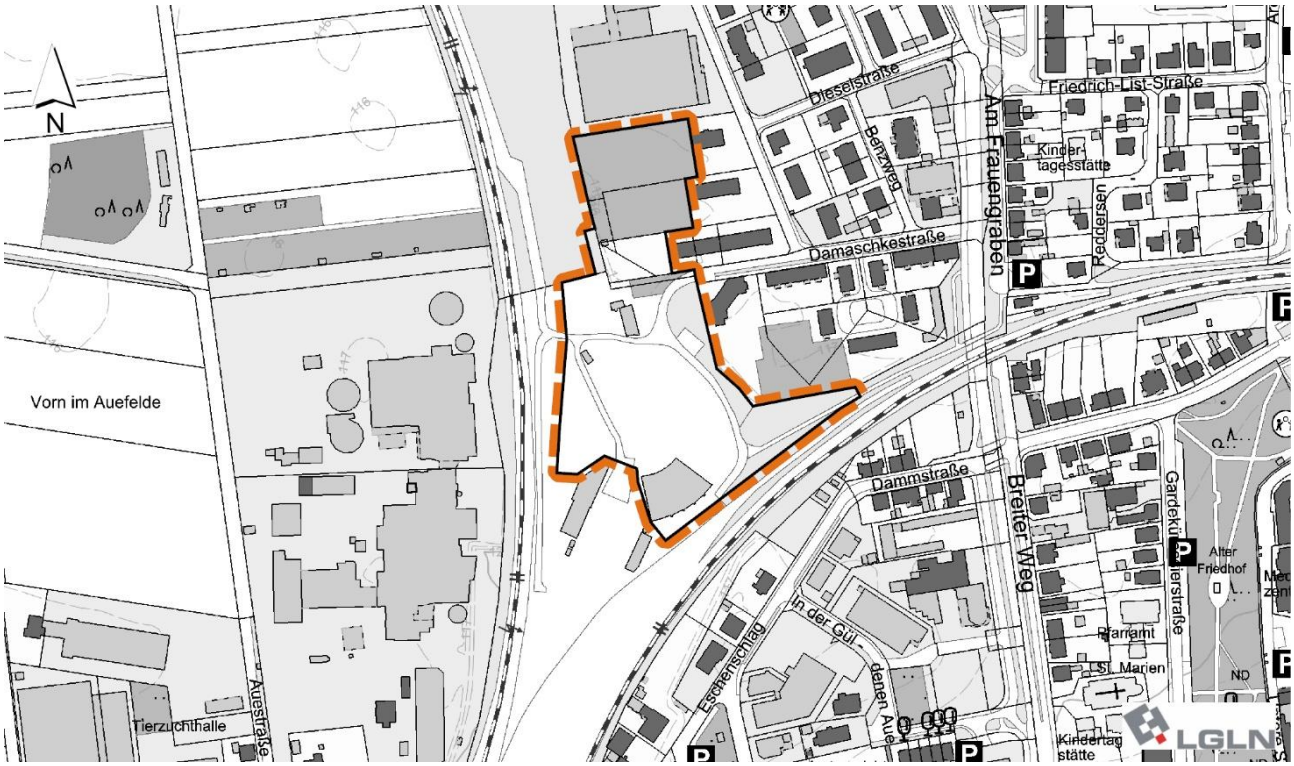
Stadt Northeim

Bebauungsplan NOM Nr. 128 „Drehscheibe/Damaschkestraße“

(im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB)



Vorstudie

Stand: 17.07.2026

Betreuung:

.....
(Unterschrift)

planungsgruppe puche
stadtplanung umweltplanung consulting gmbh

655 BP Vorstudie 1-c

Impressum:

Projekt: Bebauungsplan NOM Nr. 128 „Drehscheibe/Damaschkestraße“

Projektnummer: 655 BP Vorstudie 1-c

Kommune: Stadt Northeim

Auftragnehmer:

planungsgruppe puche
stadtplanung umweltplanung consulting gmbh
Häuserstraße 1
37154 Northeim

Mitarbeiter:

Jeremia Gessner, M.Sc. (Stadtplaner AKNDS)
Dipl.-Ing. Mathias Flörke, M.Sc. (Stadtplaner AKNDS)
Dipl.-Geogr. Thomas Fatscher
Melina Bestert, M.Sc.

INHALTSVERZEICHNIS

1	**Vorbemerkungen**	**1**
1.1	Vorstudie	1
1.2	Rechtsgrundlagen	1
2	**Hintergrund der Planung**	**2**
2.1	Planungsanlass und -erfordernis	2
2.2	Beschreibung des Plangebietes	3
2.2.1	Geltungsbereich	3
2.2.2	Bestand	4
2.3	Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	5
3	**Planerische und rechtliche Ausgangslage**	**6**
3.1	Raumordnung	6
3.2	Flächennutzungsplan	9
3.3	Benachbarte und überplante Bebauungspläne	10
3.4	Innenentwicklungspotenziale und Bedarfsnachweis	10
3.5	Gutachten und Plangrundlagen	11
4	**Vorhabenbeschreibung und städtebauliches Konzept**	**13**
4.1	Ausgangslage und städtebauliches Konzept	13
4.2	Nutzungs- und Baukonzept	14
4.3	Erschließung und Verkehr	15
4.4	Freiraum- und Grünkonzept	15
5	**Planungsalternativen**	**16**
5.1	Räumliche Alternativen	16
5.2	Inhaltliche Alternativen	17
5.3	Nullvariante	18
6	**Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung**	**19**
6.1	Lage und Siedlungsentwicklung	19
6.2	Ortsbild	19
6.3	Verkehr und Mobilität	20
6.4	Ver- und Entsorgung des Gebietes	21
6.5	Nutzungen und Nutzungskonflikte	21
6.6	Immissionsschutz	22
7	**Beschreibung und Bewertung der Umwelt und der zu erwartenden Auswirkungen**	**23**

7.1	Umweltbelange	23
7.1.1	Notwendigkeit zur Bewertung des Eingriffs in die Umweltbelange	23
7.1.2	Informationsgrundlage	23
7.1.3	Checkliste zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB	23
7.2	Erläuterung und Bewertung der betroffenen Umweltbelange	24
7.2.1	Boden	24
7.2.2	Biotoptypen / Arten und Lebensgemeinschaften	28
7.2.3	Landschaftsbild / Ortsbild	29
7.2.4	Menschen einschl. Gesundheit und Bevölkerung insgesamt	30
7.2.5	Klimaschutz und Klimaanpassung	30
7.3	Schutzgebiete	31
7.4	Bewertung der Eingriffsintensität	31
8	**Angedachte Festsetzungen und Darstellungen**	**32**
9	**Städtebauliche Werte und Kosten**	**32**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Luftbild der Northeimer Weststadt mit Kennzeichnung des Plangebietes (LGLN, ohne Maßstab)	5
Abbildung 2	Ausschnitt aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2006 des Landkreises Northeim mit Kennzeichnung des Plangebietes (roter Ring, ohne Maßstab)	8
Abbildung 3	Ausschnitt aus dem 3. Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogramms 2026 des Landkreises Northeim mit Kennzeichnung des Plangebietes (roter Ring, ohne Maßstab)	9
Abbildung 4	Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Northeim mit Kennzeichnung des Geltungsbereichs (ohne Maßstab)	10
Abbildung 5	Städtebaulich-freiräumliches Konzept Lokschuppen, Stadt Northeim (Quelle pgp, ohne Maßstab)	14
Abbildung 6	Ausschnitt aus dem Beprobungsplan der Boden- und Grundwasseruntersuchungen (DR. KÖHLER & DR. POMMERENING GMBH (2019))	27

1 Vorbemerkungen

1.1 Vorstudie

Diese Vorstudie stellt die planungsrelevanten Grundlagen zu den Zielen der Raumordnung, zur städtebaulichen Entwicklung und Ordnung sowie zu den Belangen von Natur und Landschaft für das Vorhaben zur Entwicklung des Areals des ehemaligen Lokschuppens an der Damaschkestraße in Northeim zusammen.

Die Vorstudie informiert über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, die Gründe für die Auswahl des Gebietes und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung. Des Weiteren wird eine erste Überprüfung der Umweltbelange durchgeführt und dokumentiert.

Mit dieser Vorstudie wird eine frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Ihnen wird auf dieser Grundlage außerdem Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben im Hinblick auf die Planung und den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Bewertung von Natur und Landschaft.

Im Stadium des Entwurfs des Bebauungsplans wird dann das informelle Konzept in die formelle Form des Bebauungsplans mit konkreten Festsetzungen überführt.

1.2 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für die Aufstellung des Bebauungsplanes NOM Nr. 128 „Drehscheibe/Damaschkestraße“ sind

- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 192),
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I, S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176),
- die Planzeichenverordnung (PlanZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189).

2 Hintergrund der Planung

2.1 Planungsanlass und -erfordernis

Ein Vorhabenträger beabsichtigt das Areal des ehemaligen Lokschuppens an der Damaschkestraße in Northeim zu entwickeln. Grundlage hierfür ist ein städtebaulicher Entwurf, der im Rahmen der Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen durch den Landkreis Northeim in Zusammenarbeit mit der Planungsgruppe Puche erstellt wurde. Geplant ist eine gemischte Nutzung mit den Schwerpunkten Wohnen, Sport, Kultur und Gewerbe.

Der nördliche Teil des Areals liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1D „In der Twechtge“ von 1977, in dem ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt ist. Der südliche Teil befindet sich im unbeplanten Bereich. Im Flächennutzungsplan ist das gesamte Areal als gewerbliche Fläche dargestellt.

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB ist die Stadt Northeim verpflichtet, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dieses Erfordernis liegt im vorliegenden Fall klar vor. Das Bauleitplanverfahren soll sowohl öffentliche als auch private Belange berücksichtigen, unterschiedliche Nutzungsansprüche harmonisieren und Vorgaben für eine geordnete städtebauliche Entwicklung schaffen.

Nach Auffassung der Stadt Northeim kann die Baurechtssetzung auf Grundlage des bereits im Jahr 2019 gefassten Aufstellungsbeschlusses im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erfolgen. Der Flächennutzungsplan kann im Zuge des Verfahrens berichtigt werden.

Die Planung dient der Revitalisierung einer Bahnbrache und stellt damit eine Maßnahme der Innenentwicklung dar. Darüber hinaus ermöglicht sie die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben für kulturelle und sportliche Zwecke sowie die Schaffung von Wohnraum zur Versorgung der Bevölkerung.

Im beschleunigten Verfahren nach§ 13a BauGB soll einem Bedarf an Investitionen zur Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, zur Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum oder zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben in der Abwägung in angemessener Weise Rechnung getragen werden, was mit dieser Planung erreicht werden kann.

Das Vorhaben unterliegt keiner Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG oder NUVPG. Es liegen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter vor, noch sind bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten. Der zulässige Grundflächenbereich wird unterhalb der in § 13a BauGB genannten Schwelle von 20.000 m² liegen, wodurch die Voraussetzungen für ein beschleunigtes Verfahren erfüllt sind.

2.2 Beschreibung des Plangebietes

2.2.1 Geltungsbereich

Das Plangebiet umfasst vollständig die Flurstücke 166/4, 166/13, 166/16, 166/32, 166/35 und 186/15 der Flur 7, Flurstück 441/32 der Flur 5 und teilweise die Flurstücke 166/27 der Flur 7 und 242/6 (Straßenparzelle Damaschkestraße) der Flur 5, Gemarkung Northeim.

