

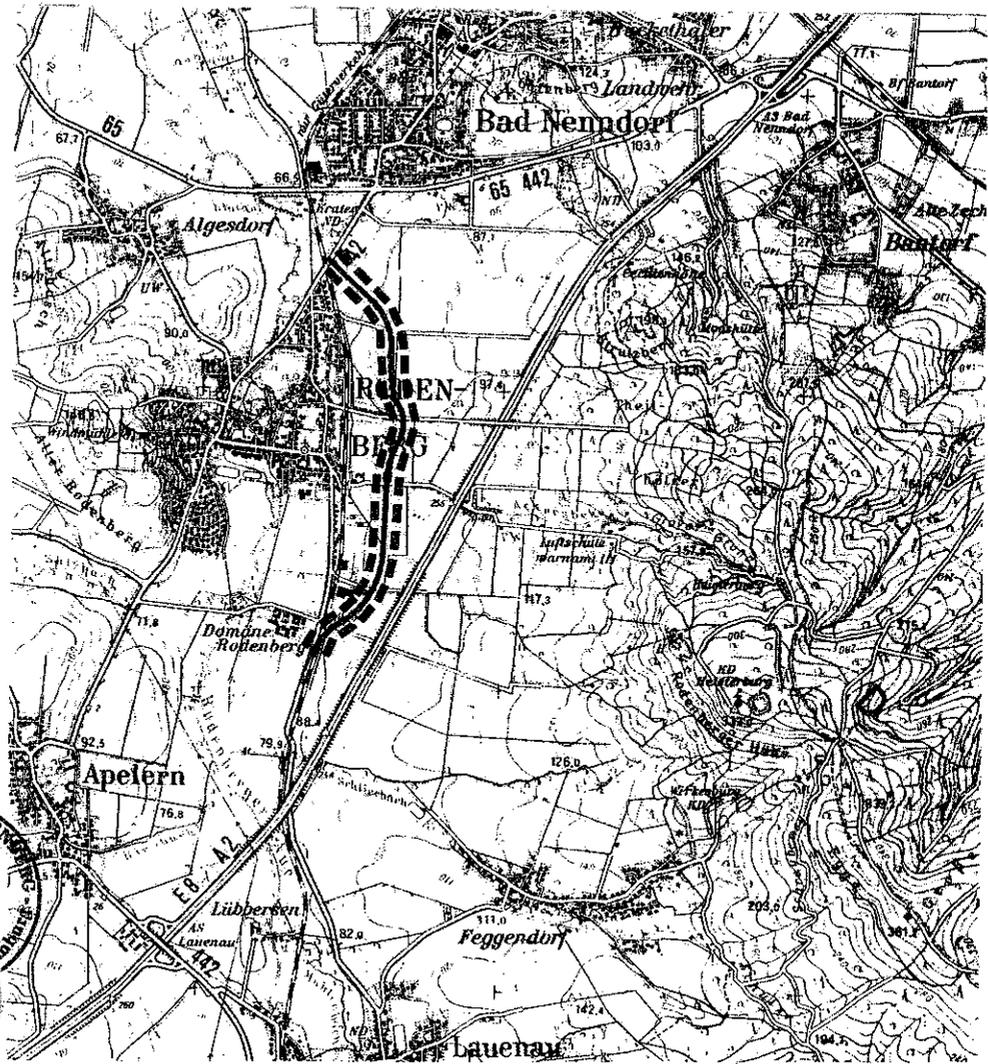
S t a d t R o d e n b e r g

Landkreis Schaumburg Regierungsbezirk Hannover

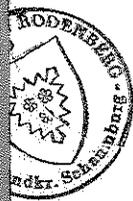
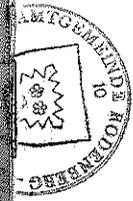
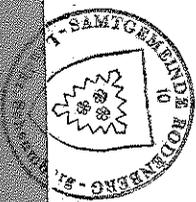
B e g r ü n d u n g

B e b a u u n g s p l a n N r . 3 0

"Hauptverkehrsstraße"



Bearbeitet : Ortsplaner Dipl.-Ing. Hans Bundtzen



Inhaltsverzeichnis

	Blatt
1. <u>Allgemeines/ Verfahrensablauf</u>	3
1.1 Motivation zum Bau einer neuen Hauptverkehrsstraße	3
1.2 Variantenvergleich	4
1.3 Verkehrszählungen, Änderung des Flächennutzungsplanes	5
1.4 Geltungsbereich	12
1.5 Erfordernis und Zweck der Planung	13
1.6 Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan	14
1.7 Zustand des Plangebietes	15
1.8 Erörterungen nach § 3 Abs. 1 BauGB	15
1.9 Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Bürger	15
1.10 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 und der gleichzeitigen öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB	18
2. <u>Städtebauliche Ziele und Festsetzungen des Bebauungsplanes</u>	30
2.1 Verkehrsflächen	30
2.1.1 Individualverkehr	30
2.1.2 Ruhender Verkehr	31
2.2 Grünflächen	35
2.2.1 Versiegelung	35
2.2.2 Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen	36
2.2.3 Zustand von Natur und Landschaft	38
2.2.4 Nachbarschaft, Prognose	39
2.3 Umweltschutz	41
2.3.1 Emissionen aus dem Verkehr	41
2.4 Regenwasserableitung, Dränageregulierung	41
2.4.1 Altablagerungen	42
3. <u>Durchführung des Bebauungsplanes</u>	42
3.1 Maßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald getroffen werden	42
3.2 überschläglich ermittelte Kosten für die Realisierung der Hauptverkehrsstraße	42
3.3 Bodenordnende Maßnahmen	44
4. <u>Verfahrensvermerke</u>	45
4.1 Auslegungsbeschluß	45
4.2 Satzungsbeschluß	45
4.3 Beschluß der Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB	45

Mit dem Bebauungsplan wurde gleichzeitig ein Grünordnungsplan aufgestellt

1. Allgemeines/Verfahrensablauf
- 1.1 Problemstellung, Motivation zum Bau einer Hauptverkehrsstraße

Die Haupteinkaufsstraße Rodenbergs, die "Lange Straße" (L 420), wird täglich von ca. 3.800 Fahrzeugen durchfahren, was zur Folge hat, daß das vom Verbraucher gewünschte "Einkaufserlebnis" schon allein wegen des Fahrzeugsverkehrs nicht erreichbar ist. Hieraus wiederum ergab sich, daß im Laufe der vergangenen Jahre immer mehr Einzelhandelsgeschäfte schließen mußten. Dies hat wiederum zur Folge, daß die Einkaufsattraktivität Rodenbergs immer mehr verlorenght und eine "Verödung" der Innenstadt zu befürchten ist.

Hinzu kommt, daß immer mehr Ortskundige nördlich Rodenbergs die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 442 verlassen und über die "Grover Straße" und den "Bassenbrink" in die L 420 einmünden und weiter in Richtung Süden fahren. Dies hat zur Folge, daß ehemals ruhige Wohngebiete des alten Ortsteiles "Grove" vom starken Durchgangsverkehr belastet werden. Die "Grover Straße" wird nach den vorliegenden Verkehrszählungen täglich mit 4.100 Fahrzeugen, der "Bassenbrink" immerhin noch mit knapp 3.000 Fahrzeugen belastet, obwohl es sich hier um reine Wohnstraßen handelt.

Letztlich muß das am Ostrand der Stadt gelegene Gewerbegebiet und insbesondere der hieraus entstehende Schwerlastverkehr entweder über die "Lange Straße" oder die "Grover Straße" und den "Bassenbrink" in Richtung Norden dem überörtlichen Verkehr zugeführt werden.

Diese Problematik entspricht nicht den im Landesraumordnungsprogramm vorgesehenen Grundsätzen, nach denen Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. Dies steht insbesondere auch den Zielen der Stadt Rodenberg gegenüber, die durch eine Innenstadtsanierung mehr Einkaufsattraktivität in dem Bereich "Lange Straße/Amtsstraße" erzielen möchte und demzufolge nur den reinen Zielverkehr in diesem Bereich aufnehmen möchte. Letztendlich steht auch die starke Frequentierung der Anliegerstraßen "Grover Straße" und "Bassenbrink" mit dem Durchgangsverkehr den Zielen des § 1 des Baugesetzbuches entgegen.

Eine Lösung, die sowohl eine Verkehrsberuhigung der "Langen Straße" zur Erhöhung der Einkaufsattraktivität sowie eine Entlastung der Anliegerstraßen "Grover Straße" und "Bassenbrink" vom Durchgangsverkehr und letztendlich eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete Rodenbergs erreicht, machen es erforderlich, eine Hauptverkehrsstraße östlich des Stadtgebietes zu bauen.

1.2 Variantenvergleich

Zur Ermittlung der zweckmäßigsten Lösung wurden vom Ing.-Büro Wolf, Hameln, drei Varianten untersucht, die sämtlich östlich des Stadtrandes von Rodenberg liegen.

Variante 1,
sieht die Inanspruchnahme der aufgegebenen Nebenbahnlinie vor.

Hier ist festzustellen, daß die ehemalige Eisenbahntrasse relativ dicht neben der am Ostrand der Stadt Rodenberg vorhandenen Wohnbebauung verläuft. Beim Ausbau als Hauptverkehrsstraße sind deshalb erhebliche Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung zu erwarten, die aktive Schallschutzmaßnahmen notwendig machen.

Der vorhandene Geländeeinschnitt zwischen "Deisterstraße" und "Feldstraße" reicht mit seiner augenblicklichen Breite nicht aus und müßte verbreitert werden, was zur Folge hätte, daß der herangewachsene Baum- und Strauchbestand, der jetzt schon ökologisch interessant ist, dem Ausbau zum Opfer fallen werden.

Infolge der straßenbaumäßigen Befestigung der Trasse ginge der ehemalige Eisenbahnkörper als Grünzone verloren.

Beim südlichen Anschluß an die L 420 wäre die Durchschneidung bebauter Grundstücke unvermeidlich. Letztlich würden Wohngebiete (Deisterstraße, Bahnhofstraße usw.) durch die Hauptverkehrsstraße vom Ortszentrum abgeschnitten sein.

Variante 2,
mit einem Abstand von rd. 300 m östlich der ehemaligen Eisenbahntrasse.

Diese Straßenplanung geschieht unter weitgehender Inanspruchnahme vorhandener Feldwege, so daß Durchschneidungen landwirtschaftlicher Nutzflächen nur in dem unbedingt erforderlichen Umfang erfolgen.

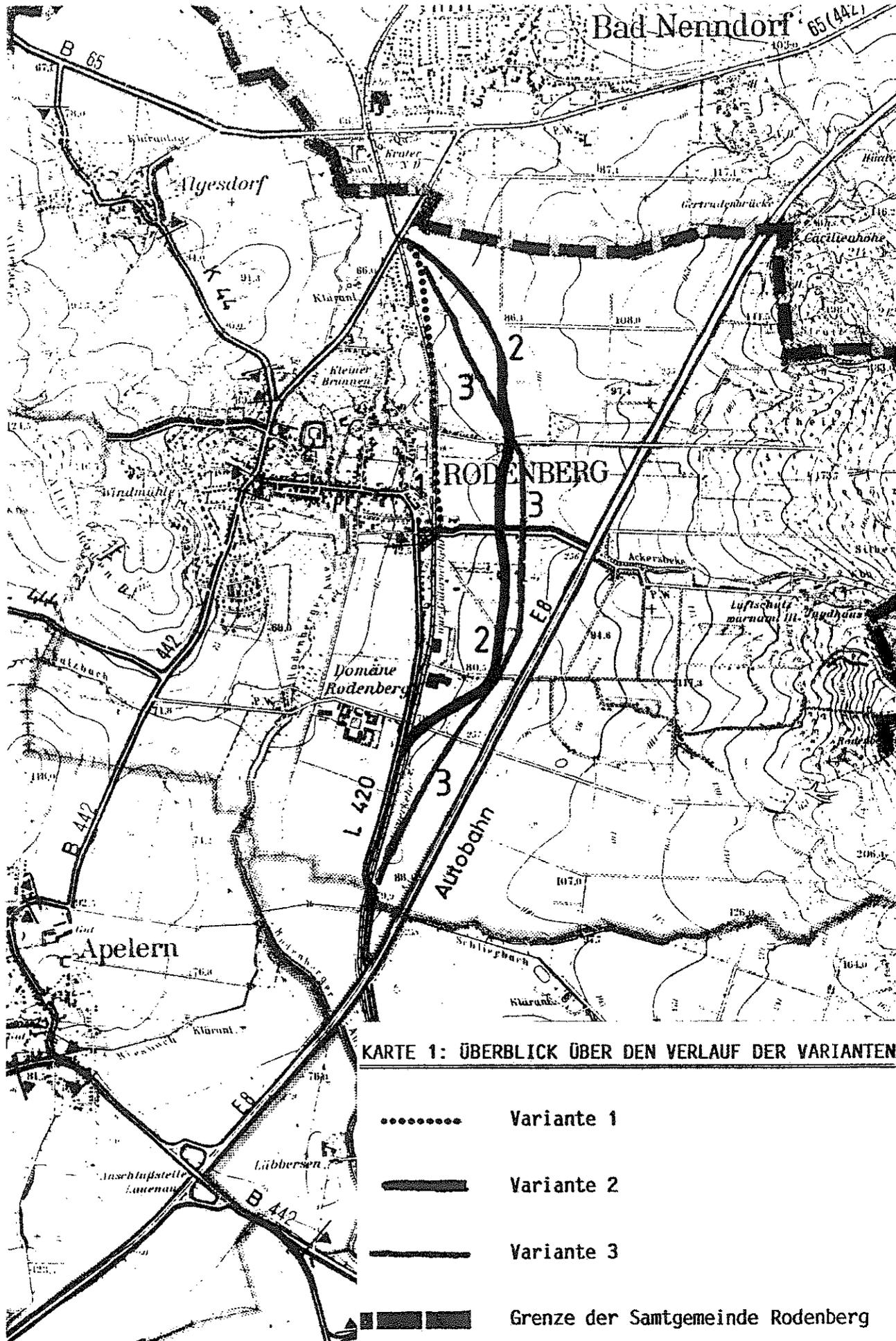
Der Abstand zur Wohnbebauung am Ostrand der Stadt ist so groß, daß keine wesentlichen Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbevölkerung zu erwarten sind; eine Abtrennung von Wohnbereichen aus dem Ortszentrum entfielen.

Durch diese Hauptverkehrsstraßenplanung können die Gewerbebetriebe direkte Anschlüsse erhalten, ohne daß die Innenstadt -wie bisher- vom Gewerbeverkehr gekreuzt werden muß.

Variante 3,
Verlauf weiter östlich, teilweise so, wie im z.Zt. wirk-samen Flächennutzungsplan als "Vorsorgeplanung" dargestellt.

