weiteres Kompensationserfordernis von ca. 10,456 ha. Dem steht eine im Rahmen der Planungsrealisierung eintretende Aufwertung einer Fläche von 6.510 m<sup>2</sup> gegenüber. Insgesamt ist demnach extern der Nachweis von Flächen in einer Größenordnung von 13,625 ha (136.254 m<sup>2</sup>) zu erbringen, auf denen durch geeignete Maßnahmen eine Aufwertung um eine Wertstufe erreicht werden kann.

Das ermittelte Kompensationserfordernis wird durch die Belegung einer entsprechenden Fläche im städtischen "Flächenpool Pye" nachgewiesen.

Die im Flächenpool bereits realisierten Aufwertungsmaßnahmen können sowohl hinsichtlich der Flächengröße als auch hinsichtlich ihrer Qualität als ausreichend angesehen werden, um auch die Beeinträchtigungen der Schutzgutes Wasser kompensieren zu können.

## 3.2 Artenschutz

Der Bebauungsplan beinhaltet vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die aus den Anforderungen des Artenschutzes resultieren. So

- wird im Verbund mit dem RRB und südlich an die Bahnanlagen anschließend für den Flussregenpfeifer eine ca. 1 ha große Fläche entsprechend der Ansprüche, die diese Art an einen Brutplatz stellt, gestaltet und dauerhaft gesichert;
- wird die Beeinträchtigung des Lebensraumes der Fledermäuse durch das vorgezogene Anbringen von sechs Fledermausflachkästen ausgeglichen.

Auf Grund dieser CEF-Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass durch die Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (§ 44 (1) Nr. 3 BNatSchG) erfüllt werden.

## 3.3 In Betracht kommende Planungsvarianten

Planungsvarianten sind im Verfahren hinsichtlich der verkehrlichen Anbindung des Gewerbegebietes an die Franken- bzw. Hamburger Straße sowie hinsichtlich der Lage des RRB diskutiert worden. Diesbezüglich wird auf das Kapitel B.2 verwiesen.

## **4. Zusätzliche Angaben**

### 4.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Im Rahmen des landschaftsplanerischen Fachbeitrages (DENSE & LORENZ 2016) ist eine Biotoptypenkartierung nach dem *Kartierschlüssel der Biotoptypen in Niedersachsen* (DRACHENFELS 2012) durchgeführt worden. Hinsichtlich der Ermittlung des Kompensationsbedarfs wurde auf die *Naturschutzfachlichen Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung* der NLÖ (NIEDERSÄCHSISCHE LANDESANSTALT FÜR ÖKOLOGIE 1994) jetzt NLWKN (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT,

KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ) – mit den aktualisierten Rahmenbedingungen (NLWKN 2006) zurückgegriffen.

Die Aufnahme der Lebensgemeinschaft der Vögel (Avifauna) erfolgte im Rahmen der saP mittels einer flächendeckenden Bestandsaufnahme der Brutvögel nach der Methode der Revierkartierung. Hierzu erfolgten sechs morgendliche vollständige Begehungen des festgelegten Untersuchungsraumes sowie eine selektive Dämmerungs- und Nachtkontrollen. Der Untersuchung der Artengruppe der Fledermäuse liegt insbesondere die Detektormethode zu Grunde. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf das entsprechende Gutachten - "Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 370 "Ehemaliger Güterbahnhof"" (DENSE & LORENZ 2016) - verwiesen.

#### 4.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (MONITORING)

Im Rahmen der Fortschreibung des Kompensationsflächenkatasters der Stadt Osnabrück werden die zugeordneten externen Kompensationsmaßnahmen überwacht. So wird gewährleistet, dass Entwicklungen, die den vorgesehenen Zielbiotopen auf diesen Flächen nicht entsprechen, frühzeitig durch geeignete Maßnahmen begegnet werden kann.

Inwieweit die hinsichtlich der betroffenen Vogel- und Fledermausarten durchzuführenden CEF-Maßnahmen wirken, wird im Rahmen eines entsprechenden Monitorings überprüft werden.

Die Durchführung dieser Monitoringmaßnahmen erfolgt in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde.