Der räumliche Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- Im Osten durch die westlichen Grundstücksgrenzen der Flurstücke 166/31, 166/36 der Flur 7 und 239/33 der Flur 5 bzw. durch die Wohnbebauung Borsigstraße 3 und 7 sowie Damaschkestraße 14 und 23
- Im Süden durch die nördliche Grundstücksgrenze des Flurstücks 441/33 der Flur 5 bzw. die Eisenbahnlinie „Northeim-Nordhausen“
- Im Westen durch die östlichen Grundstücksgrenzen der Flurstücke 441/33 der Flur 5 und 186/16 der Flur 7 bzw. die Eisenbahnlinie „Northeim-Kreiensen“
- Im Norden durch die südliche Grundstücksgrenze des Flurstückes 150/3, Flur 7, Gemarkung Northeim (Grundstück eines Fachhandels, Borsigstraße 15)

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 2,40 ha. Das Gelände des Plangebietes fällt von Südwest von ca. 120 m ü. NHN nach Nordost auf ca. 116 m ü. NHN ab.

Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches wird aus der Planzeichnung des Entwurfs des Bebauungsplans ersichtlich. Vorerst kann die Übersichtskarte des Deckblattes der Vorstudie zur Abgrenzung herangezogen werden.

2.2.2 Bestand

Das Plangebiet lässt sich im derzeitigen Zustand in zwei Teilräume gliedern.

Der nördliche, topographisch tiefer gelegene Bereich wird als Kleingartenanlage genutzt. Es handelt sich um eine kleinteilige Parzellenstruktur mit privaten Gartenflächen. Die Anlage ist umzäunt und öffentlich nicht zugänglich, aber zwischenzeitlich bereits entmietet worden. Zwischen der angrenzenden Bahnstrecke und den Gartenflächen befindet sich ein Grünstreifen mit dichtem Gehölzbestand.

Der südliche Bereich ist durch die frühere Nutzung als Eisenbahnabstell- und Reparaturanlage geprägt. Hier befindet sich der ehemalige Lokschuppen mit zugehörigen Nebenanlagen. Entlang der Gleisanlagen sind zudem zwei Gebäude vorhanden, die aktuell administrativ genutzt werden.

Das Grundstück des Teilbereichs „Lokschuppen“ (siehe Abbildung 1) liegt zwischen aktiven und stillgelegten Bahngleisen im östlichen Stadtgebiet von Northeim. Teilflächen sind durch Ruderalvegetation geprägt. Der bauliche Bestand umfasst neben dem Lokschuppen mehrere kleinere Nebengebäude, die teilweise baulich geschädigt sind und derzeit keiner erkennbaren Nutzung unterliegen.

Der Lokschuppen ist ein Rundbau aus Backstein, der im späten 19. oder frühen 20. Jahrhundert errichtet wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte ein teilweiser Wiederaufbau, sodass das Gebäude heute nur noch einen Teil seines ursprünglichen Umfangs umfasst. Ein Denkmalschutz besteht derzeit nicht. Im Umfeld des Gebäudes sind zudem bauliche Reste der ehemaligen Drehscheibenanlage vorhanden. Das Gebäude ist seit längerer Zeit ungenutzt. Es verfügt über eine große Hallenstruktur mit hoher Raumhöhe sowie weitere rückwärtige Räume. Prägend für das Erscheinungsbild sind die großformatigen Fensteröffnungen. Der bauliche Zustand ist insgesamt als sanierungsbedürftig zu beschreiben.

Die Erschließung erfolgt über die Damaschkestraße. Von dort führen befestigte Wege in Form von Asphaltflächen sowie geschotterten Stellflächen zu den bestehenden Gebäuden. Eine verkehrliche Anbindung an die Breite Straße (L241) besteht über die Dieselstraße. Fußläufig ist eine Verbindung zur Straße Breiter Weg vorhanden.

Die angrenzende Bebauung entlang der Damaschkestraße ist überwiegend durch mehrgeschossige Wohngebäude geprägt. Diese stammen überwiegend aus den 1930er bis 1950er Jahren und sind typischerweise drei- bis viergeschossig ausgeführt. Die Gebäude sind häufig um begrünte Innenhofbereiche angeordnet.



Abbildung 1 **Luftbild der Northeimer Weststadt mit Kennzeichnung des Plangebietes (LGLN, ohne Maßstab)**

2.3 Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die Stadt Northeim beabsichtigt mit der Aufstellung des Bebauungsplans die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers mit den Schwerpunkten Wohnen, Sport, Kultur und Gewerbe zu schaffen.

Folgende allgemeine Ziele liegen der Planung zugrunde:

- Revitalisierung der Bahnbrache am ehemaligen Lokschuppen
- Nutzung vorhandener Innenentwicklungspotenziale
- Schaffung von Wohnraum zur Versorgung der Bevölkerung
- Förderung von Sport- und Freizeitangeboten
- Ermöglichung kultureller Nutzungen
- Geordnete städtebauliche Entwicklung und Harmonisierung unterschiedlicher Nutzungsansprüche
- Aufwertung des Quartiers
- Integration in bestehende Infrastruktur
- Beschleunigte Baurechtssetzung zur schnellen Umsetzung des Vorhabens
- Berücksichtigung von Umwelt., Natur und Klimaschutzbelangen bei der Gebietsentwicklung

Folgende Planungsinhalte dienen zur Umsetzung der Ziele:

- Festsetzung eines Mischgebietes, Urbanen Gebietes oder der einzelnen Nutzungsarten Wohnen, Gewerbe, Sport- und Kultureinrichtungen
- Regelung des Maßes der Nutzung (GRZ, Bauhöhen)
- Integration von Grün- und Freiflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung
- Gestaltung öffentlicher Räume für Freizeit- und Kulturangebote
- Fachliche Begleitung durch Artenschutzgutachten und Schallgutachten
- Durchführung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB
- Einbeziehung aller öffentlichen und privaten Belange

3 Planerische und rechtliche Ausgangslage

3.1 Raumordnung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Damit unterliegen sowohl der Bebauungsplan als auch der Flächennutzungsplan einem übergemeindlichen Anpassungsgebot. Die planerischen Entscheidungen der Gemeinde müssen demnach mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Übereinstimmung gebracht werden. Sie dürfen ihnen nicht widersprechen. Vielmehr stellen die Ziele eine verbindliche Vorgabe für die Bauleitplanung dar.

Die Ziele des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen 2022 (LROP) werden in dem Regionalen Raumordnungsplan des Landkreises Northeim (RROP) aufgegriffen und durch eigene, gebietsspezifische Planungsziele konkretisiert.

Für den Landkreis Northeim erfolgt zurzeit die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms RROP (Planungsstand: 3. Entwurf 2026). Der Kreistag hat im April 2026 das RROP als Satzung beschlossen. Dieses muss noch vom Amt für regionale Landesentwicklung genehmigt werden. Das Verfahren ist daher derzeit (Stand Anfang Juni 2026) noch nicht abgeschlossen.

Regionales Raumordnungsprogramm 2006

Northeim ist Mittelzentrum im gleichnamigen Landkreis Northeim und Sitz der Kreisverwaltung. Dem Mittelzentrum sind die Schwerpunktaufgaben zur Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten und Arbeitsstätten zugeordnet. Der Stadt Northeim werden ebenso die raumordnerische Entwicklungsaufgaben Erholung und Fremdenverkehr zugewiesen.

Die Stadt Northeim als Kreisstadt und Mittelzentrum hat mit ihrer zentralen Lage im Landkreis sowie den vorhandenen guten überregionalen Verkehrsanbindungen durch zwei Bahnstrecken, die Bundesautobahn A 7 und die Bundesstraßen B 3 und B 241eine herausgehobene Bedeutung für die Siedlungsstruktur des Landkreises und ist aus raumordnerischer Sicht für die Aufgabe der Wohnraumversorgung besonders gut geeignet. Aus

regionalplanerischer Sicht verfügt Northeim damit über geeignete Voraussetzungen, eine Vorsorgeplanung, insbesondere für einen (familiengerechten-) Mietwohnungsbau, wie er hier angestrebt wird, zu betreiben.

Angrenzend an das Plangebiet wird für den südlich des Plangebietes liegenden Bahnhof von Northeim die Darstellung eines Bahnhofs mit Fernverkehrsfunktion getroffen. Die Bahngleise sind als Haupteisenbahnstrecke dargestellt (siehe Abbildung 2). Von dieser Eisenbahninfrastruktur werden Immissionen in Form von Lärm auf das Plangebiet einwirken. Das tatsächliche Konfliktpotenzial und Maßnahmen zur Verminderung werden fachgutachterlich geprüft und fließen in die Erstellung des Bebauungsplanes ein.

Für das Plangebiet sind im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Northeim von 2006 ansonsten keine Kennzeichnungen vorhanden, die im unmittelbaren Konflikt mit der geplanten Konversion zugunsten einer neuen Wohnbebauung in Kombination mit freizeitorientierten Nutzungen stehen. Die beabsichtigte Entwicklung steht demzufolge mit den Zielen der Raumordnung nicht in Konflikt. Sie unterstützt und stärkt vielmehr die zentralörtliche Einstufung von Northeim als Mittelzentrum mit Schwerpunktaufgabe der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten.

Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Northeim (RROP) 2006 zeigt den Bedarf an außergewöhnlichen Wohnformen sowie an kleineren, bezahlbaren Wohneinheiten:

„Bei der Siedlungsentwicklung sind im demographischen Wandel zunehmend besondere Ideen gefragt, um den gewandelten Anforderungen gerecht zu werden. Neben dem wachsenden Bedarf an altengerechten Wohnungen ist insbesondere dem Bedarf nach kleineren Wohneinheiten für die steigende Anzahl an Ein-Personen-Haushalten Rechnung zu tragen. Daneben sollen allerdings auch familiengerechte Wohnformen weiterentwickelt werden.“

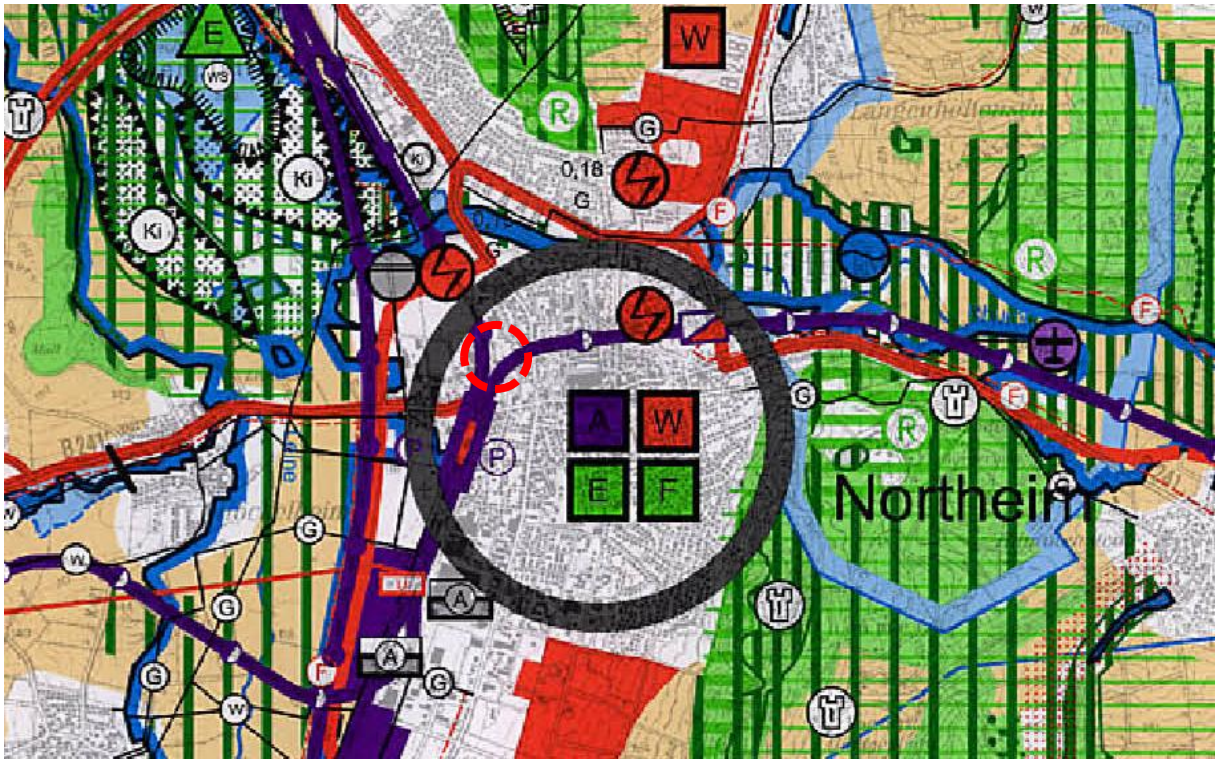


Abbildung 2 **Ausschnitt aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2006 des Landkreises Northeim mit Kennzeichnung des Plangebietes (roter Ring, ohne Maßstab)**

Negative Auswirkungen auf die übergeordneten raumordnerischen Belange werden durch die Planung nicht erkannt.

