

Nordfeld

Calenberger Straße

Lagerplatz

Partner-Straße

Calenberger Str.

Bartelscher Weg

P+R

Bf.

Gärtnerei

P

Hayersumer Straße

Lagerplatz

Feuerweh

Rück-  
halte-  
hecken

**GEMEINDE NORDSTEMMEN**  
LANDKREIS HILDESHEIM, REG.-BEZ. HANNOVER

**FLÄCHENNUTZUNGSPLAN**  
**15. ÄNDERUNG** M. 1:2.500

(ÖPNV - Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen)

**PLANZEICHENERKLÄRUNG**

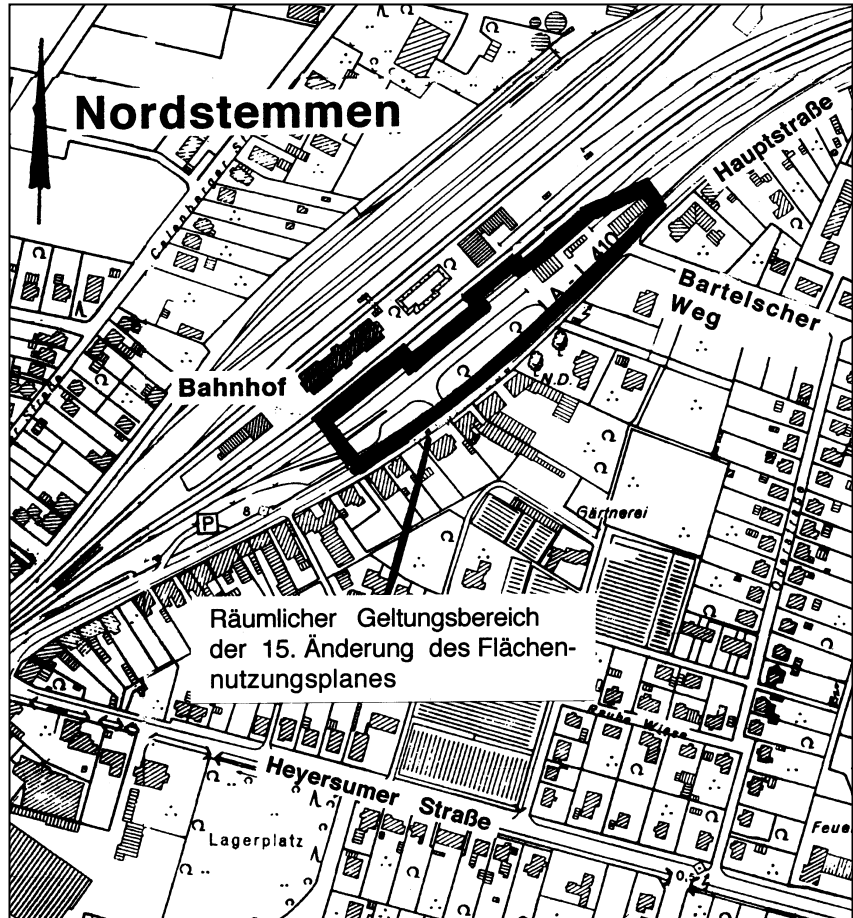
-  Grenze des räumlichen Geltungs-  
bereichs der 15. Änderung
-  Verkehrsfläche besonderer Zweck-  
bestimmung:  
Park & Ride - Anlage
-  Gemischte Baufläche

PLANVERFASSER:  
Planungsbüro SRL Weber  
30625 Hannover  
Tel. : (0511) 8 56 58 - 0 ,

Spinozastraße 1  
SRLWeber@tonline.de  
Fax : (0511)8 56 58 - 99

**AUSFERTIGUNG**

Stand: Inkrafttreten



BEGLAUBIGUNGSVERMERK

Die Übereinstimmung dieser  
Ausfertigung mit der Urschrift  
wird hiermit festgestellt.

Nordstemmen, den 20.12.2005

GEMEINDE NORDSTEMMEN  
DER BÜRGERMEISTER

**GEMEINDE NORDSTEMMEN**

**ORTSCHAFT NORDSTEMMEN**

LANDKREIS HILDESHEIM

**FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 15. ÄNDERUNG**  
**(ÖPNV - HALTEPUNKT BAHNHOF NORDSTEMMEN)**

**B E G R Ü N D U N G**

i..A. (Bödeker)

**A U S F E R T I G U N G**



## Inhalt

<b>1.0 Teil I: Ziele, Grundlagen und Inhalte der 15. Änderung des Flächennutzungsplans</b> .....	<b>1</b>
1.1 Erfordernis zur Planänderung.....	1
1.2 Einordnung des Vorhabens in die Ziele der Raumordnung .....	2
1.3 Lage des Plangebietes.....	3
1.4 Städtebauliche Bestandsaufnahme.....	4
1.4.0 Einbindung der Bahnhofsanlage in die Siedlungsstruktur .....	4
1.4.1 Historische Voraussetzungen und Bindungen .....	4
1.4.2 Wohnstandort Nordstemmen.....	5
1.4.3 Verkehr - Straße .....	5
1.4.4 Verkehr - Schiene .....	5
1.4.5 Verkehr - Bus .....	8
1.4.6 Verkehr - Fuß- und Radwegeverbindungen .....	8
1.4.7 Geschäfte und Einzelhandel .....	9
1.4.8 Derzeitiger Zustand der Bahnanlage .....	10
1.5. Planung.....	12
1.5.1 Planungsablauf .....	12
1.5.2 ÖPNV-Anlage .....	13
1.5.3 Gewidmete Bahnflächen .....	14
1.5.4 Gemischte Baufläche.....	14
1.5.5 Verkehr .....	14
1.6 Immissionen .....	15
1.6.1 Verkehrslärm.....	15
1.6.2 Bodenkontamination.....	15
1.7 Ver- und Entsorgung .....	15
1.7.1 Frischwasser / Löschwasser .....	15
1.7.2 Abwasser .....	15
1.7.3 Oberflächenwasser .....	15
1.8 Darstellungen der 15. Änderung des Flächennutzungsplans.....	16
1.9 Flächenbilanz.....	16
1.10 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	16
1.11 Planverfahren.....	17
<b>2.0 Teil II: Umweltbericht</b> .....	<b>19</b>
2.1 Einleitung.....	19
2.1.1 Inhalt und Ziele der Flächennutzungsplanänderung .....	19
2.1.2 Umweltschutzziele aus Fachgesetzen und Fachplanungen .....	20
2.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen .....	20
2.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung .....	20
2.2.1.1 Schutzgut Mensch .....	20
2.2.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	21
2.2.1.3 Schutzgut Boden .....	23
2.2.1.4 Schutzgut Wasser .....	23
2.2.1.5 Schutzgut Klima und Luft.....	24
2.2.1.6 Schutzgut Landschaft.....	25
2.2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	25
2.2.1.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter.....	25

2.3	Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes.....	26
2.3.1	Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung .....	26
2.3.2	Prognose bei Nichtdurchführung der Planung.....	26
2.4	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und ..... zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen .....	28
2.4.1	Schutzgut Mensch.....	28
2.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	28
2.4.3	Schutzgut Boden.....	29
2.4.5	Schutzgut Klima/Luft.....	30
2.4.6	Schutzgut Landschaft/Ortsbild.....	30
2.4.7	Schutzgut Kultur-und Sachgüter .....	30
2.5	Alternative Planungsmöglichkeiten .....	31
2.6	Beschreibung der grünordnerischen Maßnahmen .....	31
2.6.1	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von Beeinträchtigungen.....	31
2.6.2	Ausgleichsmaßnahmen .....	31
2.7	Zusätzliche Angaben.....	31
2.7.1	Verwendete Untersuchungsmethoden .....	31
2.7.2	Allgemein verständliche Zusammenfassung .....	32
2.8	Literaturverzeichnis .....	33
3.0	Teil III: Abwägungen.....	34
3.1	Abwägung gem. § 3(1) und § 4(1) BauGB.....	34
3.2	Abwägung gem. § 3(2) und § 4(2) BauGB - Öffentliche Auslegung.....	45
	Verfahrensvermerke .....	50

Gemeinde Nordstemmen  
Landkreis Hildesheim

## **15. Änderung des Flächennutzungsplans**

### **Begründung**

#### **1.0 Teil I: Ziele, Grundlagen und Inhalte der 15. Änderung des Flächennutzungsplans**

##### **1.1 Erfordernis zur Planänderung**

Die Gemeinde Nordstemmen beabsichtigt, den Bahnhof Nordstemmen zu einem ÖPNV-Knotenpunkt auszubauen, um so der wachsenden Bedeutung des Haltepunktes Nordstemmens gerecht zu werden. Zentraler Bestandteil dieser Planung ist eine P&R-Anlage mit ca. 108 Stellplätzen, Bushaltestelle, Fahrradabstellanlage und Kurzzeitparkmöglichkeiten. Daneben soll eine Fuß- und Radwegeverbindung vom Personentunnel am Stellwerk auf der Nordwestseite der "Hauptstraße" bis zu der neuen Anlage geschaffen werden. Die Gemeinde verfolgt bereits seit mehreren Jahren dieses Planungsziel, so dass mittlerweile eine Planreife erreicht ist, die die bauleitplanerische Sicherung des Projektes erfordert.

Da jedoch für die Flächen der Wegeverbindung, sowie für die anschließende Grünfläche derzeit noch Verfahren mit der Deutschen Bahn AG durchgeführt werden (Entbehrlichkeitsprüfung, Entwidmung), wurde der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung geteilt. Die betreffenden Flächen werden in einem gesonderten Verfahren, der Änderung 15 A des Flächennutzungsplans, ausgewiesen werden.

Der Geltungsbereich der 15. Änderung des Flächennutzungsplans wurde entsprechend verkleinert.

Die Ortschaft Nordstemmen ist, als gesuchter Wohnstandort, in seiner östlichen Ortslage geprägt durch ausgedehnte Wohngebiete. Der Bahnhof bildet schon jetzt einen Schwerpunkt als Umsteigemöglichkeit auf die Bahn. Der Einzugsbereich umfasst die Ortschaft selbst, von wo aus der Bahnhof zu Fuß, mit dem Fahrrad, Pkw oder Bus erreicht wird, und die anderen Ortschaften Nordstemmens, von wo aus der Bahnhof mit dem Pkw oder Bus erreicht wird.

Die dargestellten Anforderungen bedeuten bereits im derzeitigen Zustand eine besondere Belastung der vorhandenen Verkehrsflächen. Der Ausbau des Bahnhofsvorplatzes wird weitreichende Auswirkungen auf das Erscheinungsbild, die Nutzungsintensität und Funktionsfähigkeit der anliegenden "Hauptstraße" als Haupteerschließungslinie in Nordstemmen haben. Ebenso werden die bestehenden Wegenetze stärker in Anspruch genommen werden. Die Erreichbarkeit und damit die Attraktivität des Wohnstandortes Nordstemmen wird sich weiter verbessern können.

Innerhalb der Umgestaltung des Bahnhofes Nordstemmen werden Planungen der Deutschen Bahn, der Landesnahverkehrsgesellschaft und der Gemeinde koordiniert zusammengeführt. Der Zugang zur Bahnanlage wird an einem Punkt zusammengefasst. Dazu müssen bestehende Rampen und Unterführungen verändert werden. Zur Einrichtung der P&R-Anlage werden Flächen aus der Nutzung der Bahn herausgenommen und gehen teilweise in das Eigentum der Gemeinde über.

Zur Umsetzung der Planungen müssen die bauleitplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden. Für Planungen auf dem Gelände der Deutschen Bahn gelten eigene Planverfahren. Ebenso bestehen Vorgaben durch Ausbauplanungen an der Landesstraße 410 durch das Land Niedersachsen. Die Entwidmung der Flächen aus der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes, damit sich die Darstellungen der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes auf diese Flächen beziehen können, erfolgte mit den Bekanntmachungen der Entwidmungsverfügungen des Eisenbahn-Bundesamtes - Außenstelle Hannover - vom 02.07.2003 und 19.08.2005.

Der derzeit wirksame Flächennutzungsplan zeigt für die betroffenen Bereiche Darstellungen, die nicht vollständig den angestrebten Planungszielen entsprechen. Deshalb beabsichtigt die Gemeinde Nordstemmen, seinen Flächennutzungsplan durch die 15. Änderung den geänderten Erfordernissen anzupassen. Im Parallelverfahren wird der Bebauungsplan Nr. 0129 " ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen" aufgestellt, der eine weitere Konkretisierung des Projektes darstellt.

## **1.2 Einordnung des Vorhabens in die Ziele der Raumordnung**

Innerhalb des Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Hildesheim (2002) werden Aussagen getroffen, die die Voraussetzungen und angestrebten Ziele für den geplanten ÖPNV-Haltepunkt in Nordstemmen benennen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm weist der Ortschaft Nordstemmen die Funktion eines Grundzentrums zu, in dessen östlicher Randlage "Vorranggebiete für Siedlungsentwicklung" dargestellt sind. Gerade der hohe Anteil von Neubaugebieten in Nordstemmen in der beschriebenen Lage führt zu einem hohen Anteil an Berufspendlern und Schülern, für die die tägliche Notwendigkeit besteht, die nahe gelegenen Ober- oder Mittelzentren Hannover, Hildesheim und Sarstedt zu erreichen. Ebenso gilt dies für weniger mobile Bevölkerungsteile wie Frauen mit Kindern, Rentner und Behinderte.

Das Landesraumordnungsprogramm (1994) erläutert (RROP Kap. 3.6.1 "Öffentlicher Personennahverkehr"), dass "der ÖPNV ... zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr auszugestalten" ist und "die Verkehrsbedienung und die angestrebte Siedlungsstruktur ... hierauf abzustimmen (sind). Die Verkehrsbedienung durch den öffentlichen Verkehr soll vor dem Individualverkehr Vorrang erhalten." (C01). Das Regionale Raumordnungsprogramm führt weiter aus, "unter Beachtung einer betriebswirtschaftlichen Tragfähigkeit" sollte "das ÖPNV-System nachfragegerecht" verbessert werden. "Zur Erhöhung des Fahrgastpotentials ist, wenn städtebaulich möglich, die Siedlungsstruktur im Umfeld von ÖPNV-Haltepunkten zu verdichten" (D 03).

Wie dargestellt, bestehen in Nordstemmen bereits Siedlungsstrukturen, die einen funktionsfähigen Einbindung in ein ÖPNV-Netz benötigen. Die Planungen der Gemeinde führen in diesem Sinne die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung weiter.

In der zeichnerischen Darstellung des Raumordnungsprogrammes wird Nordstemmen von einer "Haupteisenbahnstrecke" durchzogen. Der Bahnhof Nordstemmen ist als "Bahnhof mit Funktionen für den ÖPNV und übrige Verkehre" dargestellt. Der eingetragene "Park-and-Ride"-Standort wird als "erforderlich" und einer "weiteren Abstimmung" bedürftig bezeichnet. Daraus wird die deutlich, dass Nordstemmen bereits jetzt eine hohe Bedeutung für den ÖPNV einnimmt.

Dies wird bestätigt durch weitere Aussagen: "Neben der Verknüpfung öffentlicher Personenverkehr-Individualverkehr ist ein koordiniertes Bus-Schiene-Angebot weiter zu entwickeln. ÖPNV-Verknüpfungsbereiche im Bus-Schiene-System sind insbesondere die Bahnhofsbereiche ... Nordstemmen" (RROP Kap.3.6.1, D05).

Mit dem geplanten Ausbau auch für den Busverkehr folgt die Gemeinde Nordstemmen den Anforderungen des Regionalen Raumordnungsprogramms, die Funktion des Bahnhofs Nordstemmen als ÖPNV-Haltepunkt zu stärken und zu sichern.

Weitere Anforderungen bestehen, die die konkrete Ausbauplanung betreffen:

"Den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Kinder, der Frauen, der Behinderten und der älteren Menschen ist Rechnung zu tragen" (Kap. 3.6.1, C /D 04)

Unter Kap. 3.6.6 wird zum Thema Fußgänger- und Fahrradverkehr ausgeführt: "dem Fuß- und Radverkehr ist ...hinsichtlich einer direkten und sicheren Führung der Vorrang einzuräumen. Für sichere Quermöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen in ausreichender Anzahl ist Sorge zu tragen. An Haltepunkten des SPNV, an geeigneten Bushaltestellen sowie an innerörtlichen Zielpunkten sind sichere und benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl zu errichten."

Diese Anforderungen werden in der Ausbauplanung berücksichtigt, da ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof über Rampenanlagen geplant ist. Des weiteren ist eine Querungshilfe Gegenstand der Planung, die die fußläufigen Verkehre über die Landesstraße 410 führt. Für die Fahrradfahrer ist eine großflächige Parkmöglichkeit mit Überdachung vorgesehen.

Des weiteren wird im Regionalen Raumordnungsprogramm darauf hingewiesen, dass das historische Empfangsgebäude des Bahnhofs Nordstemmen zu den im Grundsatz 2.6.D 02 genannten "für die kulturelle Identität des Planungsraumes eine hervorgehobene Bedeutung besitzenden Einzelobjekten" gehört, "die zu schützen und bei der Weiterentwicklung und Nutzung ihres Umfeldes vorrangig zu beachten sind."

Der Nahverkehrsplan 2003 des Landkreises Hildesheim bestätigt die Bedeutung des Knotenpunktes Nordstemmen.

Im Ergebnis werden die Anforderungen aus Raumordnung und Landesplanung durch die Planungen der Gemeinde im Grundsatz aufgenommen und weitergeführt.

### **1.3 Lage des Plangebietes**

Das Plangebiet liegt im nördlichen Bereich der Ortschaft Nordstemmens direkt an der "Hauptstraße" (Landesstraße 410) und umfasst vornehmlich Flächen der Bahnhofsanlage Nordstemmen.

Innerhalb der wirksamen Fassung des Flächennutzungsplans wird der Planbereich bisher als "Flächen für Bahnanlagen" und "Öffentliche Parkflächen" ausgewiesen. Das Plangebiet umfasst nur eine Teilfläche der ausgedehnten Bahnanlagen. Südlich schließen sich die Ausweisungen "überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße" (Landestraße 410), sowie ausgedehnte "Gemischte Bauflächen" an, die das Nutzungsspektrum an der "Hauptstraße" mit Handel, Gewerbe, Dienstleistung und vereinzelt Wohnen wiedergibt.

Der Änderungsbereich wird nördlich von "Flächen für Bahnanlagen" umgrenzt, die die Gleisanlagen der Deutschen Bahn und bauliche Anlagen der Bahn, wie das ehemalige, denkmalgeschützte Empfangsgebäude, umfassen.

Weiter nördlich grenzen die Bahnanlagen unmittelbar an das weiträumige "Industriegebiet" der Zuckerraffinerie Nordstemmen ("Nord-Zucker"), im südwestlichen Bereich liegt eine weitere "Gemischte Baufläche". Unmittelbar westlich anschließend liegen "Wohnbauflächen", die durch eine Tunnelanlage, die die Bahnanlagen unterquert, mit der Hauptstraße räumlich verbunden sind.



## **1.4 Städtebauliche Bestandsaufnahme**

### **1.4.0 Einbindung der Bahnhofoanlage in die Siedlungsstruktur**

Die geplante P&R-Anlage wird Bestandteil des Bahnhofkomplexes, der innerhalb der historischen Siedlungsentwicklung durch seine Lage und Größenordnung wesentlichen Einfluss auf die bestehende Ortsstruktur genommen hat. Die Einrichtung von Anlagen und Einrichtungen, die die Bedeutung des Bahnhofes weiter stärken, bedeuten auch, dass bestehende städtebauliche Voraussetzungen auf ihre bisherige und zukünftige Tragfähigkeit hin überprüft werden müssen. Erst eine differenzierte Abstimmung auf die Voraussetzungen, die das Ortsgefüge bereitstellt, kann eine wirkungsvolle Funktionsfähigkeit langfristig sichern.