### **5. Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 370 "ehemaliger Güterbahnhof" sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Gewerbegebietes auf den Flächen des bisherigen Güterbahnhofs geschaffen werden.

Das Plangebiet weist – nicht zuletzt auf Grund seiner Historie - eine für das Stadtgebiet Osnabrück hohe Wertigkeit hinsichtlich des Naturhaushaltes auf. Bei der Würdigung der naturschutzfachlichen Wertigkeiten ist zwischen den Aspekten Artenschutz und Eingriffsregelung zu unterscheiden.

Die für die Eingriffsbilanzierung relevante Biotoptypenausstattung der überplanten Flächen weist auf 1.047 m<sup>2</sup> die ökologische Wertstufe IV (besondere bis allg. Bedeutung) und auf einer Fläche von 102.470 m<sup>2</sup> die Wertstufe III (allg. ökologische Wertigkeit) auf; insgesamt ist demnach eine Fläche von 10,352 ha betroffen, deren Überplanung ein Kompensationserfordernis nach sich zieht. Auch wenn Teilbereiche der Sukzessionsflächen eine zunächst geringere Naturnähe aufweisen, so dokumentiert das nachgewiesene Vorkommen streng geschützter Vogel- und Fledermausarten ihr hohes ökologisches Potenzial.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen eine Überbauung und Neuversiegelung von Freiflächen bzw. natürlichen Bodengesellschaften in einer Größenordnung von ca. 7,64 ha. Zusätzlich ist von weiteren Belastungen unversiegelt bleibender Böden während des Baubetriebes (Verdichtung, Umlagerung etc.) auszugehen. Auch das Verlegen von Versorgungsleitungen sowie das Ausbaggern des Regenrückhaltebeckens werden zu Beeinträchtigungen der anstehenden Böden führen, ohne dass dies gegenwärtig zu einer Kompensationsverpflichtung führen kann, da diesbezüglich

lediglich die Versiegelung in Ansatz gebracht wird. Eine Kompensation der "Kappung" von Bodenprofilen wird zur Zeit weder bei der Eingriffsbilanzierung noch bei einer Bodenfunktionsbewertung berücksichtigt.

Die z.T. naturnahen Freiflächen erreichen hinsichtlich des Schutzgutes (Grund)Wasser eine zumindest mittlere Wertigkeit. Der mit den Versiegelungen einhergehende erhöhte Oberflächenabfluss bzw. die damit verbundene Verminderung der Grundwasserneubildungsrate werden nur zu einem geringen Teil durch Maßnahmen der Zwischenspeicherung und Rückhaltung ausgeglichen werden können. Diesbezüglich positiv wirkt hier die Festsetzung von Dachbegrünungen auf großflächigeren Dachflächen. Die überwiegende Ableitung des Regenwassers in das naturnah gestaltete Rückhaltebecken bewirkt, dass diese Wässer gedrosselt in die Vorflut abgegeben werden. Eine Versickerung im Becken selbst wird aufgrund der notwendigen Dichtung nicht möglich sein.

Mit der Planung sind demnach hinsichtlich der Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden und Wasser sehr erhebliche bzw. erhebliche Beeinträchtigungen verbunden. Für die Schutzgüter Mensch, Luft/Klima sowie Landschafts-/Stadtbild wird von nur geringen Beeinträchtigungen durch die Planung ausgegangen.

Mit der Realisierung des Bebauungsplanes ergibt sich auf Grund des Eingriffstatbestandes die Notwendigkeit, hinsichtlich der Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden und Wasser geeignete Kompensationsmaßnahmen in einem Umfang von ca. 13,625 ha durchzuführen. Das ermittelte Kompensationserfordernis wird durch die Belegung von Flächen im städtischen "Flächenpool Pye" nachgewiesen. Die im Flächenpool bereits realisierten Aufwertungsmaßnahmen können sowohl hinsichtlich der Flächengröße als auch hinsichtlich ihrer Qualität als ausreichend angesehen werden, um alle angeführten Beeinträchtigungen kompensieren zu können.