3. Entwurf Regionales Raumordnungsprogramm 2026

Der 3. Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes wurde im April 2026 vom Kreistag als Satzung beschlossen. Nun steht die Genehmigung durch das Amt für Regionale Landesentwicklung und die anschließende Bekanntmachung und Rechtskraft aus.

Northeim ist auch im Entwurf zum RROP 2026 weiterhin als Mittelzentrum und als Vorranggebiet Tourismusschwerpunkt dargestellt (siehe Abbildung 3).

Das Plangebiet befindet sich im zentralen Siedlungsgebiet der Stadt. Im Vergleich zum RROP 2006 ist im nördlichen Bereich des Plangebiets ein Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz ausgewiesen (Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten (§ 78b WHG)). Negative Auswirkungen auf die Raumordnung werden durch die Aufstellung des Bebauungsplanes dennoch nicht erwartet.

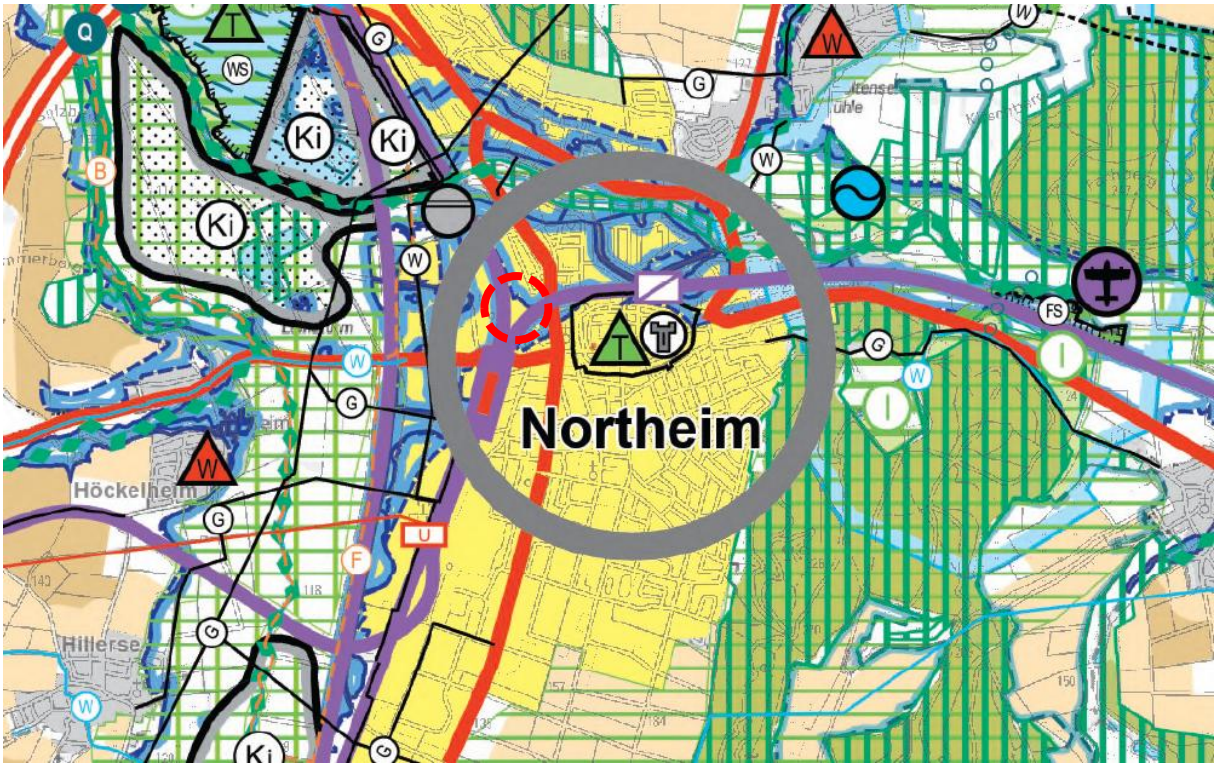


Abbildung 3 **Ausschnitt aus dem 3. Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogramms 2026 des Landkreises Northeim mit Kennzeichnung des Plangebietes (roter Ring, ohne Maßstab)**

3.2 Flächennutzungsplan

Ein Bebauungsplan muss aus den Inhalten und Darstellungen des übergeordneten Flächennutzungsplans (FNP), der für das gesamte Gemeindegebiet die langfristigen Siedlungs- und Freiraumentwicklung aufzeigt, entwickelt werden.

Der bauplanungsrechtlich zu überplanende Bereich ist im wirksamen Flächennutzungsplan (2005) der Stadt Northeim weitgehend als gewerbliche Baufläche (G) dargestellt (siehe Abbildung 4). Im Geltungsbereich des Plangebietes befindet sich außerdem die Darstellung einer Versorgungsanlage: Umformerstation (F).

Im Zuge der Bebauungsplanaufstellung wird eine Berichtigung des Flächennutzungsplans durchgeführt, um die gewerbliche Fläche zukünftig als gemischte Baufläche im Flächennutzungsplan darzustellen.

Eine Berichtigung der Darstellung des wirksamen Flächennutzungsplans in der Fassung von 2005 ist erforderlich, weil die Festsetzungen des Bebauungsplans von der Darstellung des Flächennutzungsplans abweichen.

Künftig soll das gesamte Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt werden. Die symbolische Darstellung der Umformerstation bleibt wie bisher erhalten.

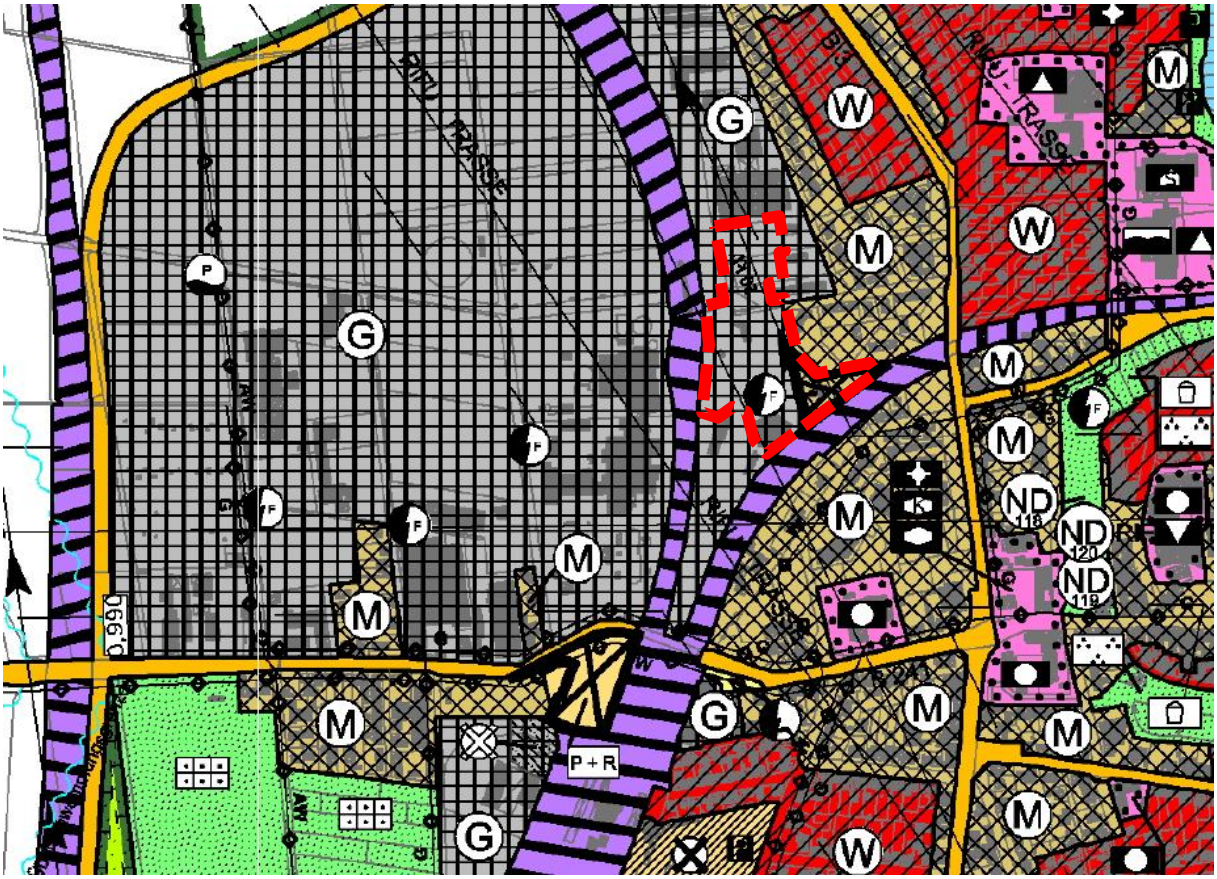


Abbildung 4 Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Northeim mit Kennzeichnung des Geltungsbereichs (ohne Maßstab)

3.3 Benachbarte und überplante Bebauungspläne

Bebauungsplan NOM Nr. 1D „In der Twechtge“

Der nördliche Teil des Areals liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1D „In der Twechtge“ aus dem Jahr 1977. Dort ist ein Allgemeines Wohngebiet mit zwei- bis dreigeschossiger Bebauung festgesetzt. Dieser Bereich wird durch den neu aufzustellenden Bebauungsplan NOM Nr. 128 „Drehscheibe/Damaschkestraße“ überplant. Die bisherigen Festsetzungen werden dabei im Hinblick auf die Anforderungen des neuen städtebaulichen Konzepts neu geordnet und optimiert.

3.4 Innenentwicklungspotenziale und Bedarfsnachweis

Das Baugesetzbuch (BauGB) wurde 2013 mit dem vorrangigen Ziel einer Stärkung der Innenentwicklung in Städten und Gemeinden grundlegend überarbeitet. Dabei wurde ausdrücklich der Vorrang der Innenentwicklung festgelegt, um die Neuinanspruchnahme von Flächen zu reduzieren. In den Begründungen zu Bauleitplänen ist daher darzulegen, dass die planende Kommune Bemühungen unternommen hat, vor der Neuinanspruchnahme von landwirtschaftlich oder als Wald genutzten Flächen zunächst die Möglichkeiten der Innenentwicklung zu untersuchen und ausreichend auszuschöpfen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Northeim NOM Nr. 128 „Drehscheibe/Damaschkestraße“ handelt es sich um eine klassische Innenentwicklung durch Nachverdichtung. Ein Teil des Plangebietes ist als aufgegebene Brachfläche angesehen. Das Baugesetzbuch begrüßt die Nachnutzung solcher Areale insbesondere zur Schaffung von Wohnraum.