Infolge des weiter ausholenden Trassenverlaufs und wegen der umfangreicheren Durchschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen entstehen erheblich größere Eingriffe in Natur und Landschaft und deshalb auch ausgedehnter notwendige Straßenbefestigungen. Im Verhältnis zur Variante 2 würden mehr landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen.

Variante n - Vergleich



Das trifft in gleicher Weise zu für die Neuanschlüsse an die gewerblich genutzten Flächen.

Ergebnis:

Wenngleich die bezüglich ihrer Verwendbarkeit untersuchten Varianten, hinsichtlich sämtlicher an sie zu stellenden Beurteilungskriterien, nicht unbedingt als Ideallösung angesehen werden können, überwiegen doch die bei der Variante 2 festgestellten Vorteile dergestalt, daß eine Weiterverfolgung und Realisierung auf dieser Basis für geboten gehalten wird.

1.3 Verkehrszählungen, Änderung des Flächennutzungsplanes

Die Stadt Rodenberg gab Anfang 1989 dem Ing.-Büro für Verkehrsplanungen Dipl.-Ing. Ulfert Hinz, 3012 Langenhagen, eine "Verkehrsuntersuchung" zum Bau einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße in Auftrag, in dem geprüft werden sollte, ob mit einer Entlastungsstraße auf der ehemaligen Bahnlinie folgende Zielsetzungen erreichbar sein würden:

- ° den Wohnbereich nördlich der Langen Straße und östlich der Allee (B 442) vom durchfließenden Verkehr zu entlasten,
- ° das vorhandene Gewerbegebiet, unter Schonung der Wohnbevölkerung in der Stadtmitte, neu an die klassifizierten Straßen anzuschließen und
- ° durch die Konzipierung einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße die Voraussetzungen für eine wesentliche Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich zu schaffen.

Die B 442 führt in Nord-Süd-Richtung durch das westliche Stadtgebiet. Aus Südosten kommend mündet die "Suntalstraße" (L 420) über die "Lange Straße" in die B 442 ein. Aufgrund dieses Straßensystems kann es nicht ausbleiben, daß Fahrten zwischen der B 442 Nord und der L 420 Süd kaum durch die "Lange Straße", sondern hauptsächlich durch das Wohngebiet beiderseits von "Bassenbrink" und "Grover Straße" verlaufen.

Im übrigen ist das Gewerbegebiet der Stadt Rodenberg von der B 442 aus nur ungünstig, d.h. nur durch die Innenstadt hindurch oder über den "Bassenbrink" und die "Grover Straße" zu erreichen.

Um einen Überblick über die Belastung der städtischen Verkehrsstraßen durch Kraftfahrzeuge zu erhalten, wurden am 27.06.1989 auf allen Straßen am Stadtrand Verkehrserhebungen angestellt. (nachfolgend Abbildung 3 b)

In der Zählzeit (KFZ/13 Std) fuhren 9.170 Kfz in die Stadt ein und 9.100 Kfz aus. (nachfolgende Abbildung 4 a)

Die höchste Frequentierung wies die B 442 Nord auf mit jeweils 4.450 Kfz/13 Std. und Richtung.

Dabei handelte es sich durchschnittlich um 89 % PKW und Kombiwagen, 9 % LKW und Busse und 2 % motorisierte Zweiräder.

Die auf den Zeitraum von 24 Stunden bezogene Belastung geht aus der nachfolgenden Tabelle 10 a hervor und bedeutet, daß die Verkehrsbelastung auf der Einmündung von der B 442 Nord in die "Grover Straße" bei ca. 4.100 Fahrzeugen liegt, die sich bei den Einmündungen der "Grover Straße" bzw. "Bassenbrink" in die "Lange Straße" (L 420) mit 1.400 Fahrzeugen bzw. 2.850 Fahrzeugen auswirken. Die Belastung in dem Einkaufsbereich der "Langen Straße" liegt bei ca. 3.800 Fahrzeugen pro Tag.

Der Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet "Bassenbrink - Grover Straße" liegt bei 1.100 Kfz/13 Std. Das bedeutet für beide Fahrtrichtungen 2.200 Kfz/13 Std. oder 2.530 Kfz/24 Std. und das bei einer Gesamtbelastung von 4.100 Kfz im Norden oder 4.250 Kfz im Einmündungsbereich zur "Langen Straße" (Abb. 8 u. 10 a).

Weil die Verkehrszunahme in den kommenden Jahren von vielen unbestimmbaren Faktoren beeinflusst werden wird, deren Entwicklung im einzelnen nicht voraussehbar ist, kann eine diesbezügliche Prognose von seriösem Wert nicht erstellt werden. Es spricht jedoch alles dafür, daß mit einem weiteren Verkehrsanstieg um 10 bis 20 % bis zum Jahre 2000 gerechnet werden muß.

Aufgrund dieser Erkenntnis ging die Stadt zunächst davon aus, daß eine Entlastung der Innenstadt und der Wohngebiete durch Inanspruchnahme und Ausbau der ehemaligen Nebenbahntrasse als Hauptverkehrsstraße ausreichend sein würde. Die Weiterverfolgung einer, in diesem Sinne eingeleiteten, Planung wurde anfangs bestärkt durch die dazu in Abschnitt 4.2 der Verkehrsuntersuchung formulierten Einzelheiten, nach denen eine Realisierung bei Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen und Bepflanzungen durchaus möglich erschien.

Damit wären Fahrten aus Richtung Norden zur Stadtmitte von der neuen Straße am Ortsrand aus über die Bahnhofstraße direkt ins Zentrum zu leiten und die Stadtmitte somit aus gleicher Richtung nicht mehr allein über die B 442, sondern günstiger über die neue Trasse erreichbar gewesen. Bei Anlagen von Parkflächen nördlich der Langen Straße sowie durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in diesem Straßenzug hätte auch der, die Hauptgeschäftsstraße belastende, Durchgangsverkehr vermindert werden können. Eine direkte Anbindung des Gewerbegebietes wäre ohne zusätzliche Straßen möglich gewesen. Insbesondere der Schwerlastverkehr in und aus Richtung Norden hätte weder das nördliche Wohngebiet noch die Innenstadt durchfahren müssen.

Insoweit kommt die Verkehrsuntersuchung durch das Ing.-Büro Hinz zu dem Schluß, daß die auf der ehemaligen Nebenbahnstrecke geplante Hauptverkehrsstraße die Voraussetzung für die Verdrängung des Verkehrs aus der Innenstadt darstellt und daß dieser neue Straßenzug geradezu als Auftakt der geplanten innerstädtischen Neugestaltung gelten muß sowie eine wirksame Entlastung der Wohngebiete darstellt.

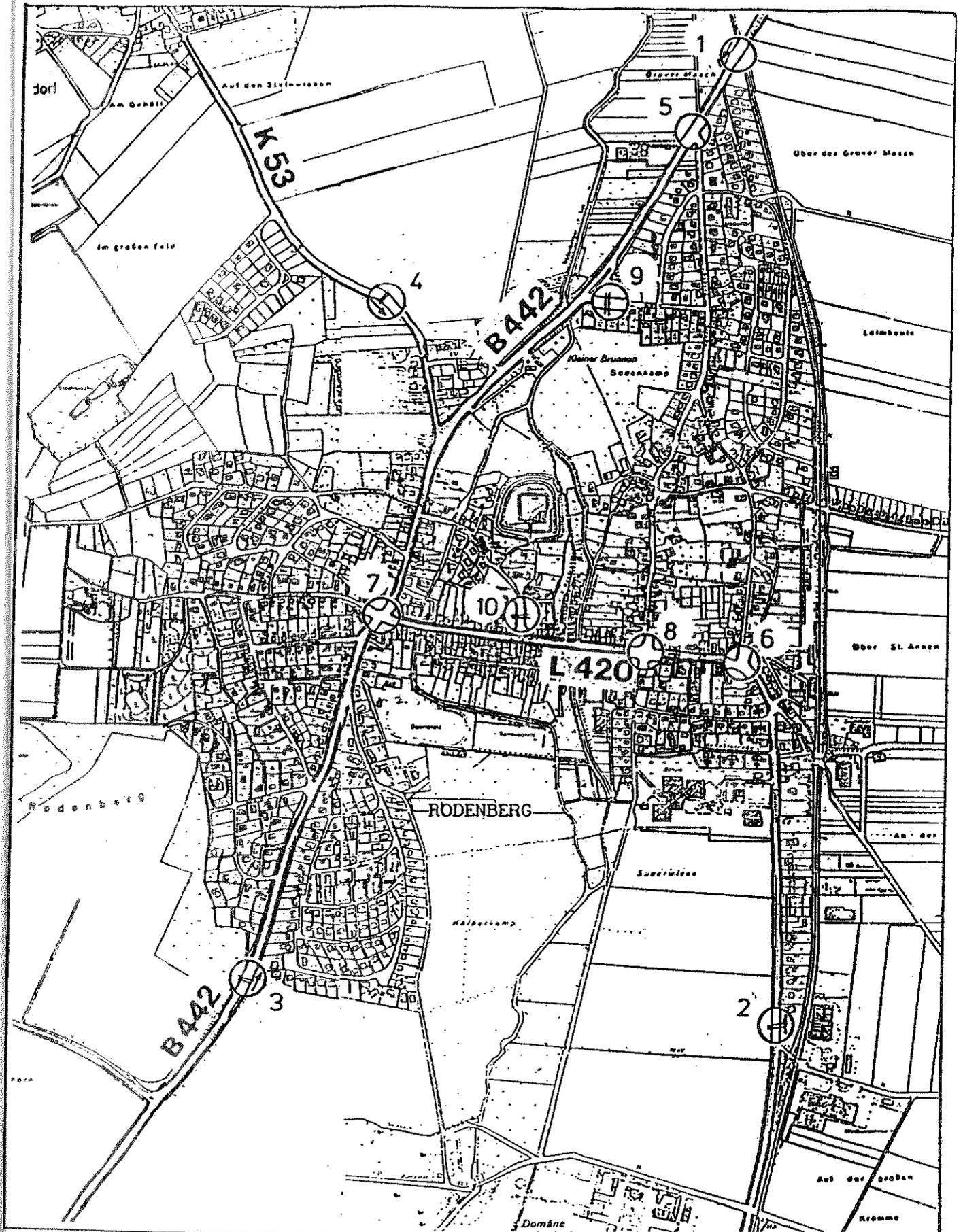


ABB. 3b STADTSTRASSENNETZ UND ZÄHLSTELLEN



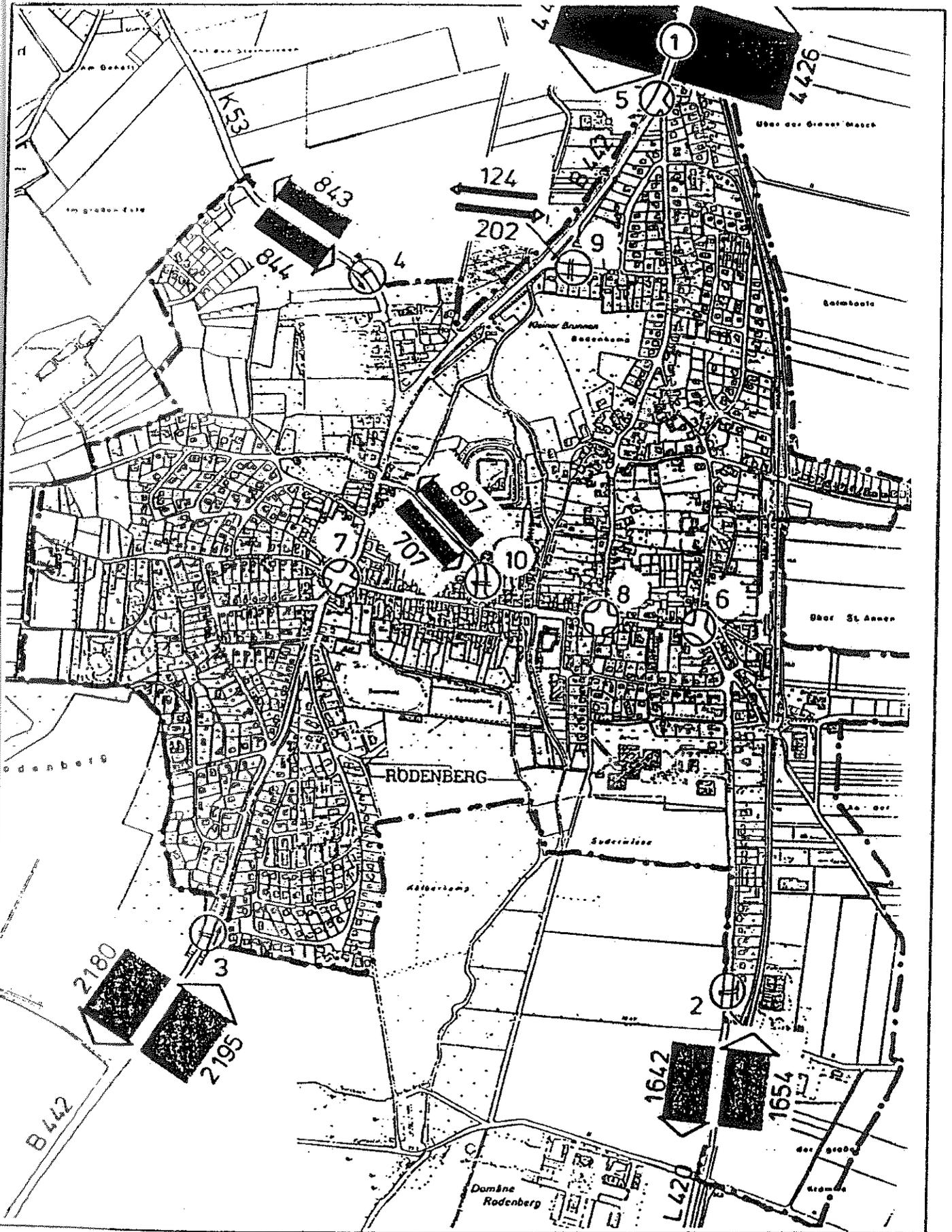


ABB. 4a QUERSCHNITTSBELASTUNGEN (KFZ/13H)