#### **1.4.1 Historische Voraussetzungen und Bindungen**

Die Bahnhofoanlage in Nordstemmen wurde bereits 1853 als Verknüpfungspunkt zwischen den Strecken Hannover-Alfeld und Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte eingerichtet. Als sogenannter Trennungsbahnhof wurde er als einer der ersten Bahnhöfe im Königreich Hannover als Inselbahnhof errichtet. Ohne Gleisanlagen queren zu müssen, konnte über den zentralen Inselbahnsteig umgestiegen und verladen werden, was für die damalige Zeit eine technisch-funktionale Neuerung bedeutete.

Erst mit der Schenkung und dem Bau der Marienburg König Georgs V. an Königin Marie 1858 änderte sich die Bedeutung des Bahnhofes. Dieser wurde ebenfalls vom Architekten der Marienburg, dem hannöverschen Architekten Conrad Wilhelm Hase entworfen, und nach der Schenkung 1857 von den Architekten Julius Rasch und Adolph Funk entsprechend den Ansprüchen an einen königlich hannöverschen Empfangsbahnhof in repräsentativer Weise umgeplant und ausgeführt.

Die Marienburg wurde auf dem Adenser Berg oberhalb der Leine westlich von Nordstemmen errichtet. Südwestlich davon lag in ca. 1,5 km Entfernung das eigentliche Dorf Nordstemmen. Die Bahnlinie trennte geradlinig das Dorf von der Leineniederung. Nahe des Bahnhofes siedelten sich gewerbliche Standorte, wie eine Ziegelei und eine erste Zuckerfabrik an, die Gleisanlagen wurden erweitert.

Nach Westen bestand als einzige Querungsmöglichkeit der Bahngleise die Bahnschranke der Straße nach Heyersum. Zwischen dem Dorf Nordstemmen und dem Bahnhofs- und Gewerbebereich entwickelte sich die "Hauptstraße" mit langen, geradlinigen Abschnitten und knüpfte an einen Weg an, der östlich am Dorfrand Nordstemmens vorbeiführte. An der Hauptstraße siedelten sich in der Folgezeit vornehmlich Bevölkerungsgruppen an, die als Angestellte und Arbeiter bei der Bahn oder in den Fabriken beschäftigt waren. Es entstanden in der Regel Ziegelbauten in traufständiger, zweigeschossiger Bauweise, die sich von der in der Dorflage üblichen Gehöftstruktur unterschieden. Sie bildeten eine Gebäudekette von fast 1 km Länge, auf deren Rückseite ausgedehnte Gärten angelegt wurden. In der Nähe zur Bahn siedelten sich Geschäfte an.

Durch die fortschreitende Siedlungsentwicklung im Bereich des Wohnungsbaus in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts, die sich hauptsächlich östlich der "Hauptstraße" vollzog, verlagerte sich der Schwerpunkt der Ortschaft nach Osten. Nur westlich des Bahnüberganges entstand ein Wohngebiet überschaubarer Größe. Die "Hauptstraße" verlor ihre Bedeutung als Verbindungsstraße zum Altdorf und wurde zum Rückgrad für die sich rasch entwickelnde Wohnbebauung. Schulen, Kindergärten und das Rathaus fanden ihren Platz in den neuen Wohngebieten, die überwiegend vom Einfamilienhausbau geprägt sind. Übergeordnete Erschließungsstraßen (Schlingweg, Berliner Straße) verbinden die Wohngebiete großräumlich, jedoch bleibt die Hauptstraße Orientierungslinie und Haupterschließung.

Die Zuckerfabrik vergrößerte sich zu einem Industriebetrieb mit überregionaler Bedeutung, der heutzutage Nordstemmen weitreichend prägt.

Von den genannten historischen Voraussetzungen sind weiterhin von großem Einfluss:

- Trennwirkung der Bahnlinie
- Gewerbe- und Industrieschwerpunkt nördlich des Bahnhofs
- nordwestliche Ortsrandlage des Bahnhofs
- Insellage des "Empfangsgebäudes"
- "Hauptstraße" als lineare Haupterschließung mit zentraler Bedeutung
  - als Verbindungslinie zur Bahn,
  - als Standort für Handel, Gewerbe und Dienstleistung.

#### **1.4.2 Wohnstandort Nordstemmen**

Die Gemeinde Nordstemmen stellt für Bauwillige seit vielen Jahren einen gesuchten Wohnstandort aus dem Raum Hildesheim und Hannover dar. Ziel der Gemeinde war es, einerseits in den einzelnen Ortschaften eine am Bedarf orientierte wohnbauliche Entwicklung zu ermöglichen, andererseits wurde der Schwerpunkt des Wohnungsbaus in der Ortschaft Nordstemmen selbst festgelegt. Der Grund liegt in der umfassenden infrastrukturellen Ausstattung der Ortschaft Nordstemmen mit Gemeindeverwaltung, schulischen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten, sowie der guten Anbindung an übergeordnete Verkehrsnetze, wie sie der Bahnhof Nordstemmen gewährleistet.

Diese Bedingungen ermöglichten in der Ortschaft Nordstemmen den Ausbau relativ großer Baugebiete in unmittelbarer Folge. In östlicher Randlage wurden in den letzten Jahren die Bebauungspläne Nr. 0121 "Heyersumer Straße-Nord" (1992) und Nr. 0123 "Heyersumer Straße-Süd" (1996) aufgestellt. Den Abschluss bildete bislang der Bebauungsplan Nr. 0125 "Mahlerter Straße-Nord", der 2002 rechtskräftig wurde und sich im Ausbau befindet. Innerhalb dieses Bebauungsplanes wurde auch die Einrichtung eines großflächigen Einzelhandels am Standort Nordstemmen verwirklicht.

Demgegenüber bietet die am Ort befindliche Wirtschaft nur eine begrenzte Anzahl von Arbeitsplätzen. Weiterführende Schulen befinden sich am Ort, jedoch nicht eine gymnasiale Einrichtung.

Hieraus folgt, dass der Anteil der ortsansässigen Pendler, die zu ihrer Arbeitsstätte in die benachbarten größeren Städte und Orte fahren müssen, in Nordstemmen relativ hoch ist. Eine leistungsfähigen Anbindung an Schiene und Straße ist also für den Wohnstandort Nordstemmen von sehr großer Bedeutung.

#### **1.4.3 Verkehr - Straße**

Die Ortschaft Nordstemmen wird in Nord-Süd-Richtung von der Landesstraße 410 ("Hauptstraße") durchzogen. Verbindungen nach Westen bestehen über die Kreisstraße 505, nach Osten über die Kreisstraße 507 ("Heyersumer Straße"), nach Süden über die Kreisstraße 504 ("Mahlerter Straße"). Da alle genannten Straßen an die Landesstraße 410 heranführen, an der der geplante ÖPNV-Haltepunkt liegt, kann davon ausgegangen werden, dass die Erreichbarkeit mit dem Pkw aus den benachbarten Ortschaften in angemessener Weise besteht.

#### **1.4.4 Verkehr - Schiene**

Innerhalb des Schienenverkehrsnetzes des Landkreises Hildesheim wird der Haltepunkt Nordstemmen, (nach: RROP Landkreises Hildesheim, Erläuterungen, S. 136ff) als "Verkehrszugstrecke mit Hal-

Haltepunkt innerhalb des Zentralortes" ausgewiesen. In den Erläuterungen zum RROP wird auf S. 138 des weiteren darauf hingewiesen, dass Nordstemmen, zusammen mit Sarstedt, ein Bahnhof mit "besonderen Funktionen für den ÖPNV aufgrund der dort verkehrenden unterschiedlichen Zugsysteme (RE/RB) und der damit verbundenen Verknüpfungsfunktion" darstellt.

Der Bahnhof wird durch die Kursbuchstrecken 350 Hannover-Göttingen (Nord-Süd-Verbindung) und 372 Löhne-Hameln-Hildesheim (West-Ost-Verbindung) angefahren. Der Bahnhof Nordstemmen bildet deshalb einen Verknüpfungspunkt in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung.

Der Nahverkehrsplan 2003 für den Landkreis Hildesheim weist der KB-Strecke 350 Hannover-Göttingen eine sehr hohe Bedeutung zu, da diese die Landeshauptstadt Hannover mit den Mittelzentren Alfeld und Sarstedt und den Grundzentren Elze, Freden, Nordstemmen, und indirekt über Buszubringer Duingen und Gronau verbindet.

In stündlichen Rhythmus fahren Züge auf der Kursbuchstrecke 350 von Nordstemmen nach Hannover und zurück, wobei in den Morgenstunden für den Berufsverkehr zwei weitere Züge aus Elze kommen und nachmittags nach Elze fahren. Von mittags bis abends fahren durchgehende Züge von Göttingen nach Hannover im stündlichen Wechsel mit Zügen von Kreiensen nach Hannover und zurück. Die Züge verkehren ca. zwischen 5.00 Uhr morgens und 23.00 Uhr von Nordstemmen nach Hannover, von Nordstemmen in Richtung Göttingen ca. zwischen 6.00 Uhr morgens und 24.00 Uhr.

Zur Kursbuchstrecke 372 Löhne-Hameln-Hildesheim führt der Nahverkehrsplan 2003 (S. 20) aus, dass auf dieser Strecke "nicht nur der vom Nachbarkreis Hameln-Pyrmont sowie der Stadt Elze und der Gemeinde Nordstemmen ausgehende Verkehr, sondern über den Umsteigepunkt Elze auch der Verkehr aus dem Mittelzentrum Alfeld nach Hildesheim" liegt. Die Strecke wird inzwischen von der Eurobahn bedient. Das Angebot besteht auf dem Abschnitt Hameln-Hildesheim zwischen 5.30 Uhr und 22.00 Uhr aus einem Stundentakt, wobei die letzten Abfahrten jeweils gegen 21.00/21.30 Uhr erfolgen. Die Kreisstadt Hildesheim wird durch diese Verbindung von Nordstemmen aus gut erreicht.

Innerhalb des Gemeindegebietes befindet sich nördlich von der Ortschaft Nordstemmen ein weiterer Haltepunkt in Barnten, der durch die Kursbuchstrecken 320 Hannover-Bad Harzburg und auch 350 Hannover-Göttingen, jedoch mit geringen Taktzeiten, angefahren wird. Die Kursbuchstrecke 320 bildet eine weitere, wichtige Verbindung zwischen Hildesheim und Hannover.

Der Haltepunkt Barnten wird zur Zeit, da die bestehende Zugänglichkeit des Bahnhofes Nordstemmen für Anfahrnde mit dem Pkw unzureichend ist, auch von Pendlern aus den umliegenden Ortschaften als Einsteigepunkt genutzt.

Des weiteren durchläuft das Gemeindegebiet die Neubaustrecke (Hannover-Göttingen) in Nord-Südrichtung. Sie liegt östlich der Ortschaft Nordstemmens ohne Haltepunkt im Gemeindegebiet.

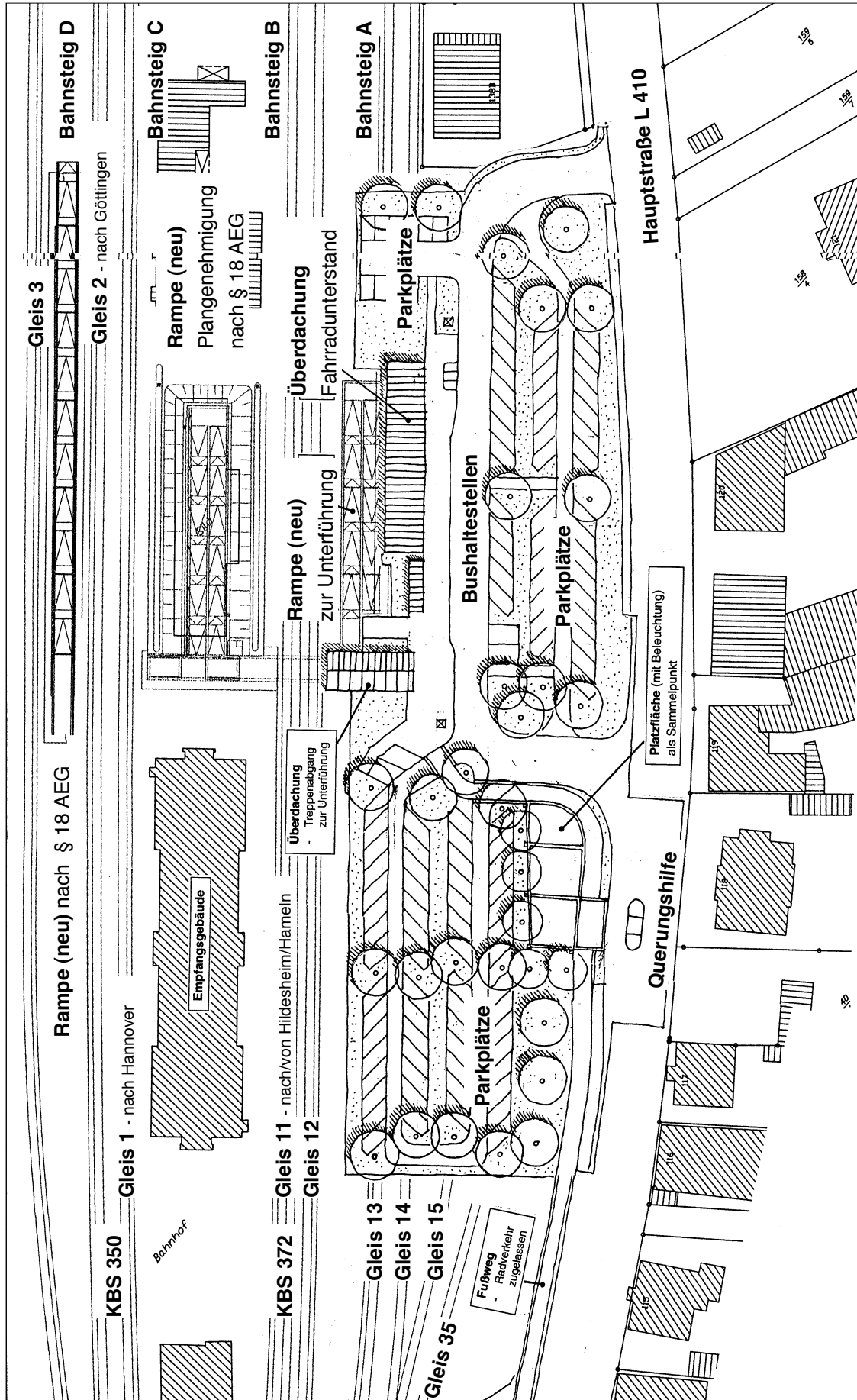


Abb. 1: Bahnhof und P&R - Anlage

#### **1.4.5 Verkehr - Bus**

Eine Bushaltestelle befindet sich derzeit im Bereich der Kreuzung "Heyersumer Straße"/"Hauptstraße" südwestlich des Bahnhofes.

Sie wird durch die Buslinien 2503/2504/2509 erreicht, die ungefähr stündlich zwischen 10.30 Uhr bis 22.30 Uhr von Nordstemmen in die südlich gelegenen Ortschaften Heyersum, Mahlernten, Burgstemmen bis nach Elze und Gronau fahren, jedoch mit wechselnden Endstationen. An der Haltestelle Bahnhof Nordstemmen trifft um ca. 5.30 Uhr der erste Bus dieser Linien ein und fährt weiter bis Hildesheim. Diese Verbindung besteht aus häufigen Abfahrtszeiten in den Morgen- und Mittagszeiten und nur einer Abfahrtszeit am späten Nachmittag. "Die Linie 2509 Elze-Hildesheim verläuft annähernd parallel zur DB-Strecke Elze-Hildesheim und bedient sämtliche Bahnhöfe. Sie bindet Ortsteile der Stadt Elze und der Gemeinde Nordstemmen an das jeweilige Grundzentrum und die Stadt Hildesheim an." (Nahverkehrsplan 2003,S.35).

Des weiteren halten Schulbusse am Bahnhof Nordstemmen, wie z. B. die Buslinie 2501 Nordstemmen-Barnten.

Die Verbindungen nach Westen sind nur schwach ausgebildet, da keine ständigen Busverbindungen aus Nordstemmen nach Barnten, Hallerburg und Adensen bestehen. Adensen und Hallerburg werden durch eine Linie Eldagsen-Pattensen mit Hannover verbunden, Barnten verfügt über einen eigenen Bahnanschluss.

#### **1.4.6 Verkehr - Fuß- und Radwegeverbindungen**

Aus den umliegenden Ortschaften wird der ÖPNV-Haltepunkt voraussichtlich vornehmlich durch Pkw angefahren werden. Die Ortschaften befinden sich in unterschiedlicher Entfernung zum Bahnhof: Rössing (ca. 2 km Entfernung), Heyersum (ca. 2 km), Mahlernten ( ca. 3 km), Burgstemmen (ca. 3 km), Barnten (ca. 4 km), Klein Escherde / Groß Escherde (ca. 4,5 km), Adensen-Hallerburg (ca. 5 km). Für die näher gelegenen Ortschaften wird eine Anfahrt durch einen Pendler mit dem Fahrrad sicher auch täglich zu bewältigen sein, jedoch muss beachtet werden, dass eine Fahrradfahrt entlang von Kreis- oder Landesstraßen mit den damit verbundenen Verkehren, und die Fahrt außerhalb bebauter Ortslagen nicht für alle Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrrad attraktiv sein wird.

Betrachtet man die Erreichbarkeit des Bahnhofsbereiches für Fußgänger oder Radfahrer innerhalb der Ortschaft Nordstemmen, wird deutlich, dass gerade der nördliche Bereich der Hauptstraße nur über den "Bartelschen Weg" und die stark befahrene "Heyersumer Straße" erreicht werden kann. Eine interne Fußwegeverbindung durch die bestehende Bebauungsstruktur steht derzeit nicht zur Verfügung. Bewohner der östlich gelegenen Neubaugebiete können nur über die genannten Straßen die Hauptstraße erreichen. Gerade bei einbrechender Dunkelheit oder nachts sind diese Wege wenig attraktiv. Hier müsste im Zuge zukünftiger Planungen nach einer internen Wegeverbindung gesucht werden. Diese könnte im Bereich der jetzigen Gärtnerei liegen, da von der Hauptstraße in Höhe Hausnr. 110 bereits ein Wegestutzen besteht.

Der südlich unmittelbar anschließende Abschnitt ist demgegenüber z.B. durch die "Bonhoeffer Straße" gut fußläufig zu erreichen. Eine mögliche Umnutzung des Geländes der ehemaligen Landmaschinenfabrik an der Hauptstraße wird sich in diesem Sinne ebenfalls günstig auswirken können. Einerseits könnte eine weitere, sehr attraktive Fußwegeverbindung geschaffen werden, andererseits würde eine andere Gestaltung des jetzigen Lagerplatzes die "Heyersumer Str." im betreffenden Abschnitt weniger dunkel erscheinen lassen.

Das westlich der Bahnanlage liegende Wohnviertel "Marienbergstraße" ist durch einen Fußgängertunnel mit der Hauptstraße verbunden. Diese Unterführung liegt in Höhe des Kreuzungspunktes Hauptstraße /Heyersumer Straße und bildet mit der Rampen zu den Bahnhofsgleisen eine bauliche Anlage. Sie stellt die einzige unmittelbare Verbindung dieses Wohngebietes mit der Kernlage Nordstemmens dar und ist deshalb von hoher Bedeutung.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Hauptstraße auch für den Fußgänger oder Radfahrer, gerade bei Dunkelheit, eine Hauptverbindung darstellt. Die durchgehende Bebauungsstruktur begünstigt nicht eine Durchlässigkeit nach Osten. Es werden voraussichtlich die größeren Straßen gewählt werden, um dann über die Hauptstraße das Bahnhofsgelände zu erreichen.

