

PLANZEICHENERKLÄRUNG

- VERKEHRSFLÄCHEN
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie, auch gegen-
über Verkehrsflächen besonderer
Zweckbestimmung
- Verkehrsflächen besonderer
Zweckbestimmung
- Verkehrsräume
(siehe Textliche Festsetzung Nr. 3)
- GRÜNFLÄCHEN
(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
- Grünanlage, öffentlich
(siehe Textliche Festsetzung Nr. 1)
- Sukzessionsfläche, öffentlich
(siehe Textliche Festsetzung Nr. 2)
- FLÄCHEN FÜR DIE LANDWIRTSCHAFT UND WALD
(§ 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB)
- Flächen für die Landwirtschaft/ Wiese
- WASSERFLÄCHEN UND FLÄCHEN FÜR DIE WAS-
SERWIRTSCHAFT, DEN HOCHWASSERSCHUTZ
UND DIE REGELUNG DES WASSERABFLUSSES
(§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)
- Wasserflächen/ Gräben
- Regenrückhaltebecken
- SONSTIGE PLANZEICHEN
- Umgrenzung der Flächen, die von der
Bebauung freizuhalten
(§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)
(siehe Textliche Festsetzung Nr. 4)
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
der Änderung des Bebauungsplanes
(§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen, z.B.
von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes
der Nutzung innerhalb eines Baugebietes
(z.B. § 1 Abs. 4, § 16 Abs. 5 BauNVO)

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a + b BauGB sind in der mit ^① gekennzeichneten Fläche 800 Gehölze nachfolgender Pflanzliste anzupflanzen und zu erhalten, wobei der Baumannteil 10% nicht unterschreiten darf:

- Bäume:
- Zitterpappel - Populus tremula
 - Eberesche - Sorbus aucuparia
 - Stieleiche - Quercus robur
 - Traubeneiche - Quercus petraea

- Sträucher:
- Hartnagel - Cornus sanguinea
 - Haselnuß - Corylus avellana
 - Weißdorn - Crataegus monogyna
 - Pfaffenhütchen - Euronimus europaeus
 - Faulbaum - Frangula alnus
 - Heckenkirsche - Lonicera xylosteum
 - Hundsrose - Rosa canina
 - Salweide - Salix caprea
 - Schwarzer Holunder - Sambucus nigra
 - Traubenholunder - Sambucus racemosa

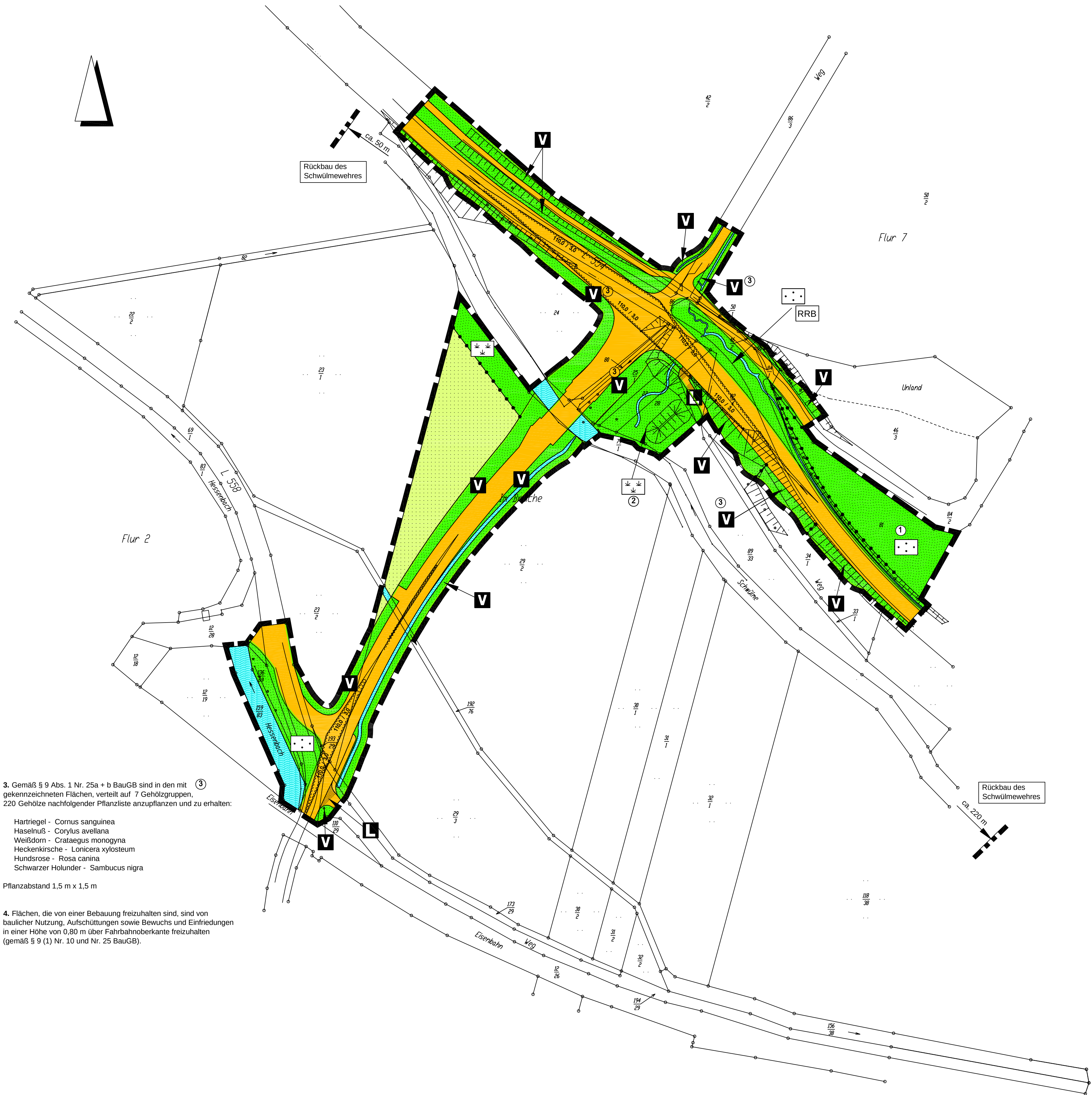
Pflanzabstand 1,5 m x 1,5 m

2. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a + b BauGB sind in der mit ^② gekennzeichneten Flächen auf 30% der Fläche 160 Gehölze nachfolgender Pflanzliste anzupflanzen und zu erhalten, wobei der Baumannteil 10% nicht unterschreiten darf:

- Bäume:
- Bergahorn - Acer pseudoplatanus
 - Feldahorn - Acer campestre
 - Schwarzzerle - Alnus glutinosa
 - Hainbuche - Carpinus betulus
 - Esche - Fraxinus excelsior
 - Stieleiche - Quercus robur
 - Traubeneiche - Quercus petraea