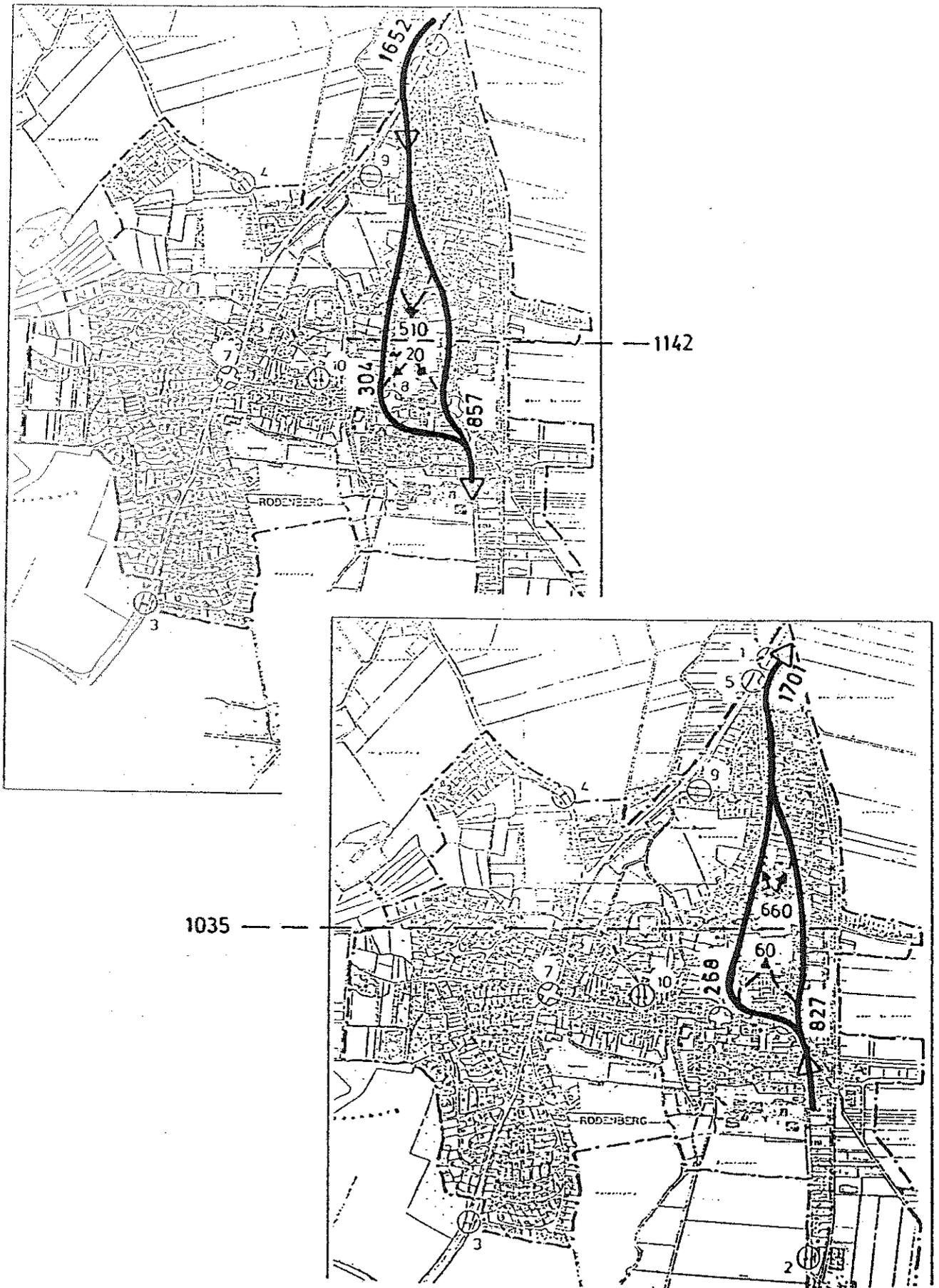


ABB. 8 FAHRTEN DURCH DAS NORDÖSTL. WOHNGBIET



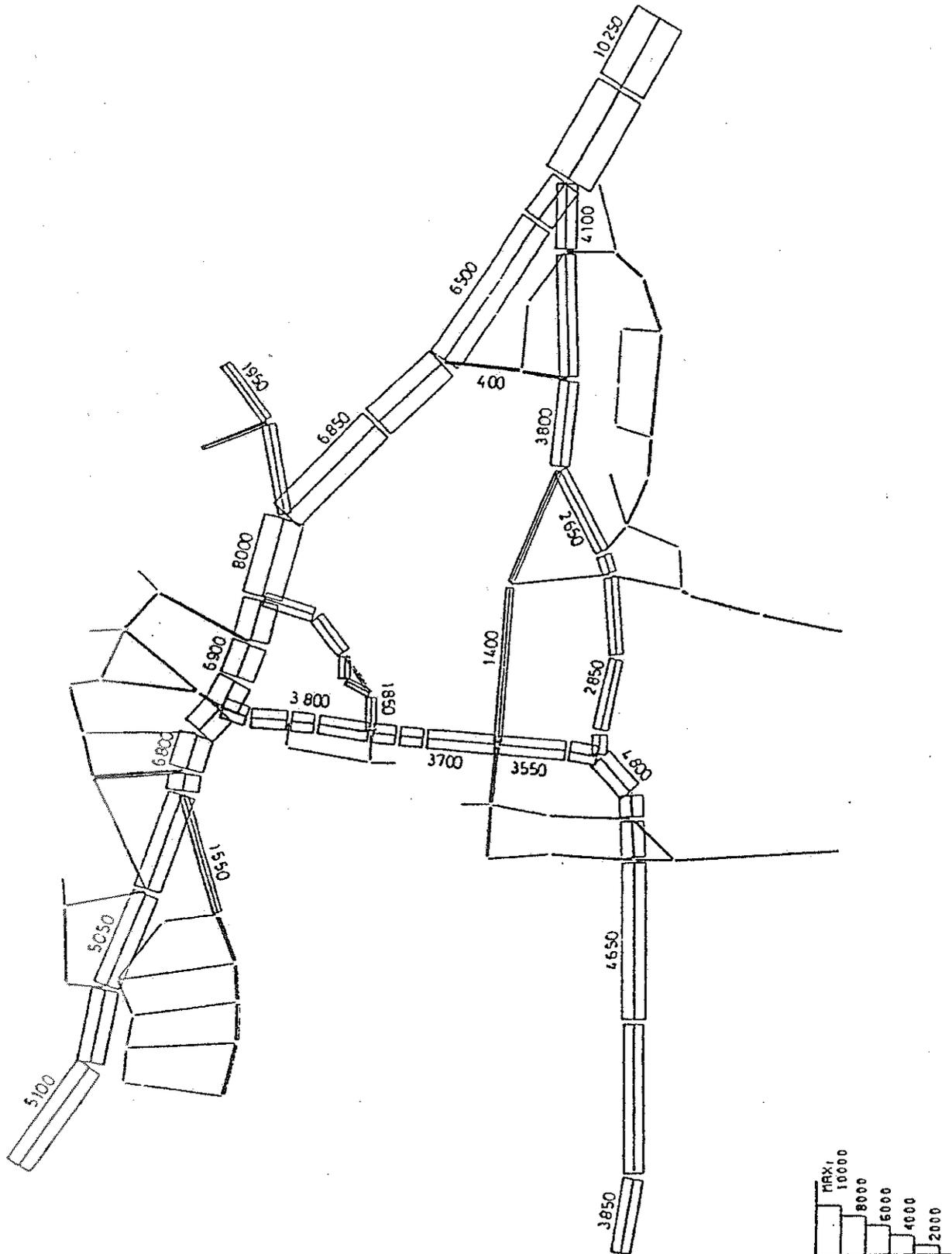


ABB. 10a NULLUMLEGUNG (KFZ/24H)



Auf die daraufhin veranlaßte 1. öffentliche Auslegung dieser Flächennutzungsplan-Änderung in der Zeit vom 08.05. bis 08.06.1990 gingen zur Neutrassierung unter Inanspruchnahme der Bahntrasse von Trägern öffentlicher Belange, aber insbesondere aus dem Kreise der Bevölkerung, erhebliche Bedenken ein, so daß der Samtgemeinderat sich veranlaßt sah, die Verwirklichung dieser Planung fallen zu lassen und statt dessen den Ausbau einer, vom Stadtrand östlich weiter entfernten, Trasse vorzusehen.

Aus den Bedenken zur Variante 1 ging im wesentlichen hervor, daß:

- ° der vorhandene Geländeeinschnitt zwischen Deister- und Feldstraße zum Ausbau der Hauptverkehrsstraße nicht breit genug sei,
- ° eine Zerstörung des vorhandenen Bewuchses und eine Einbuße des Lebensraumes für Tiere durch die Herstellung einer Hauptverkehrsstraße auf der alten Nebenbahnstrecke nicht verantwortet werden könne,
- ° durch die, in unmittelbarer Nachbarschaft der Wohnungen geplante Hauptverkehrsstraße eine erhebliche, z.T. selbst durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend reduzierbare, Lärm- und Abgasbeeinträchtigung, verbunden mit erheblichen Gefährdungen entstehe und
- ° diese Art der Straßenplanung das Problem der innerörtlich starken Verkehrsbelastung mit seinen negativen Auswirkungen nicht löse, sondern nur zu Lasten der benachbarten Wohnbevölkerung verlagere.

Diesen Argumenten wollte sich der Samtgemeinderat im Interesse der Bürger, aber auch unter Beachtung der notwendigerweise zu gewährleistenden Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der geplanten Hauptverkehrsstraße nicht verschließen. Deshalb wurde das Ing.-Büro Wolf, Hameln, beauftragt, zusammen mit dem mit der verkehrstechnischen Trassierung beauftragten Ing.-Büro Richter, Hildesheim, zwei Alternativen östlich der bisherigen Eisenbahnlinie zu überprüfen. Das Ing.-Büro Wolf, Hameln, kam aus ökologischer Sicht zu dem Ergebnis, daß die Variante 2 diejenige Variante sei, die die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft vorsah. Das mit der Schallschutztechnischen Überprüfung beauftragte Ing.-Büro Richter aus Hildesheim kam zu dem Ergebnis, daß bei den Varianten 2 und 3 (abgesehen von der Rücksichtnahme auf die Endbebauung der Deisterstraße) keine schallschutztechnischen Maßnahmen notwendig seien. Bei der Variante 1 hingegen auf der ehemaligen Eisenbahnlinie wären allerdings aktive Schallschutzmaßnahmen wegen der Ausführung notwendig.

Aufgrund dieser Entwicklung wurde die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes, Bereich (a) in der Neufassung vom 09.06.1990 nochmals in der Zeit vom 25.07. bis 27.08.1990 öffentlich ausgelegt. Zu den während dieser Frist eingegangenen Bedenken und Anregungen traf der Samtgemeinderat seine Abwägungsentscheidung. Das hatte gegenüber der jüngsten Linienführung Korrekturen zur Folge, die insbesondere östlich der Deisterstraße und östlich des Betriebsgrundstückes der Firma Gissler & Pass sich auswirken.

Diese, nunmehr im wesentlichen auch die Bedenken der betroffenen Bevölkerung berücksichtigende, Hauptverkehrsstraßendarstellung der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes, Teilbereich (a), ist die Grundlage für die zur Realisierung nötigen Bebauungsplanfestsetzungen, wobei festzustellen ist, daß auch die ursprünglich für die Endbebauung der Deisterstraße notwendigen Schallschutzmaßnahmen aufgrund der neuen Linienführung entbehrlich sind.

1.4 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 30 "Hauptverkehrsstraße" folgt aus dem Variantenvergleich der Variante 2 und liegt innerhalb der Fluren 1, 5, 12, 18, 22, 23, 24 und 25, Gemarkung Rodenberg; er wird begrenzt:

im Norden: durch seinen Anschluß an die B 442

im Osten: (ab Südgrenze) durch die, das Verkehrsband einschl. Verkehrsgrün und Ausgleichsflächen umfassende, Plangebietsgrenze innerhalb bzw. entlang der Flurstücke
1/13, 13/3, 17, 18/2, 16/2, 15/2, 34/2, 33/2, 32/2, 31/2, 15, 30, 19, 26, 17, 16, 14, 13/3, 12/3, 11/3, 10/3, 8/3, 7/3, 3/1, 6/1, 217/53, 199/53, 200/53, 53/1, 52/1, 214/82, 75/3, 34, 109/83, 82, 69/1, 116/87, 68/1, 66/3 und 65/2

im Westen: (ab Südgrenze) durch die, das Verkehrsband einschl. Verkehrsgrün und Ausgleichsflächen umfassende, Plangebietsgrenze innerhalb bzw. entlang der Flurstücke
38/2 (Suntalstraße) 13/1, 9, 17, 18/2, 16/2, 15/2, 35, 18, 30, 29, 25, 19, 17, 16, 14, 13/3, 12/3, 11/3, 10/3, 8/3, 7/3, 3/1, 6/1, 59, 57/9, 55/6 138/54, 77, 75/3, 72, 32/1, 109/83, 69/1, 116/87, 68/1, 66/3 und 69/40

im Süden: durch den Anschluß an die L 420.

(Der Bebauungsplan besteht aus 3 Teilen: Abschnitt A, Abschnitt B und Abschnitt C)

1.2 Erfordernis und Zweck der Planung

Die Stadt Rodenberg beabsichtigt eine städtebauliche Neugestaltung des Ortszentrums. Im nordwestlichen Randbereich ist die Wohnbauentwicklung im Flurgebiet "Auf der Kammer" fast abgeschlossen. Angesichts der Entwicklungseinschränkungen, die die Stadt infolge ihrer Lage in der Aue-Niederung hinnehmen muß, kann eine größere bauliche Ausdehnung in nächster Zeit nur noch westlich der Suntalstraße erfolgen.

Mit der inzwischen eingeleiteten Anpassung der Bauleitplanung an die wachsenden Bedürfnisse der Bevölkerung müssen, damit einhergehend, auch die steigenden Anforderungen des Verkehrs überdacht werden.

Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung strebt die Samtgemeinde Rodenberg dazu eine bessere verkehrliche Verflechtung durch ein verbindendes Netz aus klassifizierten und besonders auszubauenden Gemeindestraßen an.

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 442 ist der wichtigste und am stärksten belastete Verkehrszug, der die Verbindung unter den Gemeinden Bad Nenndorf, Rodenberg, Apelern, Lauenau und Messenkamp aufrechterhält.

Die Lauenau mit Rodenberg verbindende L 420 nimmt größtenteils den Quell- und Zielverkehr aus beiden Ortschaften auf. Dieser Straßenzug durchschneidet die Rodenberger Innenstadt als "Lange Straße", bis zum Anschluß an die B 442 beim Hotel "Stockholm", mitten im Zentrum und verursacht damit erhebliche Beeinträchtigungen. Weil die Verkehrsbelastung voraussichtlich zunehmen wird, kommen auf längere Sicht auf die in der Langen Straße ansässige Wohnbevölkerung unerträgliche Immissionen in Form von Verkehrslärm und Abgasen, aber auch von Sicherheitsrisiken zu.

Bei gewissenhafter Würdigung der steigenden Verkehrsmengenbelastung des Rodenberger Stadtzentrums wird deutlich, daß wegen augenblicklich nicht vorhandener leistungsfähiger und umweltverträglicher Ausweichmöglichkeiten (wie sie z.B. im Flächennutzungsplan schon früher in Form einer Ost-Umgehung dargestellt war) dringender Handlungsbedarf zur alsbaldigen Herstellung einer Entlastungsstraße besteht, damit die zunehmenden Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf ein erträgliches Maß reduziert werden können.