Dies bedeutet jedoch auch, dass gerade von Einwohnern des südlich gelegenen Baugebietes eine nicht unerhebliche Strecke von bis zu 1,5 km Länge überwunden werden muss. Für den Radfahrer stellt dies kein Problem dar, jedoch für die meisten Fußgänger liegt das Bahnhofsgelände in weiterer Entfernung. Demgemäß ist die Attraktivität der Hauptstraße für den Fußgänger und Radfahrer und die Ausrichtung auf die jeweiligen Bedürfnisse von hoher Bedeutung. Dazu gehören die Bemessung der Wege, die Querungsmöglichkeiten und Beleuchtung. Andererseits macht eine vielfältige Geschäftskultur den langen Weg interessant, zumal wenn der Bahnhof ein besonderes Ziel im Ablauf der Straße darstellt.

#### **1.4.7 Geschäfte und Einzelhandel**

Entlang der Hauptstraße befinden sich eine Reihe von Geschäften, die sich teilweise seit Jahrzehnten an diesem Standort befinden und deren weiterer Bestand und deren Entwicklungsmöglichkeit auch von den zu erwartenden Veränderungen durch die Anlage des ÖPNV-Haltepunktes bestimmt werden können.

Der nördliche, dem Bahnhof zuzuordnende Bereich der Hauptstraße ("Heyersumer Str." bis "Bartelscher Weg") und der südlich anschließende Bereich unterscheiden sich voneinander. Dies liegt einerseits an den verschiedenartigen Straßenverläufen (im Norden: geschwungen; im Süden: gradlinig), aber auch an der unterschiedlichen Nutzungsintensität.

In Bahnhofsnähe befindet sich eine größere Dichte von Geschäften, Gaststätten und Dienstleistungseinrichtungen, die der Hauptstraße an dieser Stelle eine zentralere Bedeutung verleihen. Es handelt sich um ein breites Spektrum zumeist kleinerer Einzelhandelsstandorte mit einem speziellen Warenangebot (z.B. Elektrogeräte, Papierwaren, Kurzwaren, Blumengeschäft, Solaranlagen, Friseur/Nagelstudio, Reifendienst mit Werkstatt, Versicherungsfilialen, Fahrschule, Gasthof, Kneipe/ Biergarten, Spielalon, Catering-Service, Gemeinde-Jugend-Ring.) Im südlichen Abschnitt ist die Anzahl der Geschäfte des Einzelhandels geringer, das Angebot jedoch nicht weniger attraktiv (z.B. Spielwaren, Optiker, Schuhgeschäft etc.).

Insgesamt unterscheidet sich das Geschäftsangebot an der Hauptstraße durch seine Vielfalt qualitativ grundsätzlich vom neu entstandenen großflächigen Einzelhandelsstandort an der Mahlerter Straße.

Im Ergebnis wird deutlich, dass die Geschäftslage in der Nähe des Bahnhofs innerhalb von Nordstemmen von besonderer Bedeutung ist. In diesem Sinne erhofft sich die Gemeinde vom Ausbau des ÖPNV-Haltepunktes positive Impulse für die Geschäftsleute an der Hauptstraße und damit eine infrastrukturelle Verbesserung der Situation.

#### **1.4.8 Derzeitiger Zustand der Bahnanlage**

Der Zustand der Bahnhofsanlage ist derzeit aus städtebaulicher und funktionaler Sicht als unbefriedigend und nicht seiner Bedeutung gemäß zu bezeichnen.

Das ehemalige Empfangsgebäude bezeichnet den eigentlichen Bahnstandsstandort. Es bildet durch seine Größe und architektonische Qualität eine städtebauliche Dominante, die, beinahe am Endpunkt der Hauptstraße gelegen, einen Zielpunkt im Verlauf dieser Hauptverbindungsline darstellt.

Obwohl durch Bahngleise getrennt, wird durch die Gebäudereihe an der Hauptstraße und durch das Empfangsgebäude ein räumlich wirksames Ensemble gebildet, das im Umfeld der weiträumigen Gleisanlagen Orientierung schafft.

Demgegenüber ist eine direkte Zugänglichkeit dieses Kernbereiches des Bahnhofes derzeit nicht möglich. Über eine ausgedehnte Rampe mit sehr unattraktivem Tunnel im Bereich Eckpunkt Heyersumerstraße / Hauptstraße muß man ca. 300 m bis zum eigentlichen Haltepunkt am Empfangsgebäude zurücklegen. Die im Nordwesten liegende P&R-Anlage ist mit 500 m Fußweg ebenfalls weit entfernt, so dass vornehmlich im Verlauf der Hauptstraße geparkt wird. Der Fahrradstellplatz am Anfang des Bahnsteiges B und C entzieht sich durch seine abgelegene Lage einer Sozialkontrolle und zeigt ein ungeregeltes Bild.

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude selber steht leer und wird nicht genutzt. Sicherungsmaßnahmen im Inneren des Gebäudes versuchen den Verfall aufzuhalten. Aufwändige Ziermotive aus Formziegeln, sowie sorgfältig gearbeitete Natursteinelemente (wie z.B. vorgesetzte Bögen und Fenster) zeigen eine anspruchsvolle Architektursprache in der Fassadengliederung. Auch die Überdachungen wurden aufwändig in Holz gefertigt und mit Stahlstützen mit feinen Ziermotiven versehen. Das Objekt, als Beispiel der hannoverschen Schule ( Arch. Conrad Wilhelm Hase) ist in seiner architektonischen Qualität als besonders wertvoll und einzigartig einzustufen.

Nordöstlich des Empfangsgebäudes befindet sich eine Bunkeranlage, die von einer kompakten Linden- gruppe eingefasst wird. Zum Bahnsteig D gelangt man über eine Unterführung, deren Treppenanlage neben Bunker und Empfangsgebäude liegt.

Zur Hauptstraße hin liegen ausgedehnte Freiflächen mit Grünanlagen und Parkplätzen, die, neben den vorhandenen Gleisen, derzeit eine Barriere vor dem Bahnhofsgelände bilden. Der Blick auf den Bahnhof wird teilweise verstellt. Die Lage der Rampe als Hauptzugang, die Parkplätze und vorhandene Fußwege liegen weit auseinander und sind nicht aufeinander abgestimmt. Insgesamt wirken Gleise, Freiflächen und Landesstraße als Riegel und trennen das derzeitige Bahnhofsgelände von der Ortslage.

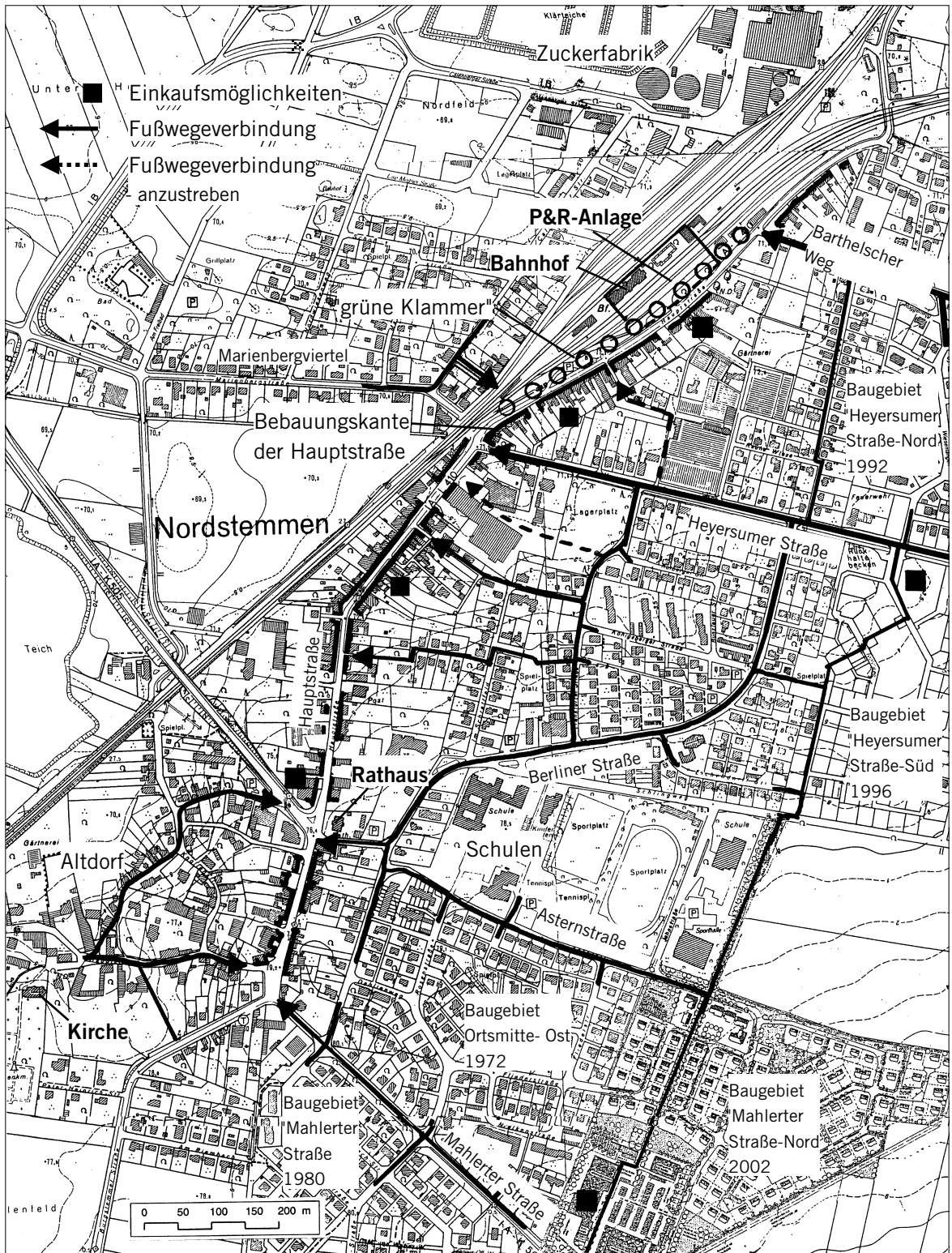


Abb 2: Wichtige Fußwegeverbindungen



## **1.5. Planung**

### **1.5.1 Planungsablauf**

Planungen zur Einrichtung eines ÖPNV-Haltepunktes werden bereits seit mehreren Jahren durch die Gemeinde verfolgt. Bereits 1995 wurde durch den Landkreis Hildesheim innerhalb einer Abhandlung über den ÖPNV-Verkehr im Landkreis festgestellt, dass Nordstemmen einen Knotenpunkt für die Verbindung Bus- und Schienenverkehr sowie Individual- und Schienenverkehr darstellt.

Da die baulichen Voraussetzungen diesen Ansprüchen im Bestand nicht gerecht wurden, trat die Gemeinde 1996 an die Deutsche Bahn heran mit der Nachfrage, ob ein Verkauf von Flächen möglich sei.

Obwohl eine Entbehrlichkeit seitens der Bahn vorerst nicht gesehen wurde, ließ die Gemeinde 1997 eine Vorplanung für die Umgestaltung des Bahnhofes zur ÖPNV-Anlage durch das Ingenieurbüro Linz, Wunstorf, durchführen. Im selben Jahr führte die Gemeinde eine informelle Befragung der Nutzer des Bahnhofes durch, um die Bedarfslage für den Betrieb festzustellen. Hierbei wurde festgestellt, dass mit ca. 1000 Ein- und Ausstiegen pro Tag zu rechnen sind. Eine erneute Entbehrlichkeitsprüfung ergab, dass Teile der Gleise nicht mehr betriebsnotwendig sind.

1999 reichte dann die Gemeinde einen Orientierungsantrag für das ÖPNV-Jahresförderprogramm über den Landkreis bei der Bezirksregierung Hannover ein. Es handelt sich um ein Mischprojekt, das sowohl der Verbesserung des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) als auch des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dient. Da die Kosten, die dem SPNV zuzuordnen sind, überwiegen, ist nach dem Dominanzprinzip die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen zuständig.

Nachdem in 2000 durch die Deutsche Bahn in einer abschließenden Prüfung die Gleise 35, 13, 14 und 15 für entbehrlich erklärt wurden, erarbeitete in 2001 das Ingenieurbüro Linz eine Vorentwurfsplanung, die Varianten mit und ohne Überplanung der Gleise 13 und 14, d.h. mit kürzerer und längerer Tunnelanlage vorstellte. Schwierig hingegen gestaltete sich die Lage einer Rampenanlage auf den Bahnsteigen B und C, da entweder dafür das denkmalgeschützte Empfangsgebäude weichen oder eine unübersichtliche Führung um den bestehenden Bunker in Kauf genommen werden müßte. Diese Themenstellungen wurden ausführlich in den politischen Gremien diskutiert.

Nachdem in weiteren Vorabstimmungen die LNVG die Förderung des Projektes in Aussicht gestellt hatte, wurde, einem entsprechenden Beschluss des Rates der Gemeinde Nordstemmen folgend, im Mai 2002 ein Förderantrag nach GVFG bei der LNVG eingereicht. Im Ergebnis wurde der Bahnhof Nordstemmen in das Mehrjahresprogramm der LNVG aufgenommen, so dass eine Förderung der Planung möglich wurde.

In den folgenden Jahren schlossen sich umfangreiche Abstimmungen mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), als zuständiger Träger des Schienenpersonennahverkehrs in Niedersachsen, sowie der Deutschen Bahn AG mit ihren voneinander unabhängigen Einheiten DB Netz AG, Hannover, DB Station & Service AG, Göttingen und DB Imm, Hannover, an, die Eigentümer der baulichen und technischen Anlagen des Bahnhofes Nordstemmen sind. Des weiteren wurde das Straßenbauamt Hannover beteiligt. Problemschwerpunkte waren Erhalt / Abriss des Empfangsgebäudes, Grundstücksverhandlungen, Abstimmung der hoch- und tiefbaulichen Anlagen sowie die Integration der bestehenden Leitungen und Regelungsanlagen der Bahn in die Planung.

Für den Planbereich wurde ein Bodengutachten ("Boden- und Schotteruntersuchung" vom 02.07.02, Dr. Köhler und Dr. Pommerening, Harsum) sowie ein "Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept" (vom 22.08.03, Dr. Köhler und Dr. Pommerening, Harsum) erarbeitet mit dem Ergebnis, dass keine Gefährdung der Schutzgüter "Mensch" und "Grundwasser" zu erwarten sind.

Im weiteren Verlauf wurde festgestellt, dass für die Anlage der Rampe auf Bahnsteig B/C der Bunker abgebrochen werden kann, so dass ein Abbruch des Empfangsgebäudes nicht notwendig sein wird.

Die Planung wurde in diesem Sinne abgestimmt und liegt abgeschlossen vor. Das Gesamtvorhaben soll jetzt durch die Gemeinde und die Vertreter der Deutschen Bahn umgesetzt werden. Dazu müssen unterschiedliche Planverfahren beachtet und parallel weitergeführt werden.

Für den Einbau einer neuen Rampe auf dem Bahnsteig D wird eine Plangenehmigung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durch die Deutsche Bahn AG durchgeführt. Als Bauherrin für die Rampe auf Bahnsteig B / C und der dahinführenden Tunnelanlage tritt die Gemeinde Nordstemmen auf, wobei der Grundeigentum bei der Deutschen Bahn verbleibt. Für diesen Bereich wurde ebenfalls die öffentlich-rechtliche Zulassung nach § 18 (2) AEG (Plangenehmigung) beantragt.

Die eigentliche P & R-Anlage wird von der Gemeinde geplant und durchgeführt, nachdem die betreffenden Flächen von der Gemeinde Nordstemmen 2004 erworben wurden. Die planungsrechtliche Absicherung erfolgt hierfür durch die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes und durch den parallel geführten Bebauungsplan Nr.0129 "ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen".

### **1.5.2 ÖPNV-Anlage**

Durch den Ausbau der ÖPNV-Anlage soll ein funktionsfähiges Angebot zum Wechsel vom Pkw, Bus, Fahrrad, oder für Fußgänger auf die Schiene bereitgestellt werden.

Hierzu werden nordöstlich des Empfangsgebäudes die Gleise 13, 14, 15 überplant. Durch eine Fahr- schleife werden zwei Parkplatzbereiche für Pkw mit ca. 108 Einstellplätzen erschlossen. Behinderten- parkplätze, Motorradstellplätze, überdachte Fahrradabstellanlage für ungefähr 100 Fahrräder sowie eine Wartehalle sind unmittelbar dem einzigen Zugang zu den Gleisen zugeordnet.

Von den südwestlichen Parkflächen aus wird eine Zuwegung zu den Bahnanlagen vorgehalten.

Ein vorhandener Tunnel nordöstlich des Empfangsgebäudes wird wieder geöffnet und zu einem zentralen Zugang als Unterführung neu eingerichtet. Die Unterführung wird durch eine Treppenanlage und behindertengerecht durch eine gleisparallel geführte Rampe erreicht. Der Aufgang zum Bahnsteig B und C erfolgt über die vorhandene Treppenanlage und über eine Rampe, die über die vorhandene Bunkeranlage geführt wird, die zu diesem Zweck teilweise abgetragen wird. Der neue Tunnel wird an den vorhandenen Tunnel zum Bahnsteig D angeschlossen, so dass hier eine direkte Verbindung hergestellt wird. Auf den Bahnsteig D wird eine neue Rampe eingerichtet. Über den Öffnungen sämtlicher Treppenanlagen sollen Überdachungen errichtet werden; zwischen Empfangsgebäude und neuem Zugang soll eine großflächiges Dach entstehen. Eine gestalterische Abstimmung zwischen den Maßnahmenträgern wird erfolgen.

Im Verlauf der Hauptstraße, ungefähr in Höhe der Mittelachse des Empfangsgebäudes, wird eine Querungshilfe über die Landesstraße 410 eingerichtet, die die fußläufige Erschließung der Anlage von der Ostseite der Hauptstraße sichert.

Der Zugang zu den Bahnanlagen in Höhe Heyersumer Straße/Hauptstraße wird geschlossen, jedoch bleibt die notwendige Unterführung zum westlich gelegenen "Marienbergviertel" erhalten. Um eine doppelte Querung der Hauptstraße durch Fußgänger aus dem "Marienbergviertel" zu vermeiden, wird ein Fußweg mit zugelassenem Radverkehr auf der Westseite der Hauptstraße eingerichtet.

Der Sammelpunkt der fußläufigen Verkehre von beiden Straßenseiten wird im Vorfeld der Bahnhofsanlage durch einen kleinen, gestalteten Platzraum markiert. Der Übergang zur P&R-Anlage mit dem verbundenen Wechsel der Laufrichtung soll verdeutlicht und gestalterisch gefasst werden. Hierdurch wird die Orientierung erleichtert und die Hauptstraße räumlich in die P&R-Anlage einbezogen.

Nachdem auf diese Weise der fußläufige Verkehr und Radverkehr zusammengefasst wurde, wird der Fußweg in einer Belagsfarbe über die Zufahrten zu den Parkflächen herübergeführt. Damit soll eine vorsichtige Fahrweise der Pkw-Fahrer gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern an diesen Querungsstellen angeregt werden.

