URSCHRIFT

Stadt Gifhorn

Begründung

zum
Bebauungsplan Nr. 110
„Katzenbergknoten“

Inhalt

I) Bebauungsplan

A) Allgemeines
1. Anlass der Planung / Rechtsgrundlagen
2. Geltungsbereich / Aktueller Zustand des Plangebietes
3. Raumordnung und Landesplanung
4. Darstellungen des Flächennutzungsplanes
5. Fachplanungen
6. Inhalte der bisherigen Bebauungspläne/Rechtslage
7. Städtebauliche Zielvorstellungen

B) Planungsinhalte / Festsetzungen
1. Art und Maß der baulichen Nutzung
2. Verkehr
3. Grünflächen / Waldflächen
4. Ver- und Entsorgung
5. Altlasten / Kriegseinwirkungen / Immissionsschutz
6. Hinweise aus der Sicht der Fachplanungen

C) Umweltbelange
1. Grünordnung und Naturschutz
2. Immissionsschutz
3. Altablagerungen/Kampfmittel
4. Denkmalpflege

D) Realisierung der Planung
1. Durchführung der Erschließung
2. Bodenordnende Maßnahmen
3. Kosten / Finanzierung

E) Flächenbilanz

I) Bebauungsplan

A) Allgemeines

1. Anlass der Planung/Rechtsgrundlagen

Das Plangebiet befindet sich in der Kernstadt von Gifhorn im Kreuzungsbereich Calberlaher Damm, Bergstraße und Lehmweg am „Katzenberg".
Der Calberlaher Damm bildet die wichtigste Verkehrsachse im Gebiet südöstlich der Gifhorner Innenstadt. Im nördlichen Abschnitt dieser Straße befinden sich die gegeneinander versetzten Einmündungen der Bergstraße und des Lehmweges. Der Abstand zwischen diesen beiden Einmündungen beträgt nur etwa 35 m. Der Calberlaher Damm ist bisher gegenüber den einmündenden Straßen vorfahrtberechtigt. Nördlich der Einmündung des Lehmweges befindet sich in leichter Hanglage ein Parkplatz. Für den ehemaligen Krankenhaus-Standort südlich der Bergstraße hatte dieser Parkplatz eine wichtige Bedeutung. Seit der Verlagerung der Klinik an den heutigen Standort nördlich der B 188 wird der Parkplatz nur noch in vergleichsweise geringem Umfang genutzt.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gibt es seit längerer Zeit Überlegungen zu einer Optimierung und Neugestaltung des Knotenpunktbereiches. Nach vergleichender Untersuchung verschiedener Varianten wurde eine Lösung als Kreisverkehrsplatz favorisiert. Hierfür sollen größere Teile der bisherigen Parkplatzfläche in Anspruch genommen werden. Bei der Realisierung der Planung müssen die topografischen Besonderheiten im Randbereich „Katzenberg" beachtet werden. Dem vorliegenden Bebauungsplan liegen insbesondere folgende Gesetze zu Grunde:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- Planzeichenverordnung (PlanzVO)
- Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)
- Niedersächsische Bauordnung (NBauO)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)
- Niedersächsisches Straßengesetz (NstrG)
- Bundeswaldgesetz (BWaldG)
- Niedersächsisches Waldgesetz (NWaldG)
- Baumschutzsatzung der Stadt Gifhorn

2. Geltungsbereich / Aktueller Zustand des Plangebietes

Im Plangebiet befinden sich die aktuellen Verkehrsflächen des Calberlaher Dammes und des angrenzenden Parkplatzes. Außerdem wurden Randbereiche des bewaldeten

„Katzenberges" in das Plangebiet aufgenommen, um die künftige Abgrenzung zwischen dem öffentlichen Verkehrsraum und dem innerstädtischen Waldgebiet zu verdeutlichen und die Rechtsgrundlage für die erforderlich werdenden Stützmauern zu schaffen. Im südwestlichen Teil des Plangebietes gibt es verschiedene bebaute Grundstücke, die in geringem Umfang als öffentliche Verkehrsflächen in Anspruch genommen werden sollen. Die entsprechenden Flächen wurden in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgenommen-

3. Raumordnung und Landesplanung

Die Stadt Gifhorn ist im Landesraumordungsprogramm Niedersachsen 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig (RROP 2008) als Mittelzentrum eingestuft. Das Plangebiet ist im RROP vollständig als Siedlungsbereich festgelegt. Insofern gibt es keine weiteren Festlegungen, die bei der Änderung des Bebauungsplanes gesondert zu beachten wären.

Als lineare Darstellung ist im RROP 2008 ein regional bedeutsamer Radwanderweg im Verlauf des Lehmweges und im nördlich anschließenden Teilabschnitt des Calberlaher Dammes gekennzeichnet. Hierfür gibt es mittlerweile jedoch einen veränderten Verlauf; auf Initiative des Landkreises Gifhorn wurden die Routen für den „Aller-Radweg" und den „Weser-Harz-Heide-Radfernweg" so geändert, dass diese nun nicht mehr dem Lehmweg folgen. Der Verlauf dieser Wege orientiert sich jetzt am Calberlaher Damm. Die jeweilige Fortsetzung in Richtung Osten erfolgt nun erst südlich des Plangebietes. Weitere zeichnerische Festlegungen für den Planbereich bestehen nicht. Im Sinne der Ziele des Masterplans 100 % Klimaschutz wird der Ausbau der Bushaltestellen bei der Realisierung barrierearm (Kasseler Bord und Leitstreifen) erfolgen. Der eigentliche Haltestellenbereich wird bedarfsgerecht erweitert. So wird ein Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs geleistet.

4. Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der seit 1978 wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Gifhorn stellt den Calberlaher Damm, die Bergstraße und den Lehmweg jeweils als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Hauptverkehrsstraße" dar. Der bestehende Parkplatz nördlich der Einmündung des Lehmweges ist ebenfalls als Verkehrsfläche, hier allerdings mit der Zweckbestimmung „Parkplatz" dargestellt. Die nördlich angrenzenden Bereiche des bewaldeten „Katzenberges" sind als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage" dargestellt.

Mit der aktuellen Planung erfolgt in erster Linie eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche zu Lasten der Parkplatzfläche. Sonstige Flächennutzungen sind allenfalls in minimalem Umfang betroffen. Als Rahmenplanung ist der Flächennutzungsplan maßstabsbedingt nicht parzellenscharf. Vor diesem Hintergrund wird der Bebauungsplan aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Eine Änderung oder Berichtigung des Flächennutzungsplanes ist daher nicht erforderlich.

5. Fachplanungen

Im Herbst 2014 hat die Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert, Hannover, eine verkehrstechnischen Untersuchung im Auftrag der Stadt Gifhorn erarbeitet und Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsknotens Calberlaher Damm / Bergstraße / Lehmweg aufgezeigt. Auf der Basis dieses Gutachtens wurden die Planungen für einen Kreisverkehrsplatz konkretisiert.
Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Die „Schalltechnische Untersuchung zum Ausbau des Katzenbergknotens als Kreisverkehrsplatz in Gifhorn" des TÜV Nord vom 04.03.2015 wurde bei der Planung berücksichtigt.

6. Inhalte der bisherigen Bebauungspläne/Rechtslage

Die bauliche Nutzung der Flächen im Plangebiet ist bislang in vier verschiedenen Bebauungsplänen geregelt.

Die Verkehrsflächen des Calberlaher Dammes und des Lehmweges sind im Bebauungsplan Nr. 3/62 „Lehmweg" festgesetzt. Nördlich der Einmündung des Lehmweges ist in diesem Bebauungsplan eine Fläche als Parkplatz festgesetzt. Etwas mehr als die Hälfte dieser Fläche wurde vor mehreren Jahrzehnten als Parkplatz – vorwiegend für Mitarbeiter und Besucher des damaligen Kreiskrankenhauses – hergerichtet.

Die Verkehrsflächen der Bergstraße und die südlich angrenzenden Bauflächen sind bislang im Bebauungsplan Nr. 30/67 „Im Lerchenfeld", Neufassung, 1. Abschnitt, festgesetzt. Eine kleine Teilfläche des Flurstückes 5/1 soll für eine Erweiterung der Verkehrsfläche dienen und wurde daher in das Plangebiet aufgenommen. Kleinere Teilflächen der Flurstücke 119/5 und 119/7 wurden ebenfalls in das Plangebiet aufgenommen, um Erweiterungen der öffentlichen Verkehrsfläche vorzubereiten.

Teilflächen am nördlichen Rand des Plangebietes liegen bislang im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 50/81 „Bahnübergang Calberlaher Damm" und sind dort als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Insofern handelt es sich bei dem Bebauungsplan Nr. 110 „Katzenbergknoten" zugleich um die 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3/62 „Lehmweg", die 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 30/67 „Im Lerchenfeld", die 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 34/67„Schwarzer Weg-Bergstraße" und die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 50/81 „Bahnübergang Calberlaher Damm".

Durch die Maßnahme des Straßenbaues kommt es zu Eingriffen in den Waldbestand (Kiefernwald, WZK) im Umfang von ca. 0,03 h zu Gunsten des Kreisverkehrsplatzes und seiner Nebenanlagen. Gemäß § 9 (1) BWaldG bedarf die Waldumwandlung einer Genehmigung der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Nach § 8 NWaldLG ist eine Genehmigung zur Waldumwandlung jedoch nicht erforderlich, soweit die Umwandlung gemäß § 8 (2) Nr. 1 NWaldLG aufgrund einer Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt.

Das Vorgehen ist angemessen, da das öffentliche Interesse an der Realisierung des Kreisverkehrsplatzes im Verhältnis zu dem geringfügigen Eingriff in den Wald überwiegt. Aufgrund des § 8 (4) NWaldG wird als Ersatzaufforstung im Umfang von 0,03 ha der Waldsaum im Clausmoor südlich des Lehmweges in der Gemarkung Gifhorn, Flur 44, auf dem Flurstück 14 im Nordosten ergänzt.

Mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes, um die Rechtsgrundlage für die Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes zu schaffen, wird eine Maßnahme der Innenentwicklung vorbereitet, die eine Grundfläche von weniger als 20.000 m² umfasst. Vorhaben, die der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen, werden nicht begründet, noch liegen Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der Schutzgüter gemäß § 1 (6) Nr. 7b BauGB (Natura 2000-Gebiete) oder Pflichten zur Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG in diesem Zusammenhang vor. Insofern kann der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden.

Nach § 13 a (3) BauGB wird von der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB und der Erstellung eines Umweltberichtes nach § 2a BauGB abgesehen.

