

*Betreff:***Konzept ÖPNV-Erschließung Nördliches Ringgebiet***Organisationseinheit:*Dezernat III
0600 Baureferat*Datum:*

14.04.2016

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

20.04.2016

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Nördlichen Ringgebiet sollen 1500 Wohneinheiten und weitere 300 Wohneinheiten auf dem ehemaligen BZ-Gelände realisiert werden. Somit können ca. 5000 Fahrgäste p.a. zusätzlich in den ÖPNV integriert werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) hat hierzu das als Anlage beigelegte Bedienungskonzept „Nördliches Ringgebiet“ erstellt, das eine mehrstufige Planung für die Buslinienführung vorsieht mit dem Ziel

- tagsüber ein 15-Minutentakt-Angebot sowie
- eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt zu unterbreiten und
- die Errichtung neuer Haltestellen in Abstimmung mit der Bauverwaltung zu erreichen.

Das Konzept wird in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 20. April 2016 von der BSVG vorgestellt.

Leuer

Anlage/n:

Konzeptpapier ÖPNV-Erschließung Nördliches Ringgebiet



Konzeptpapier ÖPNV-Erschließung Nördliches Ringgebiet

Im Rahmen der in Entstehung befindlichen neuen Wohnbebauung im nördlichen Ringgebiet wurde auch die Busanbindung des Bereichs untersucht. In diesem Dokument werden die zum derzeitigen Planungsstand favorisierten Konzepte für eine ÖPNV-Erschließung des Nördlichen Ringgebiets vorgestellt.

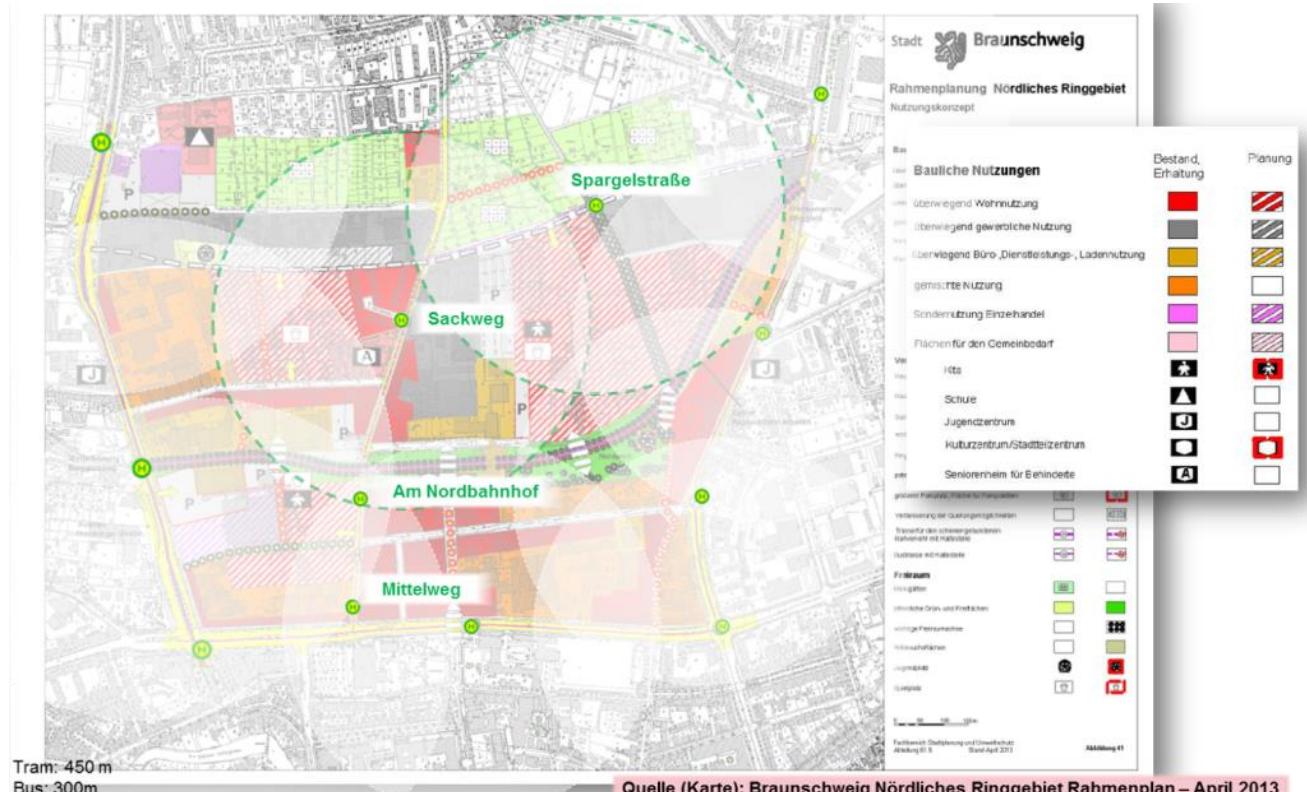
Im Bestand ist der Bereich Mittelweg nur mäßig durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt. Die Wege zu den nächstgelegenen Haltestellen sind sehr weit und entsprechen nicht den Empfehlungen für eine innerstädtische Erschließung mit dem ÖPNV.

Für den ersten Bauabschnitt kommt erschwerend hinzu, dass die Haltestellen am Bienroder Weg aus dem Baugebiet heraus schlecht erreichbar sein werden. Eine Fußwegverbindung zwischen dem Baugebiet und Bienroder Weg wird zum Teil nur sehr umwegig existieren.

Lage der Bushaltestellen zur Erschließung des Nördlichen Ringgebiets

Vor dem Hintergrund der schlechten Erschließungswirkung durch die bestehenden Bushaltestellen sollten mit Realisierung der geplanten Wohnbebauung mindestens zwei neue Haltestellen eingerichtet und in das Fahrplanangebot eingebunden werden. Mit diesen zwei Haltestellen wäre der Bereich Nördliches Ringgebiet vollflächig abgedeckt.

1. Sackweg (Mittelweg Ecke Sackweg)
2. Spargelstraße („Neue Stadtstraße“ Ecke Spargelstraße)



Zur ergänzenden Erschließung würde auf einem neuen Linienweg eine weitere Haltestelle „Am Nordbahnhof“ und je nach weitergehender Linienführung noch eine Haltestelle „Mittelweg“ einzurichten sein.

Die Haltestelle Spargelstraße auf der „Neuen Stadtstraße“ ist essentiell für die Erschließungswirkung der verbesserten ÖPNV-Anbindung – insbesondere für den 1. Bauabschnitt „Taubenstraße Nord“. Eine Umsetzung der dargestellten Varianten der ÖPNV-Anbindung kann und sollte folglich erst mit Fertigstellung bzw. Befahrbarkeit der „Neuen Stadtstraße“ für Linienbusse erfolgen.

Der Ausbau der Bushaltestellen im bestehenden Straßenraum sollte gemäß heutigen Standards möglichst zeitnah mit Wetterschutz und barrierefreiem Zustieg erfolgen. Ein entsprechender Ausbau von Haltestellen erfolgt durch die Stadt Braunschweig derzeit außerhalb von Neubaumaßnahmen nur im Rahmen eines Sanierungsprogramms für den niederflurgerechten Haltestellenumbau mit etwa drei Haltestellenpaaren pro Jahr.

Anforderungen an das Bedienungsangebot

Die neue Bebauung im Nördlichen Ringgebiet wird eine hohe Einwohnerdichte haben. In der Gesamtplanung wird das Ziel verfolgt, den Bewohnern eine möglichste gute Mobilität auch ohne eigenen Pkw anzubieten. Ein entscheidender Baustein dafür ist das ÖPNV-Angebot.