### **1.5.3 Gewidmete Bahnflächen**

Innerhalb des Bereiches der P & R-Anlage werden betriebsnotwendige Flächen in der Widmung der Bahn verbleiben. Dies betrifft die Flächen der Masten 26-11 und 26-13, die sich vor dem neuen Treppenabgang und vor dem nordwestlichen Parkplatz befinden, sowie die von deren Quertragseilen überspannten Flächen. Ebenso betrifft dies Kabeltrassen wie das Streckenfernmelde-kabel, die an der Westseite der Hauptstraße verlaufen und in Höhe der geplanten Einfahrt zum Empfangsgebäude weiterverlaufen. Diese Flächen erhalten ein eigenes Flurstück, das in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 0129 "ÖPNV-Haltepunkt Nordstemmen" nachrichtlich übernommen und als gewidmete Bahn-anlage entsprechend der Planzeichenverordnung dargestellt wird. Diese Flächen werden der Gemeinde lediglich zur Nutzung als Straßenverkehrs-, Verkehrsgrün- und Fußgängerbereichsfläche überlassen.

### **1.5.4 Gemischte Baufläche**

Nordöstlich an den ÖPNV-Haltepunkt schließen sich, zwischen Bahnkörper und Hauptstraße gelegen, Flächen an, auf denen sich zwei Gebäude befinden, die bereits von der Deutschen Bahn entwidmet und verkauft worden sind. Hier haben sich ein Handwerksbetrieb sowie eine Handelseinrichtung niedergelassen. Diese Bereiche werden innerhalb dieser Flächennutzungsplanänderung in eine "Gemischte Baufläche", entsprechend der derzeitigen Nutzung, umgewandelt. Sie stehen in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der ÖPNV-Anlage. Die Gemeinde Nordstemmen will innerhalb dieses Verfahrens seinen Flächennutzungsplan an die bestehenden Verhältnisse anpassen.

### **1.5.5 Verkehr**

Mit dem Straßenbauamt Hannover wurden die vorliegenden Planungen bereits abgestimmt. Für die Landesstraße 410 wurde für die Ausbauplanungen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das derzeit zur Genehmigung bei der Bezirksregierung Hannover bzw. deren Folgeeinrichtung vorliegt. Wegen der bestehenden Haushaltsslage wird davon ausgegangen, dass der Ausbau nicht zeitnah erfolgen wird.

Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die Anlage einer P&R-Anlage ein vermehrtes Verkehrsaufkommen, durch die gewünschte Zusammenführung der Verkehre, entsteht. Der derzeitige und geplante Ausbaustand der Landesstraße ist mit seiner Dimensionierung in der Lage, diese Verkehre aufzunehmen.

An den Einfahrten und Ausfahrten wird es zu verstärkten Verkehrsbewegungen kommen. Die Ausbauplanung ist darauf ausgerichtet worden.

## **1.6 Immissionen**

### **1.6.1 Verkehrslärm**

Durch die zentrale Zusammenführung der Parkmöglichkeiten werden im Bereich der P&R-Anlage höhere Schallimmissionen zu erwarten sein, die durch An- und Abfahrtsgeräusche der Fahrzeuge hervorgerufen werden. Nordwestlich der Bahnanlagen, sowie südöstlich der P&R-Anlage auf der anderen Seite der Hauptstraße liegen "Gemischte Bauflächen" mit den für diese Gebiete einzuhaltenden schalltechnischen Grenzwerten. Innerhalb des Bebauungsplanverfahrens wurde die Immissionslage der unmittelbaren Nachbarschaft durch ein schalltechnisches Gutachten (Ing. Büro für Immissionsschutz, Dipl.Ing. V. Meyer, vom 06.01.05) geprüft. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Berechnungen keine Überschreitungen der Grenzwerte ergeben haben. Lärmschutz ist somit im Zusammenhang mit dem Bau der P & R- Anlage nicht erforderlich.

Das Gutachten liegt in der Gemeinde vor und kann dort eingesehen werden.

### **1.6.2 Bodenkontamination**

Zur Bestimmung der Belastungen des Bodens, die durch den Betrieb der Bahnanlagen entstanden sind, wurden bereits im Vorfeld zwei Gutachten in Auftrag gegeben: ("Boden- und Schotteruntersuchung" vom 02.07.02, Dr. Köhler und Dr. Pommerening, Harsum) sowie ein "Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept" (vom 22.08.03, Dr. Köhler und Dr. Pommerening, Harsum). Im Ergebnis sind keine Gefährdungen der Schutzgüter "Mensch" und "Grundwasser" zu erwarten. Dieser Sachverhalt wird innerhalb des Umweltberichtes dieser Begründung ausführlich abgehandelt.

Das Gutachten liegt in der Gemeinde vor und kann dort eingesehen werden.

## **1.7 Ver- und Entsorgung**

### **1.7.1 Frischwasser / Löschwasser**

Das Überlandwerk Leinetal teilt mit, dass die Trinkwasserversorgung durch die im Plangebiet bestehenden Anschlüsse erfolgen kann.

Im Bereich der Grünfläche bei der südlichen Einfahrt zur P&R-Anlage befindet sich ein Löschwasserbrunnen, der in die Planung integriert wird.

### **1.7.2 Abwasser**

Das Plangebiet kann an das öffentliche Schmutzwasserkanalisationsnetz der Ortschaft Nordstemmen angeschlossen werden. Das anfallende Schmutzwasser wird der Kläranlage Nordstemmen zugeführt. Dort sind Kapazitäten zur Abwasserbehandlung vorhanden.

### **1.7.3 Oberflächenwasser**

Durch den Vollzug des Bebauungsplanes werden sich die Abflussspitzen erhöhen. Aufgrund des nicht sehr aufnahmefähigen Untergrundes ist die Einleitung von Abwässern problematisch. Die Entwässerung der ÖPNV-Anlage wird über einen eigenständigen Regenwasser-/Mittelwasserkanal erfolgen.

Im Auftrage der Gemeinde wurde durch das Büro Hempel-Schierz ein Konzept zum "Ausbau und Sanierung der Kanalisation Nordstemmen, Regenrückhaltebecken 'Am Born'" (20.04.05) erarbeitet. In einem Variantenvergleich wurden drei Ausbaumöglichkeiten aufgezeigt, die die hydraulische Bemessung der Rückhaltung sowie den Ort der Einleitung darstellen.

In Absprache mit dem Landkreis Hildesheim wurde die Variante C gewählt. Hierbei wird das Regenrückhaltebecken "Am Born" für ein 10-jähriges Niederschlagsereignis ausreichend bemessen. Der Drosselabfluss wird in den "Saure-Wiese-Graben" abgeleitet. Es wird ein Verteilerbauwerk im "Saure-Wiese-Graben" südlich von Rössing angelegt, der zu einem Hochwasserschutz der Ortslage Rössing beiträgt. Ein Ablaufkanal wird vom Verteilerbauwerk nach Norden geführt, bis zur Abführung nach Westen (Kreuzung Bahntrasse/Gemeindestraße) in einem Wegeseitengraben hin zum Bachlauf "Minthefurche" (siehe hierzu Plandarstellung Variante C als Anlage zur Abwägung der Stellungnahmen gem. § 3(2) und § 4 (2) BauGB; Teil III der Begründung). Das Sanierungskonzept liegt in der Gemeinde vor.

### 1.8 Darstellungen der 15. Änderung des Flächennutzungsplans

Die Bereiche, die bislang der Bahnnutzung unterlagen und als "Flächen für Bahnanlagen" in der bisherigen Fassung des Flächennutzungsplanes dargestellt waren, sowie Teile der "Strassenverkehrsfläche" mit Zweckbestimmung "öffentliche Parkfläche" erhalten jetzt die Ausweisung "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, P&R-Anlage", entsprechend den dargestellten Planungen der Gemeinde.

Weiterer Inhalt der 15. Änderung ist die Ausweisung einer "Gemischten Baufläche" anstelle von "Flächen für Bahnanlagen". Dieser Bereich, nordöstlich der geplanten P&R-Anlage gelegen, umfasst ehemalige Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die eine Entwidmungserklärung vorliegt. Die betreffenden Flächen werden ihrer derzeitigen Nutzung gemäß als "Gemischte Baufläche" ausgewiesen.

### 1.9 Flächenbilanz

Gesamtfläche	7.850 qm	(100 %)
davon:		
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung		
"Park & Ride - Anlage"	6.000 qm	(76 %)
Gemischte Baufläche	1.850 qm	(24 %)

### 1.10 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Für die Einrichtung der P&R-Anlage wird Ausgleich- und Ersatz im Sinne des Naturschutzgesetzes zu leisten sein.

Die Gemeinde beabsichtigt, diesen Ausgleich eingriffsnah in den Grünflächen durchzuführen (Flurstück 185/49, Flur 2, Gemarkung Nordstemmen), die sich zwischen dem geplanten westlichen Fußweg und den Gleisanlagen befinden. Die Deutsche Bahn AG führt hierfür derzeit eine Entbehrlichkeit-

sprüfung durch. Hier soll eine Baumreihe angelegt werden, die zur Bahnhofsanlage hinführt und wirksam dazu beiträgt, die Fußwege attraktiver zu gestalten und die Randlage zur Bahn neu zu ordnen. Diese Maßnahme wird die Hauptstraße in diesem Abschnitt stark aufwerten und eine "grüne Klammer" zwischen Bahnhof und Ortslage ausbilden können.

### **1.11 Planverfahren**

Der Verwaltungsausschuss der Gemeinde Nordstemmen fasste am 23.09.2004 den Aufstellungsbeschluss für die 15. Änderung des Flächennutzungsplans.

Am 03.12.2004 fand ein Scoping-Termin beim Landkreis Hildesheim statt, um den Untersuchungsrahmen für den Umweltbericht festzulegen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde vom 20.12.2004 bis zum 19.01.2004 durchgeführt. In diesem Rahmen wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

Mit Schreiben vom 16.12.2004 wurden die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) aufgefordert, sich bis zum 28.01.2005 zum Planvorhaben zu äußern.

Die Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden vom Gemeinderat der Gemeinde Nordstemmen am 10.02.2005 abgewogen. Die Abwägung ist als Teil 3.1 Bestandteil der Begründung. In gleicher Sitzung wurde beschlossen, dass der westliche Teil des Geltungsbereiches der 15. Änderung des Flächennutzungsplans (ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen) als gesonderte Änderung 15 A (ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen II) weitergeführt wird. Ebenfalls wurde beschlossen, die 15. Änderung des Flächennutzungsplans gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) der 15. Änderung des Flächennutzungsplans und der Begründung mit Umweltbericht erfolgte vom 07.03.2005 bis einschließlich 06.04. 2005.

Die eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden vom Gemeinderat der Gemeinde Nordstemmen am 26.05.2005 abgewogen. Die Abwägung ist als Teil 3.2 Bestandteil der Begründung.

Mit gleichem Datum wurde der Feststellungsbeschluss für die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst. Ebenso ist die zusammenfassende Erklärung beschlossen worden.

Mit Verfügung vom 19.09.2005 hat der Landkreis Hildesheim die 15. Änderung unter Hinweisen genehmigt. Die Hinweise, die von der Gemeinde in den Planungsunterlagen aufgenommen wurden, beziehen sich:

- auf die Planzeichnung; es sollte ein genauer Stand der Planunterlage vermerkt werden. In der Präambel sollte der angeführte Rechtsbezug des § 10 BauGB entfernt werden
- auf die Begründung; es sollte in der Abwägung der angeführte Rechtsbezug des § 4(1) BauGB statt § 4(2) BauGB bei den Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung eingesetzt werden, der Begriff "Bebauungsplan" in der Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes vom 08.03.2005 (2. Ansatz) durch "Flächennutzungsplan" ersetzt werden sowie die 1. Ausfertigung als Urkunde ausgefertigt werden.

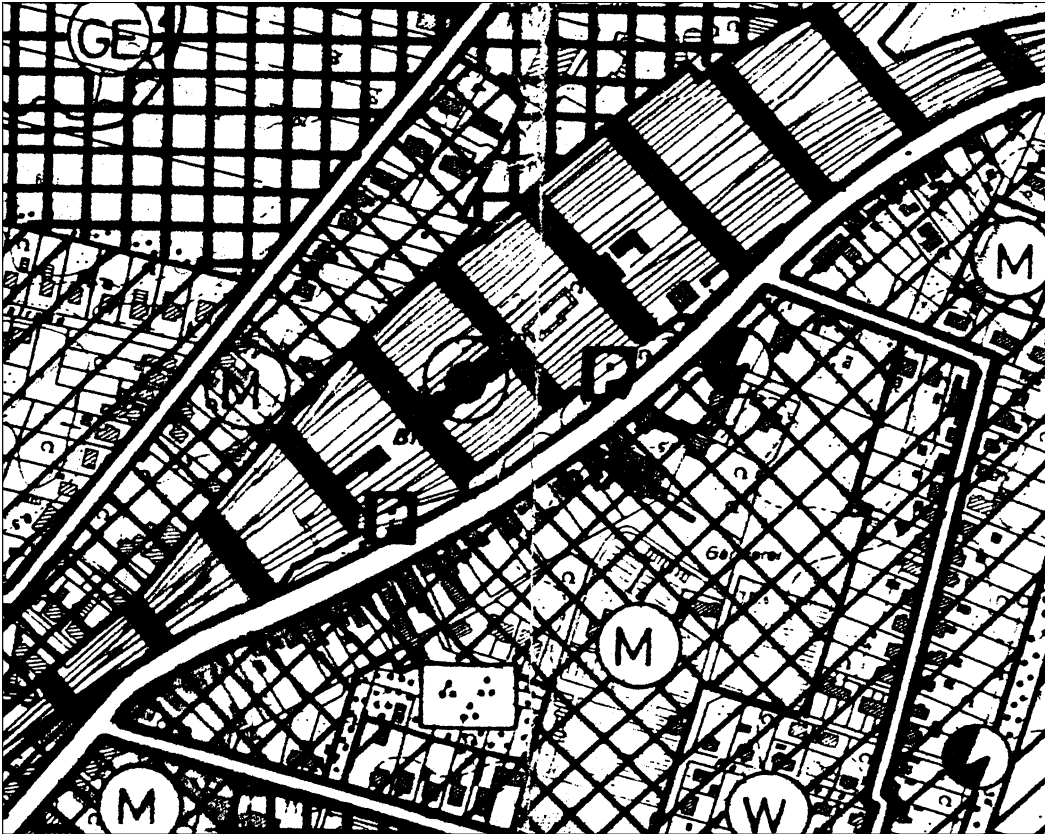


Abb. 2: Auszug aus der wirksamen Fassung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Nordstemmen M. 1 : 5.000

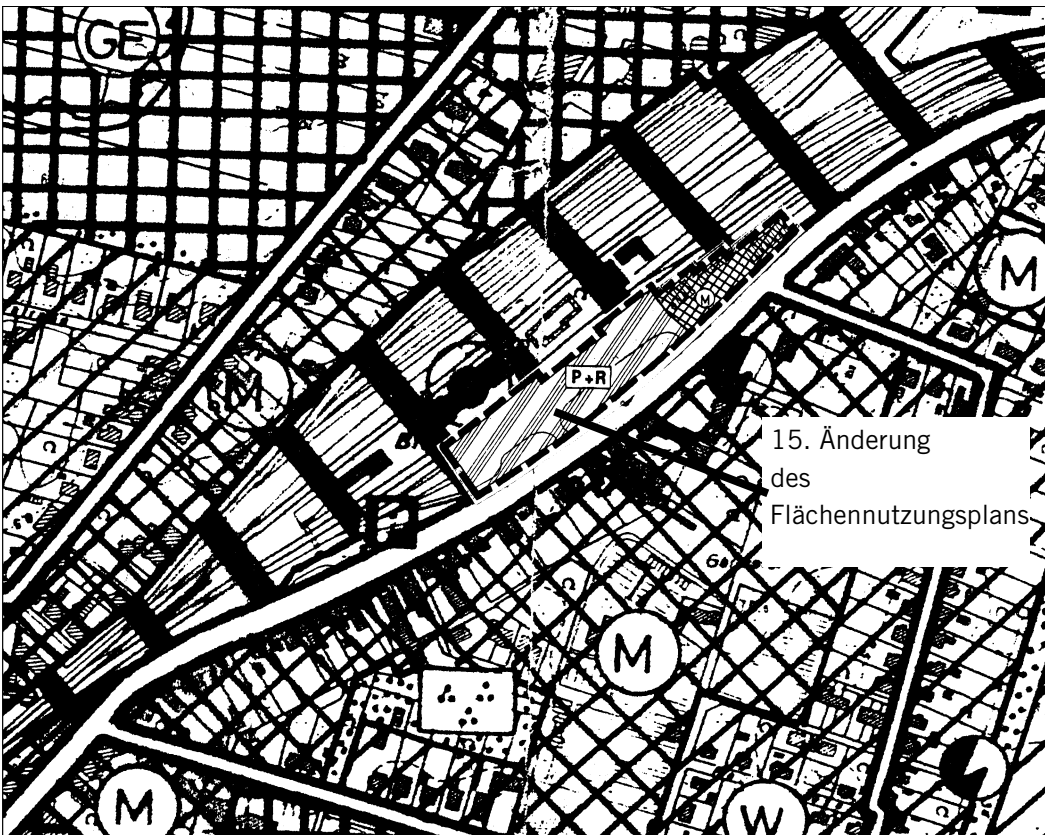


Abb. 3 Auszug aus der wirksamen Fassung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Nordstemmen M. 1 : 5.000 mit 15. Änderung

## 2.0 Teil II: Umweltbericht

### 2.1 Einleitung

Das Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien (Europarechtsanpassungsgesetz Bau - EAG Bau) vom 24. Juni 2004 setzt als Artikelgesetz die Vorgaben der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (Plan-UP-Richtlinie) um. Verfahren für Bauleitpläne sind nach diesem Recht zu Ende zu führen, wenn sie nach dem 20. Juli 2004 förmlich eingeleitet wurden. Nach § 2 Abs. 4 des Baugesetzbuchs (BauGB) ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Gemäß § 2a BauGB ist der Umweltbericht nach der Anlage zu diesem Gesetz auszuarbeiten und in der Begründung zum Bauleitplan darzulegen. Der Umweltbericht ist ein gesonderter Teil der Begründung zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Nordstemmen (ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen).

#### 2.1.1 Inhalt und Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Der Planbereich der 15. Änderung des FNP befindet sich inmitten der Ortschaft Nordstemmen im Bereich der Bahnanlagen des Bahnhofs Nordstemmen. Im Änderungsgebiet befinden sich überwiegend Gleisanlagen und Bahnsteige, aber auch Brachflächen, ein ehemaliger Kleingarten sowie kleinere gemischte, gewerbliche Nutzungen. Einige Laub- und Nadelbäume entlang der "Hauptstraße" bestimmen ebenfalls das Bild. Begrenzt wird das Plangebiet durch die Landesstraße 410 (Hauptstraße) im Südosten, durch Bahnanlagen und das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Bahnhofs Nordstemmen im Westen und Nordwesten.

Nach Aufgabe und Entwidmung der bahnlich genutzten Anlagen soll an diesem wichtigen Haltepunkt eine Park & Ride-Anlage geschaffen werden, die den Zielen der Planung der LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft) "Niedersachsen ist am Zug" entspricht. Ziel ist es, ein funktionsfähiges Angebot zum Wechsel von Bus, Pkw, Fahrrad und für Fußgänger auf die Schiene bereitzustellen. Gleichzeitig sollen die beiden Betriebe in ehemaligen bahnhofsbezogenen Gebäuden in diesem Zusammenhang planungsrechtlich erfasst und gesichert werden. Ein weiteres wichtiges Ziel ist in diesem Zusammenhang, die innerörtliche Grünstruktur an der "Hauptstraße" aufzuwerten.

#### Städtebauliche Werte

Der Geltungsbereich der 15. Änderung des FNP hat eine Größe von 7.850 qm. Darin sind flächenmäßig folgende Nutzungen enthalten:

-- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Park & Ride - Anlage	6.000 qm
-- Gemischte Baufläche	1.850 qm.