7. Städtebauliche Zielvorstellungen

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll die Umgestaltung des Knotenpunktbereiches Calberlaher Damm / Bergstraße / Lehmweg planungsrechtlich vorbereitet werden. Die künftigen Abgrenzungen zwischen öffentlichen Verkehrsflächen, den privaten Baugrundstücken und der bewaldeten Düne nördlich des Lehmweges sollen dabei konkretisiert werden. Neben den Anforderungen in verkehrlicher Hinsicht geht es auch darum, eine verträgliche Lösung im Hinblick auf das Orts- und Landschaftsbild zu erreichen. Eine besondere Herausforderung liegt hierbei in den Höhenunterschieden am südwestlichen Rand des „Katzenberges". Insofern wurde das Landschaftsplanungsbüro Bolle & Baron Lütge mit der Freiflächenplanung beauftragt.

B) Planungsinhalte / Festsetzungen

1. Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzungen sind nicht zu treffen, da der Bebauungsplan ausschließlich Straßenverkehrsflächen unterschiedlicher Zweckbestimmungen festsetzt.

2. Verkehr

Der Knotenpunkt Calberlaher Damm / Bergstraße / Lehmweg soll zu einem Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Folgende Argumente – insbesondere im Vergleich zu einer eventuellen Ampelanlage – waren in diese Entscheidung eingeflossen:

a) Der Kreisverkehr bildet die günstigste Lösung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit für den fließenden Verkehr.
b) Im Vergleich zu einer signalgesteuerten Anlage ergeben sich geringere Lärmwerte, weil weniger Geräusche beim Abbremsen und Anfahren entstehen.

Im Vergleich zur heutigen Situation kann die Verkehrssicherheit in folgender Hinsicht entscheidend verbessert werden:

- Im Zusammenhang mit einbiegenden Kraftfahrzeugen kam es bislang häufig zu Auffahrunfällen. Dieses Risiko wird durch einen Kreisverkehrsplatz gemindert.

- Alle Einmündungen in den Kreisverkehrsplatz erhalten Fahrbahnteiler mit Querungshilfen, so dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer entsprechend erhöht wird.

- Die bislang relativ unübersichtliche Einmündung des Lehmweges in den Calberlaher Damm (im „spitzen Winkel") wird durch eine Einbindung in den Kreisverkehr ersetzt.

- Verkehrsteilnehmer, die vom Lehmweg oder von der Bergstraße nach links in den Calberlaher Damm einbiegen, müssen bislang relativ lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Auch wenn es sich dabei nur um einen relativ kleinen Anteil der Verkehrsströme handelt, ergeben sich durch die Umwandlung in einen Kreisverkehr entscheidende Vorteile.

Für die veränderte Trassierung des Lehmweges und die Anlage des Kreisverkehrsplatzes ist es erforderlich, die Flächen des bisherigen Parkplatzes im Randbereich des „Katzenberges" in Anspruch zu nehmen. In den letzten Jahren wurde dieser Bereich nur noch in verringertem Umfang als Parkmöglichkeit genutzt – vermutlich auch wegen der beengten Zufahrten und der zum Teil schlecht einsehbaren Hanglage.

Für die künftige Gestaltung des Straßenraumes müssen bauliche Maßnahmen zur Bewältigung der hier bestehenden Höhenunterschiede realisiert werden. Dazu hat ein Büro für Landschaftsplanung (Bolle + Baron-Lütje) ein entsprechendes Gestaltungskonzept erarbeitet.

Für den ruhenden Verkehr werden auch nach der Umgestaltung 10-12 PKW-Stellplätze verfügbar sein. Damit kann der Verlust von Parkmöglichkeiten im Randbereich des „Katzenberges" teilweise kompensiert werden.

Die verbesserte Verkehrssicherheit für Linksabbieger aus der Bergstraße in Richtung Norden wird voraussichtlich dazu führen, dass diese Verbindung von einer leicht zunehmenden Zahl von Verkehrsteilnehmern genutzt wird – als Alternative zur Verbindung Braunschweiger Straße/Schillerplatz/Fallerslebener Straße. Nach einer Prognose der Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert wird der Effekt einer derartigen Verlagerung allerdings vergleichsweise gering ausfallen. Für die Bergstraße wird lediglich eine Zunahme des Verkehrs um etwa 50 Fahrten pro Tag erwartet. Dies würde einer prozentualen Steigerung um ca. 1 % entsprechen. Der angestrebte Bau des Kreisverkehrsplatzes hat daher keine entscheidenden Auswirkungen auf die Belastung der Bergstraße.

Die zukünftige Verkehrsfrequenz auf dieser Straße wird somit eher von der Bebauungsdichte in den nördlich und südlich angrenzenden Bereichen abhängen. Nach den bislang vorliegenden Berechnungen wird es auch bei einer verdichteten Bebauung nicht zu unzumutbaren Lärmbelästigungen kommen.

Am Lehmweg werden die durch den Kreisverkehr ausgelösten Veränderungen noch geringer sein als bei der Bergstraße. Zusätzliche Linksabbieger nach Süden in den Calberlaher Damm sind hier kaum zu erwarten, da über den Pommernring bereits eine „Diagonalverbindung" zwischen dem Lehmweg und dem Calberlaher Damm existiert. Unabhängig hiervon wird der Lehmweg auch in Zukunft eine Bedeutung als verkehrswichtige innerörtliche Straße behalten – einerseits als Sammelstraße für den innerörtlichen Verkehr und andererseits als eine von mehreren Verbindungen zwischen der Innenstadt und der Osttangente (K 114).