Die Aufstellung des Bebauungsplans und die Berichtigung des Flächennutzungsplans geschehen aufgrund einer konkreten Entwicklungsabsicht eines Vorhabenträgers. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Planung auch in naher Zukunft tatsächlich umgesetzt werden wird.

Der Landkreis Northeim hat in den vergangenen Jahren ein systematisches Innenentwicklungsmanagement aufgebaut, mit dem Ziel, vorhandene Innenentwicklungspotenziale zu identifizieren, zu bewerten und gezielt zu aktivieren. Im Rahmen dieses Prozesses wurden sogenannte Lupenräume definiert, also räumlich abgegrenzte Bereiche mit besonderem Entwicklungs- und Nachverdichtungspotenzial, die einer vertieften städtebaulichen Analyse unterzogen wurden. Dabei standen insbesondere Aspekte wie Flächenverfügbarkeit, Nutzungsstruktur, städtebauliche Einbindung, Erschließungssituation sowie freiraumplanerische Qualitäten im Fokus.

Auch das vorliegende Plangebiet wurde als Teil eines solchen Lupenraums intensiv untersucht. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen wurde ein differenziertes städtebauliches Konzept zur Nachnutzung des Areals erarbeitet. Dieses berücksichtigt sowohl die vorhandenen räumlichen und funktionalen Rahmenbedingungen als auch die übergeordneten Ziele einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Dazu zählen insbesondere die Innen- vor Außenentwicklung, die effiziente Nutzung bestehender Infrastrukturen, die Stärkung gewachsener Siedlungsstrukturen sowie die Schaffung qualitätsvoller Freiräume.

Das Konzept verfolgt das Ziel, eine verträgliche Nachverdichtung mit einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Gebiets zu verbinden. Neben der Entwicklung geeigneter Nutzungsbausteine wurden auch Aussagen zur Erschließung, zur Grün- und Freiraumstruktur sowie zur Einbindung in das bestehende Siedlungsgefüge getroffen. Insgesamt stellt das erarbeitete Konzept eine fundierte Grundlage für die weitere planerische Entwicklung und bauleitplanerische Umsetzung dar.

3.5 Gutachten und Plangrundlagen

Folgende Fachgutachten werden im weiteren Verlauf in die Planung miteinbezogen:

Artenschutzgutachten

Zur Einschätzung der artenschutzrechtlichen Situation im Plangebiet ist ein Fachgutachter beauftragt worden. Die Untersuchungen werden derzeit durchgeführt. Ergebnisse werden Ende 2026 vorliegen. Anschließend werden diese in die Unterlagen eingearbeitet und der Begründung als Anhang beigefügt.

Schallgutachten

Um die auf das Plangebiet einwirkenden sowie ausgehenden Geräuschimmissionen beurteilen zu können, wird im Planverfahren ein schalltechnisches Fachgutachten erstellt. Die

Ergebnisse des Gutachtens werden im Entwurf berücksichtigt und bilden die Grundlage für gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen und Festsetzungen.

Baugrundgutachten

Im Rahmen von Erdbauarbeiten anfallendes Bodenmaterial kann aufgrund der bahnbetrieblichen Vornutzung verunreinigt sein. Eine 1998 erstellte orientierende Untersuchung ergab Verdachtspunkte im geplanten Baufeld. Zur Verifizierung des Anfangsverdachts sollten durch eine Untersuchung weiterführende Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt werden. Zudem sollen auf Teilflächen des Baufeldes Oberflächenmischproben entnommen und abfallrechtlich bewertet werden. Das erstellte und als Anhang beigefügte Gutachten[1] behandelt den Großteil des Plangebiets, ausgenommen ist aufgrund der nicht zu erwartenden Vorbelastung sowie der derzeitigen Nutzung die Fläche, die derzeit als Kleingärten genutzt wird.

Das, der Boden- und Grundwasseruntersuchung zugrundeliegende Untersuchungskonzept wurde vorab mit dem Landkreis Northeim abgestimmt.

Aufgrund der geomorphologischen und hydrogeologischen Situation wird der Abfluss der Oberflächen- und Grundwässer in nordwestliche Richtung auf die Vorflut der Leine angenommen.

Die Feldarbeiten zur Bodenuntersuchung fanden im Juni / Juli 2019 statt. Ebenfalls im Juni 2019 wurden Sondierungen zur Gewinnung von Grundwasserproben durchgeführt.

Die Untersuchung des Grundwassers ergab keine Hinweise auf eine Verunreinigung des Grundwassers durch die untersuchten Schadstoffparameter.

Das Gutachten kommt zu dem Resümee, dass durch die Nachnutzung des Areals als Wohngebiet gemäß der beabsichtigten Planung alle relevanten, oberflächennahen und den Wirkungspfad Boden – Mensch betreffenden Schadstoffquellen überbaut bzw. durch Bodenaustauschmaßnahmen entnommen werden. Im Zuge von Eingriffen in den Boden sind die zuständigen Regularien zu beachten.

Unter anderem aufgrund des hohen Grundwasserflurabstandes und der mächtigen, dem Grundwasserschutz zuträglichen, Überdeckung besteht derzeit aus gutachterlicher Sicht keine potenzielle Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser.

Aufgrund der vorgefundenen Schadstoffspektren, insbesondere der Bleibelastung, kann im Plangebiet die Pflanzenqualität für Nutzgärten beeinträchtigt sein.

Die weiteren Ergebnisse des Gutachtens sind ausführlich im Kapitel „Bewertung von Natur und Landschaft“ (Kapitel 6) beschrieben und fließen in die Bewertung der Umweltbelange Boden, Grundwasser und Andere mit ein.

[1] Dr. Köhler & Dr. Pommerening GmbH, Beratenden Geologen, Hydrogeologen und Ingenieure: Ergebnisdarstellung Boden- und Grundwasseruntersuchungen zum Bauvorhaben Drehscheibe Northeim (Damaschkestraße). Harsum, 25.08.2019

4 Vorhabenbeschreibung und städtebauliches Konzept

4.1 Ausgangslage und städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept für das Plangebiet basiert auf dem im Rahmen des Innenentwicklungsmanagements des Landkreises Northeim erarbeiteten Entwicklungskonzept und bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte (siehe Abbildung 5).

Ziel ist die Reaktivierung des brachgefallenen Lokschuppenareals sowie dessen städtebauliche Neuordnung. Das Gebiet soll einer geordneten, schrittweise umsetzbaren Entwicklung zugeführt werden, die die vorhandenen Standortqualitäten berücksichtigt und eine flexible Anpassung an zukünftige Anforderungen ermöglicht.

Der bestehende Lokschuppen ist ein prägendes Element des Plangebietes. Aufgrund seines baulichen Zustands wurde er fachlich begutachtet; ein Angebot für einen möglichen Rückbau liegt vor. Im weiteren Verfahren wird daher auch ein Ersatzneubau geprüft, der die industrielle Prägung des Standortes aufgreift und in eine zeitgemäße städtebauliche Struktur überführt.

Bereits erfolgte Teilberäumungen sowie der Rückbau einzelner untergeordneter Gebäude bilden eine erste Grundlage für die Entwicklung.

Das städtebauliche Konzept sieht eine klar gegliederte, funktional gemischte Entwicklung des Areals vor, mit einem Schwerpunkt auf der schrittweisen Transformation des ehemaligen Bahnstandortes zu einem urbanen Quartier mit den Nutzungsbausteinen Wohnen, Freizeit, Sport, Kultur und ergänzenden gewerblichen Nutzungen.

Die Entwicklung erfolgt abschnittsweise und ermöglicht eine flexible Umsetzung in Abhängigkeit von Rahmenbedingungen und Bedarfen.

Die bauliche Entwicklung erfolgt durch Neubauten sowie durch die Umnutzung und teilweise Umstrukturierung des Bestandes. Die Gebäudehöhen orientieren sich an einer Bebauung mit bis zu vier Vollgeschossen. Ziel ist ein funktional und räumlich durchmischtes Quartier mit flexiblen Nutzungseinheiten.



Abbildung 5 **Städtebaulich-freiräumliches Konzept Lokschuppen, Stadt Northeim (Quelle pgp, ohne Maßstab)**

4.2 Nutzungs- und Baukonzept

Im nördlichen Teil des Plangebietes ist Wohnnutzung in mehreren kompakten Baukörpern vorgesehen, die sich um gemeinschaftlich genutzte Grünflächen gruppieren. Die Gebäude sind in aufgelockerter Struktur angeordnet und über interne Erschließungswege miteinander verbunden. Stellplätze werden gebündelt an den Quartierseingängen organisiert, sodass die Wohnbereiche weitgehend vom motorisierten Verkehr freigehalten werden. Eine intensive Durchgrünung prägt diesen Quartiersbereich wesentlich.

Im südlichen Teil des Plangebietes konzentrieren sich freizeit- und kulturbezogene Nutzungen. Der Lokschuppen bildet hierbei den zentralen Identifikationspunkt und ist für eine

Umnutzung, unter anderem für Ausstellungen und Veranstaltungen, vorgesehen. Ergänzend ist im direkten Umfeld die Errichtung einer Kletter- und Boulderhalle als Neubau vorgesehen, die den sportlichen Nutzungsschwerpunkt ergänzt.

Konkrete Nutzungen im Veranstaltungsbereich sind derzeit noch nicht abschließend definiert. Lärmintensivere Nutzungen sollen überwiegend innerhalb der Gebäude stattfinden. Im Außenbereich ist im Umfeld der ehemaligen Drehscheibe eine gastronomische Nutzung vorgesehen.

Der Bereich der ehemaligen Drehscheibe übernimmt zudem eine zentrale Aufenthaltsfunktion und wird als identitätsstiftender Ort innerhalb des Quartiers entwickelt. Die Drehscheibe selbst bleibt als Relikt der industriellen Vergangenheit erhalten und wird in die Freiraumgestaltung integriert und erlebbar gemacht.

4.3 Erschließung und Verkehr

Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die Damaschkestraße und bleibt in ihrer Grundstruktur erhalten. Sie wird im Zuge der Entwicklung weiter ausdifferenziert und ergänzt. Für die Erschließungsplanung wird vom Vorhabenträger ein Ingenieurbüro eingeschaltet, welches die erschließungstechnische Fachplanung übernimmt.

Entlang der Damaschkestraße sowie im Übergang zu den südlichen Entwicklungsbereichen verläuft die innere Erschließung des Gesamtgebietes. Sie bildet das verbindende Rückgrat zwischen den unterschiedlichen Nutzungsbausteinen und stellt die Anbindung an das umgebende Straßennetz sicher.

Innerhalb des Plangebietes erfolgt eine funktionale Gliederung der Verkehrsflächen. Der ruhende Verkehr wird in dafür vorgesehenen Bereichen konzentriert organisiert, um eine klare Trennung von Erschließungs-, Aufenthalts- und Nutzungsflächen zu erreichen.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit und der besseren Einbindung in das städtische Umfeld. Eine direkte Wegeverbindung in Richtung Bahnhof wird geprüft; hierzu erfolgen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn. Darüber hinaus werden bestehende Wegebeziehungen gestärkt und weiterentwickelt. Ergänzend stärkt eine Verbindung in Richtung des Sportzentrums „Schuhwall“ die Anbindung an das Umfeld.