Die Bedeutung des Plangebietes für streng bzw. besonders geschützte Vogel- und Fledermausarten wird mit Blick auf den speziellen Artenschutz durch die Planung hinreichend berücksichtigt. Hinsichtlich des im Plangebiet brütenden Flussregenpfeifers wird eine ausreichend große Fläche entsprechend der Ansprüche, die diese Art an einen Brutplatz stellt, gestaltet und im Bestand gesichert. Die Beeinträchtigung des Lebensraumes der Fledermäuse wird durch das vorgezogene Anbringen von sechs Fledermausflachkästen als weiterer CEF-Maßnahme ausgeglichen werden. Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass durch die Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (§ 42 (1) Nr. 2 BNatSchG) erfüllt werden.

Mittels geeigneter Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) wird die Entwicklung sowohl der externen Kompensationsflächen als auch die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen kontrolliert.

## **E Abwägung der Umweltbelange**

Auf die im Umweltbericht (Kap. D) ausgeführten Betrachtungen der Wechselwirkungen zwischen Planung und den einzelnen Umweltschutzgütern wird im Einzelnen verwiesen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen zusätzliche gewerbliche Bauflächen planungsrechtlich gesichert werden. Die Revitalisierung des Areals leistet einen Beitrag zur Vermeidung einer zusätzlichen Ausdehnung des Siedlungszusammenhangs und trägt insofern dazu bei, wertvolle Freiräume an den Siedlungsrändern zu erhalten.

Die mit der Planung sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Wenn möglich wurde im Rahmen der Planung versucht, diese zu minimieren.

Die erforderliche Berücksichtigung der Anforderungen an den Artenschutz haben zu Festsetzungen im Bebauungsplan geführt, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Die Regelung, im Plangebiet Fledermauskästen aufzuhängen soll dazu führen, überplante Quartiere zu ersetzen.

Zugunsten des Flussregenpfeifers, für den im Plangebiet auf einer privaten Fläche ein Brutnachweis erbracht wurde, ist im Plangebiet als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahme) ein Ersatzhabitat festgesetzt worden. Aufgrund der Lebensraumanforderungen der Vogelart stehen geeignete Ausgleichsflächen im Umfeld des Plangebietes nicht zur Verfügung. Aus diesem Grund erfolgte die Festsetzung einer geeigneten Fläche im Plangebiet in direkter Nachbarschaft zum geplanten Regenrückhaltebecken. Dort ergibt sich künftig ein größerer Freiraum. Insofern ist zu erwarten, dass dieses Habitat von den Tieren angenommen wird. Für die Ausgleichsmaßnahme erfolgte eine Festsetzung als öffentliche Grünfläche, so dass die privaten Flächeneigentümer von der künftigen Pflege der Ausgleichsfläche freigestellt werden. Die etwas abseitige Anordnung trägt zudem dazu bei, künftige Störungen möglichst zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Regelungen für die Randbereiche der Hase ermöglichen im Rahmen der Ausführungsplanung eine weitere Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange. Darüber hinaus soll versucht werden, die vorhandene Platanenreihe entlang der Hamburger Straße auch beim Ausbau der Verkehrsflächen zu berücksichtigen. Ob dies möglich ist kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung für den Straßenbau abschließend geklärt werden.

Die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sollen im städtischen Kompensationsflächenpool in Pye ausgeglichen werden.

## **F Sonstige Angaben**

### **1. Flächenbilanz**

Planbereichsfläche:	<b>ca. 348.115 m<sup>2</sup></b>
Bauflächen (GE):	<b>ca. 156.290 m<sup>2</sup></b>
Verkehrsflächen (öffentlich):	<b>ca. 149.060 m<sup>2</sup></b>
davon Straßenverkehrsfläche	ca. 47.730 m <sup>2</sup>
Fernbusterminal	ca. 5.085 m <sup>2</sup>
Bahnfläche	ca. 96.245 m <sup>2</sup>
Grünflächen (öffentlich):	<b>ca. 25.845 m<sup>2</sup></b>
Wasserfläche (Hase):	<b>ca. 16.920 m<sup>2</sup></b>