Deshalb ging der Samtgemeinderat zunächst davon aus, die ehemalige Nebenbahnstrecke als Entlastungslinie nutzen zu können. Diese Möglichkeit wurde bezüglich der technischen Durchführbarkeit und aller voraussichtlichen Auswirkungen sorgfältig von fachkompetenter Seite untersucht, weil Eingriffe in das Landschaftsbild an anderer

Stelle wegen erheblicher ökologischer Auswirkungen und erhöhter Landinanspruchnahme vermieden werden sollten.

Allerdings wurde dann während der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bzw. nach der öffentlichen Auslegung schnell deutlich, daß eine Weiterverfolgung dieser Lösung nicht geeignet war, die angestrebte Verkehrsentslastung der Rodenberger Innenstadt und die Vermeidung von wesentlichen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase zu gewährleisten, sondern daß hierdurch im Grunde genommen nur eine Verlagerung der augenblicklich vorhandenen Probleme stattfinden würde.

Insoweit kann die dringend erforderliche Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse, d.h. die Verkehrsentslastung der "Langen Straße", sowie der nach Norden abzweigenden Wege : "Grover Straße" und "Bassenbrink" und damit insbesondere die Verringerung der Lärmbeeinträchtigung und Gefährdung der Wohnbevölkerung nur erreicht werden, wenn die notwendige Hauptverkehrsstraße, unter teilweiser Inanspruchnahme von Feldwegen, weiter nach Osten abgesetzt wird.

Der Ausbau des Hauptverkehrszuges in diesem Raum ermöglicht eine Neuorientierung des Verkehrsflusses, durch den :

- o die Rodenberger Hauptgeschäftsstraße (Lange Straße) eine wesentliche Entlastung erfahren wird, wobei der
- o nicht die B 442 benutzende Nord- Süd- Durchgangsverkehr (B 65 - Lauenau), der bislang die Abkürzung über die "Grover Straße" und den "Bassenbrink" bevorzugt und auf diese Weise erhebliche Beeinträchtigungen der, beiderseits dieser Straßen ansässigen, Wohnbevölkerung verursacht, auf den zügig geführten Hauptverkehrszug verwiesen wird.

Gleichzeitig ermöglicht der Ausbau der östlichen Umgehung eine Abrundung der vorhandenen gewerblichen Nutzung und eine direkte Zufahrt zu allen Betriebsgrundstücken, die den wachsenden gewerblichen Verkehr aus dem Stadtinnern von Rodenberg heraushalten wird.

1.5 Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Rodenberg stellt das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 30 im Süden als Industrie- bzw. als Gewerbegebiet und in seiner nördlichen Fortsetzung als Fläche für die Landwirtschaft dar. Das nördlich des Weges "An der Ackersbeeke" vorhandene Gewerbegebiet des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 15 a "Gewerbegebiet Im Seefeld" wird an seiner Ostgrenze von der geplanten Hauptverkehrsstraße berührt. Um die im wirksamen Flächennutzungsplan nicht als Wohnbaufläche

ausgewiesene, also lt. Baugesetzbuch im "Außenbereich" entstandene, Bebauung nördlich der "Deisterstraße" weicht die Trasse der geplanten Hauptverkehrsstraße, soweit wie nach verkehrstechnischen und städtebaulichen Grundsätzen vertretbar nach Osten aus.

Zur Vorbereitung der Bebauungsplanaufstellung erfolgt seit Januar 1990 im Parallelverfahren die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes. Die im Teilbereich (a) enthaltenen Vorgaben zur Trassierung der geplanten Hauptverkehrsstraße werden durch den Bebauungsplan präzisiert.

1.7 Zustand des Plangebietes

Die Entlastungsstraße führt durch ein nahezu ausschließlich ackerbaulich genutztes Gebiet, dessen Erlebnis- und ökologischer Wert wegen kaum vorhandener gliedender und belebender Landschaftselemente als "gering" einzustufen ist (vergleiche Landschaftsrahmenplan Landkreis Schaumburg).

Besondere Bedeutung dieser ausgeräumten Landschaft hat die Baumreihe an der "Ackersbeeke". Es handelt sich um eine ca. 700 m lange Baumreihe aus schwedischer Vogelbeere, Hängebeere, Eberesche, Blutbuche, Schwarzerle, Hainbuche und Bruchweide. Die Baumreihe hat für das Landschaftsbild herausragende Bedeutung; die geplante Straße durchschneidet diese Baumreihe.

Des weiteren kreuzt die Straße einige Gräben und Ackerrandstreifen, die als relativ extensiv genutzte Lebensräume und lineare Verbindungselemente von Bedeutung sind. Der Grabenlebensraum ist von Bedeutung, weil es sich hierbei um einen feuchten Lebensraum handelt. Allerdings sind die Gräben und Ackerrandstreifen durch die unmittelbar angrenzende Ackernutzung beeinträchtigt (Düngemittel und Pestizide). Fast alle in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Gräben sind nur ca. 30 - 50 cm tiefe Mulden. Die ökologische Bedeutung der Ackerrandstreifen wird durch deren geringe Breite reduziert.

1.8 Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB

Nach § 3 Abs. 1 BauGB sind die Bürger über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Bauleitplanung und über deren voraussichtliche Auswirkung zu unterrichten. Im vorliegenden Falle werden die Bürger im Verlauf einer 14-tägigen öffentlichen Auslegung anhand der Entwurfsfassung des Bebauungsplanes, Abschnitte A, B und C, unterrichtet und auf die voraussichtlichen Auswirkungen hingewiesen.

Dabei besteht Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

1.9 Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Bürger

Die Entscheidung des Rates erfolgt aufgrund der schriftlichen Äußerungen der Bürger, die im einzelnen unter Blatt-Nr. (1) bis (5) der "Anzeige" des Bebauungsplanes beige-fügt werden.

1. Eigentümer der Ackerflächen
der geplanten Hauptverkehrsstraße.

24.01.1991

Abwägung :

Die Eigentümer der betroffenen Ackerflächen vertreten ausschließlich persönliche Belange. Sie äußern sich entsprechend § 3 Abs. 1 BauGB nicht zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung. Sie sind daher auf die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes zu verweisen.

2. Jagdgenossenschaft Rodenberg, Fr. Görling 28.01.1991

Abwägung :

Die Äußerung bezieht sich in ihrer Gesamtheit nicht auf die allgemeinen Ziele und Zwecke der Hauptverkehrsstraßenplanung, sondern nur auf jagdliche und pekuniäre Belange.

Insofern ist die Jagdgenossenschaft auf die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB zu verweisen.

3. Niedersächsisches Landvolk,
Ortsverband Rodenberg 28.01.1991

Von den insgesamt 11 Unterzeichnern wird die Linienführung der geplanten Hauptverkehrsstraße abgelehnt und dazu auf die Entwicklungsgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe, das Wirtschafterschwernis infolge der Flächenzerschneidung sowie die Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer hingewiesen.

Es liegen jedoch keine Äußerungen zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vor.

Das Niedersächsische Landvolk, Ortsverband Rodenberg, ist deshalb auf die Möglichkeit zum Vorbringen von Bedenken und Anregungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB zu verweisen.

4. Dieter Weitzel, Deisterstraße 30.01.1991

Abwägung :

Anstelle einer gem. § 3 Abs. 1 BauGB vorzunehmenden Äußerung zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung wiederholt Herr W. die bereits zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes vorgebrachten Bedenken und Anregungen. Dazu gelten gleichermaßen die getroffenen Abwägungsentscheidungen. Jetzt ist im Übrigen auf die öffentliche Auslegung des verbindlichen Bauleitplanes zu verweisen.

Herr W. hält die Hauptverkehrsstraße für überflüssig. Seiner Meinung nach reichen verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich aus.

Durch die Hauptverkehrsstraße wird in Nord- Süd- Richtung eine erhebliche Verkehrszunahme befürchtet, so daß nach Ansicht von Herrn W. auch grundsätzliche regionalplanerische Bedenken bestehen.

Nachdem seinerzeit die Weiterverfolgung der Hauptverkehrsstraßenplanung auf der ehemaligen Eisenbahntrasse wegen des massiven Widerstandes der Anwohner scheiterte, bleibt es Herrn W. unverständlich, weshalb die Verlegung der Hauptverkehrsstraße im Interesse der Deisterstraßen- Bewohner nicht noch weiter nach Osten vorgenommen wurde. Die Faktoren "Zeit" bzw. "Finanzierungsmittel" hätten dabei nicht im Vordergrund stehen dürfen.

Damit, daß die Hauptverkehrsstraßenplanung jetzt bogenförmig um das Deisterstraßenende ausweicht, sollen wesentliche Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung vermieden werden.

Um diese "fragwürdige" Aussage besser beurteilen zu können, müssen der Interessengemeinschaft alle technischen Ermittlungen überlassen werden. Herr W. erbittet außerdem zur "Abschätzung" der späteren Verkehrsentwicklung Informationen über insgesamt 6 Detailfragen.

Dazu ist festzuhalten, daß die von Herrn W. zur Sprache gebrachten Einzelheiten während der öffentlichen Auslegung in verfahrensüblicher Weise zu klären sind. Zu diesem Zweck stehen alle Planungsunterlagen zur Verfügung.

Zu der Erinnerung an die Beantwortung der von ihm am 07.03. 1991 gestellten Fragen ist Herr W. auf die, für alle Teile verbindlichen, bauleitplanerischen Verfahrensgrundsätze zu verweisen.

Peter und Delia Irps, Falkenweg

31.01.1991

Abwägung :

Die vorgetragenen "Bedenken und Anregungen" enthalten keine Äußerung zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung gem. § 3 Abs. 1 BauGB.

Eine Entscheidung über diese Einzelheiten kann der Rat erst im Rahmen des Verfahrens gem. § 3 Abs. 2 BauGB treffen.

1.10 Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
gem. § 4 Abs. 1 BauGB und der gleichzeitigen öffentlichen
Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Den Abwägungsentscheidungen des Rates liegen lt. Nr.34.1 Abs. 4 der Verwaltungsvorschriften sämtliche Stellungnahmen gem. § 4 Abs. 1 sowie alle Bedenken und Anregungen nach § 3 Abs. 2 des BauGB zugrunde.

(A) Träger öffentlicher Belange

Die Entscheidung des Rates erfolgt im einzelnen anhand der Original- Stellungnahmen/ Bedenken und Anregungen.

1. Niedersächsisches Landesverwaltungsamt,
Institut für Denkmalpflege 13.02.1991

Abwägung :

Weil innerhalb des Bebauungsplan- Geltungsbereiches mit archäologischen Funden zu rechnen ist, wird der Beginn von Erdarbeiten sechs Wochen vorher angezeigt.

2. Staatl. Amt für Wasser und Abfall 22.02.1991

Abwägung :

Die Entwässerung der Hauptverkehrsstraße wird, wie in der Begründung unter Absatz 2.4 vorgesehen, durchgeführt.

3. Niedersächsisches Landvolk,
Kreisverband Schaumburg e.V. 26.02.1991

Abwägung :

Wegen der erforderlichen Landinanspruchnahme wird eine einvernehmliche Regelung mit allen infragekommenden Grundstückseigentümern angestrebt.

Angesichts der, aus der Begründung zum Bebauungsplan hervorgehenden, überragenden Bedeutung der Hauptverkehrsstraße für die weitere Stadtentwicklung müssen die Bedenken einzelner Grundstückseigentümer, denen im Rahmen der Baumaßnahme durchaus abgeholfen werden kann, gegenüber dem städtebaulichen Allgemeininteresse an der Verwirklichung der Hauptverkehrsstraße, zurückgestellt und erforderlichenfalls auch Enteignungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Insoweit werden die, im Auftrage einzelner Grundstückseigentümer geäußerten, Bedenken zurückgewiesen.

4. Landwirtschaftskammer Hannover,
Bezirksstelle Nienburg

28.02.1991

Abwägung :

Angesichts der erbetenen Fristverlängerung kann erst nach Vorliegen der Stellungnahme entschieden werden.

5. Niedersächsisches Landvolk
Kreisverband Schaumburg e.V.

04.03.1991

Abwägung :

Die grundsätzlich gegen den Bebauungsplan erhobenen Bedenken werden unter ausdrücklichem Hinweis auf die hinreichend verdeutlichten Verkehrsprobleme in der Begründung zum Bebauungsplan, vor allen Dingen aber aufgrund der städtebaulich komplexen Bedeutung der Hauptverkehrsstraße für die weitere Stadtentwicklung, zurückgewiesen.

Es besteht durchaus die Möglichkeit, landwirtschaftliche Feldbewirtschaftungsschwierigkeiten, die sich durch den Straßenbau ergeben, durch Landtausch (wozu verschiedene Eigentümer schon ihre Bereitschaft bekundet haben) auszugleichen bzw. auf ein vertretbares Maß herabzumindern, wobei auch der Landverlust entweder durch Tausch oder durch entsprechende Entschädigung bereinigt werden kann.

In diesem Sinne ist im Übrigen die Niedersächsische Landgesellschaft seit längerer Zeit eingeschaltet, damit Fragen der künftigen Nutzung, der Grundstückszuwegung, der Entwässerung und der weiteren Drainage- Funktion rechtzeitig und zufriedenstellend geklärt werden.

Wenn in Einzelfällen durchaus keine, für die Realisierung der Hauptverkehrsstraße unabdingbare, Regelung im gegenseitigen Einvernehmen möglich sein sollte, ist nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches von der Möglichkeit der Enteignung Gebrauch zu machen.

6. Landkreis Schaumburg
I. Straßenverkehrsamt

27.02.1991

Abwägung :

Die Radfahrer werden künftig zielorientiert durch Rodenberg geführt.

Wie im Abschnitt (C) des Bebauungsplanes dargestellt, wird die Linksabbiegespur auf der B 442 mit eingeplant.

6. Landkreis Schaumburg
II. Amt für Naturschutz 04.03.1991

Abwägung :

Die "Ausgleichsmaßnahmen" erfolgen entsprechend der Begründungs- Formulierung. Die Anpflanzung der Lindenallee soll in einem Zeitraum von 3 Jahren (nach Beginn der Bau- maßnahme) geschehen.

6. Landkreis Schaumburg
III. Wasserwirtschaft/ Abfallbeseitigung 08.02.1991

Abwägung :

Die im Rahmen des Straßenbaues erforderlichen wasserrecht- lichen Genehmigungen und Planfeststellungen werden separat beantragt bzw. durchgeführt.

6. Landkreis Schaumburg
IV. Untere Landesplanungsbehörde 18.02.1991

Abwägung :

Die Hauptverkehrsstraße wird so ausgebaut, das Lärmbeläs- tigungen der Wohnbevölkerung ausscheiden.