4.4 Freiraum- und Grünkonzept

Das Grün- und Freiraumkonzept sieht eine Aufwertung und Neuordnung der bestehenden Freiflächen vor. Ziel ist die Entwicklung eines nutzbaren und identitätsstiftenden Freiraums unter Einbindung der vorhandenen Standortqualitäten.

Die derzeit überwiegend durch Ruderalvegetation geprägten Flächen sollen schrittweise in gestaltete Freiräume überführt werden. Die industrielle Prägung des Standortes bleibt dabei ablesbar und wird gestalterisch integriert.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Schaffung hochwertiger Aufenthaltsbereiche im Außenraum. Der Bereich der Drehscheibe übernimmt hierbei eine zentrale Funktion und wird auch für gastronomische Nutzungen vorgesehen. Ergänzend können Flächen für temporäre Nutzungen und Veranstaltungen entstehen.

Die Freiraumentwicklung erfolgt parallel zur baulichen Entwicklung in Abschnitten und ermöglicht eine flexible Anpassung an die zukünftige Nutzung des Gebietes.

5 Planungsalternativen

5.1 Räumliche Alternativen

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sowie des Innenentwicklungsmanagements des Landkreises Northeim wurden neben der konkret verfolgten Planung auch räumliche Alternativen zur Entwicklung geprüft. Ziel war es, unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen, infrastrukturellen und immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen eine nachhaltige und städtebaulich sinnvolle Standortentwicklung zu gewährleisten.

Eine grundlegende Alternative bestand in der Entwicklung vergleichbarer Nutzungen an anderen Standorten im Stadtgebiet. Vor dem Hintergrund des Vorrangs der Innenentwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sowie der Zielsetzungen des Regionalen Raumordnungsprogramms wurde jedoch der Fokus bewusst auf die Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen gelegt. Das vorliegende Plangebiet stellt als ehemals bahnbetrieblich genutzte Fläche mit vorhandener Erschließung und unmittelbarer Nähe zum Bahnhof einen besonders geeigneten Standort dar. Alternative Außenbereichsflächen wurden daher nicht vertieft betrachtet, da deren Inanspruchnahme mit einem höheren Flächenverbrauch, deutlich mehr Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft sowie zusätzlichen infrastrukturellen Erschließungserfordernissen verbunden wäre.

Innerhalb des Stadtgebietes wurden potenzielle Alternativflächen im Rahmen der Lupenraumbetrachtung untersucht. Diese weisen jedoch entweder geringere Flächenpotenziale, ungünstigere Erschließungsvoraussetzungen oder eine geringere städtebauliche Integrationsfähigkeit auf. Insbesondere die unmittelbare Lage des Plangebietes zwischen zwei Bahnstrecken stellt zwar erhöhte Anforderungen an den Immissionsschutz, bietet gleichzeitig jedoch eine hervorragende Anbindung an den öffentlichen Verkehr und unterstreicht die Eignung für eine verdichtete, nutzungsgemischte Entwicklung.

Eine weitere räumliche Alternative bestand in der Beibehaltung der bestehenden Nutzungsstruktur, insbesondere der Kleingartenanlage im nördlichen Bereich. Diese Option wurde geprüft, jedoch im Hinblick auf die gesamtstädtischen Entwicklungsziele und die vergleichsweise geringe Flächeneffizienz der bestehenden Nutzung nicht weiterverfolgt. Die Grundstücke Kleingartenanlagen sind bereits entmietet.

Gleichwohl wird die Qualität der kleinteiligen Grünstrukturen im Rahmen der Planung aufgegriffen und in Form gemeinschaftlicher Freiräume sowie einer intensiven Durchgrünung in das neue Quartier überführt.

Für den südlichen Teilbereich wurde alternativ eine vollständige Beräumung des Bestandes einschließlich des Lokschuppens betrachtet. Demgegenüber steht die Option der Erhaltung und Umnutzung als identitätsstiftendes Element. Aufgrund der prägenden historischen Struktur und der besonderen stadträumlichen Wirkung wird die Integration des Lokschuppens – sofern wirtschaftlich und technisch umsetzbar – gegenüber einem vollständigen Rückbau bevorzugt. Gleichzeitig bleibt ein Ersatzneubau als alternative Entwicklungsoption Bestandteil des weiteren Verfahrens.

Zusammenfassend zeigt die Prüfung räumlicher Alternativen, dass das Plangebiet aufgrund seiner Lage, seiner Flächenverfügbarkeit sowie seiner Einbindung in die bestehende Siedlungsstruktur eine besondere Eignung für die angestrebte Entwicklung aufweist. Die geplante Konversion stellt damit eine städtebaulich sinnvolle und raumordnerisch verträgliche Lösung dar, die den Zielen einer flächensparenden und nachhaltigen Stadtentwicklung in besonderem Maße entspricht.

5.2 Inhaltliche Alternativen

Im Zuge der Konzeptentwicklung wurden verschiedene inhaltliche Nutzungsalternativen für das Plangebiet geprüft. Ziel war es, eine tragfähige, standortgerechte und langfristig flexible Nutzungsperspektive zu entwickeln, die sowohl den lokalen Bedarfen als auch den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung gerecht wird.

Eine grundlegende Alternative stellte eine rein wohnbauliche Entwicklung des gesamten Areals dar. Diese Option hätte eine maximale Ausnutzung der Fläche für den Wohnungsbau ermöglicht, insbesondere vor dem Hintergrund des im Regionalen Raumordnungsprogramm formulierten Bedarfs an differenzierten Wohnformen. Aufgrund der besonderen Lage des Plangebietes zwischen aktiven Bahnstrecken sowie der daraus resultierenden Immissionsbelastungen wurde jedoch von einer ausschließlich wohnbaulichen Nutzung abgesehen. Zudem würde eine monofunktionale Struktur dem Ziel einer lebendigen, resilienten Quartiersentwicklung widersprechen.

Ebenfalls geprüft wurde eine vorrangig gewerbliche Nutzung des Areals, beispielsweise in Form eines klassischen Gewerbegebietes oder standortbezogener Dienstleistungen. Diese Alternative wurde insbesondere im Hinblick auf die gute verkehrliche Anbindung betrachtet. Sie wurde jedoch verworfen, da sie weder die innenstadtnahen Potenziale des Standortes optimal nutzt noch eine angemessene Integration in die angrenzenden Wohnstrukturen gewährleistet. Darüber hinaus wäre eine rein gewerbliche Nutzung mit geringeren Synergieeffekten für die Quartiersbelebung verbunden.

Eine weitere Alternative bestand in der Entwicklung eines schwerpunktmäßig freizeit- und sportorientierten Areals, etwa mit einem erweiterten Angebot an Sportanlagen oder Veranstaltungsflächen. Diese Nutzung passt grundsätzlich zur vorhandenen Flächenstruktur und zur teilweisen Abschirmung durch die Bahntrassen. Allerdings würde eine solche Ausrichtung die vorhandenen Flächenpotenziale nicht in ausreichendem Maße aktivieren und wäre hinsichtlich der Flächeneffizienz sowie der ganzjährigen Nutzbarkeit eingeschränkt.

Im Hinblick auf den baulichen Bestand, insbesondere den Lokschuppen, wurden unterschiedliche Umgangsweisen betrachtet. Neben der vollständigen Beseitigung wurde auch eine umfassende Umnutzung für kulturelle, freizeitbezogene oder gewerbliche Zwecke untersucht.

Die Umnutzung bietet den Vorteil, die industrielle Geschichte des Standortes erlebbar zu machen und einen identitätsstiftenden Ort innerhalb des Quartiers zu schaffen. Gleichzeitig sind mit ihr erhöhte Anforderungen an die bauliche Sanierung und die wirtschaftliche Tragfähigkeit verbunden. Daher wird im weiteren Verfahren auch ein Ersatzneubau geprüft, der die charakteristischen Merkmale des Bestandes aufnimmt.

Schließlich wurden unterschiedliche Dichten und städtebauliche Strukturen untersucht, von einer stärker verdichteten Blockrandbebauung bis hin zu aufgelockerten, freistehenden Baukörpern. Vor dem Hintergrund der angrenzenden Bebauungsstruktur sowie der gewünschten Durchgrünung wurde eine mittlere Dichte mit aufgelockerter Anordnung der Baukörper als vorzugswürdig bewertet. Diese ermöglicht eine gute Belichtung, Aufenthaltsqualität und eine angemessene Integration in das Umfeld.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass eine funktional gemischte Entwicklung mit einem Schwerpunkt auf Wohnen, ergänzt durch freizeit-, kultur- und dienstleistungsbezogene Nutzungen, die geeignetste Lösung darstellt. Sie trägt den standortspezifischen Rahmenbedingungen Rechnung, ermöglicht eine flexible Entwicklung und schafft die Grundlage für ein lebendiges und nachhaltig nutzbares Quartier.

5.3 Nullvariante

Im Rahmen der Nullvariante wird untersucht, welche Auswirkungen ein Verzicht auf die Planung und damit auf die städtebauliche Entwicklung des Plangebietes hätte.

Die Stadt Northeim ist als Mittelzentrum im gleichnamigen Landkreis gemäß den Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen sowie des Regionalen Raumordnungsprogramms mit der Aufgabe betraut, Wohnstätten zu sichern und weiterzuentwickeln. Dieser Aufgabe würde bei einem Verzicht auf die vorliegende Planung nur eingeschränkt entsprochen.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels bestehen differenzierte Anforderungen an den Wohnungsmarkt. Einerseits steigt der Bedarf an altersgerechtem und barrierearmem Wohnraum für eine zunehmend ältere Bevölkerung. Andererseits ist die Stadt gefordert, attraktive Wohnangebote für junge Haushalte und Familien bereitzustellen, um Abwanderungstendenzen entgegenzuwirken und eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur zu erhalten.

Ohne die Entwicklung zusätzlicher Wohnbauflächen können diese unterschiedlichen Bedarfe nur unzureichend gedeckt werden. Insbesondere der notwendige Generationswechsel innerhalb des bestehenden Wohnungsbestandes wird erschwert, wenn keine ergänzenden Angebote geschaffen werden. Dies kann mittel- bis langfristig zu einer Verfestigung unausgewogener Belegungsstrukturen sowie zu einer Abnahme der städtebaulichen Dynamik führen.

Das Plangebiet weist aufgrund seiner innerstädtischen Lage sowie der Nähe zum Bahnhof Northeim eine besondere Standortqualität auf. Die gute Anbindung an den schienengebundenen Regionalverkehr, insbesondere in Richtung Göttingen, eröffnet zusätzliche Potenziale für Pendler sowie für Studierende. Ohne die geplante Entwicklung bliebe dieses Potenzial ungenutzt.

Darüber hinaus würde bei Nichtdurchführung der Planung eine bereits erschlossene, derzeit untergenutzte bzw. brachgefallene Fläche langfristig ihrer städtebaulichen Funktion entzogen bleiben. Dies widerspricht dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung und würde den Druck auf bislang unbebaute Flächen im Außenbereich erhöhen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Nullvariante sowohl städtebaulich als auch raumordnerisch nachteilig zu bewerten ist. Sie würde die Entwicklung eines bedarfsgerechten Wohnraumangebotes erschweren, die Nutzung vorhandener Innenentwicklungspotenziale verhindern und damit den Zielsetzungen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung entgegenstehen.

6 Auswirkung der Planung auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung

6.1 Lage und Siedlungsentwicklung

Die Stadt Northeim liegt im südlichen Niedersachsen im gleichnamigen Landkreis Northeim. Das nächstgelegene Oberzentrum ist die Stadt Göttingen, welche südlich in etwa 20 km Entfernung liegt und über Eisen- und Autobahn gut zu erreichen ist. Die Landeshauptstadt Hannover ist mit ca. 1 Stunde Fahrzeit ebenfalls gut erreichbar.