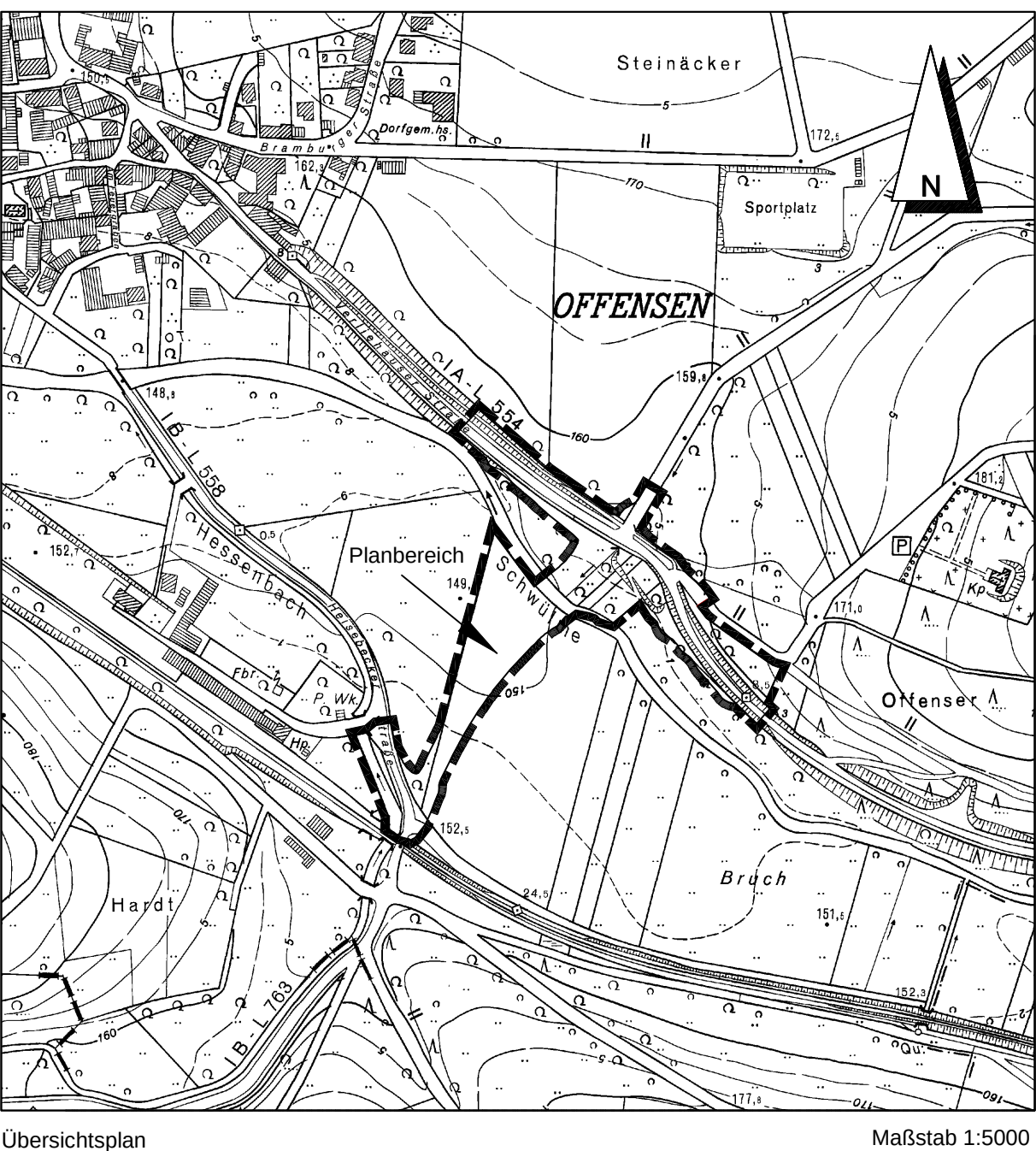
- Sträucher:
- Hartnagel - Cornus sanguinea
 - Haselnuß - Corylus avellana
 - Weißdorn - Crataegus monogyna
 - Pfaffenhütchen - Euronimus europaeus
 - Heckenkirsche - Lonicera xylosteum
 - Hundsrose - Rosa canina
 - Schlehe - Prunus spinosa
 - Aschweide - Salix cinerea
 - Purpurweide - Salix purpurea
 - Mandelweide - Salix triandra
 - Korbweide - Salix viminalis
 - Schwarzer Holunder - Sambucus nigra
 - Schneeball - Viburnum opulus

Pflanzabstand 1,5 m x 1,5 m



LEGENDE DER PLANUNGSUNTERLAGE

- Flurstücksgrenze
- Nutzungsgrenze
- Grünland
- Höhenlinie über N.N. (siehe Übersichtsplan 1:5000)
- Graben
- Böschung



STADT USLAR

BEBAUUNGSPLAN NR. 73

ORTSUMGEHUNG
OFFENSEN

M. 1:1000

BAUGESETZBUCH, BAUNUTZUNGSVERORDNUNG 1990,
PLANZEICHENVERORDNUNG,
IN DER JEWELNS ZULETZT GELTENDEN FASSUNG

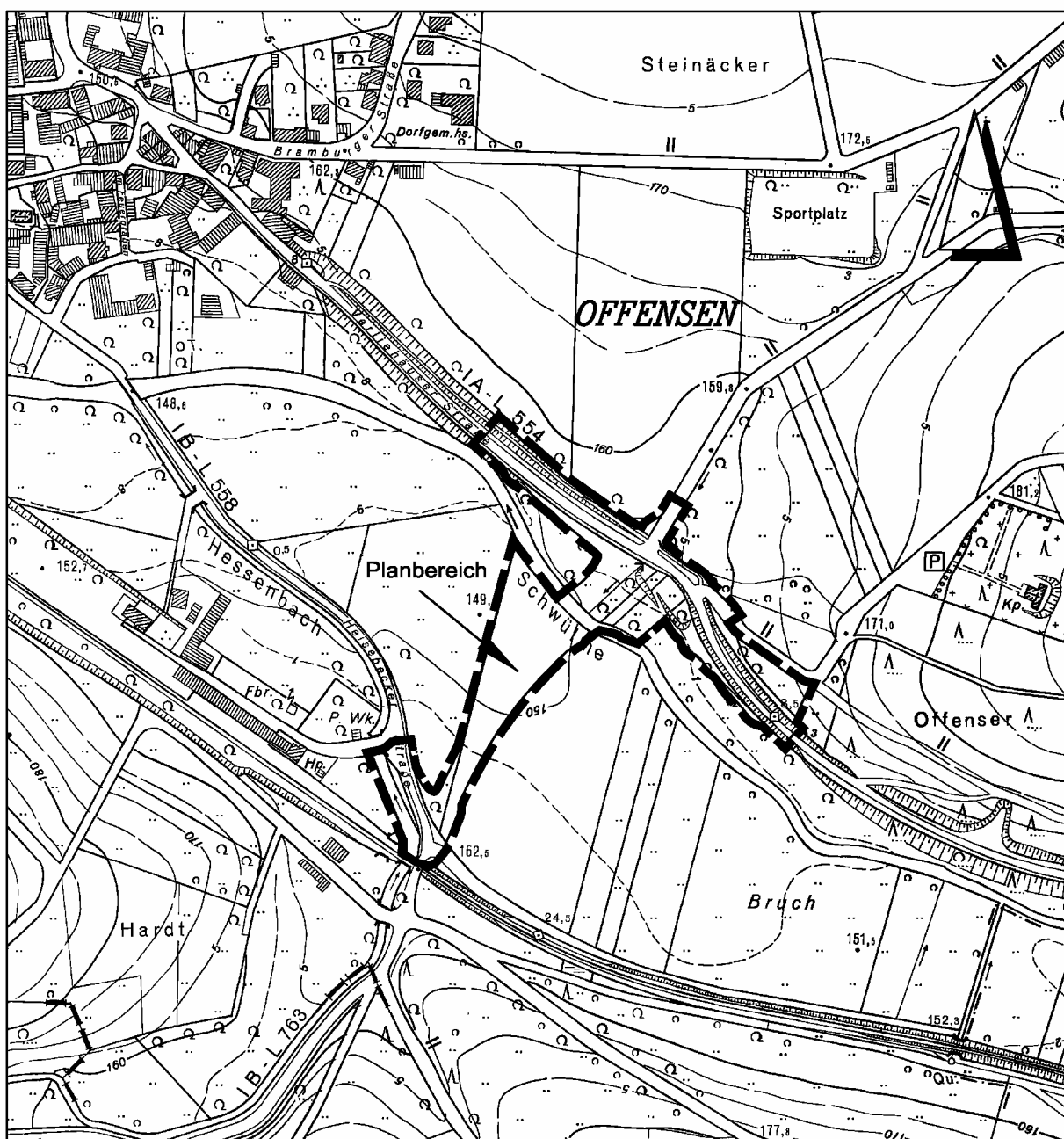
BÜRO KELLER LOTHINGER STRASSE 15 30559 HANNOVER