Um die Bewohner von Beginn an für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen sollte das Busangebot bereits mit Einzug der ersten Bewohner verkehren.

Wenn das Gebiet vollständig entwickelt ist sollte tagsüber wenigstens ein 15-Minutentakt angeboten werden.

Vor dem Hintergrund der relativ kurzen Distanz zur Innenstadt ist grundsätzliche eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt erstrebenswert.

Anhand der zuvor genannten Anforderungen wurde eine mehrstufige Planung für die Buslinienführung im Bereich des Nördlichen Ringgebiets erarbeitet.

Stufe I: Linie 426 Hamburger Straße – Mittelweg – Campus Nord – Flughafen

Zeitraum: Bauphase Nördliches Ringgebiet 1. Bauabschnitt

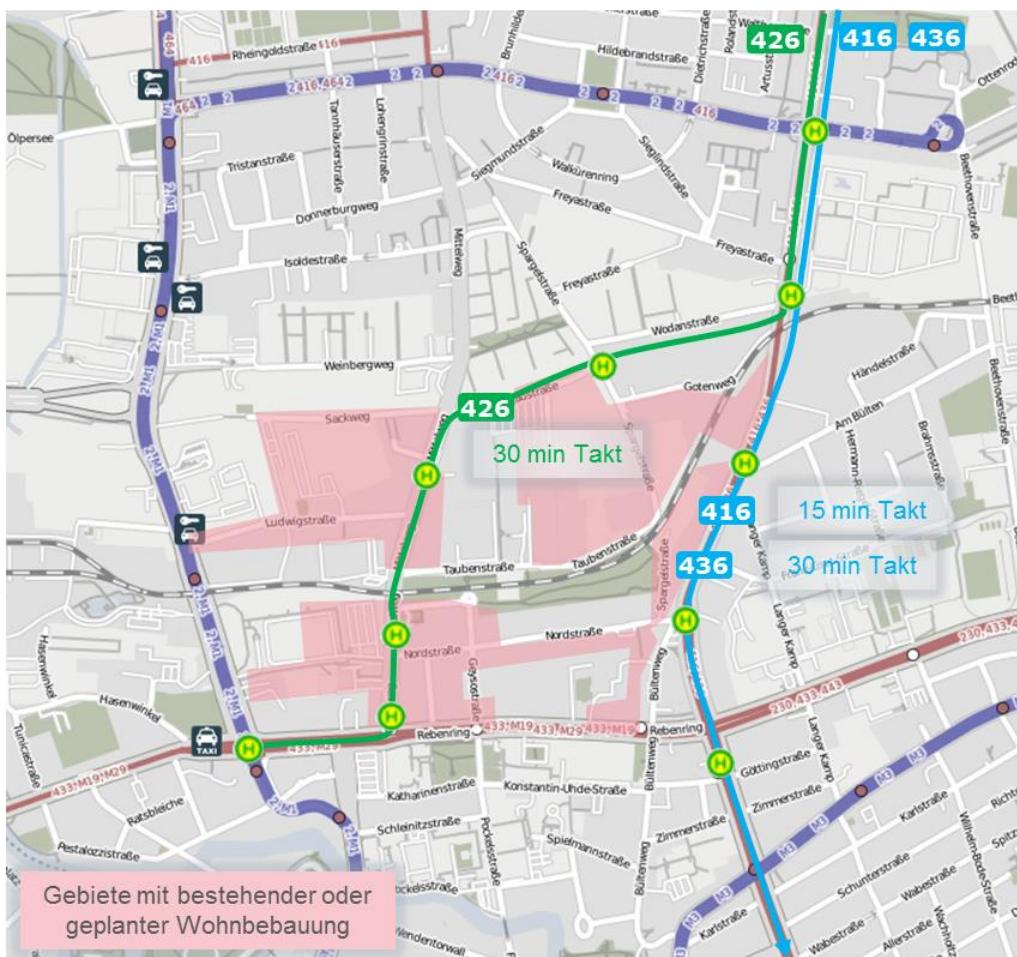
Voraussetzung:

- Einrichtung der Haltestellen Spargelstraße, Sackweg, Am Nordbahnhof und Mittelweg
- Ertüchtigung der Wodanstraße zwischen Mittelweg und Bienroder Weg zur Nutzung durch Linienbusse als provisorische Vorstufe der Stadtstraße Nord

Seit 18.03.2016 verkehrt die neue Busline 426 zwischen den Haltestellen Hamburger Straße und Flughafen. Ihr Linienweg verläuft zwischen Flughafen und Hamburger Straße über Boeselagerstraße (LAB), Bienroder Weg, Bültenweg und Rebenring.

Der Linienweg könnte anstatt über Bültenweg und Rebenring durch das Nördliche Ringgebiet über Neue Stadtstraße und Mittelweg verlaufen.

Die Linie würde täglich (Montag bis Sonntag) im Bereich des Nördlichen Ringgebiets im 30-Minutentakt verkehren und das Nördliche Ringgebiet an die Stadtbahnhaltestelle Hamburger Straße anbinden.



Betriebskosten:

	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
Takt:	30 Min	30 Min	30 Min
	6.00 - 22.30	9.00 - 22.30	9.00 - 22.30

Kosten / Jahr 520.000 EUR

Die Finanzierung der Linie 426 erfolgt derzeit aus Mittel des Landes Niedersachsen, das diese für die bessere Busanbindung für den Bereich der LAB gewährt. Der Betrieb der Linie 426 ist in der derzeitigen Form auf die Dauer dieser Finanzierung begrenzt.

Solange die Finanzierung durch das Land Niedersachsen erfolgt ist ein Anteil von voraussichtlich 450.000 EUR der Betriebskosten für die Linie 426 abgedeckt (derzeitiges Angebot).

Sofern die Linie 426 auch die Erschließung des Nördlichen Ringgebiets übernehmen soll entstehen zusätzliche Betriebskosten für Fahrten abends und sonntags in Höhe von etwa 70.000 EUR pro Jahr. Die Linie 426 verkehrt zu diesen Zeiten derzeit nur zwischen Siegfriedstraße und LAB. Aus den Kosten für das derzeitige Angebot in Höhe von 450.000 EUR und den Kosten für die weiteren Fahrten abends und sonntags ergeben sich die Gesamtbetriebskosten von 520.000 EUR pro Jahr.

Stufe II: Linienwegtausch der Buslinien 416 und 426

- Linie 416 Völkenrode – Rathaus – Mittelweg - Kralenriede
- Linie 426 Rathaus – Bültenweg – Campus Nord – Flughafen