## 2.1.2 Umweltschutzziele aus Fachgesetzen und Fachplanungen

Für das anstehende Änderungsverfahren ist die **Eingriffsregelung** des § 1 a Abs. 3 BauGB (i.d.F. vom 24.06.2004) i.V.m. § 21 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (i.d.F. vom 25.03.2002 zuletzt geändert am 25.11.2003) beachtlich.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des **Regionalen Raumordnungsprogramms** (2000) des Landkreises Hildesheim, das auf der Grundlage des Landschaftsrahmenplanes (1993) für das Plangebiet Darstellungen als Bahnhof mit Funktionen für den ÖPNV oder übrige Verkehre enthält.

Der **Flächennutzungsplan** der Gemeinde Nordstemmen wurde mit seiner Bekanntmachung am 26.03.1997 rechtswirksam. Der Änderungsbereich ist als "Fläche für Bahnanlagen" dargestellt, es grenzen "Überörtliche Hauptverkehrsstraße" mit öffentlichen Parkflächen auf der Bahnanlagenseite an.

Der **Landschaftsrahmenplan** des Landkreises Hildesheim von 1993 und der **Landschaftsplan** der Gemeinde Nordstemmen von 1994 treffen keine Aussagen zu den innerörtlichen Bereichen.

Zur Klärung der Vorbelastungen durch Verunreinigung des Bodens wurden im Auftrag der Gemeinde Nordstemmen zwei **Gutachten** durch das Ingenieurbüro für Geotechnik, Hydrogeologie und Umwelt Dr. Köhler & Dr. Pommerening erstellt:

- "Boden- und Schotteruntersuchungen im Bereich des geplanten Umsteigepunktes im Bahnhof Nordstemmen, Gemeinde Nordstemmen", 02. Juli 2002
- "Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept für den geplanten Umsteigepunkt Bahnhof Nordstemmen", 22. August 2003.

Zur Klärung der Immissionen wurde im Auftrag der Gemeinde ein **Gutachten** erstellt:

- INGENIEURBÜRO für IMMISSIONSSCHUTZ, Dipl.-Ing. Volker Müller - Beratender Ingenieur: Schalltechnisches Gutachten, ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen, Neubau einer Park-and-Ride-Anlage, Erläuterungsbericht, Elze 06.01.2005.

## 2.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

### 2.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

#### 2.2.1.1 Schutzgut Mensch

Die Menschen in den Wohn- und Arbeitsstätten entlang der den Änderungsbereich begleitenden Straßen werden durch den motorisierten Verkehr, vor allem auf der Landesstraße 410, und den Bahnverkehr insbesondere durch die von ihm ausgehenden Belastungen durch Lärm beeinträchtigt. Bereits daher ist die städtebauliche Situation entlang dieser Straße in erheblichem Maße durch Verkehrslärm vorbelastet .

#### **Bewertung:**

Durch die Planung einer Park & Ride-Anlage mit 108 Stellplätzen kommt es zu einer Konzentration von Fahrzeugen. Die angrenzende Bebauung wird zusätzlich verlärmert. Trotz bestehender Vorbelastungen muss mit einer zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigung durch das Vorhaben gerechnet werden.

Im Rahmen eines Scoping-Termins zur Festsetzung des Untersuchungsrahmens am 03.12.2004 beim Landkreis Hildesheim wurde bestimmt, dass die Auswirkungen des Planvorhabens durch ein schall-

technisches Gutachten zu ermitteln sind. Der Gutachter (Dipl.-Ing. V. Meyer, 31008 Elze,, 06.01.2005) kommt zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen (beurteilt nach 16. BImSchVO), an den nächstgelegenen schutzbedürftigen Gebäuden ermittelt, keine Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte ergeben. Lärmschutzmaßnahmen sind also im Zusammenhang mit dem Bau der Park & Ride-Anlage nicht erforderlich (5).

### 2.2.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteile des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Lebensräume sowie sonstigen Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und ggf. wiederherzustellen.

Das Plangebiet ist vollständig anthropogen (durch den Menschen) beeinflusst. Es befindet sich im zentralen Siedlungsbereich, überwiegend auf ehemals bahnlich genutzten Flächen und Gebäuden.

Im Bereich der stillgelegten bzw. wenig genutzten Gleise dominieren vor allem Annuelle (einjährige Pflanzen) und Gräser, aber auch mehrjährige krautige Pflanzen und Pioniergehölze. Vorkommen von Arten der Roten Liste der gefährdeten Farn- und Blütenpflanzen Niedersachsens sind nicht bekannt. Im November 2003 wurde eine Strukturkartierung für die Bereiche durchgeführt (siehe Karte).

Die auf den Bahnsteigen befindlichen Gehölzpflanzungen aus Koniferen und Bodendeckern (v.a. Coto-neaster) sind teilweise stark verunkrautet, in einigen Bereichen auch von ausgesamten Pioniergehölzen durchsetzt.

Der südöstliche Bereich des Plangebietes wird im Verlauf der Landesstraße 410 von zwei Grünbereichen unterschiedlicher Bedeutung bestimmt:

- nördlich an den bestehenden Parkplatz schließt ein Grünbereich aus artenarmer Wiese mit zwei erhaltenswerten Bäumen - einer Weißbirke und einer Winterlinde - an.
- weiter dem Straßenverlauf nach Nordosten folgend befindet sich ein ehemaliger Kleingarten, in dem noch mehrere ältere Hochstamm-Obstbäume erhalten sind. Es handelt sich um eine Birne, einen Apfel und eine Süßkirsche, die zwischen ehemaligen Geräteschuppen, aufwachsenden Pioniergehölzen und Unrat stehen. Im Bereich der Süßkirsche erstreckt sich entlang der Straße eine ca. 30 m lange und über 2 m hohe freiwachsende Ligusterhecke, die als Sichtschutz fungiert und erhaltenswert ist.

#### **Bewertung:**

Trotz der starken anthropogenen Überformung des Plangebietes befinden sich hier Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten. Vorkommen seltener oder gefährdeter Arten sind nicht bekannt. Einige Bereiche sind als Lebensraum für Tierarten besonders interessant, insbesondere die Gehölzstrukturen der ehemaligen Kleingartenanlage können als Teillebensraum für Singvögel bewertet werden.

Die vorhandenen Grünanlagen sind aufgrund geringer gärtnerischer Pflegemaßnahmen mit Spontanvegetation durchsetzt. Diese Bereiche haben aus naturschutzfachlicher Sicht keine Bedeutung.

Das Schutzgut Pflanzen und Tiere wird durch den Vollzug der Planung beeinflusst. Maßnahmen zum Ausgleich, im Sinne der Eingriffsregelung, werden im parallel geführten Bebauungsplan Nr. 0129 festgesetzt.

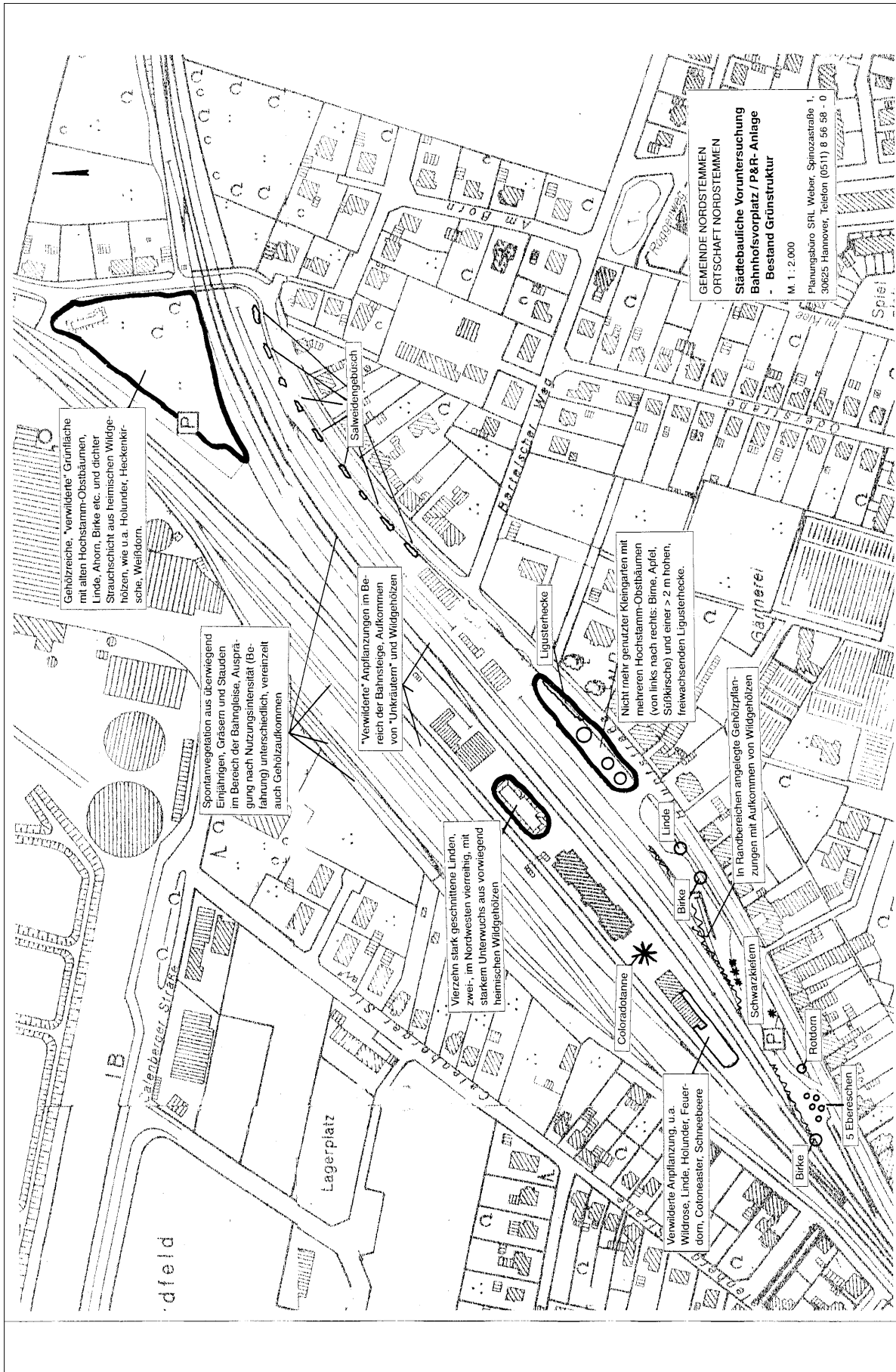


Abb. 1: Strukturkartierung

### 2.2.1.3 Schutzgut Boden

Das Plangebiet weist eine Geländehöhe von etwa 71 m über NN auf. "Die geologischen Verhältnisse im regionalen Umfeld der Ortschaft Nordstemmen sind durch die Lage innerhalb der Hildesheimer Börde geprägt, die sich in Oberflächennähe durch nahezu flächendeckende Lößablagerungen sowie Auelehm, Auesand und Nieder-(Mittel-) terrassenschotter auszeichnet. In den Höhenrücken, die nach Norden in die Hildesheimer Börde abtauchen treten triadische Kalk-, Mergel- und Sandsteine zu Tage. Untergeordnet stehen auch glazigene und glazifluvatile Sedimente (Geschiebelehm/-mergel, Schmelzwassersande, -kiese) in lokal begrenzten teilweise auch weitflächigen Vorkommen an. Die oberste Quartärdecke ist als Windablagerung aus Löß- bzw. Lößlehm über Nieder- und Mittelterrassenschottern im Untersuchungsgebiet z.T. mit weniger als 2 m ausgebildet. Das liegende Kiespaket steht im Bereich des Bf Nordstemmen in Mächtigkeiten von 10 - 15 m an. Im Bereich des Bf Nordstemmen liegt das Gelände im Übergangsbereich zwischen den Lößablagerungen und holozänen, anmoorigen Auesedimenten der Flußniederungen. Das anstehende Festgestein wird in Nordstemmen aus Kalk- und Mergelgestein der Oberkreide gebildet." (1)

Bis in eine Tiefe von ca. 1,5 m unter Geländeoberkante stehen Auffüllungsmaterialien an, die überwiegend sandig und kiesig, teilweise schluffig ausgebildet sind und in die Schlacke- und Bauschuttbruchstücke eingelagert sind. Unterhalb des Auffüllhorizontes stehen bis zur Endtiefe von max. 3,0 m unter Geländeoberkante Schluffe an, die z.T. schwach feinsandig sind. Unterlagert werden diese Schluffe, die bis in eine Tiefe von 3,3 bis 3,5 m unter Geländeoberkante reichen, von stark kiesigen Sanden. (1)

Der anstehende Boden ist durch Stoffeinträge verunreinigt. Es wurden weitflächig erhöhte Schwermetall-Gehalte (Blei, Zink) und PAK-Gehalte (PAK = polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) im Auffüllungsmaterial nachgewiesen. Verunreinigtes Material steht im südlichen Bereich bis zu einer Tiefe von ca. 0,5 m, im zentralen Bereich bis ca. 1,0 m und im nördlichen Bereich bis ca. 1,3 m unter Geländeoberkante an. Im südlichen Bereich treten punktuell leicht erhöhte MKW-Gehalte (MKW = Mineralölkohlenwasserstoffe) auf. (2)

#### **Bewertung:**

Aufgrund der Vorbelastungen des anstehenden Untergrundes, die gutachterlich ermittelt wurden, ist nicht mit einer weiteren Belastung des Bodens durch Schadstoffe zu rechnen.

Durch zusätzliche Bodenversiegelung in bisher unversiegelten Bereichen (z.B. ehemalige Kleingartenanlage, Brachflächen) wird das Schutzgut Boden nur wenig durch die Planung beeinflusst. Im Falle von Entsiegelungsmaßnahmen sollte aber vorab im Einzelfall der Grundwasserstand mittels temporärer Pegelmessungen überprüft werden, um Schadstoffeinträge in das Grundwasser zu vermeiden.

### 2.2.1.4 Schutzgut Wasser

Die Bewirtschaftung des Wasserhaushaltes ist mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung i.S. von § 1 Abs. 5 BauGB so zu entwickeln, dass auch nachfolgenden Generationen ohne Einschränkungen alle Optionen der Gewässernutzung offen stehen. Beim Schutzgut Wasser sind die Bereiche Grund- und Oberflächenwasser zu unterscheiden.

Im Plangebiet gibt es keine Oberflächengewässer. Grund- oder Stauwasser wurden bei den gutachterlichen Bodenuntersuchungen nicht angetroffen. Die weniger als 1 km nordwestlich vom Bahnhof Nordstemmen entfernt verlaufende Leine hat regionalen Vorflutcharakter im Raum Nordstemmen. "Die generellen Grundwasserfließrichtungen sind aufgrund der Topographie auf den Vorfluter ausgerichtet, wo-

bei im Auebereich aufgrund der komplexen geologischen Verhältnisse (Altarme, Auelehmsedimentation) lokal stark abweichende Fließrichtungen auftreten, die aber unter einer weiträumigen Betrachtung auf den Vorfluter ausgerichtet sind." (1)

Bei der "Orientierenden Untersuchung im Landkreis Hildesheim" von 1999 wurde Grundwasser in Flurabständen von 2,1 bis 2,2 m unter Geländeoberkante gemessen, bei der späteren "Ergänzenden Orientierenden Untersuchung im Landkreis Hildesheim" (2002) betragen die Flurabstände 4 bis 4,5 m. Es ist zu vermuten, dass Grundwasser zumindest periodisch gespannt vorliegt. (1) Die Grundwasserfließrichtung ist nur bei gespannten Verhältnissen Richtung Osten gegeben. Bei ungespannten Verhältnissen fließt das Grundwasser in Richtung Leine nach Westen.

**Bewertung:**

Aufgrund des fehlenden Grundwasserkontaktes und der geologischen Barriere (Schluffe in Stärke von ca. 2,0 m oberhalb des Grundwasserleiters) können keine Beeinträchtigungen durch Schadstoffe festgestellt werden. (2) Dennoch sollte im Falle von Entsiegelungsmaßnahmen vorab der Grundwasserstand mittels temporärer Pegelmessungen überprüft werden, um Schadstoffeinträge zu vermeiden (siehe Bewertung Schutzgut Boden).

Die Standortgegebenheiten und die bestehenden Vorbelastungen schließen eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung und der Grundwasserqualität aus. Das Schutzgut Wasser wird durch die Planung voraussichtlich nicht beeinflusst.

Durch den Vollzug des Bebauungsplanes werden sich die Abflussspitzen erhöhen. Aufgrund des nicht sehr aufnahmefähigen Untergrundes ist die Einleitung von Abwässern problematisch. Die Entwässerung der ÖPNV-Anlage wird über einen eigenständigen Regenwasser-/Mittelwasserkanal erfolgen. Es sind mit Stand 28.02.2005 zwischen Gemeinde Nordstemmen und Landkreis Hildesheim (UWB) zwei Alternativen im Gespräch:

- Einleitung des Oberflächenwassers in "Saure Wiesen-Graben" mit gleichzeitiger Vergrößerung des Speichervolumens des angeschlossenen Rückhaltebereichs  
oder
- Einleitung des Oberflächenwassers in Leitungssystem unter L 410 mit Unterquerung der Nord-Süd-verlaufenden Bahnstrecke, weiter in Vorfluter östlich der Straße "An der Zuckerfabrik" und Einmündung in den Rössingbach westlich der Ortslage Rössing.

Die Gemeinde wird dazu beim Landkreis Hildesheim einen Antrag stellen, der Landkreis erteilt eine Genehmigung unter aufschiebenden Bedingungen.

**2.2.1.5 Schutzgut Klima und Luft**

Der Änderungsbereich ist aufgrund seiner Lage und geringen Größe großräumklimatisch nicht von Bedeutung. Durch die stark befahrene Landesstraße 410 am Rande des Plangebietes und die derzeitigen bahnlichen Nutzungen im und angrenzend an das Plangebiet wird die Luftqualität aktuell negativ beeinflusst. Die vorhandene Vegetation kann diese Beeinträchtigung zumindest graduell wieder ausgleichen.

**Bewertung:**

Die Beeinflussung der Luftqualität und des Kleinklimas durch die Planung wird als sehr gering eingeschätzt und ist damit nicht erheblich. Positive Auswirkungen auf die klimatische Gesamtsituation sind durch eine Verringerung des Schadstoffausstoßes aufgrund einer teilweisen Verlagerung des Verkehrs auf weniger umweltschädliche Transportmittel möglich, was durch die Funktion der Anlage bedingt ist.

### 2.2.1.6 Schutzgut Landschaft

Der Ort Nordstemmen liegt innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit Kalenberger Lössbörde im Naturraum Leinetalung (Sarstedter Talung), der sich entlang der Leine etwa vom Norden Elzes bis nach Sarstedt erstreckt (3). Das Plangebiet befindet sich im Zentrum des Naturraums, innerhalb der Ortslage von Nordstemmen. Der Geltungsbereich ist vollständig anthropogen überformt und befindet sich in einem Zustand unterschiedlicher Nutzungsintensität.

Die stillgelegten bzw. wenig genutzten Gleise werden vor allem durch niedrige Pflanzen wie Kräuter und Gräser, aber auch wenige Pioniergehölze bestimmt. Auf den Bahnsteigen befinden sich einige wenig ansprechende Gehölzpflanzungen aus Koniferen und Bodendeckern (v.a. Cotoneaster), die teilweise stark verunkrautet und in einigen Bereichen auch von ausgesamten Pioniergehölzen durchsetzt sind.

Angrenzend an die Landesstraße 410 wird das Bild durch einige größere Bäume und durch einen ehemaligen Kleingarten mit einigen Hochstamm-Obstbäumen bestimmt. Prägend ist auch eine parallel zur Straße verlaufenden, ca. 30 m lange und über 2 m hohe freiwachsende Ligusterhecke, welche die wenig attraktiven Bereiche wenigstens teilweise abriegelt.