gemäß § 4 (1) BauGB	gemäß § 3 (2) BauGB	gemäß § 10 (1) BauGB	gemäß § 10 (3) BauGB		
bearbeitet am: 30.01.2002 / RO	bearbeitet am: 12.06.2002 / RO	bearbeitet am: 25.09.2003 / RO			

BEGRÜNDUNG

Stand der Planung: 25.9.2003	gemäß § 4 (1) BauGB	gemäß § 3 (2) BauGB	gemäß § 10 (1) BauGB
	gemäß § 10 (3) BauGB		

STADT USLAR BEBAUUNGSPLAN NR. 73 „ORTSUMGEHUNG OFFENSEN“



1. Aufstellung des Bebauungsplanes

1.1 Aufstellungsbeschluß

Mit Beschluß vom 8.2.2001 hat der Verwaltungsausschuß der Stadt Uslar die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 73 „Ortsumgehung Offensen“ beschlossen.

1.2 Planbereich

Das Gebiet des Bebauungsplanes liegt im Südosten vor der bebauten Ortslage von Offensen und verbindet die Landesstraße 554 mit der Landesstraße 558. Der Planbereich wird wie auf dem Deckblatt dieser Begründung im Maßstab 1:5.000 dargestellt begrenzt.

2. Planungsvorgaben

2.1 Regionalplanung

Die Stadt Uslar hat als Mittelzentrum die Aufgaben "Schwerpunkt für die Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten" sowie die Aufgaben "Erholung und Fremdenverkehr" erhalten. Die Aufgaben werden weitgehend von der Kernstadt Uslar erfüllt.

Die Stadt Uslar beabsichtigt den Bau einer kommunalen Entlastungsstraße als Verbindung zwischen der L 554 und der L 558. Im regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises ist die Ortsumgehung Offensen als erforderlich dargestellt, mit dem Hinweis, daß die Planung weiterer Abstimmung bedarf.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens wurde bislang als notwendig erachtet. Der Landkreis Northeim hat nach mehrjährigen Verfahren in Abstimmung mit der Stadt Uslar auf die Notwendigkeit der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die Ortsumgehung Offensen verzichtet.

Von einem Raumordnungsverfahren wird abgesehen, weil die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung hinreichend gewährleistet wird (§ 15 Abs. 2 ROG).

Die geplante Straßenführung entspricht den Zielen der Raumordnung und ist im regionalen Raumordnungsprogramm als erforderliche Straßenverbindung dargestellt.

Ein Abstimmungsverfahren mit Beteiligung der Landesbehörden wurde im Zuge der Flächennutzungsplanänderung durchgeführt.

Die raumbedeutsamen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind im Rahmen der UVS, die dem Erläuterungsbericht angefügt ist, untersucht und dargelegt, die als Grundlage für die Darstellung im Flächennutzungsplan dient.

Die privaten Belange stellen den Verlust von Ackerland dar, sowie die Aufgabe von Wehranlagen - Staurecht. Mit den Besitzern sind bereits Verhandlungen geführt worden, die mit entsprechenden Zusagen abgeschlossen worden sind.

Als öffentlicher Belang ist die verbesserte Verkehrsführung zu werten, die zur Lärm- und Staubentlastung innerhalb der bebauten Ortslage von Offensen führt.

Des weiteren wird durch die Straßenplanung schützenswerter Landschaftsraum in Anspruch genommen, der unwiderbringlich verloren geht. Durch Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff ausgeglichen.

Für die Bewohner und die Straßenbenutzer des Raumes werden die Wohnverhältnisse verbessert und die Sicherheit des Straßenverkehrs aufgewertet.

Die Straßenplanung berührt vorwiegend eine Ackerfläche, so daß Maßnahmen zur Bodenordnung (Flurbereinigungsverfahren) nicht notwendig werden.

Die geplante kommunale Entlastungsstraße grenzt im Süden an die Bahnstrecke Bodenfelde - Göttingen. Der Bahnübergang ist niveaugleich. Der Bahnhof Offensen liegt im Südosten vor der Ortslage. Im regionalen Raumordnungsprogramm wird eine Verlegung des Bahnhofes an die Ortslage angeregt, um den Personenverkehr zu verbessern. Durch die geplante kommunale Entlastungsstraße wird der Bahnkörper nicht betroffen.

Die geplante Straßentrasse durchquert ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft (Schwülmeaue). Die Schwülme ist in diesem Bereich ein Nebengewässer im Niedersächsischen Fließgewässersystem (siehe Seite 5 der UVS). In der Vorabstimmung zur Flächennutzungsplanänderung sind mit der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde sowie mit der Wasserbehörde Gespräche geführt, die zu den Linienbestimmungen beigetragen haben. Im übrigen wird auf die UVS verwiesen, die dem Erläuterungsbericht zur Änderung des Flächennutzungsplanes angefügt ist. Daher wird auf eine Kurzdarstellung verzichtet. Grundsätzlich stellt die UVS heraus, daß die geplante Straße mit dem Landschaftsraum vereinbar und der Eingriff ausgleichbar ist.

Die Planung ist somit mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

Die verbleibende Landesstraße kann durch die Planung der Stadt nicht aufgehoben werden. Durch die Verkehrsverlagerung wird sich in absehbarer Zeit eine Veränderung ergeben.