Zeitpunkt: Nach Fertigstellung Nördliches Ringgebiet 1. Bauabschnitt

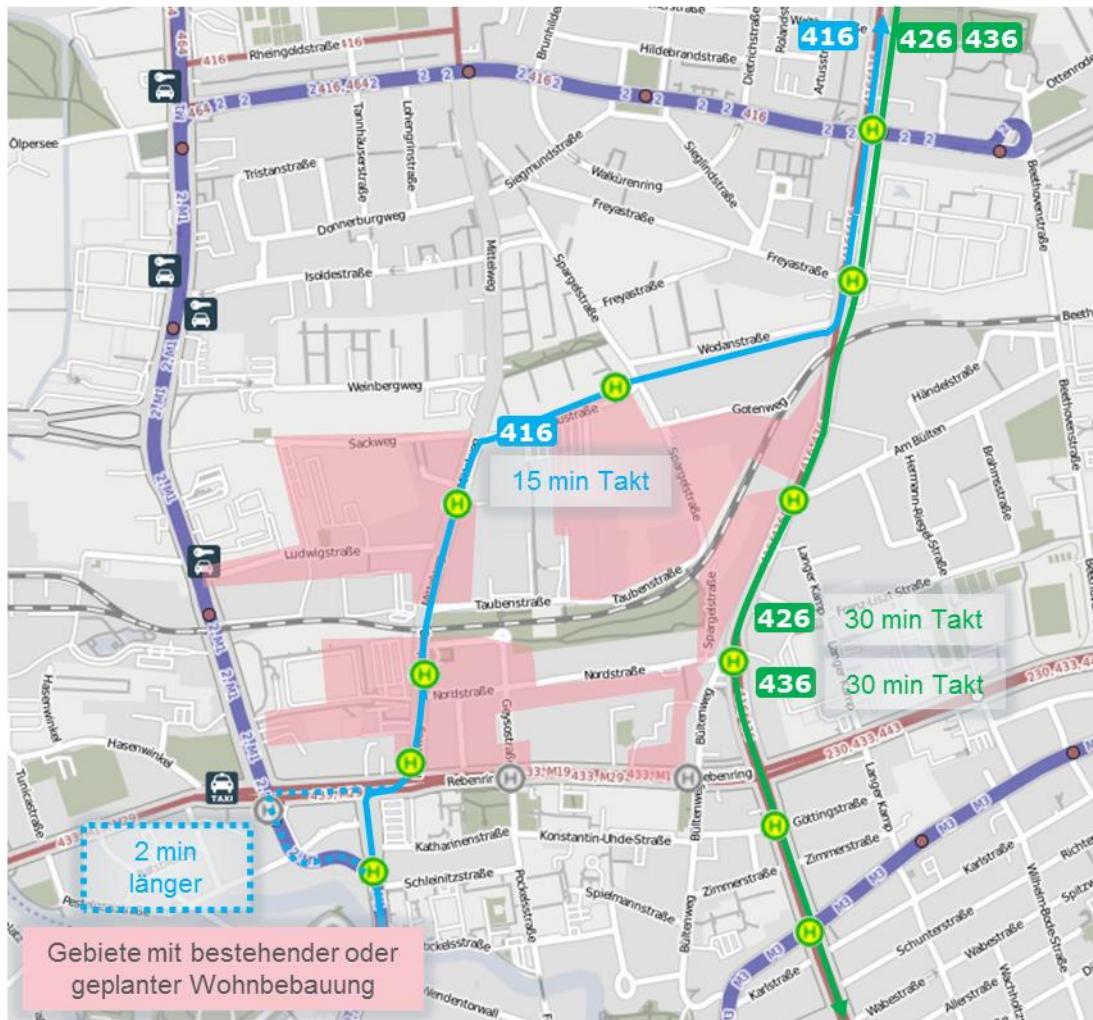
Voraussetzung:

- Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen zu Stufe I:
Mühlenpförtstraße, Am Wendendorf, Hagenmarkt

Mit Fertigstellung des 1. Bauabschnitts sollten möglichst auch die eingangs formulierten Anforderungen an das Bedienungsangebot umgesetzt werden.

Dafür sollen die Linienwege der Buslinien 416 und 426 getauscht werden und die Linie 426 bis in die Innenstadt verkehren. Mit der neuen Führung der Linie 416 würde für das Nördliche Ringgebiet der angestrebten 15-Minutentakt und die direkte Innenstadtanbindung realisiert werden.

Die Linie 426 würde im Bereich Bültenweg und Am Bülten die direkte Innenstadtanbindung übernehmen. Der geringere Takt der Linie 426 im Bereich Bültenweg als Ersatz für die Linie 416 ist vertretbar, da das Gebiet zum Teil auch durch andere Linien, z.B. die 443 auf der Hans-Sommer-Straße mit erschlossen wird.



Die Linie würde weiterhin täglich (Montag bis Sonntag) im 30-Minutentakt verkehren und den Bereich Bültenweg an die Innenstadt anbinden. Der Endpunkt wäre zunächst die Haltestelle Rathaus, wobei zu gegebener Zeit die Verknüpfung mit einer anderen, aus Richtung Westen kommenden Linie geprüft werden kann.

Betriebskosten:

	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
Takt:	30 Min	30 Min	30 Min
	6.00 - 22.30	9.00 - 22.30	9.00 - 22.30

Kosten / Jahr 650.000 EUR

Im Vergleich zur Linienführung bis zur Hamburger Straße entstehen durch den längeren Fahrweg und die längere Fahrzeit bis zum Endpunkt Rathaus zusätzlich in etwa 130.000 EUR höhere Betriebskosten als in der Stufe I.

Stufe III: Realisierung der Stadtbahnstrecke „Campusbahn“

Zum jetzigen Zeitpunkt werden innerhalb des Stadtgebiets verschiedene Korridore auf volkswirtschaftlich tragfähige Stadtbahnstrecken untersucht. Eine der Strecken, die sogenannte Campusbahn, verläuft entlang der bestehenden Bahntrasse durch das Nördliche Ringgebiet. Eine Entscheidung über den Bau der Campusbahn wird durch den Beschluss über das in Erstellung befindlichen Stadtbahnausbaukonzepts durch den Rat der Stadt Braunschweig erfolgen.

Die Campusbahn würde eine sehr gute ÖPNV-Erschließung des Nördlichen Ringgebiets bieten. Die in Stufe I und Stufe II erforderlichen Busverkehre und Haltestelle in diesem Bereich wären im Falle der Realisierung der Campusbahn nicht erforderlich. Die Buslinie 416 würde auf ihrem derzeitigem Linienweg über den Bültenweg belassen. Die Buslinie 426 wäre nicht erforderlich.

Betriebskosten:

Die Investitions- und Betriebskosten der ÖPNV-Erschließung des Nördlichen Ringgebiets durch die Campusbahn werden im Rahmen der Erstellung des Stadtbahnausbaukonzepts ermittelt.

Betreff:**Mobilitätskonzept Nördliches Ringgebiet****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

15.04.2016

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

20.04.2016

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (zur Kenntnis)

26.05.2016

Ö

Sachverhalt:

Durch die in Summe etwa 1.500 geplanten Wohneinheiten im Nördlichen Ringgebiet werden Verkehre mit nicht unerheblichen Flächenansprüchen generiert.

Aus diesem Grund sollte für das Gebiet ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, um Möglichkeiten aufzuzeigen, wie für das Areal eine quartiersbezogene, nachfrageorientierte und nachhaltige Mobilitätsversorgung gewährleistet und wie diese betrieben werden kann. Dazu sollte das Konzept verschiedene Bausteine zur Sicherstellung der Mobilitätsgrundversorgung des Gebietes bzw. zur Förderung des Umweltverbunds enthalten und somit Alternativen zum privaten Pkw-Besitz darstellen. Neben Aussagen zu Mobilitätsangeboten und zur Betriebsform sollten Aussagen zu einem unter Anwendung der Konzeptbausteine anzusetzenden privaten Stellplatzschlüssel getroffen werden. Im Bebauungsplan HA 135 wurde die Möglichkeit bereits verankert, unter Ansatz des Konzeptes einen reduzierten privaten Stellplatzschlüssel anwenden zu dürfen. Das Mobilitätskonzept soll sowohl für die einzelnen Bauabschnitte als auch für das gesamte Nördliche Ringgebiet anwendbar sein.