#### **Bewertung:**

Die wenigen höheren Laubbäume und die straßenbegleitende alte Ligusterhecke sind wichtige "grüne" Strukturelemente für den Ort und diesen Teil der Hauptstraße. Sie sollen - soweit möglich - erhalten werden. Grundsätzlich kann der Bereich in seiner Bedeutung für das Ortsbild durch geeignete Festsetzungen im Bebauungsplan aufgewertet werden. Die Beeinträchtigungen durch die Planung werden deshalb als weniger erheblich eingestuft.

### 2.2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und sonstigen Sachgütern sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung als architektonisch wertvolle Bauten oder archäologische Schätze darstellen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte. Das Vorkommen von erhaltenswerten Kultur- oder Sachgütern im Plangebiet ist nicht bekannt.

In räumlicher Nähe zum Plangebiet befindet sich das denkmalgeschützte ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Nordstemmen. Dieses Gebäude ist zwar nicht unmittelbar durch die Planung betroffen, steht aber in enger Beziehung zu dieser.

### 2.2.1.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

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 unter den Schutzgütern zu betrachten. Die aus methodischen Gründen auf Teilsegmente des Naturhaushalts - die sog. Schutzgüter - bezogenen Auswirkungen betreffen also ein stark vernetztes, komplexes Wirkungsgefüge.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nur bedingt zu erwarten. Von dem von Schwermetallen und PAK verunreinigten Schutzgut Boden geht durch das geplante Vorhaben nach gutachterlicher Einschätzung (2) kein Gefahrenpotential für die Schutzgüter Mensch und Grundwasser aus. Um dies völlig auszuschließen sollte im Falle von Entsiegelungsmaßnahmen auf den schadstoffbelasteten

Flächen vorab der Grundwasserstand mittels temporärer Pegelmessungen überprüft werden, um Schadstoffeinträge zu vermeiden (siehe Bewertung Schutzgüter Boden und Wasser). Ggf. ist noch eine konkrete Aussage des Gutachters zu diesem Problem erforderlich.

Wechselwirkungen bestehen zwischen den Schutzgütern Tiere/Pflanzen und Landschaft, da die zu erwartenden Veränderungen des Ortsbildes auch Einfluss auf die Lebensräume von Tieren und Pflanzen haben werden. Die Beeinträchtigungen werden als weniger erheblich eingestuft.

## **2.3 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes**

### **2.3.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

Bei der Realisierung der Änderungsplanung kann die bestehende, insgesamt unbefriedigende Situation in dieser zentralen Ortslage grundsätzlich aufgewertet werden. Die Einbeziehung der historischen Bahnhofsgebäude in ein übergreifendes Gesamtkonzept ist vorgesehen. Durch die festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen werden die innerörtliche Grünsituation und das Ortsbild langfristig deutlich aufgewertet. Eine P&R-Anlage fördert die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Die daraus resultierenden Wirkungen sind nicht eindeutig vorhersehbar, aber unbestreitbar von positiver Wirkung auf die Umwelt. Bei Durchführung der vorgeschlagenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen der bestehenden Situation von Natur und Landschaft in vollem Umfang kompensiert bzw. sogar geringfügig aufgewertet.

### **2.3.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung**

Ohne die Entwicklung einer Park & Ride-Anlage auf den Bahnanlagen würde das Gelände weiterhin ungenutzt bleiben. Der Pflegezustand der Flächen würde sich weiter verschlechtern und das Ortsbild negativ beeinträchtigen. Langfristig würden die Flächen als Gleisanlagen bestehen bleiben. Eine konzeptionelle Einbeziehung der denkmalgeschützten Bauwerke des Bahnhofs und eine übergreifende Gesamtkonzeption würde deutlich erschwert.

**Tabelle 1: Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung**

<b>Schutzgut</b>	<b>Beurteilung der Umweltauswirkungen</b>	<b>Erheblichkeit</b>
Mensch	- Beeinträchtigung durch Verkehrsbelastungen, insbesondere Verkehrslärm	+
Pflanzen	- Zerstörung einer spezifischen Ruderalflur - Entfernung von Gehölzen	++
Tiere	- Verlust von Teillebensräumen und Verringerung des Nahrungsangebotes für Vögel durch Entfernung von Gehölzen und Abtragung der vorhandenen Vegetationsschicht	+
Boden	- Teilweiser Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung, Bodenbewegung und Verdichtung	+
Wasser	- Teilweiser Verlust von Oberflächenwasserretention und Erhöhung der Abflussspitzen bei wenig durchlässigem Untergrund	+
Luft und Klima	- Für die Umwelt zu vernachlässigende Veränderungen des örtlichen Kleinklimas durch zusätzliche Überbauung und Bodenversiegelung	-
Landschaft / Ortsbild	- Teilweise Entfernung ortsbildprägender Gehölzstrukturen (mit Chancen zur grundsätzlichen Aufwertung)	+
Kultur- und Sachgüter	- Keine Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern im Plangebiet - Geringe Beeinträchtigungen in räumlicher Nähe zum Plangebiet (Empfangsgebäude)	-
Wechselwirkungen	- Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes, besonders zwischen den Schutzgütern Landschaft und Tiere/Pflanzen - voraussichtlich keine Beeinträchtigungen zwischen Schutzgütern Boden - Wasser und Boden - Mensch	+
+++ sehr erheblich / ++ erheblich / + weniger erheblich / - nicht erheblich		



## 2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Die Belange des Umweltschutzes sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne und in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 zu berücksichtigen. Im Besonderen sind auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1 a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 21 Abs. 1 BNatSchG die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geplante Siedlungserweiterungen zu beurteilen und Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu entwickeln. Die Bauleitplanung stellt zwar selbst keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Nicht unbedingt erforderliche Beeinträchtigungen sind aber durch die planerische Konzeption zu unterlassen bzw. zu minimieren und entsprechende Wertverluste durch Aufwertung von Teilflächen soweit möglich innerhalb des Plangebietes, ansonsten außerhalb des Plangebietes durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

In der textlichen Bilanzierung zur Eingriffsregelung wird klargestellt, dass durch ein Bündel von Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich der durch die Erschließung und Überbauung verursachte Eingriff in Boden, Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes im Vergleich zu dem vorherigen Zustand vollständig auszugleichen ist.

Die einzelnen Schritte der Vermeidung und Verringerung sowie die Kompensationsmaßnahmen werden nachfolgend durch die auf die jeweiligen betroffenen Schutzgüter bezogene Maßnahmenbeschreibung konkretisiert. Dabei werden die mit der Planung verbundenen unvermeidbaren Belastungen gesondert herausgestellt.

Bei der Berechnung im Rahmen der Eingriffsregelung werden die im Bebauungsplan Nr. 0129 ermittelten, konkreteren Werte zur weiteren Bearbeitung herangezogen. Die Flächenwerte dieser FNP-Änderung sind hier zu pauschal.

### 2.4.1 Schutzgut Mensch

Die Errichtung einer P&R-Anlage erzeugt zusätzliche Lärmimmissionen. Die zu erwartenden Lärmimmissionen überschreiten laut Gutachten die zulässigen Grenzwerte nicht. Lärmschutzmaßnahmen (aktiv oder passiv) sind nicht erforderlich. Für den Menschen ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen (5).

### 2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Auf der Grundlage des BNatSchG sind Tiere und Pflanzen als Bestandteile des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Lebensräume sowie die sonstigen Lebensbedingungen sind zu pflegen, zu entwickeln und wiederherzustellen.

In der gesetzlich festgelegten Abfolge der Eingriffsregelung stehen an erster Stelle **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung** von Beeinträchtigungen. Innerhalb des Geltungsbereichs sind die im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichneten Gehölze dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Im Rahmen von Bauarbeiten sind diese Gehölze nach DIN 18920 zu sichern und zu schützen.

Durch die geplanten baulichen Maßnahmen werden Gehölze entfernt. Es handelt sich wie nachfolgend dargestellt um 8 Laubbäume, 9 Hochstamm-Obstbäume und 8 Nadelbäume. Die Beseitigung von Gehölzen ist grundsätzlich kompensationspflichtig, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Dies begründet sich durch die Art und Größe der jeweiligen Gehölze.

Für größere Laubbäume mit einer Höhe ab 10 m beträgt der Kompensationsfaktor 3:1, für kleinere 2:1. D.h., für einen beseitigten Laubbaum sind drei bzw. zwei neue Laubbäume der lt. Pflanzliste vorgegebenen Arten zu pflanzen. Obstbäume werden mit einem Faktor von 2:1 ersetzt, in einem Fall wurde der Faktor 3:1 angesetzt. Hierbei handelt es sich um eine ca. 12 m hohe Süßkirsche. Nadelgehölze sind im Gebiet als standortfremd einzustufen. Dennoch erfüllen sie gewisse Funktionen für Arten und Lebensgemeinschaften im Plangebiet. Da es sich bei den Nadelbäumen nicht um besonders gut ausgeprägte Exemplare handelt, wird als Kompensationsmaß der Faktor 1:2 angesetzt, d.h. für zwei abgängige Nadelbäume ist ein Laubbaum zu pflanzen.

**Berechnung :**

Bestand

11 Laubbäume  
 9 Hochstamm-Obstbäume  
 8 Nadelbäume  
 -  
 30 lfd. m Ligusterhecke  
 ca. 620 qm Ruderalflur  
 ca. 1.420 qm Rasen/Wiese

Planung

Erhalt 3 Laubbäume  
 -  
 -  
 Neupflanzung von 30 Laubbäumen im Bereich der P&R-Anlage  
 Erhalt 30 lfd. m Ligusterhecke  
 Neuanlage von ca. 2.140 qm Grünfläche im Bereich der P&R-Anlage

Verlust

8 Laubbäume  
 9 Hochstamm-Obstbäume  
 8 Nadelbäume

Kompensation

3 Laubbäume 3:1 = 9 Laubbäume  
 5 Laubbäume 2:1 = 10 Laubbäume  
 Summe: 19 Laubbäume  
 1 Obstbaum 3:1 = 3 Laubbäume  
 8 Obstbäume 2:1 = 16 Laubbäume  
 Summe: 19 Laubbäume  
 8 Nadelbäume 1:2 = 4 Laubbäume  
 Summe: 4 Laubbäume  
 Gesamtbedarf: 42 Laubbäume  
 abzüglich 30 Laubbäume Neupflanzung  
**Kompensationsbedarf: 12 Laubbäume**

Die Neupflanzung von 12 hochstämmigen Laubbäumen gemäß Pflanzliste ist zur Kompensation der Eingriffe erforderlich. Die Pflanzung wird außerhalb des Geltungsbereichs, auf der südwestlich liegenden Grünfläche, auf dem direkt angrenzenden Flurstück 185/49, Flur 2, Gemarkung Nordstemmen, durchgeführt. Es handelt sich hierbei um Flächen, die noch nicht entwidmet worden sind. Die Kompensation kann hier erst nach dem Entwidmungsverfahren geleistet werden, voraussichtlich Mitte 2006.

**2.4.3 Schutzgut Boden**

Die geplanten baulichen Maßnahmen beeinträchtigen Funktionen des Bodenhaushalts. Offener Boden wird teilweise versiegelt, Bodenfunktionen gehen dadurch verloren. Allerdings ist der Boden stark vorbelastet. Dies begründet sich aus dem Standort, auf dem es sich um einen ca. 1,5 m starken Auffüllhorizont mit Beimengungen von Schottern und Schlacken handelt und der durch intensive Nutzungen (Bahnanlage) stark anthropogen überformt ist.

Verschlechternd wird sich vor allem die zusätzliche Versiegelung auswirken, vor allem in den Bereichen, in denen aktuell extensive oder gartenbauliche Nutzungen stattfinden. Dies betrifft vornehmlich Bereiche im Verlauf der Landesstraße 410 (Ruderalfläche und ehemalige Kleingartenanlage). Im Gegenzug wird ein hoher Flächenanteil derzeit versiegelter Bereiche durch die Anlage von Verkehrsgrünflächen und die anderen öffentlichen Grünflächen entsiegelt.

Die Versiegelung von bisher nicht versiegelten Flächen ist grundsätzlich kompensationspflichtig. Um den Kompensationsbedarf zu ermitteln, werden versiegelte und unversiegelte Flächen in Bestand und Planung gegenüber gestellt.

**Berechnung:**

Gesamtfläche des B-Plangebietes:	8.050 qm
<u>Bestand</u>	<u>Planung</u>
6.430 qm versiegelte Flächen	5.910 qm versiegelte Flächen
1.620 qm unversiegelte Flächen	2.140 qm unversiegelte Flächen

Differenz: 2.140 qm - 1.620 qm = 520 qm

Im Geltungsbereich werden für die Planung rd. 500 qm mehr entsiegelt, als der Bestand an unversiegelten Flächen aufweist. Hier entstehen keine Beeinträchtigungen.

**2.4.4 Schutzgut Wasser**

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind durch die Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Die Wassersituation ist aufgrund geologischer Gegebenheiten und aktueller Nutzungen vorbelastet. Zusätzliche Schadstoffeinträge sind durch die Umnutzung des Geländes nicht zu erwarten. Es besteht für das Schutzgut Wasser somit kein Kompensationsbedarf.

**2.4.5 Schutzgut Klima/Luft**

Das Schutzgut Klima/Luft wird durch die Planung nicht negativ beeinträchtigt. Kompensationsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

**2.4.6 Schutzgut Landschaft/Ortsbild**

Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft/Ortsbild wird durch die Beseitigung von ortsbildprägenden Gehölzstrukturen liegt vor. Die erforderliche Kompensation wird bei entsprechender Gestaltung mit den Maßnahmen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere erreicht. Ein zusätzlicher Kompensationsbedarf durch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft/Ortsbild entsteht somit nicht.

**2.4.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Eine Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern im Änderungsbereich ist nicht gegeben.

## 2.5 Alternative Planungsmöglichkeiten

Durch die funktionale Bindung der geplanten P&R-Anlage an den Bahnhof Nordstemmen und die parallel zur Bahnlinie verlaufende überörtliche Verbindungsstraße (Landesstraße 410), sind Alternativen zum Standort nicht möglich.

## 2.6 Beschreibung der grünordnerischen Maßnahmen

### 2.6.1 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von Beeinträchtigungen

In der gesetzlich festgelegten Abfolge der Eingriffsregelung stehen an erster Stelle Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen. Die als zu erhaltend festgesetzten Gehölze im Plangebiet sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Im Rahmen von Bauarbeiten sind sie nach DIN 18920 zu sichern und zu schützen.

### 2.6.2 Ausgleichsmaßnahmen

Ausgeglichen ist ein Eingriff, wenn keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben. Ausgleichsmaßnahmen werden festgesetzt aber in der Planzeichnung zur 15. Änderung des FNP nicht explizit dargestellt (dies erfolgt in der Planzeichnung zum B-Plan Nr. 0129):

- In externer Lage, einer vorhandenen Grünfläche, sind insgesamt 12 hochstämmige Laubbäume zu pflanzen. Es dürfen nur Bäume einer Art verwendet werden.  
Die übrigen baumfreien Flächen sind mit autochthonem Saatgut anzusähen. Die Wiese ist zweimal jährlich zu mähen, wobei die erste Mahd nicht vor dem 30.06. eines Jahres, die zweite Mahd erst nach dem 15.09. des Jahres zulässig ist. Das Mähgut ist abzutransportieren, die Verwendung von Mineraldüngern oder chemischen Pflanzenschutzmitteln ist nicht zulässig. Die Anlage ist dauerhaft zu sichern. Abgängige Bäume sind zu ersetzen.
- Auf den **Verkehrsgrünflächen** sind insgesamt 25 hochstämmige Laubbäume 2. Ordnung und 5 Rotdorne (*Crataegus laevigata* 'Paul's Scarlett') zu pflanzen. Auf den gehölzfreien Flächen ist Rasen anzusähen. Die Anlage ist dauerhaft zu sichern. Abgängige Gehölze sind zu ersetzen.

## 2.7 Zusätzliche Angaben

### 2.7.1 Verwendete Untersuchungsmethoden

Zur Beurteilung der Planung aus der Sicht von Natur und Landschaft wurden Angaben aus dem Landschaftsrahmenplan des Landkreises Hildesheim (1993) und aus dem Landschaftsplan der Gemeinde Nordstemmen (1994) genutzt. Zur Vervollständigung wurde im November 2003 eine Struktur- und Nutzungskartierung durch das Planungsbüro SRL Weber, Hannover, durchgeführt. Grundlage für die Ermittlung der Ausgleichsmaßnahmen bilden die "Naturschutzfachlichen Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung" des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (Hrsg.) von 1994. Zur Einschätzung der Eigenschaften und Vorbelastungen des Bodens und zur Grundwassersituation wurden zwei Gutachten erstellt:

- KÖHLER & POMMERENING: Gutachten Boden- und Schotteruntersuchungen im Bereich des geplanten Umsteigepunktes im Bahnhof Nordstemmen Gemeinde Nordstemmen, 02.07.2002 und

- KÖHLER & POMMERENING: Gutachten Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept für den geplanten Umsteigepunkt Bahnhof Nordstemmen, 22.08.2003.

Zur Klärung der Immissionen wurde im Auftrag der Gemeinde ein Gutachten erstellt:

- INGENIEURBÜRO für IMMISSIONSSCHUTZ, Dipl.-Ing. Volker Müller - Beratender Ingenieur: Schalltechnisches Gutachten, ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen, Neubau einer Park-and-Ride-Anlage, Erläuterungsbericht, Elze 06.01.2005.

Die Gutachten wurden in der Umweltprüfung zur Beurteilung und zur Festsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von erheblichen Umweltauswirkungen herangezogen. Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben.

### **2.7.2 Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Der Bereich der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Nordstemmen (ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen) umfasst einen Teil des ehemaligen und des aktuell genutzten Bahngeländes um den Bahnhof Nordstemmen. Der Bereich ist bereits weitgehend versiegelt, nutzungsbedingt schadstoffbelastet und wird von einigen ortsbildprägenden Grünstrukturen wie einer Hecke und verschiedenen Einzelgehölzen und Gehölzgruppen geprägt. Die derzeitige Situation ist aus städtebaulicher, grüngestalterischer und funktionaler Sicht unbefriedigend.

Im Rahmen der Planung der LNVG "Niedersachsen ist am Zug" sollen mit dieser Flächennutzungsplanänderung die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, eine Park & Ride-Anlage zu errichten, durch die einerseits ein funktionsfähiges Angebot zum Wechsel von Straßen- auf Schienenverkehrsmittel und umgekehrt bereitgestellt, andererseits die unbefriedigende städtebauliche Gesamtsituation verbessert wird.

Als voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB sind vorrangig die Entfernung von ortsbildprägenden Gehölzen zu nennen. Ansonsten hat der Planungsraum eine geringe Bedeutung für den Naturhaushalt. Es bestehen im Gebiet keine nach Europa-, Bundes- oder Landesrecht zu schützenden floristischen oder faunistischen Strukturen, Lebensgemeinschaften oder Arten.

Die Änderung der Flächennutzung verursacht beim Schutzgut Pflanzen und beim Schutzgut Ortsbild erhebliche Beeinträchtigungen. Diese Eingriffe sind nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung funktional auszugleichen. Der Ausgleich findet im Änderungsbereich selbst und auch in räumlicher Nähe statt. Eine Aufwertung von Teilflächen kann damit erzielt werden. Durch den Vollzug der Planung sind die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima/Luft nicht betroffen.

Abschließend wird festgestellt, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, wenn die beschriebenen Kompensationsmaßnahmen sach- und fachgerecht ausgeführt werden.