2.2 Vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan)

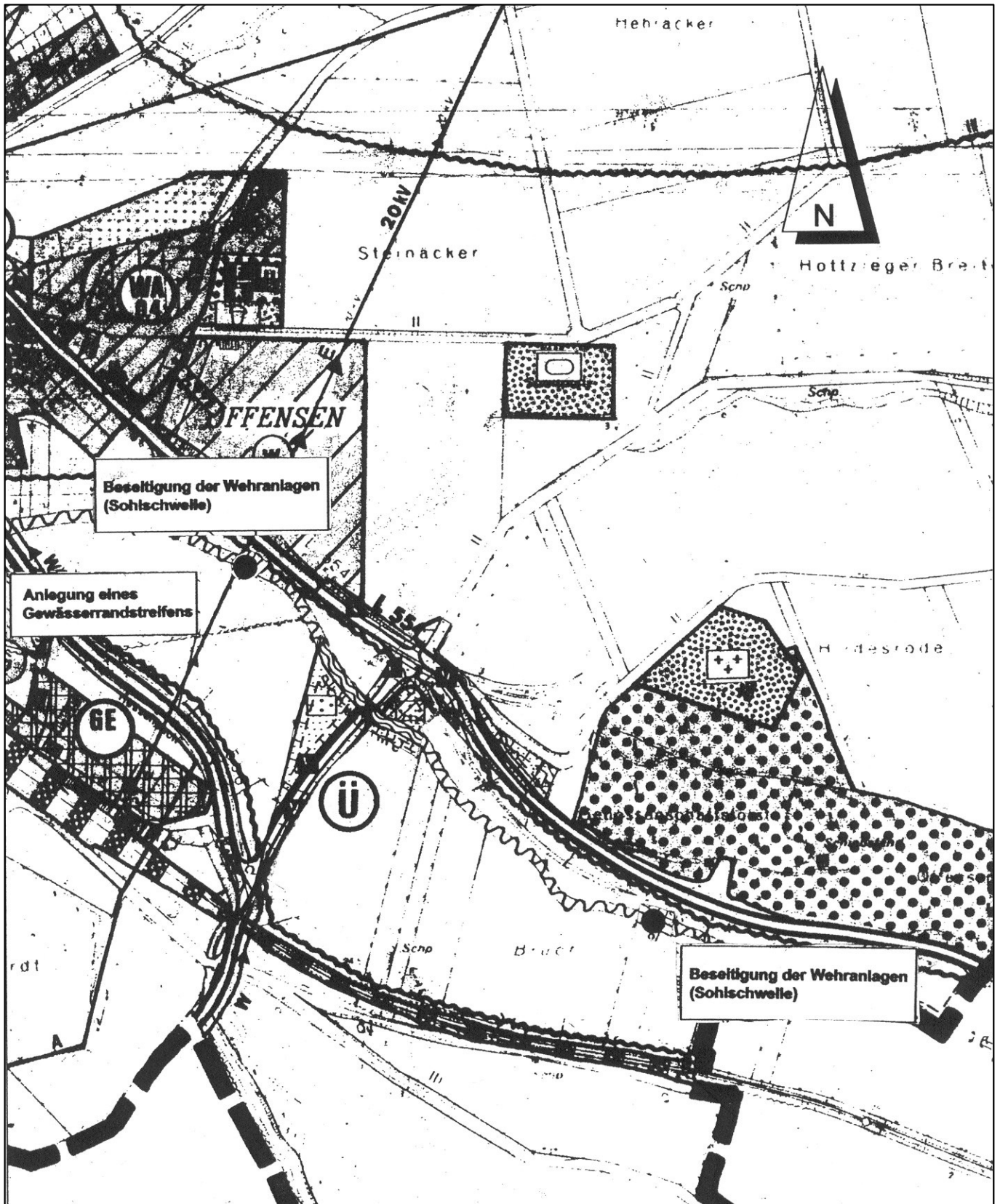
Die Stadt Uslar hat in der Zeit von 1974 bis 1978 den Flächennutzungsplan aufgestellt. Dieser wurde am 15.9.1978 von der Bezirksregierung Braunschweig genehmigt und am 22.12.1978 im Amtsblatt für den Landkreis Northeim bekanntgemacht.

Der Rat bzw. der Verwaltungsausschuß der Stadt Uslar hat die Aufstellung von 25 Änderungen des Flächennutzungsplanes beschlossen. Davon sind die 1. – 12. und die 14. – 22. Änderung von der Bezirksregierung genehmigt und durch Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises wirksam geworden. Die 13. Änderung wurde nicht aufgestellt. Die 23. Änderung ist durch Beschluß des Rates der Stadt Uslar festgestellt. Die 24. und 25. Änderung des Flächennutzungsplanes befinden sich noch im Aufstellungsverfahren.

Für die Straßenplanung wurde die 22. Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt. Diese ist von der Bezirksregierung genehmigt und durch Bekanntmachung wirksam geworden.

Der Bebauungsplan ist aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt worden.

Ausschnitt Flächennutzungsplan, Maßstab 1:5.000



2.3 Natur und Landschaft

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie und den Nachtrag vom Büro Schäfer verwiesen, in der die landschaftliche Bestandsaufnahme durchgeführt worden ist.

Außerdem wird auf die biologische Untersuchung – Büro Prof. Dr. Heitkamp – hingewiesen, in dem die faunistische Situation des Gebietes untersucht wurde.

Im Rahmen des Grünordnungsplanes, der zum Bebauungsplan aufgestellt ist, wird der Eingriff sowie der Ausgleich im Detail bilanziert.

2.4 Überschwemmungs- und Wasserschutzgebiete

Wasserschutzgebiete werden durch den Bebauungsplan nicht betroffen.

Das Plangebiet greift in das Überschwemmungsgebiet der Schwülme ein.

Zum Eingriff in das Überschwemmungsgebiet hat die Stadt Uslar auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ein hydrologisches Gutachten von der HGN Hydrologie GmbH erstellen lassen. Auf das Gutachten wird verwiesen.

Ein gesondertes Wasserrechtsverfahren wird für den Bau der Umgehungsstraße parallel zum Bebauungsplan durchgeführt. Es wird davon ausgegangen, daß die wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse vor Rechtskraft des Bebauungsplanes erteilt sind.

3. Verbindliche Bauleitplanung

3.1 Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Ziel des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Grundlage für den Bau einer kommunalen Entlastungsstraße zu sichern. Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird ein Planfeststellungsverfahren ersetzt.

Im übrigen soll der Bebauungsplan die Grundlage weiterer Maßnahmen bilden.

3.1.1 Ziel und Zweck der Straßenplanung /Gesamtbetrachtung

Veränderte Zielsetzung der Planung während der Dauer ihres Entwicklungsprozesses

Die Stadt Uslar betreibt seit 1990 und vorher die Ortsumgehung von Offensen. Bereits 1991 machte die Stadt Uslar den Vorstoß, im Rahmen der 8. Änderung des Flächennutzungsplanes die Ortsumgehung in die Planung aufzunehmen, wobei eine Kombination Straßendamm und Regenwasserrückhaltung vorgesehen war. Zu dieser Zeit hatte die Stadt Uslar mit starkem Hochwasser der Schwülme erhebliche Probleme. Durch den Widerstand der Naturschutz- und Wasserbehörde wurde die Planung aufgegeben.

Eine veränderte Zielsetzung der Planung

Nachdem die Verkehrssituation innerhalb der Ortslage immer unfallträchtiger wurde und sich abzeichnete, daß das Land keine Ortsumgehung vorsehen wird, wurde der Gedanke vertieft, eine kommunale Entlastungsstraße zu bauen, um die Ortslage von wesentlichen Teilen des Verkehrs zu entlasten. Die Wasserbewirtschaftung der Schwülme wurde

aufgegeben, da dies weit über die Finanzkraft der Stadt Uslar hinaus geht. Mit der 22. Änderung des Flächennutzungsplanes hat die Stadt Uslar die Grundlage für die weiterführende Bauleitplanung geschaffen.