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Stadtgebietes von Northeim. Das zu betrachtende Plangebiet wird eingerahmt durch die Eisenbahnstrecken Northeim-Hannover und Northeim-Nordhausen im Westen und Süden. Im Osten grenzt die Wohnbebauung an der Borsigstraße und an der Damaschkestraße an. Angrenzend im Norden befinden sich diverse Fachhändler und Dienstleister.

Ungefähr 450 Meter südlich des Plangebietes liegt der Northeimer Bahnhof und 200 Meter östlich befindet sich einerseits die Bundesstraße 241, welche Northeim von Osten nach Westen in Richtung Moringen und Osterode anbindet. Andererseits bindet die Bundesstraße auch an die Bundesstraße 3 an, die Northeim nach Norden an Einbeck und nach Süden an Göttingen anbindet und von wo aus die Bundesautobahn 7 in Richtung Kassel und Hamburg erreicht werden kann. Aus den genannten Gründen ist Northeim äußerst günstig im regionalen und überregionalen Kontext verortet.

Mit einem türkischen Supermarkt befindet sich eine Einkaufsmöglichkeit innerhalb des Quartiers in fußläufiger Distanz. Weitere Versorgungsmöglichkeiten sind am Eschenschlag (550m), an der Rückingsallee (1 km), In der Fluth (1,3 km) und an der Graf-Otto-Straße (1,3 km) gegeben. Die Innenstadt ist mit 800 Metern Entfernung ebenfalls im näheren Umfeld erreichbar.

6.2 Ortsbild

Das Plangebiet und sein Umfeld sind durch eine heterogene, historisch gewachsene Gemengelage geprägt. Maßgeblich für die stadträumliche Situation sind insbesondere die

angrenzenden Bahntrassen, die sowohl visuell als auch funktional eine starke Zäsur im Stadtraum bilden und das Gebiet gegenüber seiner Umgebung deutlich abgrenzen.

Die angrenzende Bebauung entlang der Damaschkestraße ist überwiegend durch mehrgeschossige Wohngebäude mit klaren Baukörperstrukturen geprägt. Demgegenüber weist das Plangebiet derzeit ein uneinheitliches Erscheinungsbild auf, das durch brachgefallene Flächen, Ruderalvegetation sowie teilweise sanierungsbedürftige Bestandsgebäude bestimmt wird. Eine klare städtebauliche Ordnung oder prägende Raumkante ist aktuell nicht vorhanden, sodass dem Gebiet bislang nur eine geringe ortsbildprägende Qualität zukommt.

Mit der geplanten Entwicklung erfolgt eine grundlegende Neuordnung und gestalterische Aufwertung des Areals. Das städtebauliche Konzept sieht eine klare funktionale und räumliche Gliederung vor. Der nördliche Bereich wird durch aufgelockerte, mehrgeschossige Wohngebäude geprägt, die sich um gemeinschaftlich nutzbare Grünflächen gruppieren. Die Anordnung der Baukörper greift die Maßstäblichkeit und Struktur der umgebenden Wohnbebauung auf und fügt sich in das bestehende Ortsbild ein. Gleichzeitig entsteht durch die Durchgrünung und die Reduzierung des motorisierten Verkehrs im Inneren des Quartiers eine hohe Aufenthaltsqualität.

Im südlichen Bereich wird mit der Umnutzung des Lokschuppens sowie der Integration freizeit- und kulturnaher Nutzungen ein eigenständiger stadträumlicher Schwerpunkt ausgebildet. Die ehemalige Drehscheibe wird als zentrales Freiraumelement erhalten und gestalterisch in das Gesamtkonzept eingebunden. Dadurch entsteht ein identitätsstiftender Ort, der die industrielle Vergangenheit des Standortes aufnimmt und in einen neuen Nutzungskontext überführt.

Die geplanten Baukörper werden aufgrund ihrer Höhe und Kubatur über den unmittelbaren Nahbereich hinaus wahrnehmbar sein. Durch die gewählte städtebauliche Struktur sowie die Orientierung an den bestehenden Maßstäben der Umgebung wird jedoch eine verträgliche Einbindung in das Stadtbild gewährleistet. Die linearen Gebäudestrukturen tragen zudem zur räumlichen Fassung des Gebietes bei und unterstützen eine klare Gliederung des Quartiers.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastungen sowie der derzeitigen gestalterischen Defizite sind keine nachteiligen Auswirkungen auf das Ortsbild zu erwarten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Planung zu einer deutlichen Aufwertung des Erscheinungsbildes führt. Durch die Kombination aus geordneter Bebauung, qualitätsvollen Freiräumen und der Integration prägender Bestandsstrukturen entsteht ein eigenständiges Quartier mit klarer stadträumlicher Identität.

6.3 Verkehr und Mobilität

Das Plangebiet wird im Nordosten durch die Borsigstraße sowie die Damaschkestraße begrenzt. Die Erschließung der Grundstücke erfolgt derzeit im Osten über die Damaschkestraße und im Norden über die Borsigstraße.

An dieser grundsätzlichen Erschließungssystematik soll auch künftig festgehalten werden. Im Zuge der weiteren Planungen können jedoch rückwärtig gelegene Grundstücke entstehen, die nicht unmittelbar an eine öffentliche Verkehrsfläche angebunden sind. Zur

Sicherstellung einer geordneten Erschließung ist vorgesehen, die Damaschkestraße zu verlängern und entsprechend auszubauen. Dadurch sollen künftig sowohl die nördlich gelegenen Bestandsgebäude als auch die südlich geplanten Neubauten erschlossen werden.

Hierfür kann eine Erweiterung des bestehenden Straßenraums erforderlich werden, da die derzeitige Leistungsfähigkeit der Damaschkestraße im Hinblick auf das künftig zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen nach aktuellem Stand voraussichtlich nicht ausreicht.

Zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens sowie des steigenden Stellplatzbedarfs infolge der geplanten Neubebauung werden entlang der Damaschkestraße sowie innerhalb des Plangebiets ausreichend Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen.

Erhebliche Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz sind nach derzeitigem Planungsstand nicht zu erwarten. Die konkrete Erschließungsplanung wird durch ein Ingenieurbüro erarbeitet. Die entsprechenden Ergebnisse bleiben im weiteren Verfahren abzuwarten.

6.4 Ver- und Entsorgung des Gebietes

Das Plangebiet wird im Trennsystem entwässert. Die Entwässerung sowie die übrige Ver- und Entsorgung werden im weiteren Verfahren unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der einschlägigen technischen Regelwerke konkretisiert.

Die Anbindung des Plangebiets an die bestehenden Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen ist grundsätzlich möglich. Die erforderlichen Leitungsnetze befinden sich im angrenzenden Straßenraum. Auch die geplanten Neubauten können an das vorhandene Leitungsnetz in der Damaschkestraße angeschlossen werden.

Die Grundzüge der Ver- und Entsorgung wurden bereits mit den zuständigen Fachbehörden sowie den Ver- und Entsorgungsträgern der Stadt Northeim abgestimmt. Nach derzeitiger Einschätzung sind durch die geplante Bebauung keine erheblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der bestehenden Entwässerungs- und Leitungssysteme zu erwarten.

Die konkrete technische Ausgestaltung sowie die abschließende Sicherung der Ver- und Entsorgung erfolgen im Rahmen der weiterführenden Erschließungsplanung und der nachfolgenden Genehmigungsverfahren. Besondere Anforderungen, die über die üblichen technischen Standards hinausgehen, sind derzeit nicht erkennbar.

6.5 Nutzungen und Nutzungskonflikte

Das Plangebiet befindet sich aufgrund der umliegenden, heterogenen Nutzungsstrukturen in einem städtebaulichen Spannungsfeld.

Auf dem Gelände befinden sich die brachgefallene Lokschuppenhalle sowie weitere untergeordnete bauliche Anlagen. Unmittelbar angrenzend prägen überwiegend Wohnnutzungen das Umfeld. Ergänzend bestehen punktuelle gewerbliche Nutzungen im Osten, gewerbliche Standorte entlang der Borsigstraße im Norden sowie im Südosten an der Straße Eschenschlag.

Nördlich grenzen mehrgeschossige Wohngebäude an das Plangebiet an. Westlich der Nord-Süd-Bahnstrecke befinden sich die brachliegenden Anlagen der ehemaligen Zuckerfabrik. Südlich der Straße Eschenschlag sind gemischte Nutzungen vorhanden, darunter ein KFZ-Betrieb, ein Gartenbaubetrieb, eine ambulante Klinik sowie Wohnnutzungen. Gegenüber der Bahnstrecke Northeim–Hannover erstreckt sich zudem ein großflächiges Industriegebiet mit den leerstehenden Gebäuden der ehemaligen Zuckerfabrik.

Die westlich und südlich unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Bahngleise entfalten eine deutliche Barrierewirkung.

Mit der geplanten Entwicklung eines Wohngebietes mit freizeitorientierten Nutzungen wird eine Maßnahme der Innenentwicklung umgesetzt, die sich grundsätzlich in die vorhandenen Nutzungsstrukturen, insbesondere östlich des Plangebietes, einfügt. Gleichzeitig sind Nutzungskonflikte mit den benachbarten Gewerbebetrieben sowie den von der Bahntrasse ausgehenden Immissionen nicht auszuschließen. Den Belangen des Immissionsschutzes kommt daher im weiteren Planverfahren besondere Bedeutung zu (siehe nachfolgendes Kapitel).

6.6 Immissionsschutz

Das Plangebiet liegt im Einflussbereich der Bahnstrecken Kassel–Hannover und Northeim–Nordhausen sowie umliegender Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der B 241 und der B 3 / B 241. Relevante Schallimmissionen ergeben sich vor allem aus dem Schienenverkehr sowie dem straßengebundenen Verkehr im näheren Umfeld. Ein relevanter Einfluss der weiter entfernt verlaufenden Westumgehung ist aufgrund der Distanz derzeit nicht zu erwarten.

Zur Ermittlung und Bewertung der Immissionsbelastung wird eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren erwartet und dienen als Grundlage für die planerische Abwägung. Erforderliche Schallschutzmaßnahmen können im Zuge der Entwurfsfassung als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

Im Rahmen der Untersuchung erfolgt eine getrennte Darstellung der Verkehrsgeräusche für den Tag- und Nachtzeitraum sowie eine stockwerksbezogene Betrachtung. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Darüber hinaus werden maßgebliche Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 ermittelt, die als Grundlage für Festsetzungen zum baulichen Schallschutz dienen können. Ergänzend wird geprüft, inwieweit aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahntrassen zu einer Reduzierung der Immissionsbelastung beitragen können.

Die gewerblichen Vorbelastungen außerhalb des Plangebiets werden sowohl anhand gebietstypischer Emissionsansätze als auch, soweit erforderlich, auf Grundlage konkreter betrieblicher Erhebungen berücksichtigt. Nach derzeitigem Kenntnisstand beschränkt sich eine vertiefte Betrachtung auf einzelne potenziell relevante Betriebe.

Darüber hinaus werden mögliche Geräuschemissionen aus dem Plangebiet selbst betrachtet. Hierzu zählen insbesondere Verkehr, gewerbliche Nutzungen, Anlieferverkehre sowie technische Anlagen. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung bleiben im weiteren Verfahren abzuwarten und bilden die Grundlage für gegebenenfalls erforderliche planerische Maßnahmen.

7 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und der zu erwartenden Auswirkungen

7.1 Umweltbelange

7.1.1 Notwendigkeit zur Bewertung des Eingriffs in die Umweltbelange

Wenn das beschleunigte Verfahren nach §13a BauGB angewendet wird, ist keine Umweltprüfung im Sinne des Baugesetzbuches mehr durchzuführen und kein Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung zu leisten. Dennoch müssen die Belange von Natur und Landschaft angemessen bewertet werden.