Insgesamt gibt es 4 Anbindungen an die K 114, wobei der Dannenbütteler Weg eindeutig am stärksten frequentiert ist. Im mittleren Abschnitt wurde ein Verkehrsaufkommen von etwa 7.000 KFZ/24h gezählt, in Höhe des Otto-Hahn-Gymnasiums sogar Werte um 9.000 KFZ/24h. Die Verkehrsströme auf dem Lehmweg und dem II. Koppelweg haben eine mittlere Größenordnung von 4.500-5000 KFZ/24h. Der I. Koppelweg hat (mit knapp 4.000 KFZ/24h) eine etwas geringere Belastung. Aus der Sicht der Verwaltung handelt es sich dabei insgesamt um eine relativ ausgewogene Verteilung der Verkehrsströme, an der sich auch durch den Bau des Kreisverkehrsplatzes kaum etwas ändern wird.

In der Zwischenzeit wurde die Planung für den „Katzenbergknoten" konkretisiert. Die Bushaltestellen beiderseits des Calberlaher Dammes sollen mit Wartehallen ausgestattet und barrierefrei umgestaltet werden. Die Flächen für Fahrgäste sollen dabei

erweitert werden, da diese Haltestellen überdurchschnittlich stark frequentiert werden – vor allem mittags nach Unterrichtsschluss am benachbarten Otto-Hahn-Gymnasium.

Außerdem soll der Fahrbahnquerschnitt nördlich des Knotenpunktes so dimensioniert werden, dass PKW die Möglichkeit erhalten, in beiden Fahrtrichtungen mit zumindest verminderter Geschwindigkeit an haltenden Bussen vorbei zu fahren. Speziell morgens und mittags wird sich dies vorteilhaft auswirken, weil dann eine größere Zahl von Schülern ein- bzw. aussteigt und weil die Busse entsprechend länger halten müssen. Eine Realisierung eigenständiger Busbuchten (mit entsprechend größerem Flächenbedarf) wird für die hier betroffenen Haltestellen als nicht erforderlich angesehen. Die geplante Dimensionierung der erweiterten Fahrspuren hat außerdem den Vorteil, dass sich der Individualverkehr in Fahrtrichtung Norden bei geschlossener Schranke auch im Haltestellenbereich zweispurig aufstellen kann.

Radwege sind jeweils in den Seitenräumen des Kreisverkehrsplatzes vorgesehen. Auch im derzeitigen Ausbauzustand des Calberlaher Dammes und des Lehmweges gibt es Radverkehrsanlagen in den jeweiligen Seitenräumen. Im Einmündungsbereich der Bergstraße existiert ein Radweg derzeit nur auf der Südseite (Fahrtrichtung Osten) und soll dort auch in Zukunft erhalten bleiben. Radfahrer, die aus dem Kreisverkehr nach Westen in die Bergstraße einbiegen, werden dagegen auch in Zukunft die Fahrbahn mitbenutzen.

Für Fußgänger wird die Verkehrssicherheit mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes deutlich verbessert, da alle Einmündungen mit Fahrbahnteilern bzw. Querungshilfen ausgestattet werden.

Der „Katzenberg" ist für Spaziergänger derzeit aus verschiedenen Richtungen erreichbar, z. B. über den Brandweg und den Lehmweg. Fußgänger aus den westlich angrenzenden Bereichen haben zusätzlich die Möglichkeit, die bewaldete Düne über den Parkplatz zu erreichen, der sich nördlich der Einmündung des Lehmweges befindet. Von dort aus führen relativ steile „Trampelpfade" in die angrenzende Düne und stellen eine Verbindung mit dem übrigen Wegenetz her. Im Rahmen der baulichen Veränderungen im Hangbereich, also beim Bau von terrassierten Stützwänden, ist die Anlage eines Weges – z.B. in Form einer Rampe oder einer kleinen Treppe – beabsichtigt, damit zumindest ein untergeordneter Zugang zum „Katzenberg" an dieser Stelle erhalten bleibt.

Eine weitere Wegeverbindung ist weiter nördlich vorgesehen. Hier existiert zur Zeit ebenfalls ein „Trampelpfad", der in Höhe der Bushaltestelle beginnt und sich über den westlichen Randbereich des „Katzenberges" in Richtung Otto-Hahn-Gymnasium fortsetzt. Diese Wegeverbindung soll ebenfalls in bisheriger Form erhalten bleiben und bei der Umgestaltung der Verkehrsanlagen berücksichtigt werden.

Die Verkehrsflächen, die für den Kreisverkehrsplatz einschließlich der Nebenanlagen für Radfahrer, Fußgänger, dienen sollen, werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und sollen nach Fertigstellung für den öffentlichen Verkehr gewidmet werden. Die Widmung erfolgt mit der Verkehrsübergabe.

Weitere Flächen, die dem ruhenden Verkehr und einer Begrünung des öffentlichen Raumes (Verkehrsgrünflächen) dienen sollen, werden als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Dies betrifft Flächen zwischen dem Calberlaher Damm und dem künftigen Verlauf des Lehmweges. Als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung sollen außerdem auch diejenigen Flächen nordöstlich des Kreisverkehrsplatzes festgesetzt werden, die bislang als Parkplatz festgesetzt waren. Ein kleiner Teil dieser Flächen soll auch künftig dem ruhenden Verkehr dienen; im übrigen Bereich ist die bautechnisch notwendige Anlage von Stützwänden, ein Zugang zum „Katzenberg" für Fußgänger und eine Neubepflanzung mit standorttypischen heimischen Bäumen und Gehölzen beabsichtigt.