Darstellung der Verkehrsachsen

Die Landesstraße 558 stellt eine bedeutende Verbindung des westfälischen Raumes Borgentreich über den hessischen Raum Trendelburg mit der Landesstraße 554 zum Raum Göttingen dar. In der Ortsdurchfahrt Offensen treffen beide Landesstraße zusammen.

Die Verkehrsbelastung betrug 1995 entsprechend den amtlichen Zählungen der Straßenbauverwaltung außerorts auf der

L 554 4.336 Kfz/Tag, Schwerverkehranteil 9,1 %

L 558 1.285 Kfz/Tag, Schwerverkehranteil 5,5 %

Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Fahrzeugverkehr innerhalb der Ortsdurchfahrt

Vorwiegend an Werktagen kommt es durch den starken Lkw-Verkehr, der zum Teil aus Langholzfahrzeugen besteht, in den fast rechtwinkligen Kurven wegen zwangsläufiger Mitbenutzung der Gegenfahrbahn, zu erheblichen Verkehrsgefährdungen.

Aufgrund der schwierigen Verkehrssituation in Eckbereichen kommt es häufig zu Beschädigungen der Gebäude bzw. der Zaunanlagen.

Fahrzeugverkehr außerhalb der Ortsdurchfahrt

Die vorhandene Schwülmebrücke weist eine Fahrbahnbreite von 4,2 m und eine Gesamtbreite von 5,0 m auf und läßt einen Begegnungsverkehr nur bedingt zu. Außerdem ist die Brücke stark sanierungsbedürftig.

Die Einmündung der Straße zum Friedhof und zum Schießstand in die L 554 liegt in einem unübersichtlichen Kurvenbereich und ist damit sehr unfallträchtig.

- Radfahrer sind wegen fehlender Radwege zur Benutzung der Fahrbahn gezwungen und dadurch in hohem Maße gefährdet. Die Ausnahme stellt ein kombinierter Fuß-/Radweg zwischen Ortseingang und der Friedhofstraße entlang der L 554 dar.
- Fußgänger werden aufgrund mangelnder Gehwegbreiten gezwungen auf die Fahrbahn zu treten und sind dadurch ebenfalls in hohem Maße gefährdet.
- Die Unfallstatistik verweist in den letzten Jahren auf zahlreiche Unfälle, die zum Teil Schwerstunfälle waren.

Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Ortsumgehung Offensen ist im regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Northeim von 1996 als erforderlich dargestellt.

Damit entspricht die Darstellung der Straße den Zielen der Regionalplanung.

Durch den Bau der kommunalen Entlastungsstraße wird die Ortslage verkehrlich entlastet, die Immissionsbelastung verringert und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht.

Verkehrsverlagerung

Mit der geplanten Entlastungsstraße wird 95 % des Verkehrs von dem Straßenabschnitt der L 558 abgeleitet und auf die L 554 geführt. Hier kann der Verkehr in Richtung Adelebsen - Göttingen ohne die Ortslage zu berühren nach Südosten abfließen. Der Verkehr in Richtung Uslar wird auf der Trasse der Landesstraße 554 durch die Ortslage geführt. Dadurch kann ein wesentlicher Teil der historischen Ortslage vom Verkehr entlastet werden, welches in besonderem Maße zur Minderung der Unfallhäufigkeit beiträgt.

Da die Landesstraße erhalten bleibt, könnte die Vermutung auftreten, daß der Verkehr aufgrund der Gewohnheit auf der Landesstraße 558 verbleibt. Dies wird nicht eintreten, da durch die geplanten Entlastungsstraße eine gute befahrbare sichere Straße angeboten wird, die der Landesstraße mit ihren Engstellen (Brücke, Ortsdurchfahrt) sofort vorgezogen wird.

Sollte der Verkehr wider Erwarten auf der Landesstraße verbleiben und die gewünschte Verkehrsverlagerung nicht eintreten, wird die Stadt sich beim Straßenbauamt bemühen, verkehrslenkende Maßnahmen vorzunehmen, damit die Verkehrsströme die geplante Trasse nutzen (Änderung der Beschilderung).

Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Die Zweckmäßigkeit der Planung sowie die Notwendigkeit ist bereits unter Punkt Verkehrsverlagerung deutlich gemacht worden.

Im Rahmen der UVS wurden zwei Trassenvarianten untersucht und bewertet. Diese Untersuchung setzt voraus, daß es eine Null-Variante nicht geben wird. Dies mag aus planerischer Sicht verständlich sein, dennoch sollen die notwendigen Maßnahmen bei einer Nullvariante dargestellt werden.

Nullvariante - Darstellung notwendiger Ausbaumaßnahmen

Die Schwülmebrücke südlich von Offensen der L 558 muß aufgrund ihres Zustandes und der geringen Breite erneuert werden.

Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist ohne Abbruch von Gebäuden ein ordnungsgemäßer Ausbau der Landesstraße 558 nicht möglich.

Die Einmündung der Straße vom Friedhof in die L 554 muß verkehrsgerecht ausgebaut werden. Dies ist nur in Verbindung mit einer Kurvenabflachung in Richtung Adelebsen möglich. Die Maßnahme wurde bereits von Seiten des Straßenbauamtes angedacht.

Die dargestellten Maßnahmen lassen sich nur im Bereich der freien Strecke umsetzen. Innerhalb der Ortslage wird erheblicher Widerstand zu erwarten sein, da durch den verbesserten Ausbau der Straße die Lärm- und Abgasbelastung für die angrenzende Wohnbebauung unmerklich verbessert wird.

Aus städtebaulicher Sicht kann der verkehrsgerechte Ausbau der Ortsdurchfahrt der L 558 nicht befürwortet werden, da ein erheblicher Eingriff in die vorhandene historische Bausubstanz erforderlich wird. Damit wird das Ortsbild sowie die Ortsstruktur erheblich geschädigt.

Aus straßenverkehrlicher Sicht muß festgestellt werden, daß sich eine Erweiterung der Ortsdurchfahrt nicht verwirklichen läßt. Im übrigen lassen sich die Gefahrenpunkte nicht alle beseitigen.

Aus Sicht des Immissionsschutzes stellt die Nullvariante keine Verbesserung für die Wohnbevölkerung dar. Mit dem Ausbau werden die Lärm- und Abgasbelastungen verringert; aber der wesentlich belastende Teil bleibt erhalten (siehe auch UVS).

Unter diesen Gesichtspunkten wird die Null - Variante aus der weiteren Diskussion herausgelassen.

Variante I und II

Die Variante I und II der Ortsumgehung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind in der UVS im einzelnen bewertet worden, auf die verwiesen wird. Die UVS ist der Begründung angefügt.

Die Variante I (ortsferne Verbindung), die in vieler Hinsicht die bessere Variante ist, ist als kommunale Entlastungsstraße im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt.

Die geplante Trasse verläuft durch die Schwülmeaue und überquert mit einem Brückenbauwerk die Schwülme. Zur landschaftsgerechten Einbindung der Straße sind die Maßnahmen der UVS zu beachten.

Die Straßentrasse ist als Verkehrsfläche und die Böschungen als Verkehrsgrünflächen dargestellt.

Im Zuge der kommunalen Entlastungsstraße wird die Anbindung der Straße zum Friedhof und zum Schießstand kreuzungsgerecht mit der Entlastungsstraße an die Landesstraße 554 angebunden. In diesem Bereich wird die Kurve der Landesstraße abgeflacht, um die Sichtverhältnisse zu verbessern.