Der Rat der Stadt nimmt zur Kenntnis, daß die geplante Hauptverkehrsstraße mit der in den Teilplänen (A), (B) und (C) dargestellten Trassierung am ehesten den Zielen der Raumordnung hinsichtlich des Schutzes der Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen durch Lärm entspricht und darüber- hinaus die Voraussetzung für eine kontinuierliche Weiter- entwicklung des Gewerbegebietes "Im Seefeld" und auf diese Weise eine Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Aus- bildungsplätzen gewährleistet.

6. Landkreis Schaumburg
V. Planungamt 04.03.1991

Abwägung :

Es handelt sich generell um öffentliche Grünflächen. Dem- entsprechend sind die Flächen einheitlich festgesetzt. Die textliche Festsetzung Nr. 3 steht nicht im Widerspruch zu der aus dem Grünordnungsplan übernommenen Bezeichnung : Sukzessionsfläche. Daß der Bebauungsplan aus den Abschnit- ten (A), (B) und (C) besteht, ist unter Abs. 1.4 der Be- gründung allgemeinverständlich verdeutlicht. In den Einzel- plänen (A), (B) und (C) sind die jeweiligen Abschnitts- Anschlüsse besonders bezeichnet.

7. Amt für Agrarstruktur

05.03.1991

Abwägung :

Der Rat der Stadt Rodenberg nimmt zur Kenntnis, daß vom Amt für Agrarstruktur infolge der geringsten Landdurchschneidung die Variante 2 bevorzugt wird. Dabei sollen nach Möglichkeit durch freiwilligen Landtausch Verbesserungen der Grundstücksformen erreicht werden.

Für Härtefälle sind Entschädigungen nach den Bundesrichtlinien vorgesehen.

Sofern die Fläche für Feldgehölze im Flurstück 66/1 der Flur 1 infolge Änderung in der Bewirtschaftungsrichtung vergrößert werden kann, wird das im Verhandlungswege geregelt. In diesem Zusammenhang erscheint es nicht erforderlich, die Wirtschaftsweg- Änderung innerhalb des Flurstücks 76 in den Bebauungsplangeltungsbereich einzubeziehen.

Die Stadt Rodenberg ist in Anbetracht des hohen Flächenbedarfs für die Hauptverkehrsstraße in jedem Falle darauf bedacht, daß keine landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden.

8. Oberpostdirektion Hannover, TELEKOM

06.03.1991

Abwägung :

Aus Gründen der Arbeitskoordinierung wird dem Fernmeldeamt 2 Hannover der Beginn der Bauarbeiten so rechtzeitig mitgeteilt, daß alle Vorkehrungen zur Änderung bzw. Erweiterung des Fernmeldenetzes früh genug getroffen werden können.

9. Landwirtschaftskammer Hannover
Bezirksstelle Nienburg

14.03.1991

Abwägung :

Zur Beurteilung der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Rodenberg wird auf Blatt 7 der Abwägungsentscheidung zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Hannover verwiesen, woraus deutlich wird, daß weder die Stadt-sanierungsmaßnahmen Erfolg haben werden, noch eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt erreichbar ist, keine Möglichkeit zum Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichem Lärm besteht und letztenendes auch keine umweltverträgliche Gewerbeentwicklung vor sich gehen kann, wenn nicht die östlich der Stadt geplante Hauptverkehrsstraße unter Inanspruchnahme von Feldwegen und landwirtschaftlichen Nutzflächen ausgebaut wird.

Die Stadt Rodenberg kann daher unter den aus der Begründung zum Bebauungsplan detailliert hervorgehenden Fakten auf keinen Fall auf die Realisierung dieser Entlastungsstraße verzichten. Damit hierbei die Beeinträchtigung bzw. die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang geschieht, wurden frühzeitig Varianten- Vergleiche durchgeführt.

Unter regionalplanerischen Gesichtspunkten stellt die aus dem Bebauungsplan ersichtliche Trassierung die weitaus günstigste Lösung dar.

Für den Grunderwerb und den notwendigen Flächentausch ist im Auftrage der Stadt Rodenberg seit geraumer Zeit die Niedersächsische Landgesellschaft tätig. Seit langem besteht auch bei verschiedenen Eigentümern die Bereitschaft zum freiwilligen Tausch bzw. zur Landhergabe. Demgegenüber ist die Stadt aus den vorgenannten Gründen gezwungen, aufgrund der Vorschriften des Baugesetzbuches im Weigerungsfalle Enteignungen durchzuführen.

Zweifellos ist der beabsichtigte Bau der Hauptverkehrsstraße als ein bedeutsamer Eingriff in die landwirtschaftliche Nutzung anzusehen. Im Interesse der Landwirtschaft müssen deshalb selbstverständlich annehmbare Regelungen gefunden werden. Bei einer aus städtebaulichen Gründen jedoch dermaßen dringlichen Verbesserung der örtlichen Verkehrs- und Wohnverhältnisse ist es gegenüber der Allgemeinheit nicht zu verantworten, die als Verbesserungsvoraussetzung unverzichtbare Herstellung der Hauptverkehrsstraße aus landwirtschaftlicher Sicht in Frage zu stellen bzw. sie unnötig zu erschweren.

Eine endgültige Erschließungsmöglichkeit der teilweise neu zu bildenden landwirtschaftlichen Nutz- oder Restflächen kann schließlich erst nach vorausgegangener Eigentums- bzw. Nutzungs- Neuregelung festgelegt werden.

Insoweit sind die verschiedenen, in der Stellungnahme enthaltenen (im wesentlichen in der Begründung zum Bebauungsplan abgehandelten) hypothetischen Erwägungen im Augenblick wenig dienlich.

Außer der Niedersächsischen Landgesellschaft wirken seit geraumer Zeit bereits ortskundige Landwirte im einzelnen an der Grundstücksveränderung und Neuzuwegung mit, so daß die nicht vermeidlichen Nachteile für die Landwirtschaft in Grenzen bleiben werden.

In diesem Sinne nimmt der Rat der Stadt Rodenberg die entgegenkommenderweise angebotene enge Zusammenarbeit gerne an, damit allen Beteiligten bei der Problemlösung so weit wie möglich Gerechtigkeit widerfährt.

11. Straßenbauamt Hameln

27.03.1991

Abwägung :

Die Stellungnahme vom 27.03.1991 nimmt Bezug auf die Äußerung vom 15.10.1990 zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes, Teilbereich (a).

Hierzu gilt gleichermaßen die vom Samtgemeinderat getroffene Entscheidung.

Der Rat der Stadt Rodenberg nimmt zur Kenntnis, daß aus straßenbau- und verkehrstechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Wenngleich in diesem Planungsstadium von Seiten der Straßenbauverwaltung, insbesondere zu den Verknüpfungsbereichen der geplanten Hauptverkehrsstraße mit der B 442 und der L 420, noch keine detaillierte Stellungnahme möglich ist, weil im einzelnen konkrete straßenbautechnische Entwurfsunterlagen noch nicht vorliegen, wird die Stadt Rodenberg dafür Sorge tragen, daß die zu prüfenden straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen ihre planungsrechtliche Sicherung finden.

Dementsprechend geht auch die Stadt Rodenberg davon aus, daß der verbindliche Bauleitplan mit seinen Festsetzungen mit dem Ergebnis des abzustimmenden straßenbautechnischen Entwurfs übereinstimmen wird. Dies ist vorauszusetzen, nachdem das Straßenbauamt zu den Querschnitts- und Lageplandarstellungen des Bebauungsplanes und der Begründung keine grundsätzlichen Bedenken erhoben hat.

Bei der Geltungsbereichsabgrenzung des Bebauungsplanes wurden die (anderen gesetzlichen Bestimmungen unterliegenden) klassifizierten Straßen (B 442 und L 420) nicht mit einbezogen.

Nachdem bei der Verknüpfung der geplanten Hauptverkehrsstraße mit der B 442 im Norden beachtet werden soll, daß im Verlauf der Bundesstraße Veränderungen erforderlich werden, verzichtet die Stadt Rodenberg aus verfahrenstechnischen Gesichtspunkten auf eine Entwurfsänderung, d.h. auf eine Einbeziehung der Anschlußstücke in das Plangebiet. Die diesbezüglich zu sichernden straßenbautechnischen Entwürfe werden zu gegebener Zeit in einem gesonderten Verfahren mit dem Straßenbauamt abgestimmt.

Die jetzige Knotenpunktdarstellung entspricht den zeichnerischen Vorgaben des, mit der technischen Straßenplanung beauftragten Ing.-Büros. Hierzu wird verwiesen auf Abs. 2.1 "Verkehrsflächen" der Begründung zum Bebauungsplan. Aus Abs. 2.1.1 "Individualverkehr" geht im übrigen hervor :
"Sollten sich innerhalb der ausreichend dimensionierten Hauptverkehrsstraßenbreite im Bereich der Knotenpunkte aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. des Verkehrsablaufes

technische oder bauliche Veränderungen ergeben, so sind diese innerhalb der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen ohne Änderung der verbindlichen Bauleitplanung regelbar."

Hinsichtlich der neuen Knotenpunkte B 442 und L 420 wird sich die Stadt Rodenberg zum Abschluß straßenrechtlicher Kreuzungsvereinbarungen rechtzeitig vor der Baudurchführung mit dem Straßenbauamt zur abschließenden Regelung aller Belange in Verbindung setzen.

Die Anordnung ausreichender Sichtflächen erfolgt auch im Bereich einmündender und kreuzender Wirtschaftswege unter Zugrundelegung der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil : Knotenpunkte/ plangleich (RAS-K-1/ Ausgabe 1988).

Im Einmündungsbereich der geplanten Hauptverkehrsstraße in die B 442 werden die erforderlichen Sichtflächen entsprechend den künftigen Vorfahrtsverhältnissen unter Berücksichtigung des Ergebnisses aus der Abstimmung des betr. Knotenpunktentwurfes gesichert.

Die Sichtflächen- Freihaltefestsetzung wird den präzisieren Formulierungen des Straßenbauamtes redaktionell angepaßt.

Die Aussagen des Grünordnungsplanes werden hinsichtlich der geplanten Bepflanzung und deren Pflege auf die straßenbau- und verkehrstechnischen Erfordernisse bezüglich Sichtfreihaltung, Rückschnitt für Verkehrsraum und Grabenräumung abgestimmt.

(B) Personen

Der Entscheidung des Rates liegen im einzelnen die Original- Bedenken und Anregungen zugrunde.

während der Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB

1. Eigentümer der Ackerflächen
der geplanten Hauptverkehrsstraße 24.01.1991

Abwägung :

Wenngleich die Landhergabe zum Bau der Hauptverkehrsstraße verweigert wird, sollen dennoch Verhandlungen mit dem Ziel des Landtausches oder der Entschädigung geführt werden.

Sollte sich eine einvernehmliche Regelung wider Erwarten nicht verwirklichen lassen, muß das städtebauliche Allgemeininteresse an der Realisierung der Hauptverkehrsstraße den geäußerten Bedenken vorangestellt und erforderlichenfalls eine Enteignung vorgenommen werden.

Insoweit werden die Bedenken zurückgewiesen.

2. Jagdgenossenschaft Rodenberg

28.01.1991

Abwägung :

Wegen der grundlegenden Bedeutung der geplanten Hauptverkehrsstraße für die städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt Rodenberg, insbesondere für die alsbaldige Lösung der Verkehrsprobleme, in Verbindung mit dem notwendigen Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichem Lärm, müssen die zwischen Stadtostrand und Autobahn vermuteten jagdlichen bzw. pekuniären Ausfälle als untergeordnet zurücktreten.

Demzufolge werden die diesbezüglich geäußerten Bedenken zurückgewiesen.

3. Niedersächsisches Landvolk,
Ortsverband Rodenberg

28.01.1991

Zu den von 11 Unterzeichnern geäußerten Bedenken gegen die Linienführung der geplanten Hauptverkehrsstraße ist festzustellen, daß das Amt für Agrarstruktur als kompetente landwirtschaftliche Fachbehörde wegen der relativ geringen Landdurchschneidung gerade diese Hauptverkehrsstraßen-Trasierung als die günstigste Lösung bezeichnet.

Soweit kein freiwilliger Landtausch erreichbar ist, wird den Grundstückseigentümern eine angemessene Entschädigung angeboten.

Falls dennoch Bedenken der Landwirte übrig bleiben, werden diese aufgrund der für die städtebauliche Entwicklung der Stadt herausragenden Bedeutung der Hauptverkehrsstraße zurückgewiesen.

Erforderlichenfalls wird zur Realisierung des Bebauungsplanes nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches von der Enteignung Gebrauch gemacht.

4. Dieter Weitzel, Deisterstraße

30.01.1991

Abwägung :

Zu den zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes erhobenen Bedenken wird auf die diesbezügliche Entscheidung des Samtgemeinderates verwiesen.

Aufgrund der spezifizierten Formulierung der Begründung zum Bebauungsplan ist unmißverständlich erkennbar, daß die geplante Hauptverkehrsstraße keineswegs als überflüssig hingestellt werden darf. Allein durch verkehrsberuhigende Maßnahmen ist auch keine Lärm- bzw. Gefahrenverminderung in der Innenstadt erreichbar.

Dem Rat der Stadt Rodenberg erscheint es zwar verständlich, daß Herr W. den von ihm befürchteten Verkehrszuwachs mit allen erdenklichen Argumenten vermeiden möchte. In diesem Zusammenhang geht es aber nicht um den Schutz Einzelner vor vermeintlichem Verkehrslärm, sondern in erster Linie um eine städtebaulich geordnete Weiterentwicklung der Stadt Rodenberg und dabei insbesondere um den, nur durch den Bau der Hauptverkehrsstraße erreichbaren, Schutz erheblicher Teile der Wohnbevölkerung vor schädlichem Lärm.

Und das bezieht sich nicht nur auf den Innenstadtbereich sondern auch auf die am Ostende der Deisterstraße ansässige Wohnbevölkerung dergestalt, daß die Hauptverkehrsstraße um dieses Gebiet den aus schallschutztechnischen Gründen erforderlichen Bogen nach Osten macht.

Ein noch weiteres Ausholen würde erhebliche Mehrkosten, demgegenüber aber keine schalltechnisch besseren Ergebnisse erbringen.

Zur korrekten Beurteilung der Sachlage standen während der öffentlichen Auslegung auch für Herrn W. alle fachtechnischen, bauleitplanerischen, textlichen und zeichnerischen Unterlagen zur Information zur Verfügung. Insoweit hat sich die Stadt Rodenberg konsequent an die lt. Baugesetzbuch zu beachtenden Form- und Verfahrensvorschriften gehalten. Die von Herrn W. geäußerten Bedenken werden nach alledem zurückgewiesen.

5. Peter und Delia Irps, Falkenweg

31.01.1991

Abwägung :

Die Begründung zum Bebauungsplan verdeutlicht selbst für Laien, daß die Hauptverkehrsstraße, unabhängig von der Stadtsanierung, eine außerordentlich dominierende Bedeutung für die Weiterentwicklung der Stadt Rodenberg haben wird.