Für die Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung ist eine Widmung für den öffentlichen Verkehr nicht beabsichtigt. Da der Lehmweg im Bereich unmittelbar östlich des Calberlaher Dammes einen veränderten Verlauf erhalten wird, gibt es Teilflächen, deren Widmung für den öffentlichen Verkehr künftig entfallen wird.

Die Höhendifferenzen – insbesondere zwischen dem künftigen Verlauf des Lehmweges und dem bestehenden Geländehang – müssen durch bauliche Maßnahmen (Stützwände) ausgeglichen werden. Im Norden des geplanten Kreisverkehrsplatzes und im Randbereich östlich des Calberlaher Dammes fällt das Gelände etwas flacher ab. Allerdings werden auch hier bauliche Maßnahmen erforderlich, um den Höhenunterschied auszugleichen.

Aus gestalterischen Gründen sind eine gestaffelte, terrassenartige Anordnung von Stützwänden und eine Kombination mit geeigneten Gehölzen beabsichtigt. Damit kann jeweilige Höhe der einzelnen Wandelemente vergleichsweise niedrig gehalten werden.

Andererseits hat die vorgesehene Terrassierung zur Folge, dass die Veränderungen des derzeitigen Bodenreliefs etwas umfangreicher ausfallen. Die zentrale Lage im Stadtgebiet im Spannungsfeld zwischen der Innenstadt, den angrenzenden Wohngebieten und der bewaldeten Binnendüne „„Katzenberg"" gibt jedoch Anlass für eine entsprechend sorgfältige Gestaltung. Im Zuge der Baumaßnahmen sollen auch die Holzpalisaden am westlichen Rand des „Katzenberg"es durch eine andere Bauweise ersetzt werden.

Unabhängig vom geplanten Bau eines Kreisverkehrsplatzes soll die öffentliche Verkehrsfläche westlich des Calberlaher Dammes um eine dreiecksförmige Fläche von etwa 9 m² erweitert werden. Damit soll die Einmündung eines Verbindungsweges, der zwischen dem Calberlaher Damm und der Bergstraße verläuft, hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit verbessert werden. Ein Vorteil ergibt sich in erster Linie für die Ein-und Ausfahrt zu einem vor wenigen Jahren errichteten Mehrfamilienhaus.

3. Grünflächen / Waldflächen

Das Büro Biodata (Braunschweig) hat im Oktober 2017 eine Untersuchung mit dem Titel „Erfassung des Biotopbestandes und Fachbeitrag Artenschutz" vorgelegt und den „Katzenberg" als postglaziale Binnendüne mit Kiefernforst bezeichnet. Dieser sei als

„Wald" im Sinne des niedersächsischen Waldgesetzes einzustufen. Bezüglich des Biotopschutzes hat das Planungsgebiet nach Einschätzung des Büros Biodata lediglich eine geringe bis sehr geringe Wertigkeit. Auch im Hinblick auf den Pflanzenartenschutz liegt lediglich eine nachrangige Bedeutung vor. Für den am Rande des derzeitigen Parkplatzes wachsenden Wiesen-Gelbstern hat Biodata angeregt, diese Pflanzen an einen anderen geeigneten Standort umzusetzen.

Im Hinblick auf die erfassten Vogelarten kam Biodata zu der Einschätzung, dass es sich bei dem Plangebiet „um einen Vogellebensraum durchschnittlicher Bedeutung" handelt.

In geringem Umfang sollen Randbereiche des „Katzenberges" für eine Erweiterung des Calberlaher Dammes dienen. Damit soll in erster Linie eine Erweiterung der Bushaltestellen beiderseits des Calberlaher Dammes vorbereitet werden. Daraus ergibt sich, dass die öffentliche Verkehrsfläche im Vergleich zum bisherigen Ausbauzustand um bis zu 8 m in Richtung Nordosten erweitert werden soll. Eine Teilfläche von etwa 240 m^2 im westlichen Randbereich des „Katzenberges" soll somit in Zukunft als Erweiterung der öffentlichen Verkehrsfläche dienen. Im Hinblick auf den Arten- und Biotopschutz handelt es sich um einen Bereich mit relativ geringer Bedeutung, da dem Kiefernwald hier ein Gebüschsaum aus zumeist nicht heimischen Straucharten und jüngeren Laubbäumen (u.a. Robinien) vorgelagert ist. In der Biotoptypenplan (Biodata) ist der entsprechende Randstreifen als „Ziergebüsch mit überwiegend nicht heimischen Arten" (BZN) erfasst.

Kleinere Teilflächen innerhalb des Plangebietes, die nordöstlich der Straßenbegrenzungslinie liegen, werden entsprechend ihres tatsächlichen Zustandes (Kiefernforst) als Flächen für Wald festgesetzt.

Die Baumaßnahmen für den eigentlichen Kreisverkehrsplatz und für den veränderten Verlauf des Lehmweges sind ausschließlich in demjenigen Bereich vorgesehen, der bereits im Bebauungsplan Nr. 3/62 „Lehmweg" als Parkplatz festgesetzt ist.

Von der Gifhorner Bevölkerung wird der „Katzenberg" in gewissem Umfang als Naherholungsraum genutzt. Dementsprechend hat sich ein Netz von unbefestigten Pfaden entwickelt, die von Spaziergängern genutzt werden. Der entsprechende Charakter des „Katzenberges" als innerstädtische Waldfläche soll auch in Zukunft beibehalten werden. Daher soll auch nach der Realisierung des Kreisverkehrsplatzes eine Möglichkeit bestehen, den „Katzenberg" als Fußgänger zu erreichen. Dies ist bei der Anlage des künftigen Böschungsbereiches bzw. bei der Anordnung von Stützwänden vorgesehen.