Das Mobilitätskonzept für das Nördliche Ringgebiet wurde vom Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsplanung der Stadt im Auftrag der Nibelungen Wohnbau GmbH erstellt. In diesem werden die räumlichen Gegebenheiten und die allgemeinen Mobilitätsentwicklungen analysiert. Darauf aufbauend wird eine Konzeptidee entwickelt. Diese beinhaltet verschiedene Bausteine. In dem Gebiet sollen beispielsweise zur Radverkehrsförderung ein optimales Angebot an Fahrradstellplätzen vorgehalten werden, Carsharing-Fahrzeuge verfügbar sein sowie ein Verleih von e-Bikes und Lastenrädern etabliert werden. Umfassende Kommunikationsmaßnahmen und Information der Bewohner über die Angebote, eine Buchungs-App sowie die Verknüpfung zu Mitfahrerportalen etc. sind ebenfalls vorgesehen. Räumlich werden diese Bausteine in einer Mobilitätsstation zusammengeführt: hier soll der Verleih einiger dieser Angebote sowie eine entsprechende Informationsmöglichkeit angesiedelt werden.

Als Grundvoraussetzungen sieht das Mobilitätskonzept eine gute Anbindung des Gebietes an das weitere Radverkehrsnetz, eine ÖPNV-Erschließung sowie Anbindungen zur Nahversorgung.

Abschließend wird im Konzept der private Stellplatzbedarf entsprechend der ansetzbaren Mobilitätsbausteine in Form von Szenarien mit einer Spannweite von 0,75 bis 1 Einstellplatz je Wohneinheit abgeschätzt.

Für die einzelnen Bauvorhaben innerhalb des Nördlichen Ringgebietes sind auf Grundlage dieses allgemeinen Mobilitätskonzeptes Konkretisierungen bezüglich Quantität und Qualität der verwendeten Mobilitätsbausteine erforderlich. Diese sind im Zuge des jeweiligen Bauantrags nach Art und Umfang zu erläutern, werden somit in der Baugenehmigung

verankert und sind vom jeweiligen Bauherrn bzw. Wohnungsbauunternehmen umzusetzen, zu finanzieren und dauerhaft sicherzustellen.

Da sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner im Laufe der Zeit jedoch auch ändern kann, erlaubt das Mobilitätskonzept ein Nachsteuern über einzelne Mobilitätsbausteine, um somit dauerhaft eine gute Mobilitätsversorgung des Gebietes sicherzustellen.

Leuer

Anlage/n:
Mobilitätskonzept

Nördliches Ringgebiet, Braunschweig

Mobilitätskonzept

Stand: 23.03.2016



Nördliches Ringgebiet, Braunschweig

Mobilitätskonzept

Auftraggeber:



Nibelungen
Wohnbau GmbH
Freyastr. 10
38106 Braunschweig

Auftragnehmer:



STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs
Christoph Ludwig M.Sc.
Felix Blaß M.Sc.

Projektnummer:

2014174

Stand:

23.03.2016

INHALTSVERZEICHNIS

1	VERANLASSUNG	4
2	ANALYSE DER RAHMENBEDINGUNGEN	4
2.1	Aktuelle Entwicklungen in der Mobilitätskultur	4
2.2	Räumliche Gegebenheiten	7
2.2.1	Kfz-Erschließung	7
2.2.2	Radverkehr	8
2.2.3	ÖPNV	9
2.2.4	Bahnquerungen	10
2.2.5	Ruhender Verkehr	11
2.2.6	Carsharing	12
2.2.7	Zusammenfassung	13
3	KONZEPTIDEE	14
3.1	Grundvoraussetzungen für das Mobilitätskonzept	15
3.2	Bausteine des Mobilitätskonzepts	15
3.2.1	Mobilitätsstation	15
3.2.2	Fahrradparken	17
3.2.3	Carsharing	18
3.2.4	Elektromobilität	20
3.3	Information und Kommunikation	20
3.4	Flankierende Maßnahmen	22
3.5	Mietertickets	22
3.6	Organisation	23
4	STELLPLATZABSCHÄTZUNG	26
5	FAZIT	33
	LITERATURVERZEICHNIS	34

1 VERANLASSUNG

Im Zuge der Entwicklungen im Nördlichen Ringgebiet wird gegenwärtig das Wohngebiet „Taubenstraße“ mit etwa 530 Wohneinheiten (im 1. Bauabschnitt) in der Nordstadt von Braunschweig geplant. Neben den klassischen, infrastrukturellen Betrachtungen, wird ein Mobilitätskonzept angestrebt, das eine umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Bezug auf Luft, Lärm und Flächeninanspruchnahme ermöglicht. Es stellt sich die Frage, wie eine quartiersbezogene, nachfrageorientierte Mobilitätsversorgung gewährleistet und wie diese betrieben werden kann. Das Konzept soll zudem einen grundlegenden Ansatz liefern, der auf weitere Bauabschnitte und Wohnungsbauprojekte im Nördlichen Ringgebiet (mit Ausnahme von Eigentumswohnungen) übertragbar ist.

Die nachfolgende Konzeptbeschreibung (inkl. der Analyse der Rahmenbedingungen) stellt die angestrebten Bausteine des Mobilitätskonzepts in Kurzform dar. Über die Radverkehrsförderung, Carsharing und umfassende Kommunikationsmaßnahmen hinaus ist dabei die Einrichtung einer Mobilitätsstation hervorzuheben. Eine umsetzungsorientierte Ausformulierung der Konzeptbausteine, insbesondere im Hinblick auf die Quantität und Qualität, ist von den Bauherren im Rahmen der Detailplanung zu liefern.

Ein wesentliches Ziel der Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad und Carsharing) und damit einhergehend die Reduzierung des Stellplatzbedarfs für private Pkw. Hierzu sind im Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen getroffen worden, die diese Reduzierung in geeignetem Maße ermöglichen. Das vorliegende Dokument dient somit als Verweis bzw. Erläuterung zu den angestrebten, textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan.

2 ANALYSE DER RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Aktuelle Entwicklungen in der Mobilitätskultur

Vor dem Hintergrund einer sich verändernden Mobilität in Deutschlands Großstädten ist zunächst auf einige übergeordnete Trendentwicklungen hinzuweisen. Wie im Folgenden verdeutlicht wird, findet gegenwärtig ein Generationenwechsel im Mobilitätsverhalten statt, den es im Rahmen zukunftsorientierter Mobilitätskonzepte zu berücksichtigen gilt.

Abbildung 1 verdeutlicht, dass die Pkw-Verfügbarkeit in den Altersklassen über 55 Jahre im Zeitraum zwischen 1993 und 2010 noch durchweg gestiegen ist, während sie in den jungen Altersklassen zwischen 16 und 30 (zum Teil drastisch) gesunken ist. Die heranwachsende Generation junger Erwachsener weist somit auf eine steigende Bereitschaft hin, andere Arten der Mobilität jenseits des eigenen Pkws zu nutzen. Dies wird durch ein entsprechendes Verkehrsmittelwahlverhalten bestätigt (siehe Abbildung 2).

Im Vergleich mit anderen Städten im Großraum Braunschweig, ist in der Stadt Braunschweig ein erhöhter Radverkehrsanteil von 21 % festzustellen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit 45 % im Vergleich zu Wolfsburg und Salzgitter eher gering ausfällt (siehe Abbildung 3).