Umweltverträglichkeit

Lärm und Schadstoffe

Die Nullvariante belastet die bewohnte Ortslage mit Lärm, Staub und Abgase in unzumutbarem Maße. Durch die engen Kurven ist mit Geschwindigkeitsrücknahme und Beschleunigungsvorgängen in verstärktem Maße zu rechnen, wodurch die Umweltbelastung insbesondere die Belastung der Wohnbevölkerung zunimmt.

Die Variante I (ortsfern) Ortsumgehung belastet die Ortslage nicht mehr und läßt den Verkehr in der freien Landschaft auf einer relativ geraden Straßentrasse mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fließen. Lediglich im Einmündungsbereich der Landesstraße ist mit Halte- und Anfahrvorgängen zu rechnen. Durch die Variante I wird ausschließlich das Umfeld der geplanten Trasse mit Lärm, Staub und Abgasen belastet, die durch die gleichmäßige Fahrgeschwindigkeit minimiert sind.

Die Variante II mündet auf die L 554 am Ortsrand der Ortslage ein. Hierdurch werden die Wohngebäude am Ortsrand durch Lärm, Staub und Abgase belastet. Außerdem ist der Eingriff in den Naturhaushalt gleichhoch der Variante I anzusetzen.

Auf die weitergehende Variantendiskussion im Rahmen der UVS wird verwiesen.

Aus Sicht der Schadstoffbelastung ist der Variante I der Vorrang zu geben.

Natur und Landschaft

Die geplante kommunale Entlastungsstraße greift erheblich in den Naturhaushalt ein und versiegelt unwiederbringlich Teile von Natur und Landschaft. Im Rahmen der UVS wurde die Trassenführung herausgearbeitet, die den geringsten Eingriff in den Naturhaushalt darstellt. Da die Stadt für ihren Ortsteil für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Sorge trägt und auf ein sicheres Verkehrswegenetz Wert legt, kann sie auf die geplante Straße nicht verzichten.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird bezüglich der Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen auf die UVS verwiesen. Im Zuge der weiterführenden Bauleitplanung werden diese Maßnahmen auf der Ebene eines Grünordnungsplanes detailliert ausgearbeitet.

Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes wurde eine abschließende Bewertung des Eingriffes nicht vorgenommen. Im Rahmen des Bebauungsplanes wird eine Eingriffsregelung abschließend bearbeitet. Der aufgestellte Grünordnungsplan entspricht in Art und Umfang einem landschaftspflegerischen Begleitplan.

Die Ausgleichsmaßnahmen, die durch die UVS erarbeitet worden sind, sind durchführbar und werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung rechtsverbindlich festgesetzt.

Als Ausgleichsmaßnahmen sind nachfolgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Umnutzung von Acker in Grünland
2. Renaturierung ehem. Fahrbahn L 554
3. Rückbau von zwei Wehren (Sohlschwelle) in der Schwülme
4. Anlegung eines Gewässerrandstreifens am Hessenbach

Die Ausgleichsmaßnahmen sind auch ohne Gewässerrandstreifen am Hessenbach ausreichend. Um für die Planungsebene des Bebauungsplanes eine ausreichende Sicherheit zu erhalten, ist diese Maßnahme in die Flächennutzungsplanänderung mit aufgenommen. Anderenfalls kann die Maßnahme einem Ökokonto gutgeschrieben werden.

Ein Rückbau der Landesstraße kann zur Zeit nicht in Betracht kommen, da die kommunale Entlastungsstraße nicht die Landesstraße aufhebt bzw. ersetzt.

Da die UVS Teil des Erläuterungsberichtes zur 22. Änderung des Flächennutzungsplanes ist, werden die aufgeführten Maßnahmen zur Minderung von Beeinträchtigungen nicht noch einmal aufgeführt. Diese sind auf Seite 18 - 21 der UVS nachlesbar.

Ebenso ist die vergleichende Gegenüberstellung der Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen auf Seite 22 - 25 der UVS nachlesbar.

Im übrigen wird auf den Grünordnungsplan verwiesen, der Teil des Bebauungsplanes ist und die Ausgleichsmaßnahmen im Detail berücksichtigt.

Immissionsschutz

Zur Beurteilung der Probleme des Immissionsschutzes wurde eine gesonderte Untersuchung durchgeführt, welche auf die derzeitige Belastung der Ortslage und die möglichen Varianten eingeht. Die Variante I, die den Vorzug erhalten hat, liegt in einem Abstand von 350 m zur Ortslage, wodurch allein durch den Abstand die Belastung der Ortslage erheblich reduziert wird. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die lärm- und schadstofftechnische Untersuchung verwiesen.

Überschwemmungsgebiet

Die geplante Entlastungsstraße quert die Schwülme und verläuft somit durch das gesetzliche Überschwemmungsgebiet.

Zur Zeit wird das Überschwemmungsgebiet der Schwülme neu bewertet und die Abflusssmengen neu ermittelt.

Es wurde unabhängig davon ein hydrologisches Gutachten in Auftrag gegeben. Die HGN Hydrogeologie GmbH hat das Gutachten erarbeitet. Danach wird durch die geplante Straße das Überschwemmungsgebiet stromaufwärts des Straßendamms im linken und rechten Vorland um 15 - 50 m erweitert. Davon sind nur Wiesen und Weideland betroffen. Die Erweiterung des Überschwemmungsgebietes durch den Straßen- und Brückenbau klingt nach ca. 385 m stromaufwärts wieder aus.

Im übrigen wird auf das hydraulische Gutachten vom 31.5.2001 verwiesen. Dieses Gutachten ist als Anlage beigefügt. Auf einen Teil der Anlagen zum Gutachten wurde verzichtet. Diese Anlagen können bei Bedarf bei der Stadt eingesehen werden.

Die Funktion, die Überschwemmungsgebiete als natürliche Rückhaltefläche zu erhalten, wird beachtet. Für geplante Maßnahmen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet, wie Grünland in Ackerland umbrechen, die Erdoberfläche erhöhen oder vertiefen, bauliche Anlagen errichten oder ändern, Baum- oder Strauchpflanzungen anlegen und Stoffe lagern, die den Hochwasser hindern können, werden im Zuge der Bauleitplanung Genehmigungen eingeholt, die zur Rechtskraft des Bebauungsplanes vorliegen werden.

Der Straßendamm der geplanten kommunalen Entlastungsstraße zwischen der L 554 und der L 558 soll nach der vorliegenden Planung seine tiefste Stelle bei einer Höhe von 150,57 m ü NN haben. Da im Oberwasserprofil ca. 12 m oberhalb des Brückenprofils ein 0,37 m höherer Wasserspiegel berechnet wurde (150,89 m ü NN), ist damit zu rechnen, daß die neue Straße am tiefsten Punkt zeitweise partiell überströmt wird.

In diesem Fall wird die Straße für den Verkehr gesperrt werden. Eine Umleitung wird wegen der kurzen Zeitdauer nicht eingerichtet. Die Überflutung der Straße tritt 2 x jährlich für ca. 3 Std. auf. Bei einem Jahrhunderthochwasser kann die Überschwemmungsdauer auch 1 ½ Tage andauern. Dann besteht die Möglichkeit, über Verliehausen oder Ahlbershausen den Bereich zu umfahren.

Der Straßendamm ist gegen Überflutungen zu sichern.