Diese Trasse wird sich jedenfalls nicht zu einer Autobahn-umleitung entwickeln.

Die derzeit bestehende erhebliche Lärmbelastung des Innenstadtbereiches wird keineswegs nur in andere Gebiete verschoben. Die Führung der Hauptverkehrsstraße ist so weit östlich des Stadtostrandes vorgesehen, daß eine wesentliche Lärmbelastung künftig für alle Bürger ausgeschlossen werden kann.

Der Bau einer weiteren Umgehungsstraße in Lauenau steht in diesem Zusammenhang nicht zur Debatte.

Damit werden die unter den Ziffern (1) bis (4) geäußerten Bedenken als unbegründet zurückgewiesen.

Die auf völlig fehlende Sachkenntnis sowie auf die nicht zur Kenntnis genommene Begründung zum Bebauungsplan zurückzuführenden Anregungen unter (1) bis (3), den Lärmschutz betreffend, werden als Fehlinterpretation ebenfalls zurückgewiesen.

Im Übrigen ist ein Lärmschutz und eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrswege in keinem Falle durch : Fahrbahnverengungen, Ampeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen erreichbar.

Deshalb müssen auch die unter (4) erwogenen Möglichkeiten als wirklichkeitsfremd unberücksichtigt bleiben.

(B) Personen

während der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

1. Karl- Heinrich Wulf 20.01.1991

Abwägung :

Die unter den Bezeichnungen : Grabenparzelle, Feldzufahrten, Kreuzung Feldstraße, Post- oder Elt. Kabel sowie an der neuen Straße enthaltenen Anregungen werden im Rahmen der Hauptverkehrsstraßen- Herstellung überprüft und im Bereich der Möglichkeiten beachtet.

Das gilt gleichfalls für die weiteren Anregungen unter folgenden Überschriften :

Feldstraße bis Deisterstraße, Anbindung der Feldstraße, Feldstücke, Drainage, Kreuzung Hauptverkehrsstraße- Deisterstraße, Anbindung von Feldstücken, Deisterstraße- Ackersbeeke, Östlicher Feldbereich, Krümmeweg- Domänenweg, Jetziger Feldweg, Überflutung.

2. Karl- Heinrich Wulf 15.02.1991

Abwägung :

Herr W. ergänzt hiermit seine Anregungen vom 20.01.1991. Auch diesen Anregungen wird im einzelnen nachgegangen. Eine Berücksichtigung erfolgt so weit wie möglich bzw. mit den Ausbauabsichten der Stadt Rodenberg vereinbar.

3. Annemarie Hartmann, Soest

20.02.1991

Abwägung :

Wenngleich der langjährige Grundstückspächter durch den Bau der Hauptverkehrsstraße Nutzungseinbußen zu erwarten hat, ist das kein Argument zur Ablehnung des Bebauungsplanes Nr. 30.

Die geplante Hauptverkehrsstraße hat für die städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt und für den Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichem Lärm eine so immense Bedeutung, daß die Interessen eines Einzelnen gegenüber dem Bedürfnis der gesamten Wohnbevölkerung nach Ruhe und relativer Geborgenheit zurücktreten müssen.

Da im übrigen bereits Maßnahmen zum Landtausch eingeleitet wurden, werden die allein zu Gunsten des Pächters erhobenen Bedenken zurückgewiesen.

4. Niedersächsisches Landvolk,
Kreisverband Schaumburg e.v.

26.02.1991

Abwägung :

Die nochmals wiederholten, bereits vom Ortsverband am 28.01.91 und vom Kreisverband am 04.03.91 erhobenen, Bedenken zum Bau der Hauptverkehrsstraße werden, mit den dazu im einzelnen getroffenen Entscheidungen, zurückgewiesen.

Das gilt ebenso bezüglich der zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Rodenberg abgegebenen Stellungnahme.

5. Erwin Bühre, Rektorgarten

26.02.1991

Abwägung :

Der Rat der Stadt Rodenberg nimmt zur Kenntnis, daß die geäußerten Bedenken sich nicht gegen den Bebauungsplan Nr. 30 richten.

Zur Regelung der Grundstücksveränderungen ist seit geraumer Zeit die Niedersächsische Landgesellschaft tätig.

Es wird vorausgesetzt, daß es bis zum Baubeginn der Hauptverkehrsstraße zu einer einvernehmlichen Grundstücksregelung kommt.

Falls wider Erwarten keine Einigung erreichbar sein sollte, kann aufgrund der Bestimmungen des Baugesetzbuches auch eine Enteignung vorgenommen werden.

6. Richard Allnoch, Deisterstraße

01.03.1991

Abwägung :

Bereits aus der Begründung zum Bebauungsplan geht hervor, daß die Bewohner des östlichen Deisterstraßen- Abschnitts keine wesentlichen Lärmbeeinträchtigungen durch den künftigen Betrieb auf der Hauptverkehrsstraße zu erwarten haben.

Aus den zeichnerischen und textlichen Unterlagen wird auch deutlich, daß kein Zubringerverkehr über die Deisterstraße in die Hauptverkehrsstraße geleitet werden soll.

Für die unter (1) und (2) formulierten Anregungen besteht daher kein Erfordernis.

7. Heinrich Borchers, Falkenweg

02.03.1991

Abwägung :

Der Rat nimmt zur Kenntnis, daß gegen den Bebauungsplan keine Bedenken bestehen.

Über den vorgeschlagenen Grundstückstausch wird im Zusammenhang mit der Hauptverkehrsstraßen- Realisierung einvernehmlich entschieden.

8. Karoline Ahnefeld, Deisterstraße

04.03.1991

Abwägung :

Die Stadt Rodenberg ist bestrebt, die zum Bau der Hauptverkehrsstraße erforderlichen Grundstücksteile im Rahmen einer einvernehmlichen Regelung zu erwerben.

Dies soll auch für den Erwerb eines Teiles aus dem Flurstück 52/1 in Betracht kommen, wenn nicht ein Landtausch vorgezogen wird.

Falls die Grundstücksverhandlungen jedoch wider Erwarten scheitern, ist nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches auch eine Enteignung möglich.

2. Städtebauliche Ziele und Festsetzungen des Bebauungsplanes

2.1 Verkehrsflächen

Entsprechend den zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes, Bereich (a), vom Straßenbauamt vorgebrachten Forderungen soll der gemeindeseitig geplante Hauptverkehrszug den straßenbau- und verkehrstechnischen Anforderungen, die an eine Landesstraße zu stellen sind, entsprechen. Zur Gewährleistung der hierzu nötigen Voraussetzungen im Rahmen einer Fachplanung wurde von vornherein ein versiertes Ing.-Büro mit entsprechenden Ausarbeitungen beauftragt, so daß davon ausgegangen werden kann, daß die einschlägig gültigen Richtlinien sowohl bei der Trassierung als auch bei den Wegeanschlüssen bzw. Knotenpunkten ihre gebührende Berücksichtigung finden. Festsetzungen dieser Art werden im Bebauungsplan getroffen und ohne finanzielle Beteiligung des Straßenbauamtes realisiert. Im einzelnen erfolgen rechtzeitige Abstimmungen mit allen konkret betroffenen Trägern öffentlicher Belange.

Westlich der geplanten Hauptverkehrsstraße sind späterhin die Vorschriften des § 24 NStrG zu beachten. Die höhen- gleichen Kreuzungen werden in der verbindlichen Bauleitplanung auf die unbedingt erforderliche Anzahl beschränkt und durch Festsetzung hinreichender Sichtflächen gesichert.

Beim Ausbau der streckenweise auf Feldwegen verlaufenden Hauptverkehrsstraße ergeben sich für die weitere landwirtschaftliche Nutzung veränderte Ackergrößen bzw. -Formen.

Die Zugänglichkeit der Ackerflächen ist südlich der Deisterstraße nach wie vor über Feldwege gewährleistet. Nördlich der Deisterstraße ist dies nicht gesichert, so daß hier die Zugänglichkeit über die Hauptverkehrsstraße gesichert werden muß. Dies erscheint angesichts der voraussichtlich zu erwartenden Frequentierung der Hauptverkehrsstraße zumutbar, da damit für die Anlegung weiterer Feldwege weitere Eingriffe in Natur und Landschaft entfallen und im Hinblick auf die großen, jeweils von einem Landwirt zu bewirtschaftenden Ackerflächen nur wenige Landwirte die Zufahrt von der Hauptverkehrsstraße nehmen müssen.

2.1.1 Individualverkehr

Durch die, zum Teil auf den Feldwegen am östlichen Stadtrand, geplante Hauptverkehrsstraße ist neben einer wesentlichen Verbesserung der augenblicklichen Verkehrsverhältnisse eine spürbare Entlastung des Innenstadtbereiches, insbesondere vom Durchgangsverkehr, zu erwarten. Voraussichtlich werden die "Lange Straße", die "Grover Straße" und der "Bassenbrink" dann nur noch eine Erschließungsfunktion für die, an diesen Straßen liegende, Bebauung behalten.

Die Verkehrsprognose des Ing.-Büro Hinz, Hannover, läßt erwarten, daß die neue Hauptverkehrsstraße ca. 2.900 Fahrzeuge/24 Std. aufnimmt. Dies hat zur Folge, daß der Bassenbrink seine ursprüngliche Funktion als Anliegerstraße gewinnt und von dieser Straße nur 250 Fahrzeuge/24 Std. aufzunehmen sind. Die Verkehrsbelastung der Grover Straße reduziert sich im nördlichen Einmündungsbereich von der B 442 von rd. 4.100 Fahrzeugen/24 Std. auf rd. 1.350 Fahrzeuge. Im südlichen Bereich der Grover Straße reduziert sich der Kraftfahrzeugverkehr auf 1.200 Fahrzeuge/24 Std.

Der Kfz-Verkehr zum Gewerbegebiet östlich der Stadt Rodenberg kann künftig alle Grundstücke unmittelbar über die geplante Hauptverkehrsstraße anfahren. Dadurch werden die Engstellen, Einmündungen und Kreuzungen im Innenstadtbereich entlastet, was in besonderem Maße zur Verkehrsberuhigung und zu einer Aufwertung des Wohnens in diesen Straßen beitragen wird.

Als Fahrbahnbreite ist für die Hauptverkehrsstraße ein Maß von 6,50 m vorgesehen. An beiden Rändern werden Sicherheitsstreifen von je 0,25 m angeordnet, die daran anschließende Bankett-Breite soll jeweils 1,50 m betragen. Damit ergibt sich ein zweisepuriger Straßenkörper von insgesamt 10 m Breite. Entsprechend der Geländeoberflächenbeschaffenheit erfolgt die Oberflächenentwässerung der Straße beidseitig durch muldenförmige begrünte Gräben. (Hierzu Querschnittsdarstellung auf den folgenden Blättern)

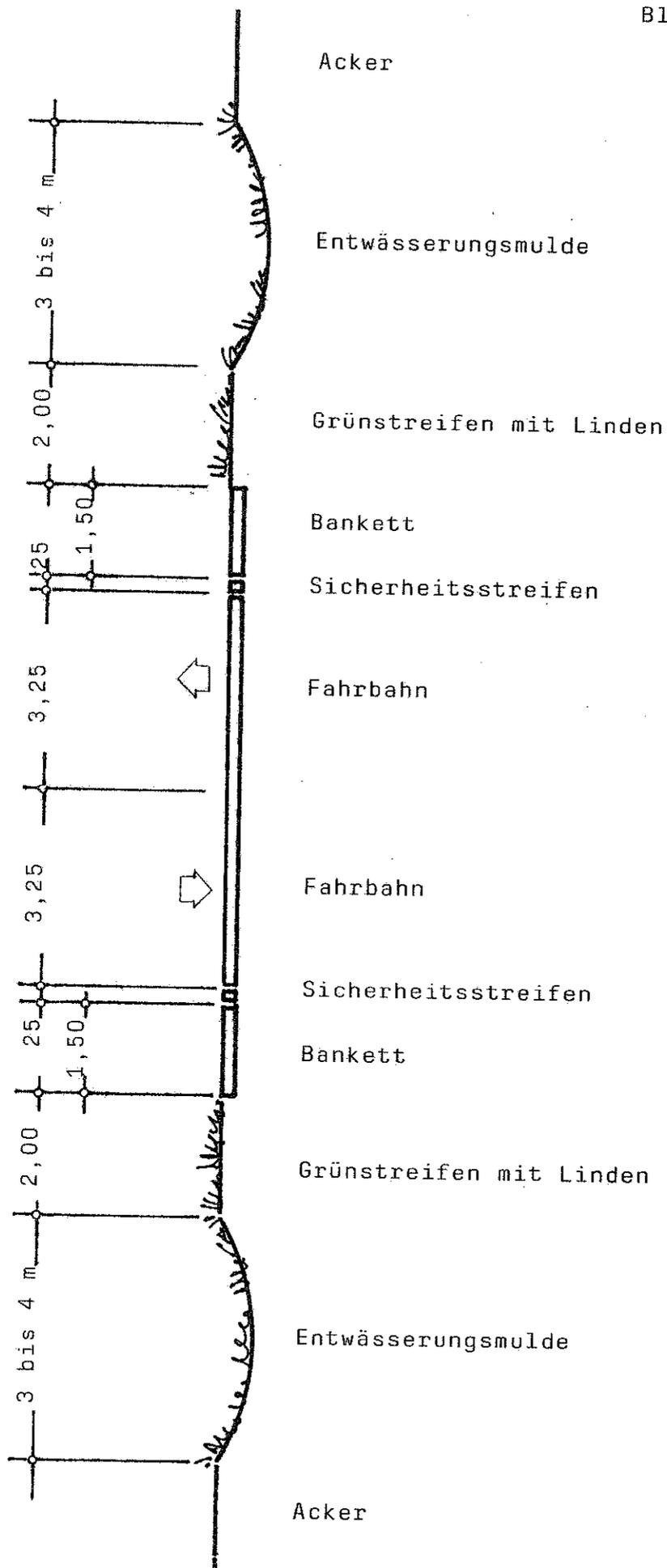
Sollten sich innerhalb der ausreichend dimensionierten Hauptverkehrsstraßenbreite im Bereich der Knotenpunkte aus Gründen der Verkehrssicherheit bzw. des Verkehrsablaufes technische oder bauliche Veränderungen ergeben, so sind diese innerhalb der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen ohne Änderung der verbindlichen Bauleitplanung regelbar.

Da zur Realisierung des geplanten Verkehrsbandes eine baldige Bereitstellung der zum Bau der Hauptverkehrsstraße in Frage kommenden Grundstücke nötig ist, erfolgte die Trassierung unter dem Gesichtspunkt einer möglichst unbeeinträchtigten Erhaltung landwirtschaftlicher Produktionsstätten so, daß Felddurchschneidungen nur in dem unbedingt erforderlichen Ausmaß vorgenommen werden müssen.