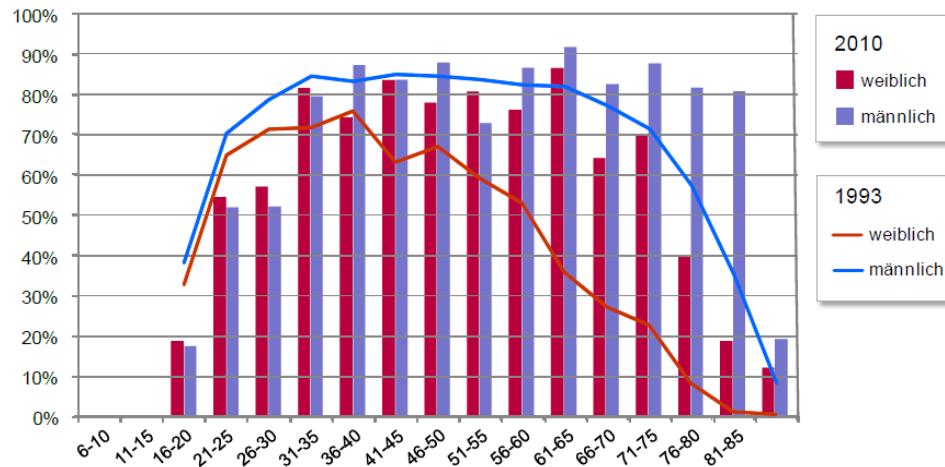


Abbildung 1: Pkw-Verfügbarkeit in der Stadt Braunschweig (Quelle: wvi)

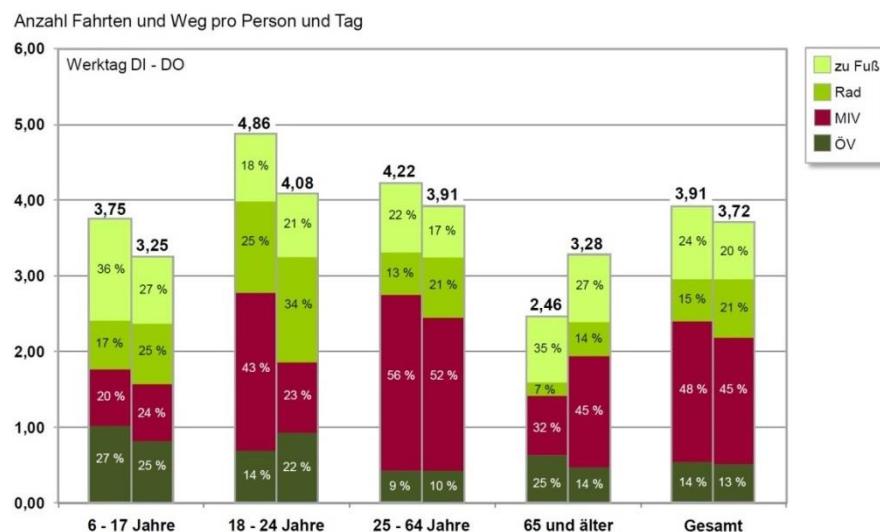


Abbildung 2: Modal Split und Wegeanzahl in der Stadt Braunschweig im Vergleich 1993 und 2010 (Quelle: wvi)



Abbildung 3: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelwahl im Vergleich mit anderen Städten im ZGB 2010 (Quelle: wvi)

Bezogen auf die Wegezwecke ist festzustellen, dass es sich bei etwa einem Drittel der zurückgelegten Wege um Routinefahrten zur Arbeit oder Ausbildung handelt (siehe Abbildung 4). Ein weiteres Drittel ist -selbst an Werktagen- auf Freizeitverkehre zurückzuführen. An Wochenenden steigt der Anteil des Freizeitverkehrs an den zurückgelegten Wegen bis auf 73 % an. Vor dem Hintergrund des hohen Anspruchs an Flexibilität sind die Freizeitverkehre im Rahmen des Mobilitätskonzeptes von besonderer Bedeutung.

Ähnliches gilt für die Einkaufsverkehre, die mit 20 % am werktäglichen Wegeaufkommen und im Hinblick auf Transportbedarfe ebenso eine Herausforderung darstellen. Aktuelle Trendentwicklungen weisen jedoch zunehmend auf eine steigende Bedeutung des Online-Versandhandels hin. Eine derartige Entwicklung steht in unmittelbaren Zusammenhang mit dem lokalen Verkehrsaufkommen. So wirken sich die in Abbildung 5 dargestellten Umsatzsteigerungen vor Ort vor allem in spürbar zunehmenden Lieferfahrten aus. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist der Nahlogistik folglich ein hoher Stellenwert beizumessen.

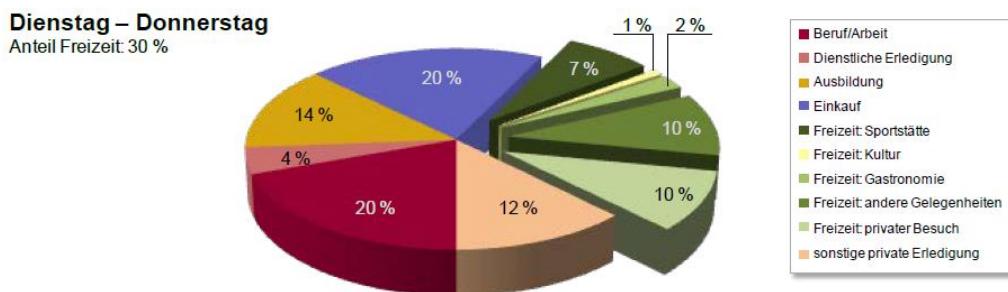


Abbildung 4: Wegezwecke im Großraum Braunschweig (Quelle: wvi)

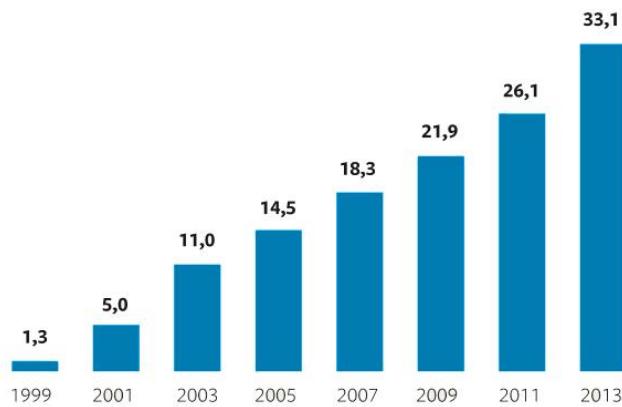


Abbildung 5: Online-Umsätze in Deutschland in Mrd. € (Quelle: Handelsverband Deutschland)

2.2 Räumliche Gegebenheiten

Das geplante Neubaugebiet um die Taubenstraße liegt im Norden der Stadt außerhalb der historischen Stadtmauern, jedoch nur ca. 1.500 m Luftlinie vom Stadtzentrum entfernt (Abbildung 6). In der direkten Umgebung finden sich ein Gewerbegebiet und Kleingartenanlagen, im Süden und Nordosten in kurzer Entfernung auch Einrichtungen der Technischen Universität Braunschweig.