## 2.8 Literaturverzeichnis

- 1 KÖHLER & POMMERENING: Gutachten Boden- und Schotteruntersuchungen im Bereich des geplanten Umsteigepunktes im Bahnhof Nordstemmen Gemeinde Nordstemmen, 02.07.2002
- 2 KÖHLER & POMMERENING: Gutachten Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept für den geplanten Umsteigepunkt Bahnhof Nordstemmen, 22.08.2003
- 3 LANDKREIS HILDESHEIM (Hrsg.): Landschaftsrahmenplan, 1993
- 4 NIEDERSÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR ÖKOLOGIE: Naturschutzfachliche Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung, Hannover 1994
- 5 INGENIEURBÜRO für IMMISSIONSSCHUTZ, Dipl.-Ing. Volker Müller - Beratender Ingenieur: Schalltechnisches Gutachten, ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen, Neubau einer Park-and-Ride-Anlage, Erläuterungsbericht, Elze 06.01.2005

### **3.0 Teil III: Abwägungen**

#### **3.1 Abwägung gem. § 3(1) und § 4(1) BauGB**

Auf den nächsten Seiten folgt die Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vorgetragen anlässlich der Beteiligung gemäß § 3(1) und § 4(1) BauGB

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p><b>DB Netz AG, Hannover, 26.01.2005</b></p> <p>Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen gegen die Aufstellung des Bauleitplans keine Bedenken, wenn folgende Hinweise beachtet werden:</p> <p>1. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Grundstücksflächen der DB AG mit planfestgestellten Bahnanlagen. Ein Ankauf dieser Grundstücksflächen ist durch die Gemeinde Nordstemmen geplant.</p> <p>‡ Für diese südlich der eigentlichen P&amp;R-Anlage liegenden Grünflächen mit der Zweckbestimmung "Parkanlage" ist eine Entbehrlichkeitsprüfung erforderlich. Das Ergebnis dieser Entbehrlichkeitsprüfung ist abzuwarten.</p> <p>2. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich ebenfalls Grundstücksflächen mit planfestgestellten Bahnanlagen, die von der DB AG an die Gemeinde Nordstemmen, mit der Kaufvertrags-Nr. 163 der Urkundenrolle Jahrgang 2004, verkauft worden sind.</p> <p>‡ Die Verpflichtungen der vertraglichen Bestimmungen dieses Kaufvertrages sind im Planverfahren zu berücksichtigen.</p> <p>‡ Ein dauerndes Wegerecht zu den Bahnanlagen für Wartung- und Instandhaltungsmaßnahmen ist abzusichern. Hierbei ist die Erreichbarkeit der Bahnanlagen, auch durch Lkw bis 7,5 t, zu berücksichtigen.</p> <p>Hierzu gehört auch das unmittelbare Räumen von abgestellten Fahrzeugen im Störfall zu Lasten der Gemeinde. Die Haftung der DB AG für Schäden ist durch Hinweisschilder auszuschließen.</p>	<p>Die Flächennutzungsplanänderung wird geteilt. Die südlich gelegenen Grünflächen werden in einem gesonderten Verfahren ( 15. A Änderung des Flächennutzungsplans ) ausgewiesen, damit die für diese Flächen noch zu leistenden Verfahren ( Entbehrlichkeitsprüfung, Entwidmung, Kaufverhandlungen) nicht den Baubeginn der ÖPNV-Anlage verzögern.</p> <p>Dies wird erfolgen.</p> <p>Das Wegerecht wird abgesichert.</p>



<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p>* Die Flächen für die Masten 26-11 und 26-13 sowie die von deren Quertragseilen überspannten Flächen verbleiben im Besitz der DB AG. Die Flächen werden der Gemeinde lediglich zur Nutzung als Straßenverkehrs, Verkehrsgrün- und Fußgängerbereichsfläche überlassen.</p> <p>Diese Flächen sind als gewidmete Bahnanlage innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes nachrichtlich zu übernehmen und entsprechend der Planzeichenverordnung darzustellen.</p> <p>Die Parkflächennutzung ist bis 2,5 m seitlichen Abstand von den in den Quersseilen befindlichen Isolatoren möglich (etwa Mitte heutiger Bahnsteig A). Zur Sicherstellung der Forderung, dass diese Flächen nur durch parkende Pkw genutzt werden, sind Verbots- und Hinweisschilder aufzustellen.</p> <p>Die Oberleitungsmasten sind durch geeignete Schutzvorkehrungen (Anprall- und Kletterschutz) und die Leitungen bei einer Höhe von weniger als 4,95 m durch Sicherheitsvorkehrungen zu schützen. Die Schutzvorkehrungen, Sicherheitsvorkehrungen und Art der Bepflanzung auf den Grünflächen sind mit den Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG und dem EBA zwingend abzustimmen und festzusetzen. Die Kosten für die Sicherheitseinrichtungen hat der Verursacher der "Annäherung" an die Masten und Leitungen zu tragen.</p> <p>* Auf der von der Gemeinde Nordstemmen gekauften Grundstücksfläche befinden sich Bahnbetriebsanlagen (Kabeltrassen, u.a. Streckenfernmeldeleitungen und Stromkabel). Die für den Bahnbetrieb erforderlichen Streckenfernmeldeleitungen (incl. Schutzstreifen) werden</p>	<p>Die genannten Flächen werden im Bebauungsplan dargestellt.</p> <p>Die Hinweise werden beachtet.</p> <p>Die Parzellierung der Flurstücke liegt vor. Sie werden im Bebauungsplan gemäß Planzeichenverordnung als Vorbehaltsfläche dargestellt.</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p>nicht verlegt. Für diese Leitungen, die gewidmet bleiben müssen, ist ein eigenes Flurstück zu bilden. Dieses Flurstück ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nachrichtlich zu übernehmen und als gewidmete Bahnanlage entsprechend der Planzeichenverordnung darzustellen.</p> <p>In der Anlage 1 zu diesem Schreiben ist eine Übersicht der -voraussichtlich- nachrichtlich zu übernehmenden gewidmeten Bahnflächen enthalten. Die genaue Abgrenzung dieser eingetragenen Flächen ist am 20.01.2005 in der Örtlichkeit festgelegt worden und ist der "Automatisierten Liegenschaftskarte („ALK)" zu entnehmen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen eines Entwidmungsverfahrens festzulegen ist, welche Bahnbetriebsanlagen (Kabeltrassen usw.) als weiterhin planfestgestellte Bahnanlagen gewidmet bleiben müssen.</p>	<p>Dies wird beachtet und demnächst innerhalb des Entwidmungsverfahrens so festgelegt.</p>
<p><b>Eisenbahnbundesamt, 30.12.2004</b></p> <p>Im Bereich der Hauptstraße L 410 wurden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bisher lediglich die Flurstücke 185/47 und 185/44, jeweils der Flur 2 der Gemarkung Nordstermen, entwidmet. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass die 15. Änderung des Flächennutzungsplans auch dem Fachplanungsvorbehalt unterliegende Flächen erfasst. Unter 1.3 "Lage des Plangebietes" ist auch ausgesagt, dass vornehmlich Flächen der Bahnhofsanlage Nordstermen umfasst sind.</p>	<p>Die genannten Flurstücke bezeichnen lediglich die nordöstlich gelegenen Flächen " Gemischter Baufläche".</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p>Park&amp;Ride-Anlagen können sowohl Bahnbetriebsanlagen, als auch kommunale betriebene Anlagen sein. Hier ist offensichtlich beabsichtigt, die Park&amp;Ride-Anlage als kommunale Anlage und damit nicht als Bahnbetriebsanlage zu betreiben. Grundsätzlich ist deshalb vorher die Entwidmung der benötigten Flächen erforderlich, um klare Verhältnisse zu schaffen.</p> <p>Gemäß der sogenannten "Präsidialverfügung für entwidmungsrechtliche Fragestellungen" des Eisenbahn-Bundesamtes ist eine gewisse Verschränkung von Fachplanungsflächen und kommunal geplanten Flächen zulässig. Voraussetzung ist jedoch, dass zunächst genau ermittelt wird, ob sich in den betreffenden Flächen noch Bahnbetriebsanlagen, z.B. unterirdische Leitungen befinden. Dann müssten die Flächen (ggf. zuzüglich eines vermessenen Flächenkorridors) als Betriebsanlage verbleiben, während die Restfläche entwidmet werden kann. Hierbei sind grundsätzlich neue Flurstücke zu bilden.</p> <p>Ich bitte deshalb, mit der DB Services Immobilien GmbH, Georgstraße 2, 30159 Hannover, Kontakt aufzunehmen und dort um ein Entwidmungsverfahren zu bitten.</p>	<p>Das Entwidmungsverfahren wird beantragt. Die dargestellte Verfahrensweise wird eingehalten.</p> <p>DB Services Immobilien GmbH wurde innerhalb des Verfahrens beteiligt. Es wird davon ausgegangen, dass über diese Stelle eine Klärung der Flächenbestimmung vorbereitet wird.</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p><b>Landkreis Hildesheim, 25.01.2005</b></p> <p><b>1. Straßenverkehrsangelegenheiten</b></p> <p>Die Einzelheiten zu Fragen der Beschilderung/Markierung der Querungshilfe sowie Freigabe des Fußweges für Fahrradfahrer / Vorfahrtsregelung / Parkflächenbeschilderung / -markierung sollten rechtzeitig vor Fertigstellung im Rahmen der Verkehrskommission erörtert werden. Es wird allerdings schon jetzt ange-regt, die Parkplatzzufahrten auf die Landesstraße wie Grundstückszufahrten mit erkennbarer Bordabsenkung zu gestalten.</p> <p><b>2. Jugend / Jugendförderung</b></p> <p>Es wird angeregt, dass die Gemeinde bei der Planung und Umsetzung den § 22 e Nieders. Gemeindeordnung (NGO) berücksichtigt und eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in angemessener Weise durchführen sollte. Aus Sicht der Jugendarbeit werden hier die Interessen von Kindern und Jugendli-chen berührt.</p> <p><b>3. Regionalplanung</b></p> <p>Die Planung wird begrüßt. Sie entspricht den Zielen des Regionalen Raumord-nungsprogramms und schafft die Voraussetzung zur Behebung der im Nahver-kehrsplan festgestellten Mängel des Bahnhofs Nordstemmen.</p> <p>Die beabsichtigte Herstellung einer Verbindung zum Empfangsgebäude mittels einer Überdachung wird ebenfalls sehr positiv gesehen, da dadurch die Chance eine Nutzung des Gebäudes erhöht wird. Es wird darauf hingewiesen, dass das Empfangsgebäude zu den im Grundsatz 2.6. D 02 des RROP genannten „für die kulturelle Identität des Planungsraumes eine hervorgehobene Bedeutung besitzenden Einzelobjekte“ gehört, „die zu schützen und bei der Weiterentwick-lung und Nutzung ihres Umfeldes vorrangig zu beachten sind.“</p>	<p>Die Erörterung mit der Verkehrskommission wird erfolgen. Der Vorschlag einer Bordabsenkung wird berücksichtigt.</p> <p>Die Belange der Kinder und Jugendlichen als Fuß- und Radfahrer und zukünfti-ge Nutzer der ÖPNV-Anlage wurden in den Vorplanungen berücksichtigt.</p> <p>Die genannte Stelle des RROP wird in die Begründung aufgenommen.</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p><b>4. Untere Bodenschutzbehörde, 31.01.05</b></p> <p>Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde bestehen unter Beachtung der nachfolgend formulierten Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen das Vorhaben.</p> <p>Folgender Hinweis und Bedingung bitte ich als Nebenbestimmungen in die Genehmigung aufzunehmen:</p> <p>Hinweise:</p> <p>1. Die im Kapitel Bodenkontaminationen (1.6.2) erwähnten Gutachten umfassen nicht den gesamten Bereich des Vorhabens.</p> <p>Bedingung:</p> <p>1. Für die bislang nicht untersuchten Bereiche des Vorhabens sind entsprechende bodenschutzrechtlich relevante Untersuchungen in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde durchzuführen. Die Ergebnisse sind der Unteren Bodenschutzbehörde zur Prüfung vorzulegen.</p> <p><b>5. Untere Wasserbehörde</b></p> <p>Gegen die Planung bestehen erhebliche Bedenken.</p> <p>Trotz mehrfacher Aufforderung zur Vorlage eines Entwässerungskonzeptes für die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Oberflächenwasser für die gesamte Ortslage Nordstemmen wurde auch mit</p>	<p>Die Flächennutzungsplanänderung wird geteilt. Die südlich gelegenen Grünflächen werden in einem gesonderten Verfahren ( 15. A Änderung des Flächennutzungsplans ) ausgewiesen.</p> <p>Entsprechende Untersuchungen werden in Absprache mit der Unteren Bodenschutzbehörde innerhalb des Verfahrens durchgeführt werden.</p> <p>Das Entwässerungskonzept ist durch die Gemeinde aufgestellt worden. Der Erlaubnisantrag nach § 10 NWG (Niedersächsisches Wassergesetz) ist dem Landkreis zur Genehmigung vorgelegt worden.</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p>Aufstellung dieses Bebauungsplanes versäumt, entsprechende Entwurfsunterlagen vorzulegen. Eine wasserrechtliche Erlaubnis für dieses Gebiet wurde bisher nicht erteilt.</p> <p>Eine zusätzliche Einleitung von Niederschlagswasser durch das Kanalsystem in die vorhandenen Vorfluter kann aufgrund der hydraulischen Überlastung nicht erlaubt werden.</p> <p>Die angesprochene Bemessung des Kanalnetzes und die Herstellung geeigneter Maßnahmen zur Rückhaltung bzw. Verminderung der Abflüsse ist bisher noch nicht durchgeführt worden. Dies wurde seitens der UWB nach den Hochwasserereignissen im Mai 2004 gefordert.</p> <p><b>6. Denkmalschutz</b></p> <p>Im Planungsgebiet befinden sich direkt keine Baudenkmale. Belange des Denkmalschutzes sind jedoch aufgrund der Nähe zu Baudenkmalen, vornehmlich des Bahnhofsempfangsgebäudes, betroffen.</p> <p>Anzuregen wäre, die auszuweisende Fläche so zu erweitern, dass das Bahnhofs Empfangsgebäude räumlich und funktionell in die Planung einbezogen werden könnte.</p> <p>Im Vorfeld der Überlegungen, die zu diesem Entwurf führten ist diese Variante nie unterbreitet worden. Aus meiner Sicht ist es nicht unmöglich, das Bahnhofsgebäude aus einer Insellage zu befreien, indem der Verkehrsstrang von und nach Hildesheim nördlich am Gebäude geführt wird.</p>	<p>Das Empfangsgebäude unterliegt derzeit der Nutzungsbestimmung "Fläche für Bahnanlage", so wie es auch seiner zukünftigen Nutzung entsprechen wird. Eine Ausweisung als P+R-Anlage wäre nicht zutreffend. Innerhalb der verbindlichen Bauleitplanung wäre eine Einbeziehung des Empfangsgebäudes ebenfalls nicht möglich, da sich das Empfangsgebäude im Besitz der Deutschen Bahn befindet und damit bahneigenen Planverfahren untersteht.</p> <p>Die vorgestellte Variante wurde innerhalb der Vorüberlegungen behandelt, konnte jedoch nicht weiterverfolgt werden, da die bahntechnischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür nicht gegeben sind.</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p><b>7. Städtebau / Planungsrecht</b></p> <p>Es wird angeregt, das gewählte Planzeichen „P“ mit in der Planzeichenerklärung aufzuführen.</p> <p><b>Niedersächsisches Landesamt f. Bodenforschung, 19.01.2005</b></p> <p>Die in dem Umweltbericht zur Begründung des Bebauungsplanes Nr. 0129 'ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstermen' dokumentierte Bewertung des Schutzgutes Boden und die gleich laufende Bewertung im Rahmen des Umweltberichtes der Begründung zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes sind in Teilen fachlich defizitär.</p> <p>Die gutachterliche Aussage: "Im Ergebnis sind keine Gefährdung der Schutzgüter Mensch und Grundwasser zu erwarten", ist jedoch trotz der in der Folge aufgezeigten fachlichen bzw. formalen Schwächen nachvollziehbar, da diese u.a. unter Berücksichtigung der Stoffeinträge (Schlacken), der geplanten Flächennutzung und der festgestellten Standortverhältnisse (Schluffpakete&gt;2m-Mächtigkeit über dem Grundwasser, Belastungsprofile) durchgeführt wurde.</p> <p>Erläuterung:</p> <p>Auf Grundlage der in den Gutachten von KÖHLER &amp; POMMERENING (2002 &amp; 2003) dargestellten Sachverhalte kann die prinzipielle Einschätzung der Belastungssituation und ihre Auswirkung für den Pfad Boden/Mensch nachvollzogen werden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die erarbeiteten Grundlagen nicht in Gänze den Vorgaben der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) entsprechen. So wurde in Bezug auf die berücksichtigten Probenahmetiefen und die dokumentierten Laborverfahren von den Vorgaben der BBodSchV abgewichen.</p>	<p>Das genannte "P" ist nicht als Planzeichen aufgeführt, sondern befindet sich in der Planunterlagendarstellung</p> <p>Durch den zuständigen Sachbearbeiter des Landesamtes wurde der Gemeinde telefonisch mitgeteilt, dass durch eine fachliche Ergänzung des Gutachtens (z.B. durch Nachbeprobung) im Resultat keine grundsätzlich anderen Ergebnisse erwartet werden können, so dass dem Fazit des Gutachtens gefolgt werden kann.</p> <p>Der Unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises lagen alle Gutachten vor. Sie hat keine Bedenken geäußert. Es wird ein Austausch zwischen dem Landesamt und dem Landkreis stattfinden.</p>

<b>Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB</b>	
<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
<p>Weiterhin kann die Bewertung der "nur geringen" Beeinflussung des Bodens durch die geplante Versiegelung nicht nachvollzogen werden, da Bodenversiegelung mit dem einhergehenden Verlust natürlicher Bodenfunktionen einen gravierenden Eingriff in den Boden darstellt.</p> <p>Das ein derartiger Eingriff unter dem Gesichtspunkt der Unterbindung des Schadstofftransfers über den Pfad Boden/Mensch im Rahmen der Abwägung eine andere Gewichtung erfahren kann, ist davon zunächst unbenommen.</p> <p>Für die gutachterlichen Aussagen zum Schutzgut Mensch ist die geplante Versiegelung belasteter Bereiche sowie die in KÖHLER&amp;POMMERENING 2003 (S.11) dokumentierte Überdeckung unversiegelter Grünflächen mit einer mindestens 0,3 m mächtigen (unbelasteten) Rekultivierungsschicht für den Pfad Boden/Mensch entscheidend. In diesem Zusammenhang wird auch die in KÖHLER&amp;POMMERENING 2002 (S.15/16) geforderte Vorgehensweise hinsichtlich Separierung und Entsorgung der Materialien, welche Konzentrationen oberhalb von Z-2 LAGA aufweisen, begrüßt.</p> <p>Die widersprüchlichen Aussagen zur hydrogeologischen Charakterisierung des Untersuchungsgebietes, die darauf beruhen, dass in den dokumentierten Bohrungen kein Grund- bzw. Stauwasser angetroffen wurde, in den Arbeiten zur orientierenden bzw. detaillierten Standortuntersuchung jedoch</p> <p>Flurabstände von ca. 2,1-2,2 m bzw. ca. 4,0-4,5 m zitiert werden, lassen sich mittels der vorgelegten Unterlagen nicht abschließend klären. Für das Schutzgut Grundwasser werden außerdem Aussagen zur Sickerwasserprognose vermisst.</p>	