Abflußwirksame Bereiche sind von Bewuchs freizuhalten und es ist durch entsprechende Pflege sicherzustellen, daß kein abflußhindernder Bewuchs aufkommen kann. Auch das Entstehen von abflußhindernden Anlagen (z.B. das Anlegen von Zäunen) ist hier unzulässig.

Die Unterhaltung an Gewässern und des Hochwasserabflußbereiches ist so durchzuführen, daß der Abfluß nicht beeinträchtigt wird.

Öffentlicher Personennahverkehr

Von der geplanten kommunalen Entlastungsstraße werden zwei Buslinien des ZVSN betroffen.

Linie 211

Uslar - Offensen - Heisebeck - Fürstenhagen

Linie 210

Uslar - Offensen - Adelebsen - Göttingen

Die Linie 211, die heute die enge Ortsdurchfahrt nutzt, könnte vollständig über die geplante Entlastungsstraße geführt werden. Auch für eine Anbindung von Uslar an den Bahnhaltepunkt Offensen durch die Linie 210 – bei Umsetzung des Bus/Schiene-Konzeptes gemäß der Rahmenuntersuchung „Göttingen-Bodenfelde/Uslar“ – wäre die Nutzung der geplanten Entlastungsstraße vorteilhaft. Aus Sicht des ZVSN wird die geplante Straße positiv bewertet.

3.2 Verkehrsflächen

Der Verkehrsflächenausweisung liegt die Ausbauplanung der kommunalen Entlastungsstraße zu Grunde. Als Straßenverkehrsfläche ist für die kommunale Entlastungsstraße 6,5 m Fahrbahn und beidseitig 1,5 m Bankette ausgewiesen. Die Anbindung der L 558 Heisebecker Straße erfolgt mit 5,66 m Fahrbahn und beidseitiger 1,5 m Bankette. Die Querung der Schwülme erfolgt mit einem Brückenbauwerk (LW 19 m, LH 1,2 m). Für den Anschluß an die L 554 wird die Fahrbahn der kommunalen Entlastungsstraße mit einem Tropfen aufgeweitet

Die L 554 wird im Zuge der geplanten kommunalen Entlastungsstraße im Bereich der Einmündung kurvenmäßig abgeflacht. Diese starke Kurve mit der engen Einmündung des Friedhofsweges ist sehr unfallträchtig. Diese Kurve wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgeflacht. Die Fahrbahn der L 554 wird von Beginn der Baustrecke im Westen von 6,5 m Fahrbahnbreite und 1,5 m beidseitiger Bankette auf eine Fahrbahnbreite aufgeweitet, daß für den Verkehr aus östlicher Richtung zu den beiden Fahrspuren von je 3,5 m noch eine 3 m breite Linkabbiegespur hinzukommt. Des weiteren wird die Fahrbahn mit 1,5 m breiter beidseitiger Bankette versehen. Zum Osten hin verjüngt sich die Verkehrsfläche auf eine Fahrbahnbreite von 6,5 m und beidseitiger 1,5 m breiter Bankette.

Die Einmündung des Friedhofsweges wird nach Westen verschoben, um mit der kommunalen Entlastungsstraße eine Kreuzung zu bilden. Eine versetzte Einmündung kann nur zur Unsicherheit im Straßenverkehr führen. Mit der Verlegung der Einmündung des Friedhofsweges werden die Einmündung des landwirtschaftlichen Weges und der Friedhofsweg zu einer Einmündung zusammengefaßt. Durch diese Maßnahme wird die Strecke der L 554 verkehrssicherer.

Der vorhandene Radweg nördlich der L 554 zwischen Offensen – Ortslage und Friedhof wird an die neue zusammengefaßte Einmündung angebunden.

Im übrigen wird auf den Ausbauplan des Büros Giftge und Herbst verwiesen.

Verkehrsgrünflächen

Als Verkehrsfläche sind Dämme und Böschungsbereiche ausgewiesen, die für die Erstellung des Straßenkörpers erforderlich sind.

3.3 Grünfläche öffentlich

3.3.1 Grünfläche – Sukzession

Als Grünfläche Sukzession sind die Randflächen entlang der Schwülme dargestellt worden. Hier soll zur Sicherung des Gewässerrandes keine Nutzung vorgenommen werden. Die Fläche wird, wie im Grünordnungsplan dargestellt, hergerichtet und der Sukzession überlassen.

3.3.2 Grünfläche – Grünanlage öffentlich

Als öffentliche Grünanlage sind drei Flächen im Plan ausgewiesen. Die Fläche zwischen Hessenbach und geplanter Einmündung der Landesstraße 558 in die kommunale Entlastungsstraße wird von der Straßenbefestigung befreit und mit Landschaftsrasen eingegrünt.

Die Grünanlagen nördlich der L 554 sind in zwei Flächen unterteilt worden.

Die südöstliche dieser Flächen wird mit Baum- und Strauchbepflanzung nach dem Grünordnungsplan bepflanzt. Die Bepflanzung ist über die textliche Festsetzung festgesetzt.

Die nordwestliche dieser Flächen wird weitgehend als Regenwasserrückhaltebecken gestaltet. Ein Dauerstau ist nicht vorgesehen, so daß die Fläche als Grünfläche Trockenbecken hergestellt wird. Insgesamt wird die Fläche entsprechend dem Grünordnungsplan hergerichtet.

3.3.3 Regenwasserrückhaltebecken

Der westliche Teil der Fläche zwischen L 554 und Friedhofsweg bietet sich aufgrund der topographischen Gegebenheiten als Regenwasserrückhaltefläche an. Durch die Dammelage der kommunalen Entlastungsstraße im Überschwemmungsgebiet der Schwülme ist eine Regenwasserrückhaltung für diesen Straßenabschnitt nicht möglich. Durch das Regenwasserrückhaltebecken wird das ablaufende Regenwasser vom Friedhofsweg und dem landwirtschaftlichen Weg verstärkt gedrosselt, wodurch ein Ausgleich für die übrige Verkehrsfläche in bezug auf die Ableitung des Regenwassers geleistet wird. Im Rahmen der wasserrechtlichen Genehmigung wird ein Leistungsnachweis erbracht.

Das Rückhaltebecken wird als Trockenbecken erstellt, so daß der Graben lediglich als Wasserfläche durchgeleitet wird und bei größeren Wassermengen ein Aufstau erfolgt.

3.4 Wasserfläche - Grabenfläche

Zur Oberflächenentwässerung der Verkehrsflächen sind an den Seiten der Straßenkörper offene Gräben ausgewiesen. Diese stellen den Regenwasserabfluß von den Verkehrsflächen sicher. Andererseits werden auch vorhandene Seitengräben aufgenommen und weitergeführt.

Außerdem ist das Bachbett der Schwülme und des Hessenbaches dargestellt, soweit sie durch das Plangebiet betroffen sind.

3.5 Fläche für die Landwirtschaft

An der Nordwestseite der kommunalen Entlastungsstraße verbleibt eine Restfläche, die bislang als Acker genutzt wird. Diese landwirtschaftliche Fläche bleibt erhalten, jedoch wird sie zu Grünland – Wiese umgenutzt. Entsprechend dieser Zielsetzung ist die Fläche als landwirtschaftliche Fläche - Wiese ausgewiesen worden.