Zur Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen der Planung auf die Belange von Natur und Landschaft wird sich an den vorhandenen Strukturen orientiert.

7.1.2 Informationsgrundlage

Als Informationsgrundlage dienen diverse Online-Kartenserver, darunter der NIBIS® Kartenserver vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) und das NUMIS-Portal vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU).

Des Weiteren werden Regionalpläne, Flächennutzungsplan sowie Pläne mit landschaftsplanerischen und natur- und landschaftsschutzfachlichen Inhalten herangezogen.

Zu guter Letzt dienen Luftbilder des NIBIS® Kartenservers vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) der optischen Darstellung des Untersuchungsraumes zur Beurteilung der Schutzgüter Pflanzen, Biotoptypen, Oberflächengewässer und Landschaftsbild.

7.1.3 Checkliste zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB

Umweltbelang	Betroffen	Nicht betroffen
Arten /Lebensgemeinschaften	x	
Biotoptypen	x	
Biologische Vielfalt		x
Boden / Fläche / Bodenwasserhaushalt / Grundwasser	x	
Oberflächengewässer		x
Klima / Luft (Lokalklima)		x

Umweltbelang	Betroffen	Nicht betroffen
Landschafts- / Ortsbild		x
Mensch und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt	x	
Kulturgüter und sonstige Sachgüter		x
Wechselwirkungen		x
Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne der EU-Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG		x
Gebiete der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie (EU-Richtlinie 92/43/EWG)		x
Naturschutzgebiete gem. § 23 BNatSchG		x
Nationalparke gem. § 24 BNatSchG		x
Biosphärenreservate gem. § 25 BNatSchG		x
Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG		x
Naturparke gem. § 27 BNatSchG		x
Naturdenkmale gem. § 28 BNatSchG		x
Geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 29 BNatSchG		x
Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG		x
Sonstige Schutzgebiete		x

7.2 Erläuterung und Bewertung der betroffenen Umweltbelange

Die voraussichtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans führen dazu, dass Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft zu erwarten sind.

7.2.1 Boden

Bestand	Bewertung	Auswirkungen	Erheblichkeit
Aufgrund der geologischen Ausgangssituation der Ablagerungen Weichsel-Kaltzeit überwiegen ursprünglich Flussablagerungen der Niederterrasse (Gley-	Überwiegend anthropogene Aufschüttungsböden weitgehend natürliche Bodenausbildung in	Bodenverlust durch Versiegelung Einschränkung der versickerungsrate	Erheblichkeit durch den Verlust von Boden durch zusätzliche Versiegelung

Vega) überprägt durch anthropogene Auftragsböden.	kleinen Teilbereichen der Kleingärten Angaben gem. LBEG Niedersachsen: Boden- und Ackerzahl: kleinflächig im nordöstlichen Teilbereich (Kleingärten) Bereich 68/70. Bodenfruchtbarkeit (Ertragsfähigkeit): sehr hoch. Suchräume für schutzwürdige Böden: Böden mit äußerst hoher Bodenfruchtbarkeit Keine ertragsorientierte landwirtschaftliche Nutzung. Ansonsten keine Zuordnung aufgrund der vorherrschenden Nutzung und Auftragsböden. Für die südlichen und östlichen Teilbereiche sind aufgrund der Bodenüberprägungen (Aufschüttungsflächen) keine Zuordnungen möglich		

Vorliegende Boden- und Grundwasseruntersuchungen

Im Bereich der ehemaligen Drehscheibe kann der Boden aufgrund der bahnbetrieblichen Vornutzung verunreinigt sein. Es ist deshalb gesondert zu betrachten.

Bodenkundliche Untersuchungen von 1998 ergaben Verdachtspunkte im beplanten Baufeld. Zur Verifizierung des Anfangsverdachtes wurden das Büro DR. KÖHLER & DR. POMMERENING GMBH damit beauftragt weiterführende Boden- und Grundwasseruntersuchungen vorzunehmen. Die Ergebnisse liegen in Form eines Berichtes von August 2019 vor.

Kurzübersicht der Ergebnisse:[2]

„Die durchgeführte Flächenmischbeprobung ergab bezogen auf den Leitparameter Benzo(a)pyren, mit Ausnahme der Drehscheibe, ein deutlich günstigeres Bild für den Wirkungspfad, als bei den Untersuchungsergebnissen von 1998. Die Konzentration von Benzo(a)pyren/kg ist für Wohngebiete auf 1 mg/kg festgelegt. Auf einer Fläche (MP 4) (s. Abbildung 6) wird der Wert mit 1,3 mg/kg geringfügig überschritten.

Nach aktueller Planung werden alle relevanten, oberflächennahen Schadstoffquellen überbaut, bzw. durch Bodenaustauschmaßnahmen entnommen. Die altlastenverdächtigen Flächen (ALVF) 5, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23 und 26 (s. Abbildung 6) werden größtenteils mit Verkehrsflächen in wasserundurchlässiger Bauweise überbaut. In Baufeldern welche überbauungsfrei bleiben kann eine Abdeckung mit einer mindestens 35 cm mächtigen Kulturbodenschicht erfolgen. Zudem liegt ein Teil der Schadstoffe in Tiefen, welche eine sichere Blockierung des Wirkpfades bedingen.

Es kann keine konkrete Gefährdung für das Grundwasser abgeleitet werden.

Aufgrund der geomorphologischen und hydrogeologischen Situation wird der Abfluss der Oberflächen- und Grundwässer in nordwestliche Richtung auf die Vorflut der Leine angenommen. Die sandig-kiesigen Ablagerungen in den Talauen bilden einen einheitlichen Grundwasserleiter, der seitlichen an den Auenrändern durch den Auelehm schwach gespannt ist. Zum Zeitpunkt der Feldarbeiten (26.06.2019) konnten bis 8,1 m unter GOK keine wasserführenden Schichten festgestellt werden. Die oberflächennahen Kleinrammbohrungen blieben bis 3 m unter GOK trocken.“

[2] DR. KÖHLER & DR. POMMERENING GMBH (2019) Ergebnisdarstellung Boden- und Grundwasseruntersuchungen zum Bauvorhaben Drehscheibe Northeim (Damaschkestraße), Projekt-Nr. 218 439. Harsum, 25.08.2019

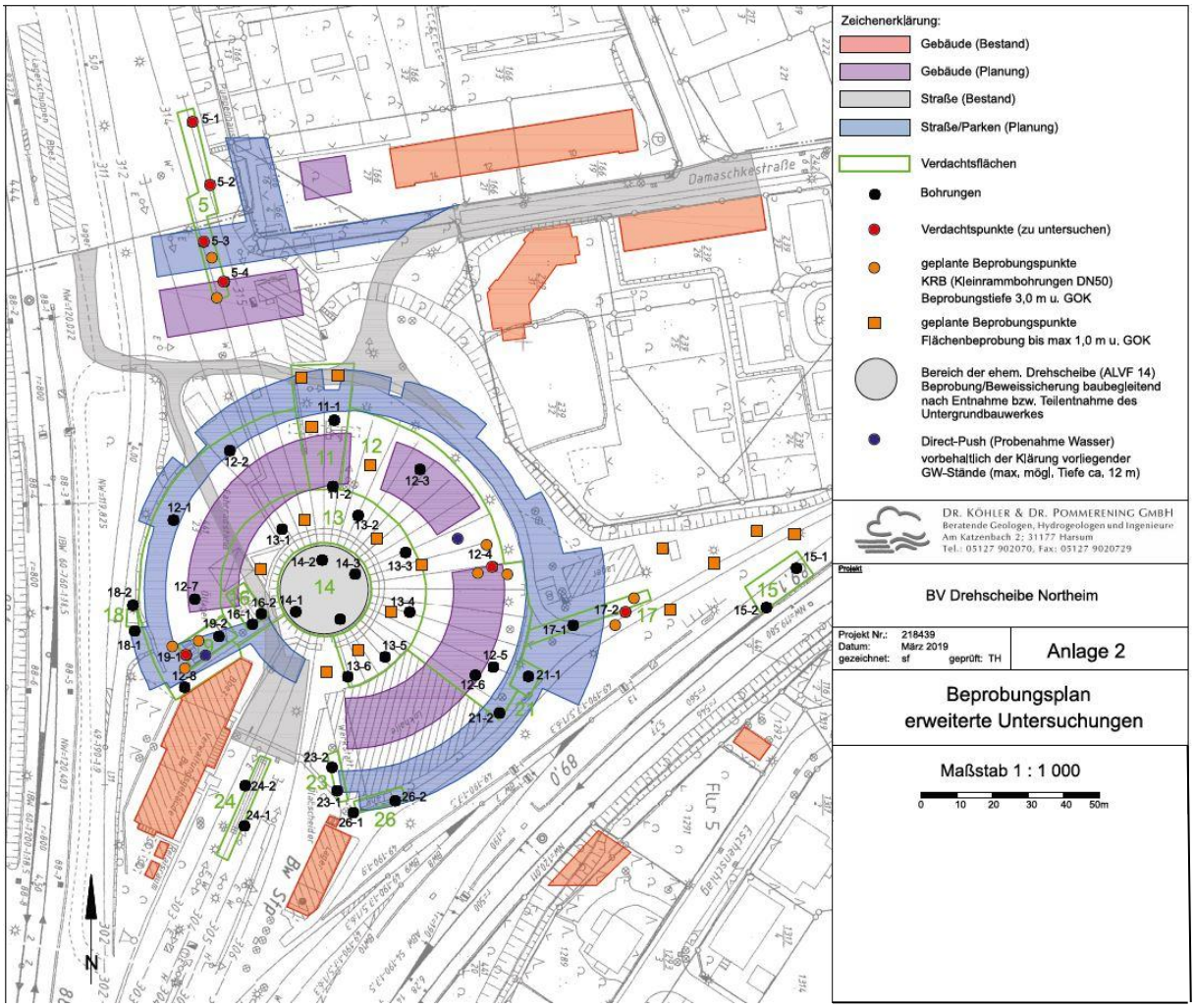


Abbildung 6 **Ausschnitt aus dem Beprobungsplan der Boden- und Grundwasseruntersuchungen (DR. KÖHLER & DR. POMMERENING GMBH (2019))**

Zu erwartende Auswirkungen auf die Bodenfunktionen:

Boden als Ertragspotenzial

Es liegt keine ertragsorientierte landwirtschaftliche Nutzung vor.

Boden als Lebensraum für Tiere und Pflanzen / Bodenorganismen

In den überbaubaren Bereichen geht Lebensraum verloren. Im Bereich von Gärten und Pflanzflächen wird im Gegenzug der Lebensraum gesichert und neu geschaffen.

Bestandteil des Naturhaushaltes (Bodenwasserhaushalt, Speichermedium...)

In den überbaubaren Bereichen geht diese Funktion verloren.

Schutzfunktionen (Pufferung, Filterung...)

In den überbaubaren Bereichen geht diese Funktion verloren.

Archiv von Natur- und Kulturgeschichte

Kultur- und sonstige Sachgüter sind durch die Planung nicht betroffen.

Zusammenfassend muss davon ausgegangen werden, dass die Beeinträchtigungen des Bodenpotenzials auf Bodenbewegungen und Bodenverlagerungen sowie Versiegelungen zurückzuführen sind. Sie beschränken sich auf die überbaubaren Flächen und sind dort auch nicht wiederherstellbar.

Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass in erster Linie anthropogen Auftragsböden betroffen sind. Böden natürlicher Entstehung sind nur kleinflächig betroffen.