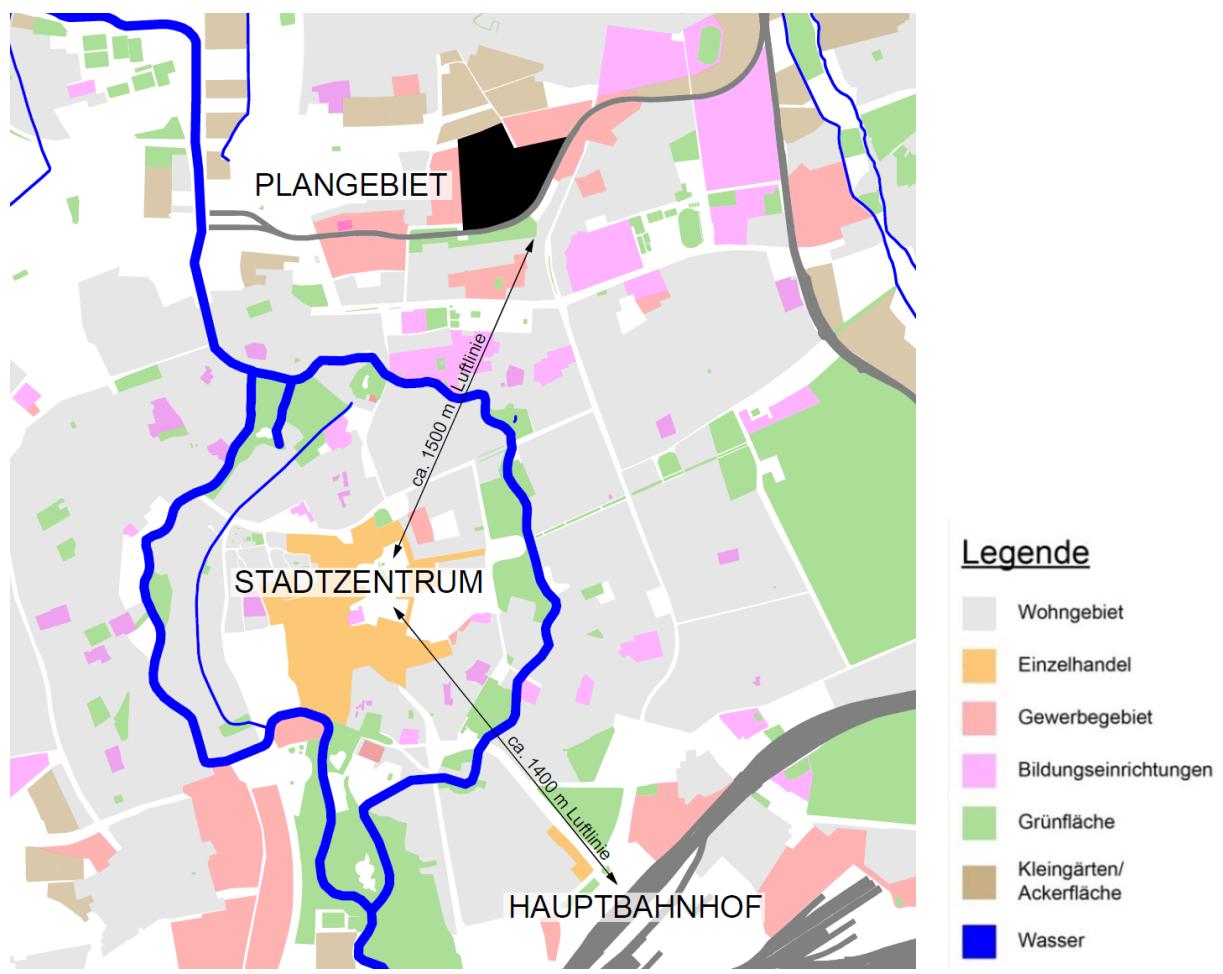


Abbildung 6: Lage im Stadtgebiet

2.2.1 Kfz-Erschließung

Die Kfz-Erschließung ist mit dem 1. Bauabschnitt zunächst durch eine Sticherschließung von Westen mit einer Anbindung an den Mittelweg und einer weiteren Sticherschließung von Osten über den Bienroder Weg ohne Durchfahrtsmöglichkeit geplant (Abbildung 7). Es handelt sich hierbei um einen Umbau der heutigen Mitgau- bzw. Wodanstraße. Mit der Erschließung durch Stichstraßen sollen Durchfahrtsverkehre verhindert und die Belastung umliegender Knotenpunkte reduziert werden. Vor der Umsetzung des 2. Bauabschnitts soll dann die mittelfristig geplante durchgängige Verbindung vom

Bienroder Weg bis zur Hamburger Straße realisiert werden. Für diese Netzergänzung soll mit dem Planfeststellungsverfahren zeitnah begonnen werden.

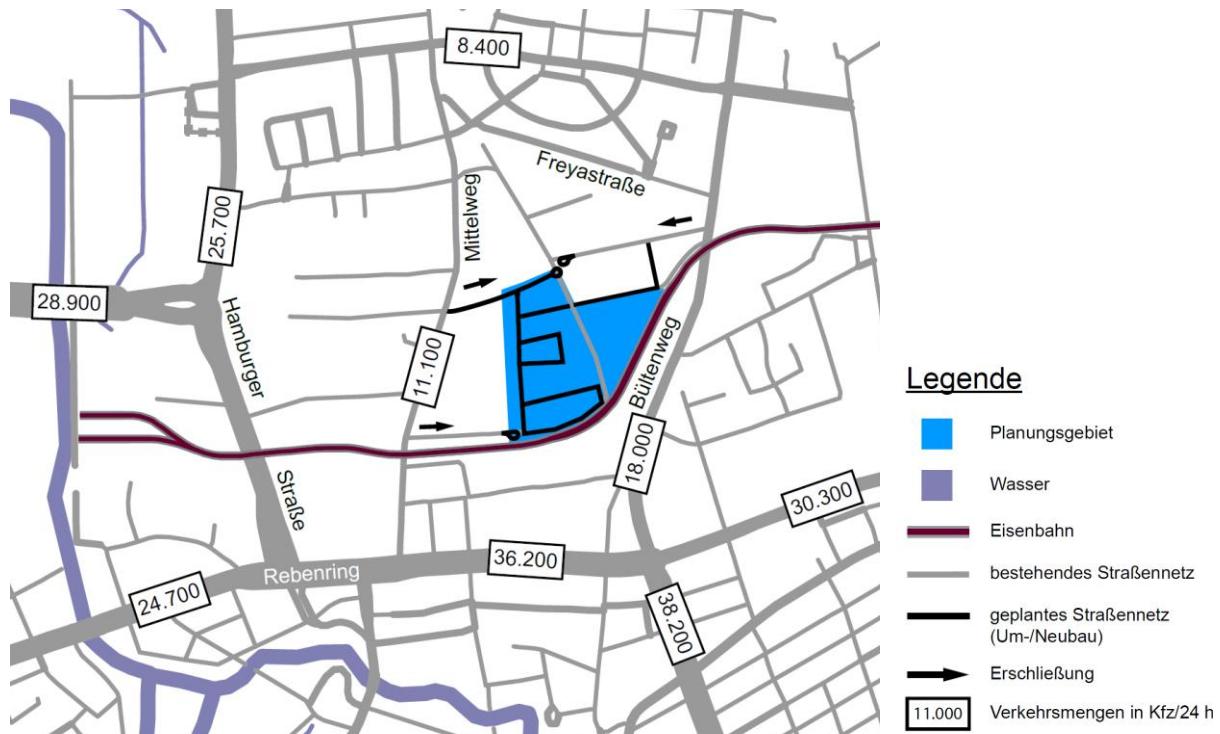


Abbildung 7: geplante Kfz-Erschließung 1. BA und Verkehrsmengen vor Umsetzung (Grundlage: Verkehrsmengenkarte Braunschweig 2007)

2.2.2 Radverkehr

Die Anbindung des Plangebiets mit dem Fahrrad erfolgt schwerpunktmäßig über die Spargelstraße in Richtung Innenstadt (Süden) bzw. Nibelungenplatz (Norden). Hierfür wird die Spargelstraße im Abschnitt des B-Plan Geltungsbereichs als Geh- und Radweg ausgewiesen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Anschluss an die Fahrradstraße Bültenweg bzw. die Verbindung in Richtung Innenstadt von der Machbarkeit einer ebenerdigen Bahnquerung abhängig ist (siehe S. 10f).