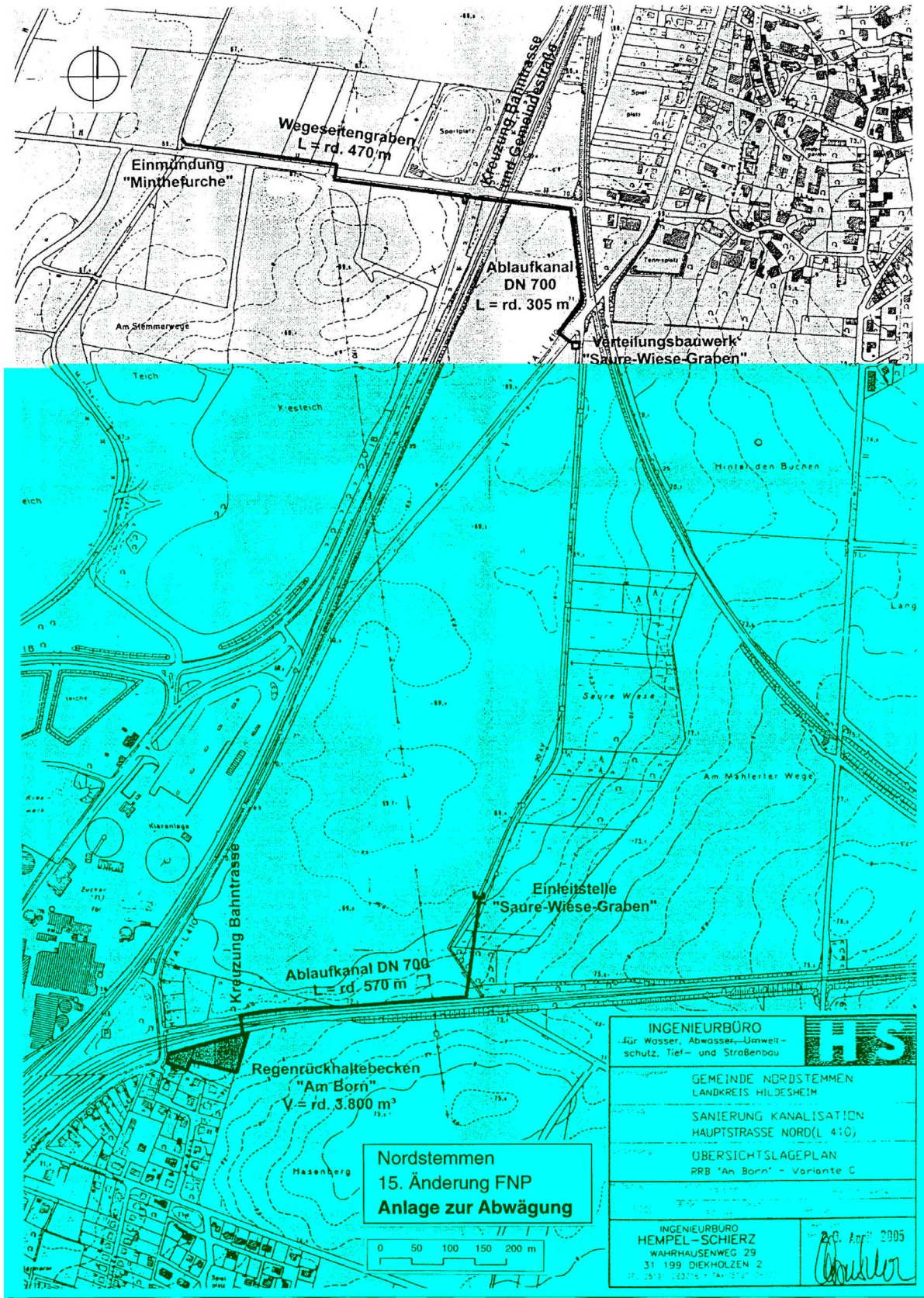
Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Sonstiger TÖB gem. § 4 (1) BauGB	
Stellungnahme	Abwägung
<p><b>Überlandwerk Leinetal, 05.01.2005</b></p> <p>Wir haben keine Bedenken vorzubringen.</p> <p>Wie auf Seite 15 des Planes unter Ver- und Entsorgung erwähnt, kann die Trinkwasserversorgung durch die bestehenden Anschlüsse erfolgen.</p>	<p>Diese Aussage wird in die Begründung aufgenommen.</p>



Abwägung der Stellungnahmen gem. § 3 (2) (öffentliche Auslegung) und § 4 (2) BauGB	Abwägung
<p><b>Stellungnahme</b></p> <p><b>Avacon AG, Sarstedt, 21.03.2005</b></p> <p>Wir haben keine Bedenken. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die durch das Gebiet laufenden Versorgungsleitungen geschützt und deren Betrieb gesichert sein muss.</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten sind die aktuellen Bestandspläne schriftlich in unserem Betrieb Sarstedt anzufordern (Ansprechpartner: Frau Hartmann, Jacobistraße 3, 31157 Sarstedt, Tel 05066 - 8335897)</p> <p><b>Eisenbahn-Bundesamt, Hannover, 08.03.2005</b></p> <p>Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes sind, solange sie nicht durch Entwidmung aus dem Fachplanungsvorbehalt des Bundes entlassen sind, einer Überplanung nur im begrenzten Rahmen zugänglich.</p> <p>Bitte veranlassen Sie vor Erlass des Flächennutzungsplanes die Entwidmung. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass unter Umständen Teile der plangeordneten Flächen wegen darauf befindlicher betriebsnotwendiger Anlagen nicht entwidmet werden können.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass der Betrieb der Eisenbahnen des Bundes nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Bitte beteiligen Sie auch die DB Netz AG und die DB Station &amp; Service AG.</p>	<p>Die Lage der Versorgungsleitungen wird beachtet. Im Zuge der Ausbauplanung wird mit der genannten Stelle Kontakt aufgenommen.</p> <p>Die Entwidmung wird veranlasst. Eine Bestimmung betriebsnotwendiger Anlagen ist innerhalb des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 0129 "ÖPNV-Haltpunkt Bahnhof Nordstemmen" erfolgt. Die weiterhin gewidmeten Flächen werden im Bebauungsplan dargestellt.</p> <p>Dies wird sichergestellt. Die Gemeinde und die Deutsche Bahn haben im Zuge der vorbereitenden Ausbauplanung entsprechende Regelungen vorbereitet.</p> <p>Die Beteiligung ist erfolgt.</p>

Abwägung der Stellungnahmen gem. § 3 (2) (Öffentliche Auslegung) und § 4 (2) BauGB	
Stellungnahme	Abwägung
<p><b>Landkreis Hildesheim, 04.04.2005</b></p> <p>1. Untere Wasserbehörde</p> <p>Gegen die Planung bestehen weiterhin Bedenken.</p> <p>Die Entwässerung der beplanten Fläche soll durch den geplanten RW-Kanal Hauptstraße in nordöstlicher Richtung zu einem Regenrückhalte-becken erfolgen. Die hydraulische Bemessung der Rückhaltung sowie der Ort der Einleitung (evtl. Verschärfung der Hochwasserfahr in Rössing) sind durch die Gemeinde bzw. das eingeschaltete Ing.-Büro nicht abschließend bearbeitet.</p>	<p>Durch das Ingenieurbüro Hempel-Schierz wurde im Auftrage der Gemeinde ein Konzept zum "Ausbau und Sanierung der Kanalisation Nordstemmen, Regenrückhaltebecken 'Am Born' " (20.04.05) erarbeitet, das zu den bestehenden Fragen Aussagen trifft. In einem Variantenvergleich wurden drei Ausbaumöglichkeiten aufgezeigt, die die genannten Themenstellungen abschließend klären. In Absprache mit dem Landkreis Hildesheim wurde Variante C gewählt (s. Anlage zur Abwägung)</p>
<p><b>Leineverband, Göttingen, 05.04.2005</b></p> <p>Wir gehen davon aus, dass das o.a. Planvorhaben mit dem Landkreis Hildesheim abgestimmt ist und sich somit keine negativen Auswirkungen -u.a. im Hinblick auf die Hochwasserabflussverhältnisse- ergeben. Bedenken des Leineverbandes bestehen dann nicht.</p>	<p>Entsprechende Abstimmungen mit dem Landkreis sind erfolgt (s.o.).</p>
<p><b>Wasserverband Peine, 24.03.2005</b></p> <p>Unter Berücksichtigung nachfolgender Hinweise und Anregungen bestehen zu o.g. Planverfahren aus der Sicht des Wasserverbandes Peine keine Bedenken.:</p> <p>1. Die Abwasserbeseitigung für das ausgewiesene Plangebiet erfolgt durch Anschluss an das öffentliche Schmutzwasserkanalisationsnetz der Ortschaft Nordstemmen. Das anfallende Schmutzwasser wird der Kläranlage Nordstemmen zugeführt. Dort sind Kapazitäten zur Abwasserbehandlung vorhanden.</p>	<p>Die Begründung wird um diese Aussage ergänzt.</p>

Abwägung der Stellungnahmen gem. § 3 (2) (öffentliche Auslegung) und § 4 (2) BauGB	
Stellungnahme	Abwägung
<p>2. Das Niederschlagswasser soll aufgrund der unzureichenden Versickerungsfähigkeit der anstehenden bindigen Bodenschichten im Plangebiet über geeignete Rückhaltemaßnahmen gedrosselt in einen Vorfluter eingeleitet werden. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes ist der Flächenbedarf über den hydraulischen Nachweis zu prüfen.</p> <p>3. Hinsichtlich vorgesehener Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenflächenbereich ist die Einhaltung der Hinweise des DVGW-Regelwerkes GW 125 und ATV-H 162 "Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" zu beachten. Dieser Hinweis hat auch Gültigkeit für Baumpflanzungen in privaten Grundstücken, sofern diese im Trassenbereich von zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen liegen.</p> <p><b>Überlandwerk Leinetal GmbH, Gronau, 08.03.2005</b></p> <p>Wir haben keine Bedenken vorzubringen.</p> <p>Wie auf der Seite 15 bzw. Seite 9 der Pläne unter Ver- und Entsorgung erwähnt, kann die Trinkwasserversorgung durch die bestehenden Anschlüsse erfolgen (siehe unser Schreiben vom 05.01.2005).</p>	<p>Ein entsprechendes Konzept wurde durch die Gemeinde Nordstemmen aufgestellt (s.o.)</p> <p>Die Hinweise werden innerhalb der Ausbauplanung Beachtung finden.</p>



Anlage zur Abwägung der Stellungnahmen gem. § 3 (2) Öffentliche Auslegung und § 4 (2) BauGB

## **Verfahrensvermerke**

### **Aufstellungsbeschluss**

Der Verwaltungsausschuss der Gemeinde Nordstemmen hat in der Sitzung am 23.09.2004 die Aufstellung der 15. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss ist gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 08.12.2004 ortsüblich bekannt gemacht worden.

### **Planverfasser**

Der Entwurf der 15. Änderung des Flächennutzungsplans wurde ausgearbeitet vom:

Planungsbüro SRL Weber  
Spinozastr. 1  
30625 Hannover.

### **Öffentliche Auslegung**

Der Rat der Gemeinde hat in der Sitzung am 10.02.2005 dem Entwurf der 15. Änderung des Flächennutzungsplans und der Begründung mit Umweltbericht zugestimmt und die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 24.02.2005 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Entwurf der 15. Änderung des Flächennutzungsplans und der Begründung mit Umweltbericht haben vom 07.03.2005 bis einschließlich 06.04.2005 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

### **Feststellungsbeschluss**

Der Rat der Gemeinde hat nach Prüfung der Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB die 15. Änderung des Flächennutzungsplans nebst Begründung mit Umweltbericht und die Zusammenfassende Erklärung in der Sitzung am 26.05.2005 beschlossen.

### **Genehmigung**

Die 15. Änderung des Flächennutzungsplans ist mit Verfügung vom 19.09.2005 vom Landkreis Hildesheim ((Az.: (201) 1511/408)) unter Hinweisen gem. § 6 BauGB genehmigt worden.

### **Inkrafttreten**

Die Genehmigung der 15. Änderung des Flächennutzungsplans ist gem. § 6 Abs. 5 BauGB am 19.10.2005 im Amtsblatt für den Landkreis Hildesheim Nr. 41 bekannt gemacht worden.

Die 15. Änderung des Flächennutzungsplans ist damit am 19.10.2005 wirksam geworden.

Nordstemmen, den 10.06.2005

Siegel

gez. Bothmann  
Bürgermeister

## **Zusammenfassende Erklärung gem. § 6 Abs. 5 Satz 3 BauGB zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Nordstemmen (ÖPNV-Haltepunkt Bahnhof Nordstemmen)**

### **Ziel der Flächennutzungsplanänderung**

Im Änderungsbereich soll in unmittelbarer Nachbarschaft zum historischen Empfangsgebäude des Bahnhofs Nordstemmen eine Park & Ride-Anlage errichtet werden. Mit der Änderung des Flächennutzungsplans verfolgt die Gemeinde das Ziel, die Situation des Bahnhofs in Nordstemmen zu verbessern. Als Knotenpunkt für den schienengebundenen Verkehr in West-Ost, sowie in Nord-Süd-Richtung angelegt, bietet er den Bürgern der Ortschaft und den Bewohnern der Ortsteile Nordstemmens sehr gute Möglichkeiten, die nächst gelegenen Städte, wie Hannover und Hildesheim, zu erreichen. Für eine Gemeinde wie Nordstemmen, die in ihrer Ortschaft geprägt ist von Wohngebieten, und deren Penderanteil innerhalb der Bevölkerung hoch ist, sichert eine leistungsfähige Anbindung an das bestehende Schienennetz die weitere Entwicklung. Wichtig ist hierbei, auch eine wirkungsvolle Verknüpfung des Verkehrs von Straße und Schiene zu erreichen. Für Pendler mit dem PKW aus den umliegenden Ortschaften müssen ausreichend Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die bestehenden Buslinien müssen an geeigneter Stelle ein einfaches Umsteigen auf die Bahn ermöglichen. Für Fußgänger und Radfahrer müssen geeignete Wege, Querungen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gegeben sein. Angestrebt wurde eine koordinierte Planung zwischen Deutscher Bahn, LNVG, Straßenbauamt und Gemeinde Nordstemmen, die durch einen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert wird.

### **Verfahrensablauf**

Die Unterrichtung über die voraussichtlichen Auswirkungen der Planänderung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (gem. § 3 Abs. 1 BauGB) fand durch eine Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 20.12.2004 bis 19.01.2005 im Rathaus der Gemeinde Nordstemmen statt.

Während des Scoping-Termins am 03.12.2004 mit den beteiligten Behörden, wurde anhand des Vorentwurfes des Bebauungsplanes der Untersuchungsrahmen erörtert und festgelegt.

In der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 20.12.2004 bis 19.01.2005, wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, gemäß § 4 Abs. 1 auch zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 aufgefordert. Aufgrund der Stellungnahmen der DB Netz AG wurde die Flächennutzungsplanänderung in Abänderung des Vorentwurfes in zwei Teilbereiche geteilt. Die südlich gelegenen Grünflächen werden in einem gesonderten Verfahren (Änderung des Flächennutzungsplanes Nr. 15 A) ausgewiesen, damit die für diese Flächen noch zu leistenden Verfahren (Entbehrlichkeitsprüfung, Entwidmung, Kaufverhandlungen) nicht den Baubeginn der ÖPNV-Anlage verzögern.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB wurde der Bebauungsplan mit Begründung und Umweltbericht den Behörden und der Öffentlichkeit in der Zeit vom 07.03. bis 06.04.2005 vorgestellt.



## **Beurteilung der Umweltbelange**

Nach der Festlegung des Untersuchungsrahmens sind im Zuge der Umweltprüfung Fachgutachten und Untersuchungen zur Beurteilung Umweltauswirkungen erstellt bzw. herangezogen worden. Dieses sind: zwei Gutachten zur Einschätzung der Eigenschaften und Vorbelastungen des Bodens und zur Grundwassersituation, ein schalltechnisches Gutachten zur Klärung der Lärmimmissionen und ein Fachbeitrag zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

Als voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB wurde die negative Veränderung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Beseitigung von Gehölzstrukturen ermittelt. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Berücksichtigung von anerkannten Beurteilungsmaßstäben bewertet. Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich für den Änderungsbereich werden im Umweltbericht dokumentiert. Die dargestellten grünordnerischen Maßnahmen reichen von der Festsetzung zu erhaltender Gehölze über die Anlage neuer Gehölzstrukturen bis zur Anlage einer Gräser- und Wildblumenwiese.

Die Verkehrslärmbelastung der Anwohner überschreitet nach den Ergebnissen eines beauftragten Gutachtens nicht die zulässigen Grenzwerte. Lärmschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Die Schutzgüter Boden und Grundwasser sind - wie gutachterlich festgestellt - vorbelastet. Die Planung verursacht keine Beeinträchtigung des Bodens, der Grundwasserneubildung und der Grundwasserqualität.

## **Ergebnis der Abwägung**

Die im Umweltbericht empfohlenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich der erheblichen Umweltauswirkungen wurden nach Abwägung zwischen ökonomischen, sozialen und umweltschutzbezogenen Belangen in die Änderung des Flächennutzungsplanes übernommen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden Hinweise gegeben, die von der Gemeinde in die Abwägung eingestellt wurden und bei der Umsetzung der Planung allesamt von der Gemeinde beachtet werden.

Die Avacon AG möchte an Koordinierungsgesprächen beteiligt werden.

Die Deutsche Telekom AG erwartet, bei der konkreten Planung im Rahmen des Ausbaus zur Abstimmung mit einbezogen zu werden. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass bei der Bauausführung Beschädigungen an den Telekommunikationslinien vermieden werden.

Die DB Netz AG fordert ebenfalls, mit ihr die Bauausführung abzustimmen und bittet um das Ergebnis der Abwägung.

Die DB Services Immobilien GmbH möchte über alle weiteren Vorgänge der Planung informiert werden.

Das Eisenbahnbundesamt weist auf die vor Erlass des Bebauungsplanes erforderliche Entwidmung der Bahnflächen hin. Die Gemeinde erklärt, dass die Entwidmung veranlasst wird. Außerdem soll der Betrieb der Eisenbahnen nicht beeinträchtigt werden.

Der Vorbeugende Brandschutz beim Landkreis Hildesheim weist darauf hin, dass die Löschwasserversorgung gewährleistet sein muss. Ein in der Planung aufgeführter Brunnen wurde bei der Überprüfung nicht vorgefunden. Die Gemeinde erklärt, dass die Lage des Brunnens von der Freiwilligen Feuerwehr Nordstemmen so mitgeteilt wurde und eine Abstimmung bzgl. der Löschwasserbedarfsmenge erfolgen wird.

Die Untere Wasserbehörde des Landkreis Hildesheim äußert Bedenken, da die Entwässerung der geplanten Fläche nicht abschließend geklärt sei. Die Gemeinde verweist auf ein in Auftrag gegebenes Konzept zum "Ausbau und Sanierung der Kanalisation Nordstemmen, in dem abschließende Aussagen zu der Problematik getroffen werden.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bittet um weitere Beteiligung, auch am Bebauungsplan 0129 A.

Die Polizeiinspektion Hildesheim verweist auf ihre Anregungen bezüglich der Ausbauplanung aus dem Verfahrensschritt der Frühzeitigen Beteiligung der Behörden. Die Gemeinde erläutert, dass die Anregungen zur Klärung an das den Ausbau der Verkehrsanlagen planende Büro weitergeleitet hat und legt die Ergebnisse dar.

Der Wasserverband Peine gibt Hinweise und Anregungen zur Abwasserbeseitigung, zum Niederschlagswasser und zur Einhaltung von Regelwerken zu Baumstandorten und unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen. Die Hinweise werden bei der Ausbauplanung berücksichtigt.