7.2.2 Biotoptypen / Arten und Lebensgemeinschaften

Bestand	Bewertung	Auswirkungen	Erheblichkeit
Ruderalgebüsch/sonstiges Gebüsch (BR): Dichte Bestände aus Rubus-Arten (Brombeere, Kratzbeere, Himbeere), Sal-Weide, jungen Birken und Zitter-Pappeln sowie z.T. auch anderen Pioniergehölzen. Überwiegend in den Randbereichen des Plangebietes oder in den Randbereichen angrenzend Kleingartenanlage (PK): Biotopkomplexe aus Beeten, Rasen, Gehölzbeständen, Wegen, Gartenlauben Ruderalflur trockener Standorte (URT). Im zentralen Bereich überwiegend Offenbodenbiotope mit Spontanvbegetation. Gehölzstrukturen im Übergangsbereich zur Bahnlinie, bzw. im westlichen Bereich des Fußweges	keine schützenswerten flächigen Biotoptypen vorhanden Keine älteren Gehölzstrukturen vorhanden Gebäude, Ruderalfluren und Offenbodenbereiche bieten allerdings durchaus Lebensraum für daran angepasste Tier- und Pflanzenarten Aus diesem Grund wurde Büro CORAX, Göttingen mit Faunistischen Untersuchungen und Fachbeiträge beauftragt. Schwerpunkt lag auf der Revierkartierung von Brutvogelarten, eine Untersuchung zum Vorkommen von Reptilien und eine Untersuchung zum Vorkommen von Fledermäusen.	Inanspruchnahme anthropgen geprägter Biotoptypen und Lebensräume Ökologisch wertvolle Biotoptypen und Lebensräume werden nicht beansprucht. Durch grünordnerische Festsetzungen kann eine Optimierung des jetzigen Erscheinungsbildes erfolgen Lebensraumverlust für an Siedlungsbereiche und anthropogen überprägte Standorte angepasste Organismen Mögliche Auswirkungen werden nach Vorlage der faunistischen Untersuchung ergänzt.	Eine Erheblichkeitseinschätzung, bzw. mögliche artenschutzrechtlichen Konflikte können erst nach Vorlage und Auswertung der faunistischen Untersuchung vorgenommen werden

Artenschutzrechtliche Einschätzung

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wird faunistische Untersuchung ausgearbeitet. Ziel der Untersuchung ist die Erfassung artenschutzrechtlich relevanter Tierarten sowie die Bewertung möglicher Auswirkungen der Planung auf geschützte Arten und deren Lebensstätten.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Geltungsbereich des Bebauungsplans einschließlich eines erweiterten Untersuchungsraums. Die Fläche besteht überwiegend aus Ruderalfluren, abrissreifen Gebäuden sowie einer Kleingartenanlage und teilweise Gehölzstrukturen.

Folgende Untersuchungen und Fachbeiträge werden durchgeführt:

- Brutvogelkartierung im Geltungsbereich einschließlich eines ca. 75 m breiten Puffers durch mehrere Kartierdurchgänge einschließlich einer Dämmerungs- bzw. Dunkelheitskartierung
- Untersuchung möglicher Vorkommen von Reptilienarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie durch visuelle Kontrollen und den Einsatz von künstlichen Versteckmöglichkeiten (Schlangenbretter)
- Untersuchung von Fledermäusen einschließlich Quartiersuche an den zum Abriss vorgesehenen Gebäuden, akustischer Dauererfassung sowie artenschutzfachlicher Bewertung
- Erstellung eines Fachbeitrags Fauna auf Grundlage der erhobenen Bestandsdaten
- Erstellung eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben und Rechtsprechung

Bereits im Jahr 2020 wurden für das Plangebiet entsprechende faunistische Untersuchungen durchgeführt. Die vorhandenen Daten sollen ausgewertet und durch ergänzende Aktualisierungserhebungen vervollständigt werden.

Die Freilanduntersuchungen erfolgen voraussichtlich im Zeitraum von Mai bis September 2026. Die Fertigstellung der Fachbeiträge ist bis Ende 2026 vorgesehen.

7.2.3 Landschaftsbild / Ortsbild

Bestand	Bewertung	Auswirkungen	Erheblichkeit
Lage am westlichen Randbereich der Stadt Northeim und unmittelbar nordwestlich der Innenstadt Anthropogen überprägtes Erscheinungsbild mit Ruderalfluren, Abräumflächen mit Offenboden, Verbuschung, Gehölzsäumen und Kleingartenanlagen. Teils Gebäude der	Einsehbar nur vom Nahbereich aus Raumprägende Gliedernde Elemente in Form von zusammenhängenden Gehölzstrukturen sind nur im westlichen Bereich zur Bahnlinie vorhanden nicht vorhanden Deutlich anthropogen geprägtes Ortsbild mit dem	Erhöhung der Dominanz von baulichen Anlagen. Durch grünordnerische Festsetzungen kann eine Optimierung des jetzigen Erscheinungsbildes erfolgen Einsehbarkeit nur im Nahbereich	Keine Erheblichkeit aufgrund der räumlichen Lage, der momentanen Nutzung (Gewerbebrache) und der umliegenden Nutzungen

ehemaligen gewerblichen Nutzung Keine natürlichen Landschaftsstrukturen Angrenzend Bahntrassen und Wohnbebauung	Gesamterscheinungsbild einer Gewerbebrache		

7.2.4 Menschen einschl. Gesundheit und Bevölkerung insgesamt

Bestand	Bewertung	Auswirkungen	Erheblichkeit
Lage am westlichen Randbereich der Stadt Northeim und unmittelbar nordwestlich der Innenstadt Ehemals gewerbliche Nutzung Südlich und westlich angrenzend Bahnlinien Umliegend Hauptverkehrsachsen Umliegend Wohnbebauung mit Mehrfamilienhäusern Fußwegeverbindung nach Osten zur Straße „Breiter Weg“	Emissionen durch die umliegenden Bahnlinien Keine erholungsrelevanten Einrichtungen bzw. Flächen vorhanden Zur Ermittlung und Bewertung der Immissionsbelastung wird eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Nach Vorlage der Ergebnisse werden diese ergänzt.	Mögliche Erhöhung der Lärmemissionen durch die anvisierte gewerbliche Nutzung. Erforderliche Maßnahmen zum Schallschutz werden im Zuge der Entwurfsfassung gegebenenfalls als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung sind nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Flächen mit Bodenverunreinigungen kann in Baufeldern welche überbauungsfrei eine Abdeckung Kulturbodenschicht erfolgen.	Eine Erheblichkeitseinschätzung hinsichtlich des Schallschutzes erfolgt nach Vorlage der schalltechnischen Untersuchung

7.2.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die klimatischen Belange sind in der Bauleitplanung als eigenständiger Aspekt zu untersuchen. Entsprechend der neueren Gesetzgebung (z.B. BauGB-Novelle 2011) ist der Fokus unter anderem auch auf den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu richten. Gründe hierfür sind die Bekämpfung des Klimawandels und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Neben der Anreicherung von CO_2 und anderen klimarelevanten Gasen wirken sich auch Entwaldungen, Landwirtschaft, Viehzucht, Flächennutzungen etc. zum Teil negativ auf den Klimawandel aus.

Trotz einer überwiegend globalen Betrachtung des Klimawandels müssen zur Würdigung des Klimaschutzes auch kleinere Einzelmaßnahmen, zum Beispiel auf Ebene der Bauleitplanung, Berücksichtigung finden.

Dabei spielt neben der Plankonzeption unter anderem auch die klimatische Ausgangssituation mit den örtlichen Besonderheiten eine große Rolle bei der Berücksichtigung von Maßnahmenformulierungen.

Klimaschutz

Unter Klimaschutz sind alle Maßnahmen zu verstehen, mit denen versucht wird, die Erwärmung der Erde zu verringern bzw. ganz zu verhindern.

Dazu ist zum Beispiel auch die Ausstattung mit Anlagen, Einrichtungen und anderen Maßnahmen zu rechnen, die sich direkt positiv auf den Klimaschutz und die Energieeinsparung auswirken.

Gerade schon aus Gründen der Kosteneinsparung muss davon ausgegangen werden, dass der neueste Stand der Technik Berücksichtigung findet und beispielsweise der Energieverbrauch und die damit verbundene CO_2 Emission bereits auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird.

Kleinklimatisch relevante Grünstrukturen werden durch die Bebauungsplanaufstellung nicht beeinträchtigt. Die klimatische Gesamtsituation des typischen Siedlungsklimas und die klimaschutzrelevanten Belange werden nicht negativ verändert.

Klimaanpassung

Unter Klimaanpassung sind alle Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels zu verstehen. Es wird das Ziel verfolgt, sich mit bereits erfolgten Klimaänderungen zu arrangieren und auf zu erwartende Änderungen so zu reagieren, dass künftige Schäden so weit wie möglich vermieden werden.

Maßnahmen zum Klimaschutz werden in der städtebaulichen Konzeption gewürdigt.

7.3 Schutzgebiete

Schutzgebiete sind nicht betroffen. Im nördlichen Bereich liegt ein Hochwasserrisikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten (§ 78b WHG), welches in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen ist. Das Hochwasserrisikogebiet ist nicht auf das Plangebiet beschränkt, sondern betrifft fast den gesamten Bereich der Bebauung zwischen Bahnschienen und der nördlich gelegenen Rhume.

7.4 Bewertung der Eingriffsintensität

Aus den Ausführungen bezüglich der einzelnen Umweltbelange wird deutlich, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Boden und Biotoptypen zu erwarten sind.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sind durch Bodenverlust durch Versiegelung von bislang unversiegelten Flächen sowie den damit einhergehenden Beeinträchtigungen des Bodens begründet. Boden geht unwiederbringlich verloren und ist an Ort und Stelle nicht wieder herstellbar. Gleichzeitig ist aber auch hervorzuheben, dass es sich um teils belastete Böden einer Gewerbebrache handelt.

Hinsichtlich der Biotoptypen sind Beeinträchtigungen in erster Linie durch den Wegfall von Sonderstandorten wie Ruderalfluren und teils Ruderalgebüschen zu verzeichnen. Wertvolle Biotopstrukturen sind nicht betroffen.

Eine abschließende Bewertung der Eingriffsintensität und Erheblichkeitseinschätzung kann erst nach Vorlage aller relevanter Fachgutachten erfolgen.

Allerdings entsteht durch die oben genannten Beeinträchtigungen keine Ausgleichspflicht. Gemäß § 13a (2) 4 BauGB gelten diese Eingriffe als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die Tatsache, dass der Bebauungsplan der Innenentwicklung dient, wird bereits per Gesetz höher bewertet als die Belange von Natur und Landschaft.

8 Angedachte Festsetzungen und Darstellungen

Beim aktuellen Stand des Verfahrens handelt es sich um eine Vorstudie. Darin werden noch keine konkreten Festsetzungen oder Darstellungen getroffen. Diese werden nach der frühzeitigen Beteiligung der Fachbehörden und nach Auswertung der von dort erfolgten Anregungen und Stellungnahmen im nächsten Planungsschritt (Entwurf des Bauleitplans) getroffen.

9 Städtebauliche Werte und Kosten

Der Geltungsbereich des Plangebiets bemisst sich vorläufig auf etwa 2,40 ha.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes NOM Nr. 128 „Drehscheibe/Damaschkestraße“ entstehen der Stadt Northeim keine Kosten, die über die üblichen Verwaltungskosten hinausgehen. Die Erschließung und Realisierung des Vorhabens obliegt dem Vorhabenträger.

Northeim, den __.__.____
Stadt Northeim
Der Bürgermeister

(Siegel)

_____
(Unterschrift)