Darüber hinaus erfolgt die Erschließung über Radverkehrsanlagen entlang der zukünftigen Stadtstraße Nord (Anbindung an den mit Schutzstreifen versehenen Mittelweg).

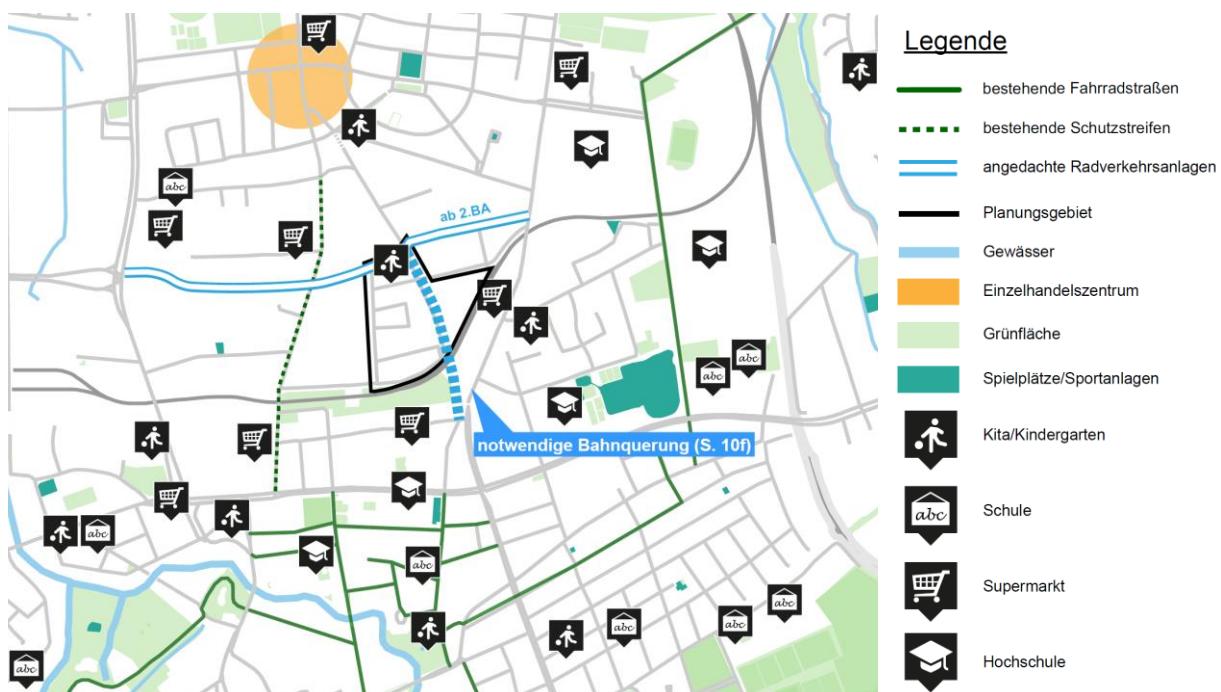


Abbildung 8: Radverkehrsinfrastruktur und Orte des täglichen Bedarfs

2.2.3 ÖPNV

Der Anschluss des Plangebiets an das ÖPNV-Netz ist im gegenwärtigen Zustand mit einem Versorgungsdefizit verbunden, das vordergründig der schlechten Erreichbarkeit der Haltestellen Am Bülten und Nordstraße aufgrund mangelnder Bahnquerungen begründen lässt. Um das Potential der bestehenden Haltestellen zu nutzen, ist die Formalisierung der Bahnquerungen unabdingbar.

Darüber hinaus wird angestrebt, das Quartier mit einer neuen Busverbindung durch die geplante Stadtstraße Nord (heute Wodan- und Mitgastraße) zu erschließen. Sofern aus dem Verfahren nicht eine abweichende Route resultiert, müssen die Ausbauplanungen folglich eine Bustrasse bzw. die Dimensionierung entsprechender Begegnungsfälle berücksichtigen. Da der Ausbau erst im Rahmen der Realisierung des 2. BA vorgesehen ist, die ÖPNV-Anbindung jedoch mit dem Erstbezug der Wohnungen gewährleistet sein sollte, ist die Ertüchtigung der bestehenden Wodanstraße für den Busbegegnungsfall denkbar.

Der Interimszustand sieht Stichstraßen vor, die nicht vom Kfz-Verkehr durchfahren werden sollen. Folglich ist im Quartier eine selektive Durchfahrtsmöglichkeit als Busschleuse zwischen den Stichstraßen zu berücksichtigen. Möglicherweise sind dabei auch Synergieeffekte mit den Zwecken der Feuerwehr zu erzielen.

Grundsätzlich sind unterschiedliche Maßnahmen für eine selektive Durchfahrt denkbar, die in jedem Fall eine bauliche Möglichkeit zur Durchfahrt voraussetzen:

- **Beschilderung:** Eine strassenverkehrsrechtliche Anordnung ist zunächst die günstigste Variante. Fraglich ist hierbei jedoch die Akzeptanz. Ggf. ist bei einem derartigen Konzept von einer hohen Anzahl an illegalen Pkw-Durchfahrten auszugehen.
- **Schrankenanlage/Poller:** Eine technische Lösung ist in Schrankenanlagen oder Pollern zu sehen, welche die Durchfahrung der Busse gewährleisten. Zur korrekten Öffnung der Durchfahrt können Lichtschranken mit Höhenmessung oder Funksteuerungen verwendet werden.
- **Busschleusen:** Bauliche Konstruktionen, welche die Durchfahrung von Pkw durch Schleusen verhindern, können die Qualität des öffentlichen Raumes beeinflussen.

Ergänzend zur klassischen ÖPNV-Planung sollten in einem ersten Schritt Vorkehrungen für eine Kombination von Fahrrad und ÖPNV getroffen werden. Hierzu gehören insbesondere direkte Wegebeziehungen sowie ausreichende und sichere Fahrradabstellanlagen an den nächstgelegenen Haltestellen (Bike + Ride). Beispielsweise zu nennen sind die Haltestellen Freyastraße und Ludwigstraße sowie nach Umsetzung der Bahnquerungen ggf. die Haltestellen Am Bülten und Nordstraße.

Weiterhin ist auf die langfristige Planung einer neuen Stadtbahnlinie hinzuweisen, welche eine starke Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Quartier mit sich bringen würde. Nachdem diese bereits als Ergebnis des 2013 unter breiter Bürgerbeteiligung erstellten Stadtbahnausbaukonzeptes zur vertieften Untersuchung empfohlen wurde, wird die Planung in den nächsten Schritten auf Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit geprüft.

2.2.4 Bahnquerungen

Von wesentlicher Bedeutung für die Erschließung des Gebiets sind die bestehenden und geplanten Bahnquerungen (siehe Abbildung 9). Im weiteren Verlauf der Planungen gilt es zu klären, ob und in welcher Form die geplanten Bahnquerungen, insbesondere in Verlängerung der Spargelstraße, umgesetzt werden können. Ohne die Querungen sind die Rahmenbedingungen zum Mobilitätskonzept deutlich zu Ungunsten des Fuß- und Radverkehrs zu bewerten.