2.1.2 Ruhender Verkehr

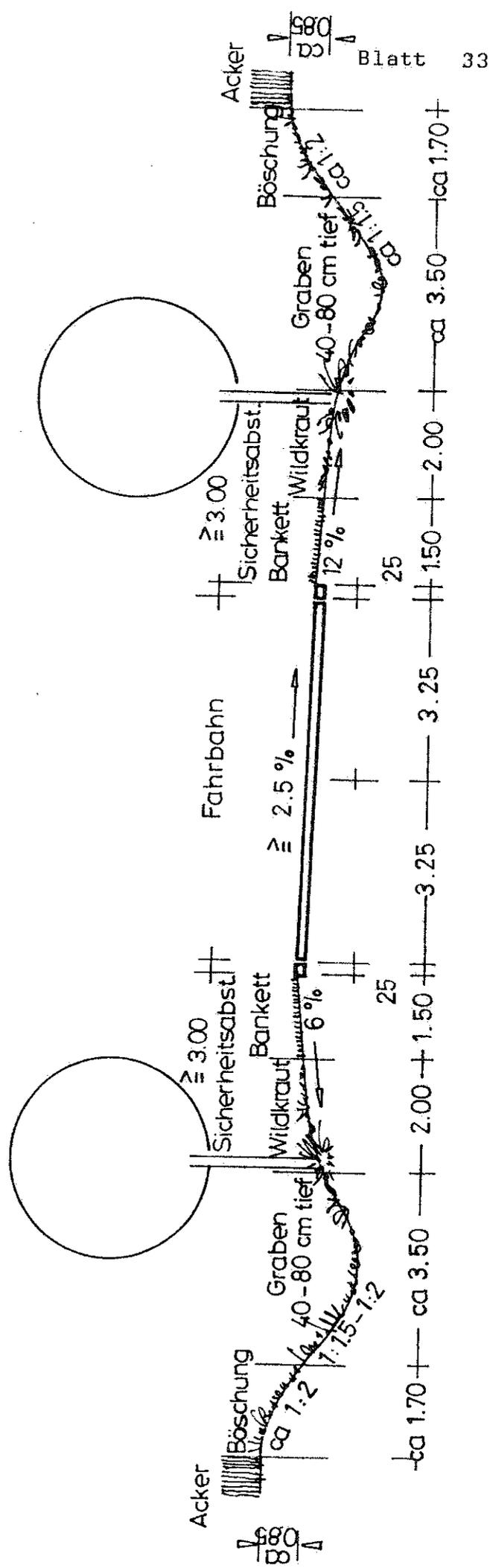
Die Einstellplätze für die vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher der baulichen Anlagen (§ 47 Abs. 2 NBauO) müssen gem. § 47 Abs. 4 der NBauO auf den Baugrundstücken geschaffen werden. (Hierzu Ausführungsbestimmungen zu den §§ 46 und 47 NBauO mit Anlage : Richtlinien für den Einstellplatzbedarf vom 27.07.1979 -Nds.MBL.S.1479-).

Neben der geplanten Hauptverkehrsstraße stehen auf den gewerblich genutzten Grundstücken Stellplätze für den öffentlichen ruhenden Verkehr (Besucher, Lieferanten, Taxis usw.) in angemessenem Umfang zur Verfügung.

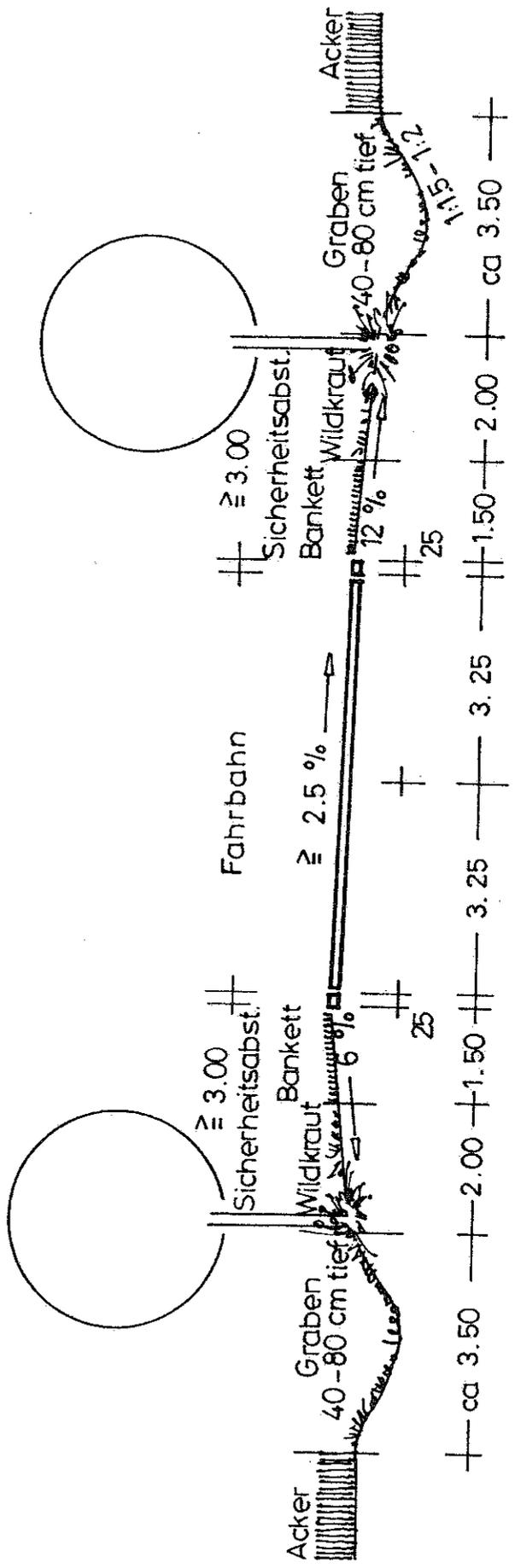


F a h r b a h n - R e g e l p r o f i l

QUERSCHNITT Trasse tiefer als das Gelände



QUERSCHNITT Trasse und Gelände höhengleich



2.2 Grünflächen

Der Bebauungsplan Nr. 30 setzt neben der zweispurigen Fahrbahn der Hauptverkehrsstraße Verkehrsgrünflächen, öffentliche Randeingrünungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 (a) BauGB und auf derselben Rechtsgrundlage auch zu begrünende Ausgleichs- und Ersatzflächen fest. Grundlage hierfür sind die Vorgaben des "Grünordnungsplanes".

2.2.1 Versiegelung

Durch den Bau der Hauptverkehrsstraße wird es zu einer Versiegelung von insgesamt rd. 22.450 qm kommen. Hiervon betroffen sind :

rd.	20.040 qm	Ackerfläche
rd.	1.150 qm	Gras- und Ruderalfläche
rd.	910 qm	Grabenlebensraum
rd.	350 qm	Weidefläche

insgesamt rd. 22.450 qm
=====

Bei der Berechnung der zusätzlichen Oberflächenversiegelung muß jedoch die Fläche abgezogen werden, die während des Straßenbaues entsiegelt wird. Dies sind Wegeflächen, die aufgehoben werden, und zwar :

rd.	850 qm	Asphaltwege
rd.	2.500 qm	wassergebundene Wege,

die mit der halben Fläche angerechnet werden.
insgesamt rd. 2.100 qm entsiegelte Fläche.

Auf diese Weise verbleibt eine zusätzliche Oberflächenversiegelung von rd. 20.350 qm, die durch "Ausgleichsflächen" kompensiert werden muß, weil sich die Versiegelung folgendermaßen auswirkt :

- o Zerstörung von gewachsenem Boden, Verlust von Lebensraum für Pflanzen und Tiere,
- o Großer und rascher Regenwasserabfluß mit nachfolgender :

Reduzierung der Grundwasserneubildung,
Belastung der Gewässer und der Kanalisation, Vergrößerung der Überschwemmungsgefahr,
Einschränkung der Verdunstung und damit auch der Luftfeuchtigkeit,
Verstärkte Einleitung von verschmutztem Oberflächenwasser in die Wegeseitengräben.

2.2.2 Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen Querschnittsgestaltung

Zur besseren Einbindung in die Landschaft wird von der üblichen Böschungsneigung abgewichen. Es erfolgt durchweg eine flachere Böschungsausbildung von 1 : 2, nur in Ausnahmefällen von 1 : 1,5.

Zusätzlich zu den technisch erforderlichen Grünstreifen (Bankett, Graben) ist beidseitig ein 2 m breiter Wildkrautstreifen vorgesehen, der insbesondere zwei Funktionen erfüllen soll :

Schaffung von Lebensraum für Wildpflanzen (Gräser, Kräuter) und auf diese angewiesene Tierarten.

Bereitstellung von Raum für die Lindenallee- Pflanzung.

Zu den zwischen 3 und 4 m breiten Grabenräumen kommt im Bereich von Einschnitten oder Dammlagen eine zwischen 1 und 2 m liegende Breite hinzu.

Die Allee aus Winterlinden soll als Ausgleich für den Eingriff in das Landschaftsbild entstehen. Da diese Maßnahme angesichts der Länge der Hauptverkehrsstraße außergewöhnlich hohe finanzielle Aufwendungen erfordert, die vorwiegend allein von der Stadt Rodenberg getragen werden müssen, kann die Realisierung der Anpflanzung nur im Einklang mit den, sich aus der Haushaltslage ergebenden Möglichkeiten, d.h. in finanziell verkraftbaren Abschnitten vorgenommen werden.

Die Straßenbäume übernehmen wichtige ökologische Funktionen als Staubfilter und Bienenweide. Durch Betonung des Trassenverlaufs bieten sie darüberhinaus den Verkehrsteilnehmern eine Orientierungshilfe und leisten damit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Der Abstand zwischen den Linden soll 22 m betragen, der Abstand zur Fahrbahn mindestens 3 m. Zur Erhaltung ausreichender Verkehrsübersicht wird der Pflanzabstand bei Innenkurven auf 50 m vergrößert.

Entlang der Straße entsteht ein 3 - 4 m breiter und 40 - 80 cm tiefer Graben, der mit Landschaftsrasen angesät, möglichst nur alle 2 - 3 Jahre geschnitten werden soll. Dieser Graben dient nicht als Ausgleichsfläche für die Oberflächenversiegelung, sondern nur als Ausgleich für den entfallenden Grabenlebensraum und die entfallende Gras- bzw. Ruderalvegetation. Neu geschaffen werden rd. 5.600 lfdm (rd. 16.800 qm) Grabenlebensraum. Verloren gehen demgegenüber rd. 1.435 lfdm Grabenlebensraum und rd. 3.630 qm Gras- und Ruderalvegetation.

Gleichfalls angesät und extensiv gepflegt wird der sich an das Bankett anschließende, beidseitig 2 m breite Grün-

streifen, in dem die Baumpflanzung geschieht. Von diesem Grünstreifen wird 50 % als Ausgleich für die Oberflächenversiegelung gewertet und 50 % für die Lindenpflanzung.

Vor Einmündung in die, in Ost- West- Richtung verlaufenden, Vorfluter werden die Straßenseitengräben an einigen Stellen aufgeweitet und am Ende mit einer Sohlschwelle versehen, so daß bei Starkregen ein Anstau und eine Förderung der Versickerung stattfinden kann. Hierdurch ist erreichbar, daß das Regenwasser nicht ungehemmt in die Vorfluter läuft, sondern durch Versickerung zur Grundwasserneubildung beiträgt und zugleich eine Reinigung der Schadstoffbelastung durch die Bodenorganismen erfährt.

Als Ausgleich für die zusätzliche Oberflächenversiegelung wird eine Umwandlung von Ackerflächen in Pflanz- bzw. Wildkrautflächen in einem Umfang von rd. 23.000 qm vorgenommen.

Beim Bau der Hauptverkehrsstraße werden Wegeteile aufgehoben und entsiegelt. Die zu entsiegelnden Wege werden nach Entfernung der gesamten Befestigung mit kulturfähigem Boden abgedeckt und in Pflanz- bzw. Wildkrautflächen umgewandelt. Die entsiegelte Fläche zählt nicht als Ausgleichsfläche.

Einige Ausgleichsflächen werden gruppenartig mit Feldgehölzen bepflanzt. Dies entspricht der Form eines natürlichen Waldrandes und gewährleistet eine optimale Vielfalt an Lebensraum, die den Ansprüchen zahlreicher Tierarten zugutekommt, soweit sie vorwiegend an Gehölrändern vorkommen, z.B. Heckenbrüter, Igel, Reptilien, Schmetterlinge u.a.

Entlang der in Ost- West- Richtung (außerhalb des Bebauungsplangeltungsbereiches) vorhandenen Wirtschaftswege ist zur Vernetzung der Landschaft die Anpflanzung von Feldgehölzen geplant, soweit dies mit der weiteren landwirtschaftlichen Nutzung ohne Nachteile für die Bewirtschaftung und den Ertrag in Einklang gebracht werden kann. In Frage kommen Sträucher und Bäume. An den Gräben sind Erden vorgesehen. Damit die Beschattung der Ackerflächen gering bleibt, sollen Pflanzungen auf der Wege- Südseite erfolgen. Diese Maßnahmen kompensieren die Trennwirkung der geplanten Hauptverkehrsstraße und das Entfallen der Weißdornhecke.

Auf zwei Flächen des Bebauungsplangeltungsbereiches soll sich die Vegetation nach vorheriger leichter Bodenmodellierung und Kiesablagerung von selbst einstellen und entwickeln. Innerhalb dieser Grundstücke wird Lebensraum für ruderale Gemeinschaften bereitgestellt.

Östlich der Deisterstraßen- Endbebauung erfolgt zur Erreichung eines ausreichenden Lärmschutzes eine bogenförmige Straßenverschwenkung nach Osten.

Durch diese Maßnahme ist nach Ermittlungen der Verkehrsplaner gewährleistet, daß die Wohnbevölkerung der "Deisterstraße" keinen wesentlichen Beeinträchtigungen durch Lärm ausgesetzt sein werden. Besondere Lärmschutzeinrichtungen sind also infolge der Straßenführungsverlagerung nach Osten grundsätzlich nicht erforderlich.

Im Interesse der Erhaltung der Wohnruhe wird die Stadt Rodenberg dennoch innerhalb der gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 (a) BauGB festgesetzten Grünfläche östlich der Deisterstraße mit dem beim Straßenbau anfallenden Erdreich einen Wall anlegen und ihn mit standortgerechten Gehölzen bepflanzen. Dazu sollen Arten verwendet werden, die das Laub lange halten und die deshalb ein besonderes Lärmschluck- und Staubfangvermögen aufweisen.

Die schon im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung aus dem Kreise der Deisterstraßenbewohner angeregte weitere Trassenverschwenkung nach Osten, über die Bebauungsplanfestsetzung hinausgehend, ist zum einen aus lärmschutztechnischen Belangen nicht erforderlich, zum anderen würden dadurch (ganz abgesehen von einer unnötigen Trassenverlängerung) die Ackerlanddurchschneidungen und damit die Eingriffe in Natur und Landschaft in einer nicht zu verantwortenden Weise erhöht. Deshalb kann den Verlegungsvorstellungen der Deisterstraßenbewohner nicht entsprochen werden.