4. Ver- und Entsorgung

Die erforderlichen Leitungen sind im Plangebiet vorhanden und müssen teilweise an den veränderten Zuschnitt der öffentlichen Verkehrsflächen angepasst werden.
Um Beeinträchtigungen des Ortsbildes durch oberirdische Leitungstrassen zu vermeiden, wird festgesetzt, dass alle Leitungen ausschließlich unterirdisch zu verlegen sind.

5. Altlasten / Kriegseinwirkungen / Immissionsschutz

Für das Plangebiet gibt es keine Hinweise auf gewerbliche Altlasten oder Altstandorte. Auch im Hinblick auf eventuelle Kriegseinwirkungen liegen der Stadt keine Informationen vor.

Der im Verfahren beteiligte Kampfmittelbeseitigungsdienst beim LGLN (Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen) hatte mitgeteilt, dass für das Plangebiet ein „allgemeiner Verdacht" auf Kampfmittel besteht und daher eine Luftbildauswertung empfohlen. Aus der Sicht der Stadt ist jedoch eine entsprechende Auswertung wenig sinnvoll, weil sich der Katzenberg bereits vor dem II. Weltkrieg als Waldfläche darstellte. Es ist daher zu erwarten, dass die vorliegenden Luftbilder kein zuverlässiges Ergebnis liefern würden. Vor diesem Hintergrund soll ein fachkundiges Unternehmen parallel zu den Bauarbeiten tätig werden und falls erforderlich eine Sondierung vornehmen.

Angrenzend an den Planbereich bestand südlich des Lehmweges ehemals eine gewerbliche Nutzung (u. a. Schrotthandel). Insofern ist das Grundstück seitens des Landkreises Gifhorn als Altstandort erfasst.

Im Hinblick auf den Verkehrslärm wurde im Auftrag der Stadt Gifhorn untersucht, ob es durch die veränderten Verkehrsablauf zu Beeinträchtigungen kommen kann. Hierzu hat die TÜV Nord Umweltschutz GmbH im März 2015 eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt.

Die Untersuchung enthält den Hinweis, dass eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) – bedingt durch vermehrtes Abbremsen und Anfahren – zu höheren Geräuschimmissionen geführt hätte. Außerdem hat ein Kreisverkehrsplatz verkehrstechnische Vorteile. Deshalb wurde die Realisierung einer Lichtsignalanlage seitens der Stadt Gifhorn nicht weiter verfolgt. Die Untersuchung des TÜV Nord konzentrierte sich somit auf die Prüfung, welche lärmtechnischen Auswirkungen ein Kreisverkehrsplatz im Vergleich zum bestehenden Ausbauzustand haben wird.

Im Hinblick auf die Art der geplanten Baumaßnahme wurde zunächst festgestellt, dass es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutz-Richtlinie 97 (VLärmSchR 97) handelt.

Daher war zu prüfen, ob dies zu einer wesentlichen Änderung gemäß der „16. Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes" (16. BImSchV) führt.

Die daraufhin erarbeiteten Berechnungen führten zu dem Ergebnis, dass sich die Beurteilungspegel an den relevanten Immissionsorten allenfalls minimal verändern.

6. Hinweise aus der Sicht der Fachplanungen

- Ver- und Entsorgung

Mit Schreiben vom 09.08.2018 und 02.10.2018 gibt die Deutsche Telekom Netz GmbH folgende Hinweise:

Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom werden von der Straßenbaumaßnahmen berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden.

Die LSW Netz GmbH & Co. KG teilt am 14.08.2018 und am 09.10.2018 folgendes mit:

Unsere Versorgungsleitungen müssen im Zuge der Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz in ihrer Lage angepasst und teilweise erneuert werden.

Wir bitten Sie uns im Zuge der weiteren Planungen insbesondere im Zuge der Ausführungsplanung frühzeitig zu beteiligen.

Mit Schreiben vom 06.08.2018 und 29.10.2018 gibt die EWE Netz GmbH folgende Planungsbeiträge bekannt:

Im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH.

Diese Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.

Sollte sich durch Ihr Vorhaben die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes.

Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.

Am 17.08.2018 und 31.10.2018 teilt die Vodafone Kabel Deutschland GmbH folgendes mit:

In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.

Weiterführende Dokumente:

- *Kabelschutzanweisung Vodafone*
- *Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland*
- *Zeichenerklärung Vodafone*
  Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland

- Baugrund

Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie teilt am 08.08.2018 und am 25.10.2018 folgende Hinweise mit:

Im Untergrund der Planungsfläche stehen anhand der uns vorliegenden Unterlagen (Kartenserver des LBEG) mittel bis gut tragfähige, locker bis dicht gelagerte grobkörnige Lockergesteine (Dünen-, Flugsand, Fluss- und Schmelzwasserablagerungen: Sand, z.T. schluffig, Kies) an. Wasserlösliche Gesteine treten nur in sehr großer Tiefe auf, so dass Erdfälle nach unserem derzeitigen Kenntnisstand unwahrscheinlich sind.