3.6 Textliche Festsetzungen

zu Nr. 1

Wie aus dem Grünordnungsplan hervorgeht, soll die ausgewiesene Grünfläche eine Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern erhalten. Die Gestaltung der Flächen mit den erforderlichen Gehölzen ist in der Textliche Festsetzung umgesetzt worden. Damit ist die Anpflanzung der Gehölze sichergestellt. Um die potentiellen natürlichen Pflanzenarten zu sichern, ist der Festsetzung eine Pflanzenliste angefügt worden.

zu Nr. 2

Die dargestellte Grünfläche soll bis zu 30 % mit Bäumen und Sträuchern (siehe Grünordnungsplan) bepflanzt werden. Hierzu sind 160 Gehölze festgesetzt. Davon sind mindestens 10 % Baumanteil zu pflanzen. Um sicherzustellen, daß nur potentielle natürliche Pflanzenarten gepflanzt werden, ist der Festsetzung eine Pflanzliste angefügt worden.

zu Nr. 3

Die Grünflächen im Straßenseitenraum sollen in bestimmten Bereichen durch insgesamt 7 Gehölzgruppen gestaltet werden. Für diese Gehölzgruppen sollen mindestens 220 Gehölze verwendet werden. Entsprechend der Pflanzfläche werden die Pflanzgruppen größer oder kleiner gestaltet.

Mit der Pflanzliste wird die potentielle natürliche Vegetation sichergestellt.

zu Nr. 4

Im Bereich der Straßeneinmündungen sind Sichtdreiecke festgesetzt worden. Diese Festsetzung gewährleistet ein Mindestmaß an Einsicht in die angrenzende Verkehrsfläche und trägt dazu bei, den Verkehrsablauf verkehrssicher zu machen.

3.7 Natur und Landschaft Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Für die geplante kommunale Entlastungsstraße ist ein Grünordnungsplan erstellt worden. Im Rahmen dieser Planung ist der Eingriff sowie der Ausgleich bilanziert worden. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf den Grünordnungsplan mit Erläuterung verwiesen. Dieser ist der Begründung als Anlage angefügt.

Als Ausgleichsmaßnahme ist u.a. die Beseitigung von zwei Wehranlagen im Bachbett der Schwülme vorgesehen. Der Bebauungsplan hat diese Flächen nicht in den Planbereich einbezogen, da für diese Maßnahme keine planungsrechtliche Regelung erforderlich ist. Die wasserrechtlichen Erfordernisse werden gesondert betrieben. Im Bebauungsplan ist auf die Beseitigung der Wehre hingewiesen.

3.8 Immissionsschutz

Im Rahmen der 22. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde für die geplante kommunale Entlastungsstraße eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, daß diese weiterverfolgte Variante die schalltechnisch günstigste ist und für die Ortslage und das geplante Wohngebiet aufgrund der Entfernung lärmtechnisch keine Bedeutung mehr hat.

Das Gutachten ist der Begründung angefügt.

3.9 Wasserwirtschaft

Die geplante Straßentrasse quert die Schwülme und dessen Überschwemmungsgebiet. Das Fließgewässer – Schwülme wird durch ein Brückenbauwerk überbrückt. Für dieses Bauwerk sind hydraulische Berechnungen erstellt, die mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt worden sind. Die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen werden parallel zum Bebauungsplan eingeholt. Durch das Brückenbauwerk wird der Wasserabfluß nicht gehindert.

Der geplante Straßendamm im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Schwülme trägt zur Veränderung des Retentionsraumes bei. Durch das aufgestellte hydraulische Gutachten der HGN Hydrologie GmbH werden die Auswirkungen nachgewiesen. Auf das Gutachten wird hingewiesen. Im übrigen werden die wasserrechtlichen Genehmigungen für diese Maßnahme parallel zum Bebauungsplan eingeholt.

4. Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes zu treffende Maßnahmen

4.1 Bodenordnende Maßnahmen

Sicherung des allgemeinen Vorkaufsrechts für Grundstücke, die für den Gemeinbedarf oder als Verkehrs-, Versorgungs- oder Grünfläche festgesetzt sind (§ 24 BauGB).

Enteignungen (§§ 85 ff BauGB).

4.2 Altablagerungen, Bodenkontaminationen

Altablagerungen und Bodenkontaminationen jeglicher Art (geschlossene Müllplätze usw.) sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht bekannt.

4.3 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Trink- und Brauchwasser ist nicht erforderlich.

Die Löschwasserversorgung ist für die geplante Straße nicht notwendig.

Abwasser fällt im Plangebiet aufgrund der Straßenplanung nicht an.

Das anfallende Niederschlagswasser von der befestigten Straßenfläche wird über angrenzende Grünflächen (belebte Bodenzone) teilweise versickert. Das überschüssige Regenwasser wird über offene Grabenflächen der Schwülme zugeleitet. Damit der Regenwasserabfluß von den versiegelten Flächen nicht zur Erhöhung des Wasserabflusses in der Schwülme beiträgt, ist ein Regenwasserrückhaltebecken im Nordosten des Plangebietes ausgewiesen. In diesem Becken wird der Regenwasserabfluß aus dem Bereich nördlich der L 554 gedrosselt. Über dieses Rückhaltebecken wird auch der

Regenwasserabfluß aus den landwirtschaftlichen Flächen nördlich des Verkehrsknotens geregelt. So wird die Regenwassermenge, die von der kommunalen Entlastungsstraße der Schwülme ungeregelt zuläuft, aus der ablaufenden Wassermenge aus dem landwirtschaftlichen Bereich abgeschlagen und im Rückhaltebecken zurückgehalten und gedrosselt abgegeben. Damit wird durch die gesamte Maßnahme der Regenwasserabfluß nicht erhöht.

Die hierzu erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen werden parallel zum Bebauungsplan eingeholt.

4.4 Der Stadt voraussichtlich entstehende Kosten

Für die erforderlichen Baumaßnahmen werden im Endzustand einschließlich Behördenleistungen die Kosten auf 1.033.000,-- Euro geschätzt. Davon sind von der Stadt 801.000,-- Euro und von der Straßenbauverwaltung 232.000,-- Euro zu zahlen.

4.5 Die vorgesehene Finanzierung der zu treffenden Maßnahmen

Der Ausbau der kommunalen Entlastungsstraße wird über GVFG - Mittel mit 75 % finanziert.

Ein weiterer Zuschuß (ergänzender Landeszuschuß) wird mit 15 % finanziert.

Der verbleibende Teil wird im Haushalt der Stadt Uslar in den nächsten Jahren bereitgestellt.

4.6 Städtebauliche Werte

Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von 2,3096 ha

davon sind

Verkehrsfläche	1,4014 ha
davon Verkehrsgrün	0,5477 ha
Landwirtschaftl. Weg	0,0127 ha
Grünanlage	0,3418 ha
Sukzessionsfläche	0,1676 ha
Landwirtschaft / Wiese	0,2661 ha
Wasserfläche	0,1327 ha

Die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB hat zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 73

"Ortsumgehung Offensen"

vom 2.7.2003 bis einschließlich 4.8.2003

öffentlich ausgelegen und wurde vom Rat der Stadt Uslar beschlossen.

Uslar, den 12. Jan. 2005

gez. Kaiser
Bürgermeister

gez. Meistering
Stadtdirektor

Anlage

Grünordnungsplan

Hydraulisches Gutachten (Auszug)