In der nachfolgenden "Flächenbilanz" ist die Eingriffssituation den landschaftspflegerischen Maßnahmen zahlenmäßig gegenübergestellt.

2.2.3 Zustand von Natur und Landschaft

Die weitgehend auf den, rd. 300 m östlich der aufgegebenen Nebenbahnlinie, vorhandenen Feldwegen geplante, rd. 3,2 km lange, Hauptverkehrsstraße soll die Verkehrsbelastung der Innenstadt deutlich vermindern und auf diese Weise zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Die geplante Straße führt durch ein intensiv landwirtschaftlich genutztes Gebiet, dessen ökologischer Wert jedoch, wegen nur unbedeutend vorhandener gliedernder und belebender Landschaftselemente (lt. Landschaftsrahmenplan des Landkreises Schaumburg) als "gering" einzustufen ist.

Vorhandene oder geplante Schutzgebiete werden durch den beabsichtigten Straßenbau nicht betroffen. Die neue Straße wird durch ein leicht welliges Gelände mit Höhen zwischen 69 und 87 m über NN verlaufen.

Eine Aufzählung der zu erwartenden Beeinträchtigungen und die Gegenüberstellung der dementsprechend vorzunehmenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geht aus Abs. 2.2.2 hervor. Unter diesen Gesichtspunkten wird die Stadt Rodenberg

2.2.4 Nachbarschaft, Prognose

Durch die über die Festsetzung des Flächennutzungsplanes hinausgehende Verlagerung der Trasse nach Osten in Höhe der Deisterstraße wird den Belangen der Anwohner der Deisterstraße nach weitgehendem Schutz vor Verlärmung durch die Hauptverkehrsstraße Rechnung getragen. Die Verlagerung wurde soweit vorgenommen, daß eine Lärmschutzmaßnahme allein wegen der Hauptverkehrsstraße nicht notwendig wäre. Im Hinblick darauf, daß dieser Lärm mit dem Lärm der Autobahn kumuliert, sollen jedoch Lärmschutzmaßnahmen in der Form vorgenommen werden, daß ein Erdwall zwischen der Endbebauung der Deisterstraße und der Hauptverkehrsstraße errichtet wird.

Im südlichen Eingangsbereich der Hauptverkehrsstraße wurde im Interesse der Privateigentümer, soweit wie es verkehrstechnisch möglich war, deren Eigentum geschont. Ein vollständiger Verzicht konnte jedoch nicht erreicht werden, weil aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs die Abbiegung von der jetzigen L 420 aus topographischen Gründen auf der Kuppe dieser Straßenführung unumgänglich war. Eine weitere Verlagerung der Abbiegung in Richtung Süden hätte zur Folge gehabt, daß erheblich mehr Ackerflächen hätten in Anspruch genommen werden müssen.

Weitergehende Störungen, die über den Bebauungsplan hinausgehen, sind nicht zu befürchten. Aufgrund der topographischen Einbindung in die Landschaft steht der durch die Straßenführung entstehende Verlärmung eine weitgehende Entlärmung der Wohnbereiche und einer teilweisen Entlärmung der Innenstadt gegenüber.

Ö k o l o g i s c h e B i l a n z

EINGRIFFSSITUATION

LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN

Durch das Bauvorhaben werden insgesamt ca. 22.450 qm versiegelt.
Hiervon betroffen sind :
ca. 20.040 qm Ackerfläche
ca. 1.150 qm Gras- und Ruderalfläche
ca. 910 qm Grabenlebensraum
ca. 350 qm Weidefläche
Nach Abzug der zu entsiegelnden Flächen ergibt sich eine zusätzliche Oberflächenversiegelung von ca. 20.350 qm

Umwandlung von Ackerflächen in Pflanz- bzw. Wildkraut- oder Sukzessionsflächen.

ca. 23.000 qm

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Verlust von Gehölzsubstanz
(18 Bäume Ø 0,05 - 0,35 m)

Aufbau einer Lindenallee (Pflanzung von insgesamt ca. 227 Linden) auf beiderseits je 2 m Landschaftsrasenstreifen

Zerschneidungswirkung und Verlust von ca. 100 lfdm Weißdornhecke

Pflanzung von Feldgehölzen zur landschaftlichen Vernetzung

entsprechend § 6 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigen. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt ein "Grünordnungsplan" vor, dessen Darstellungen im wesentlichen durch entsprechende Bebauungsplanfestsetzungen rechtsverbindlich werden.

2.3 Umweltschutz

2.3.1 Emissionen aus dem Verkehr

Zur Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt sind die Belange des Umweltschutzes vorrangig zu berücksichtigen.

Durch den künftig auf der geplanten Hauptverkehrsstraße fließenden Verkehr werden Schadstoffimmissionen in Form von Abgas und Auftausalz entstehen. Dies wird zur Schadstoffbelastung der angrenzenden Ackerflächen und der Luft führen.

Dem steht gegenüber, daß die geplante Trasse eine wesentliche Verringerung der augenblicklichen Beeinträchtigungen der gesamten Innenstadt mit sich bringen wird, außerdem ist damit zu rechnen, daß der Durchgangsverkehr die neue Hauptverkehrsstraße mit einer verhältnismäßig gleichbleibenden Geschwindigkeit und daher mit relativ geringem Kraftstoffverbrauch befahren wird, so daß insgesamt gesehen keine Schadstoffmengenerhöhung befürchtet werden muß.

Mit einer Ausnahme verläuft die geplante Hauptverkehrsstraße nicht in der Nähe von Wohnungen. Das war beim Vergleich dreier Varianten mit entscheidend dafür, diese Trassenführung in jeder Beziehung als am günstigsten gelegen zu beurteilen, denn der Straßenverkehrslärm kann sich bei dieser Lösung nur unwesentlich auswirken.

Besondere Lärmschutzmaßnahmen sind nach den vom Ing.-Büro Richter angestellten schalltechnischen Voruntersuchungen östlich der Deisterstraßen- Endbebauung nicht erforderlich. Der Abstand zwischen der geplanten Hauptverkehrsstraße und dem letzten Wohnhaus nördlich der Deisterstraße beträgt rd. 60 m. Innerhalb des als Grünfläche festgesetzten Zwischenraumes (siehe Abs. 2.2.2) soll trotzdem ein Wall errichtet und mit standortgerechten Gehölzen bepflanzt werden. Damit wird punktuell dem örtlichen Zustand über Gebühr Rechnung getragen. Im übrigen darf nicht außer acht bleiben, daß das Gebiet östlich der Stadt Rodenberg bereits durch den Verkehr auf der Bundesautobahn lärmbelastet ist.

2.4 Regenwasserableitung, Dränageregulierung

Das anfallende Regenwasser wird von den muldenförmigen Seitengräben aufgenommen und dabei teilweise aufgestaut

und versickert. Zum weiteren Abfluß stehen die vorhandenen offenen Gräben zur Verfügung. Im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 15 "Gewerbegebiet Im Seefeld" ist ein Hochwasserrückhaltebecken festgesetzt, das nach wasserwirtschaftlichen Berechnungen mit seiner Größe in der Lage ist, den im Einzugsgebiet auftretenden Starkregen oder eine plötzlich eintretende Schneeschmelze vorübergehend aufzunehmen.

Sofern beim Bau der Hauptverkehrsstraße Dränagesysteme durchschnitten werden sollten, müssen diese im Zuge der Herstellung wieder in einen funktionsfähigen Zustand versetzt werden.

2.4.1 Altablagerungen

Nach Kenntnis der Stadt Rodenberg sind im Verlauf der geplanten Hauptverkehrsstraße keine Altablagerungen vorhanden.

3. Durchführung des Bebauungsplanes

3.1 Maßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald getroffen werden

Im Rahmen der aus städtebaulichen Gründen anhand des Verkehrskonzeptes innerstädtisch vorzunehmenden verkehrlichen Erschließung bildet der Bebauungsplan Nr. 30 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Herstellung der Hauptverkehrsstraße am Ostrand der Stadt Rodenberg und für die dazu nötige Inanspruchnahme der bislang landwirtschaftlich genutzten Grundstücksteile und Feldwege. Zur Realisierung dessen werden alsbald die zum Ausbau der Hauptverkehrsstraße möglichen Vorkehrungen getroffen.

3.2 Überschläglich ermittelte Kosten für die Realisierung der Hauptverkehrsstraße

Für die aus den Bebauungsplanfestsetzungen ersichtlichen Erschließungs- und Ausgleichsmaßnahmen müssen von der Stadt Rodenberg sowohl die zum Ausbau der Hauptverkehrsstraße als auch die als Ausgleichsflächen für Eingriffe bereitzuhaltenden Grundstücksteile käuflich erworben werden.

Dazu ergeben sich nach den Ermittlungen des Ing.- Büros Richter folgende Kosten :

1. Grunderwerb, Vermessung, Entschädigungen	insges. 1.400.000,00 DM =====
--	----------------------------------

2. Erd- und Untergrundarbeiten, Mutterbodenarbeiten, Böschungssicherungen, Abbrucharbeiten	2.880.000,00 DM
o Entwässerung, Seitengräben, Regenwasserkanal, Dränagen	418.000,00 DM
o Frostschutzmaßnahmen, Straßenkörperauffüllung	924.000,00 DM
3. Verwallung	350.000,00 DM
4. Straßentragschichten	2.034.000,00 DM
5. Decken, Randbefestigungen, Seitenstreifen	539.000,00 DM
o Hochbord, Tiefbord, Rasenbord, Gosse, Radwegumlegung	105.000,00 DM
o Seitenstreifen	744.000,00 DM
6. Bepflanzung, Leiteinrichtung mit Markierung, Beschilderung	370.000,00 DM
7. Nebenanlagen, Umleitung Leitungsverlegung	180.000,00 DM
	<hr/>
Summe Ziff. 2 - 7	7.900.000,00 DM =====
8. Unvorhergesehenes/ Abrundung	700.000,00 DM
9. Ingenieurgebühren; Gutachten	800.000,00 DM
	<hr/>
Summe Grunderwerb	1.400.000,00 DM
Summe Baukosten	9.400.000,00 DM
	<hr/>
Gesamtkosten einschl. 14 % Mehrwertsteuer	10.800.000,00 DM =====

ohne Grunderwerb
Kosten je km der 3,20 km langen Straße rd.2.950.000,00 DM
=====

Die Finanzierung ist folgendermaßen vorgesehen :

Voraussichtlich zuwendungsfähig		
10.800.000,00 DM ./.	800.000,00 DM	10.000.000,00 DM
a) Zuwendung des Landes nach GVFG zu den zuwendungsfähigen Kosten		
60 %		6.000.000,00 DM
b) Zuwendung des Landes aus ergänzenden Landesmitteln		
30 %		3.000.000,00 DM
c) nach GVFG nicht zuwendungsfähig		
Ingenieurgebühren	800.000,00 DM	
d) Eigenmittel	1.000.000,00 DM	

Gesamtanteil der Stadt Rodenberg	1.800.000,00 DM
Summe	<u>10.800.000,00 DM</u> =====

Hiervon entfallen auf :

Grunderwerb	1.400.000,00 DM
Baukosten	9.400.000,00 DM

Träger der Baumaßnahme
ist die Stadt Rodenberg

Aufteilung der Gesamtkosten :

Zuwendung durch das Land nach GVFG mit ergänzenden Landesmitteln	9.000.000,00 DM
Eigenmittel (Kreditmarkt)	1.800.000,00 DM

Außer den auf die Straßentrasse bezogenen Kosten fallen Aufwendungen für die Inanspruchnahme, Herrichtung und Bepflanzung der Ausgleichs- und Ersatzflächen lt. Darstellung des "Grünordnungsplanes" an, für die die Stadt Hausmittelbereitstellungen vornimmt.

3.3 Bodenordnende Maßnahmen

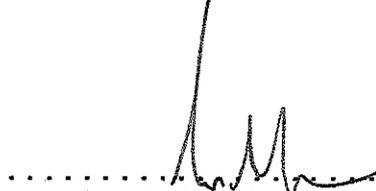
Die Verwirklichung der Bebauungsplanfestsetzungen ist vom Erwerb der Grundstücksflächen zur Herstellung der Hauptverkehrsstraße und zur Anlage der Ausgleichsflächen abhängig.

Dieser Grunderwerb soll freihändig, auf der Basis des Verkehrswertgutachtens des Gutachterausschusses für den Landkreis Schaumburg erfolgen.

Sollte ein Ankauf zu angemessenen Bedingungen wider Erwar-
ten scheitern, ist aufgrund der Bestimmungen des Baugesetzbuches auch eine Enteignung möglich.

Rodenberg, am 17. April 1991


.....
Ratsvorsitzender

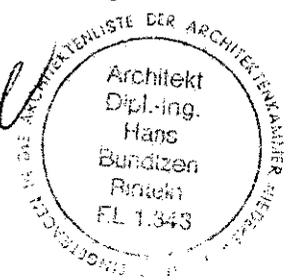
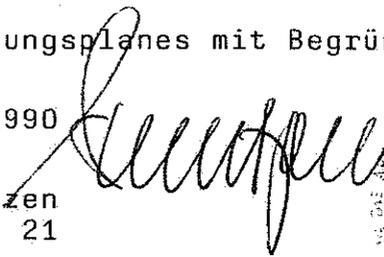

.....
Stadtdirektor

4. Verfahrensvermerke

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung wurde ausgearbeitet

am 27. Dezember 1990

Ortsplaner
Dipl.-Ing. Hans Bundtzen
Wilhelm-Busch-Weg 21
3260 R i n t e l n 1



4.1 Der Rat der Stadt Rodenberg hat in seiner Sitzung am 11. Juli 1990

dem Entwurf des Bebauungsplanes und der Begründung zugestimmt und die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 des BauGB beschlossen

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 22.01.1991

ortsüblich durch Aushang bekanntgemacht

Der Entwurf des Bebauungsplanes hat mit Begründung

vom 04.02.1991 bis 05.03.1991

gemäß § 3 Abs. 2 des BauGB öffentlich ausgelegt

Rodenberg, am 07. März 1991

.....
Stadtdirektor

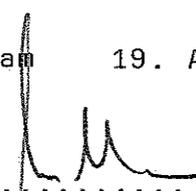
4.2 Der Rat der Stadt Rodenberg hat den Bebauungsplan nach Prüfung der Bedenken und Anregungen gem. § 3 Abs. 2 des BauGB in seiner Sitzung

am 17.04.1991

als Satzung (§ 10 BauGB)

4.3 sowie die Entwurfsbegründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB als Begründung der Entscheidung beschlossen

Rodenberg, am 19. April 1991



.....
Stadtdirektor