Formal wird das Planungsgebiet in die Erdfallgefährdungskategorie 1 gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.02.1987, AZ. 305.4-24 110/2 - eingestuft.
Konstruktive Sicherungsmaßnahmen bezüglich der Erdfallgefährdung sind bei Bauvorhaben für diese Gefährdungskategorie nicht vorgesehen.

Bei Bauvorhaben sind für die geotechnische Erkundung des Baugrundes die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben. Vorabinformationen zum Baugrund können dem Internet-Kartenserver des LBEG (www.lbeg.niedersachsen.de) entnommen werden.

Weiterhin hat das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie darauf hingewiesen, dass seine Stellungnahme keine Baugrunduntersuchungen ersetzt.

- Wald

Das Forstamt Unterlüß teilt als Landesforstamt am 20.08.2018 und am 30.10.2018 Folgendes mit:

Die Berücksichtigung der Ersatzaufforstung wird ausdrücklich begrüßt. Auch wenn es sich um lediglich um eine kleine Fläche und um einen Waldsaum handelt sind die Vorgaben des FoVG zu beachten. Demnach ist für die Aufforstung – auf Grundlage einer Standortkartierung – Baum- und Strauchpflanzgut zu verwenden, dass den aktuellen Herkunftsempfehlungen entspricht.

Auch empfehlen wir, dass die Maßnahme durch Fachpersonal im Sinne des NWaldLG geplant und umgesetzt wird.

- Eisenbahnbelange

Am 01.11.2018 gibt die Deutsche Bahn AG folgendes bekannt:

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Durch des Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere durch Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind gegebenenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen oder vorzunehmen. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Die Bauzeiten der neuen Straßenführung am Calberlaher Damm sind mit der BÜSTRA-Erneuerung „Calberlaher Damm" abzustimmen.

Ansprechpartner ist hierfür DB Netz AG, Regionalnetzplanung und -steuerung, Lindemannallee 3, 30173 Hannover (Projekt G.016127379).
Weitere Planungen, die den Calberlaher Damm betreffen, sind gesondert mit der DB Netz AG abzusprechen.

Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

Die Abstände gemäß LBO sind einzuhalten. Es muss ausgeschlossen werden, dass durch angebrachte Beleuchtung bzw. Leuchtkörper jeglicher Art, der Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt wird.

Insbesondere bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Dies gilt auch für Blendwirkungen, die von Fahrzeugen oder Gebäuden ausgehen können.

Im Bereich des Bahnübergangs muss während der gesamten Bauphase und im Anschluss sichergestellt werden, dass der Bahnübergang in seiner Funktion nicht eingeschränkt wird.

Zudem darf die Sicht auf die Andreaskreuze nicht behindert werden. Der Bahnübergang muss weiterhin als solcher ab dem Beginn der Annäherungsstrecke zu erkennen sein.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ebenso muss auch auf benachbarten Fremdflächen mit Kabeln und Leitungen der DB gerechnet werden.

Pläne vorhandener Kabel- und Leitungstrassen sind bei der DB Netz AG, IZ-Plan, Datenmanagement, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg, anzufordern. Zudem sind Pläne zu Fernleitungen bei der DB Kommunikationstechnik GmbH, Dokumentationsservice Hannover, Trassenschutz, Kriegerstraße 1 G 30161 Hannover, anzufordern. Ggf. sind im Baubereich vor Baubeginn entsprechende Suchschlitze von Hand auszuführen.

Die Funktion der Tiefenentwässerung darf nicht beeinträchtigt werden. Die bestehenden Entwässerungsverhältnisse dürfen sich nicht verschlechtern.

Die DB Netz AG betreibt den neuen digitalen Betriebsfunk GSM-R, dem der Frequenzbereich 873 bis 880 MHz und 918 bis 925 MHz zugewiesen ist. Eine Störung des bahneigenen Betriebsfunks GSM-R und somit eine Gefährdung des Bahnbetriebs muss jederzeit ausgeschlossen sein.

Die Funktion der Bahnübergänge darf nicht beeinträchtigt werden. Der Bahnübergang km 4,048 muss nach aktuell gültigem Regelwerk für Begegnungsverkehre aufgeweitet werden können, der Neubau einer technischen Sicherung nach aktuellem Regelwerk darf nicht verbaut werden.

Der Zugang zu den Anlagen der DB Netz AG für Inspektionen, Instandsetzungen und Erneuerungen muss gewährleistet werden.

Die Funktion von Rettungswegen ist zu berücksichtigen.

Für die Strecke 1962 Gifhorn – Wieren ist die Verdichtung des Schienenpersonennahverkehrs geplant. Hierfür wird ein Stundentakt eingeführt werden, weiterführend wird bereits ein Halbstundenakt geplant. Eine Abstimmung der Bauarbeiten wird zwingend mit der DB Netz AG, Regionalnetzplanung und -steuerung, Lindemannallee 3, 30173 Hannover vorausgesetzt.

Ggf. ist eine Trassierungsänderung der Strecke auf Wunsch der Aufgabenträger zu berücksichtigen. Es muss zudem gewährleistet werden, dass die Trassierung auch von derzeit uns unbekannten Richtlinienänderungen an den Stand der Technik angepasst werden kann (u. a. Änderung der Ausrundungen von Kuppen und Wannen um Bahnübergang).

Die derzeitige Situation der Gleise darf nicht verändert werden (Querprofil, Längsprofil, etc.). Gleisabsenkungen und -verschiebungen müssen jederzeit, ohne spezielle Genehmigungen, nach eigener Technologie instandgesetzt oder gesichert werden können.

C) Umweltbelange

1. Grünordnung und Naturschutz

Der Bebauungsplan Nr. 110 „Katzenbergknoten" dient der Schaffung der Rechtsgrundlage für einen Kreisverkehrsplatz, um einen Unfallschwerpunkt zu beseitigen und im Vergleich zur Errichtung einer Ampelanlage die Verkehrslärmimmissionen zu begrenzen. Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Es wird also ein Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt.

Alle Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund des Bebauungsplanes zu erwarten sind, gelten gem. § 13a (2) Nr. 4 BauGB als im Sinne von § 1a (3) Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt bzw. zulässig. Ein Ausgleich ist insofern nicht erforderlich.

Durch die Planung kommt es jedoch im Umfang von 0,03 ha zur Waldumwandlung (siehe *A) Inhalt der bisherigen Bebauungspläne/Rechtslage*). Als Ersatzaufforstung wird im gleichen Umfang südlich des „Lehmweg" in der Gemarkung Gifhorn, Flur44 auf dem Flurstück 14 die Waldsaumzone ergänzt. Das Vorgehen wurde mit der unteren Naturschutz- und Waldbehörde im direkten Gespräch vorab erörtert.

Im Bereich des Parkplatzes, der überplant wird, befinden sich einige Kiefern, die nach der Baumschutzsatzung geschützt sind. Für die Kiefern, die der Baumaßnahme weichen werden, werden Ersatzpflanzungen im Bereich der neuen Parkplätze und/oder im angrenzenden Wald vorgenommen.

Das Artenschutzrecht gemäß BNatSchG gilt unmittelbar – insbesondere das Tötungsverbot. Insofern wird die Stadt bei der Realisierung dafür Sorge zu tragen, dass mit der notwendigen Sorgfalt vorgegangen wird.

Da die Stadt alle Maßnahmen in der eigenen Hand hat, ist davon auszugehen, dass nicht gegen geltendes Recht verstoßen wird.

2. Immissionsschutz

Mit der Planung werden Veränderungen der Verkehrsanlagen planungsrechtlich vorbereitet, die zur Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen in der Nachbarschaft führen werden. An den relevanten Immissionsorten kann es gemäß der schalltechnischen Untersuchung[1)] zur Erhöhung der Beurteilungspegel bis zu 0,6 dB(A) kommen. Dies führt am ungünstigsten Immissionsort zu einem Beurteilungspegel von 59,5 dB(A) in der Nacht, bei Tag werden maximal 67,1 dB(A) prognostiziert. Nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR97) wird eine Lärmvorsorge erforderlich, wenn tags ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) erreicht wird oder die Lärmerhöhung mehr als 3 dB(A) beträgt. Diese Werte werden unterschritten, sodass durch die Planung nach wie vor angemessene Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten sind.

---

1) TÜV Nord: „Schalltechnische Untersuchung zum Ausbau des Katzenbergknotens" als Kreisverkehrsplatz in Gifhorn", Hannover, 04.03.2015; 8000 651 792/215 UBS 019.

3. Altablagerungen/Kampfmittel

Hinsichtlich von Altstandorten oder Kampfmittelbelastungen wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsverfahren mitgeteilt, dass es für den Planbereich diesbezüglich keine Hinweise gibt.
Das südlich angrenzende Grundstück „Lehmweg 2" ist jedoch als Altstandort anzusehen. Hier wurde früher u.a. ein Schrotthandel betrieben.

4. Denkmalpflege

Denkmale und archäologische Bodendenkmale sind im Planbereich und in der Nachbarschaft nicht bekannt.

D) Realisierung der Planung

1. Durchführung der Erschließung

Der Umbau des Knotenpunktbereiches ist für den Zeitraum 2019/2020 vorgesehen. Vorher (im Jahr 2019) wird eine Instandsetzung und Umgestaltung des nördlich benachbarten Bahnüberganges durch die Deutsche Bahn erfolgen.

2. Bodenordnende Maßnahmen

Die Flächen im Plangebiet befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Gifhorn. Für die Realisierung des Kreisverkehrsplatzes ist in geringem Umfang ein Grunderwerb erforderlich. Davon sind Baugrundstücke unmittelbar nördlich und südlich der Bergstraße betroffen. Hierzu wurden bereits Kaufverhandlungen durchgeführt. Bodenordnende Maßnahmen sind daher nicht notwendig.

3. Kosten / Finanzierung

Die Baumaßnahme wird seitens der Stadt durchgeführt. Der Umbau des Knotenpunktbereiches ist in das R-GVFG Mehrjahresprogramm (Richtlinien zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) aufgenommen worden, so dass mit einer Bezuschussung der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 60 % gerechnet werden kann. Des Weiteren wurde für die Haltestellen im Rahmen der Förderung von grundhaften Ausbauten ein Antrag auf Landeszuwendungen gestellt. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen wird mit bis zu 87,5 % der förderfähigen Kosten bezuschusst.

E) Flächenbilanz

Plangebiet: 0,99 ha

Bisherige Nutzung:	
Allgemeines Wohngebiet (WA)	0,01 ha
Mischgebiet (MI)	0,01 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	0,51 ha
Verkehrsfläche (Parkplatz)	0,38 ha
Wald	0,08 ha
Geplante Festsetzungen:	
Öffentliche Verkehrsfläche	0,69 ha
Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung	0,25 ha
Wald	0,05 ha

Gifhorn, 27.12.2018

Matthias Nerlich
Bürgermeister

STADT GIFHORN