Abbildung 9: Bahnquerungen im Umfeld der Planung (Quelle Luftbilder: Google Earth)

2.2.5 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr soll im Quartier in erster Linie in Tiefgaragen untergebracht werden (Abbildung 10). Diese Tiefgaragen werden durch einen geringen Anteil an oberirdischen Stellplätzen ergänzt. Neben den privaten Stellplätzen sind im öffentlichen Straßenraum Parkstände geplant, die vorwiegend für Besucher (Kurzzeitparker) zur Verfügung gestellt werden sollen. Geht man davon aus, dass der konventionelle Schlüssel von 0,33 Parkständen je Wohneinheit für Besucher notwendig wäre, so

müsste man annehmen, dass bei einem hohen MIV-Anteil von beispielsweise 75 % etwa 40 % der Haushalte gleichzeitig Besuch haben. Vor diesem Hintergrund ist die hohe Anzahl an Parkständen zu hinterfragen. Vergleichswerte anderer Städte liegen im Regelfall zwischen 0,15 und 0,3 Parkständen je Wohneinheit (z. B. Münster, Bremen, Hamburg oder München). Es ist davon auszugehen, dass ein Überangebot an Parkständen zu einer Verlagerung privater Parkraumbedarfe seitens der Bewohner in den öffentlichen Raum führt und somit das Mobilitätskonzept ggf. konterkariert. Um dies zu vermeiden wird eine Reduzierung der Parkstände auf beispielsweise 0,25 Parkstände je Wohneinheit angestrebt. Ergänzend sind verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Bewirtschaftung zu diskutieren. Die einfachste Form der Bewirtschaftung ist die zeitliche Begrenzung durch Parkscheiben, damit der Gemeingebräuch der Straßen im rechtlich erforderlichen Rahmen gewährleistet bleibt. So würde eine Parkhöchstdauer von beispielsweise 2 Stunden (ggf. 4 Stunden) sowohl Besucherverkehre als auch das Be- und Entladen von Bewohnern gewährleisten. Alternativ ist eine finanzielle Bewirtschaftung durch Parkraumgebühren denkbar, die den Zeitrahmen des Parkens (z. B. durch stündliche Gebühren) flexibilisiert, allerdings einen erhöhten technischen Aufwand mit sich bringt (Automaten). Als nachteilig ist bei beiden Systemen der hohe Kontrollaufwand zu nennen.



Abbildung 10: Ruhender Verkehr im B-Plan HA 135

2.2.6 Carsharing

Neben den klassischen Infrastrukturen des MIV, des ÖPNV sowie der Nahversorgung sind als bereits bestehende Mobilitätsangebote vorrangig die Carsharing-Stationen im Umfeld zu nennen. Die nächsten Stationen befinden sich in ca. 300 m Entfernung südlich des Plangebiets und werden von insgesamt drei Anbietern betrieben (GreenWheels, Drive CarSharing und StadtMobil; Abbildung 11). Drive CarSharing tritt dabei in Kooperation mit Flinkster (Carsharing der Deutschen Bahn) auf und betreibt zudem eine Kooperation mit der Braunschweiger Verkehrs GmbH, so dass Abonnenten Rabatte auf die monatliche Grundgebühr erhalten und keine Anmeldegebühr bezahlen müssen.

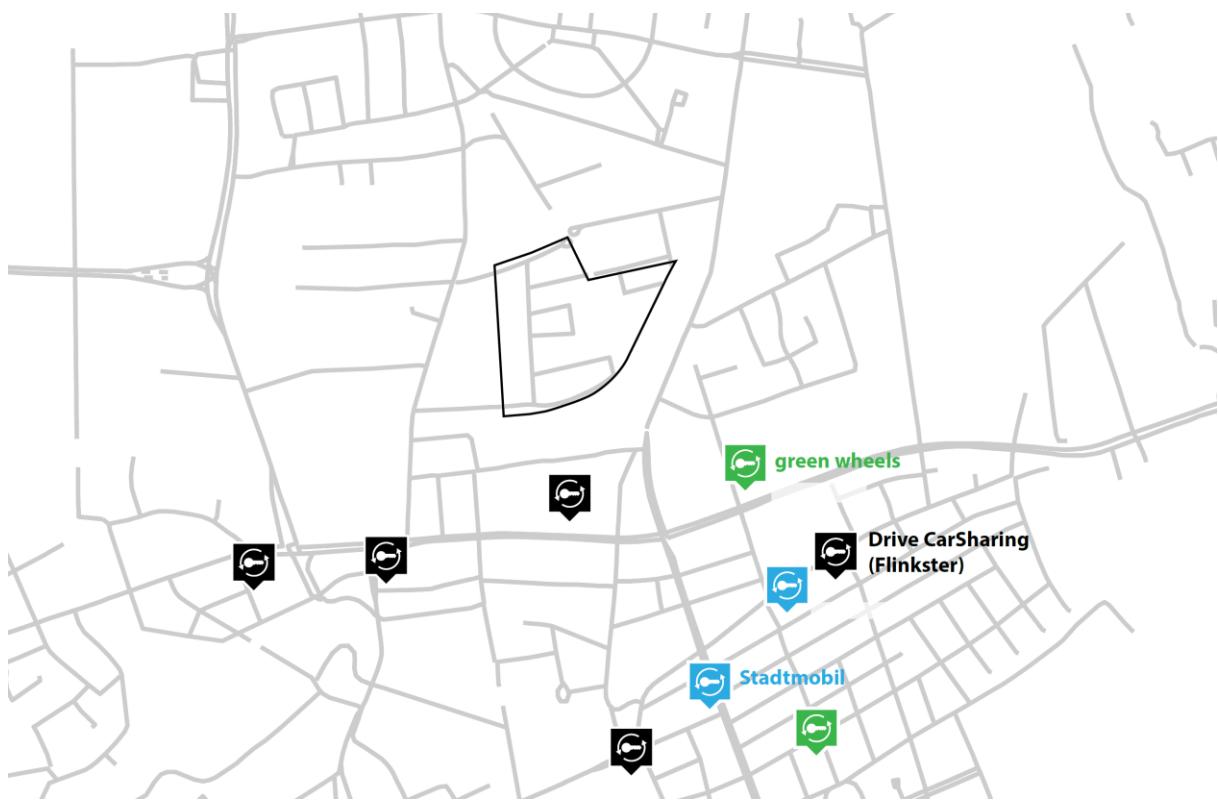


Abbildung 11: bestehende Carsharing-Stationen im Umfeld des Plangebiets

2.2.7 Zusammenfassung

Zusammenfassend sind die Rahmenbedingungen -insbesondere die zentrale Lage- als wesentlicher Erfolgsfaktor für das Mobilitätskonzept zu verstehen.

Es gilt nun, mit einem zukunftsorientierten Gesamtkonzept sowohl auf nachfrageseitige Trendentwicklungen als auch auf die räumlichen Gegebenheiten zu reagieren. Mit den geplanten Veränderungen im Rad routennetz und der Festlegung im B-Plan, die Spargelstraße als Radwegeverbindung in Richtung Innenstadt zu nutzen, ist ein wesentlicher Baustein nachhaltiger Verkehrsplanung bereits berücksichtigt worden. Hinsichtlich der ÖPNV-Erreichbarkeit ist in jedem Fall eine Optimierung des bestehenden Netzes anzustreben, um der zukünftigen Bewohnerschaft eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten. Langfristig ist die Planung der Bahn anbindung zu forcieren.

3 KONZEPTIDEE

Die Reduzierung der Pkw-Stellplätze ist explizit gewünscht und im Hinblick auf die günstigen Rahmenbedingungen ein schlüssiges Ziel. Dennoch muss die Frage gestellt werden, wie die alltäglichen Bedürfnisse der Bewohnerschaft und der Beschäftigten (ggf. auch der Besucher und Kunden) ohne privaten Pkw möglichst unkompliziert bedient werden können.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen seitens der Stadt Braunschweig (äußere Erschließung) sind Maßnahmen seitens der Bauherren bzw. der Wohnungsunternehmen zu treffen, die das Konzept ausfüllen. Über bauliche Maßnahmen hinaus sind hierbei explizit Maßnahmen der Information/ Kommunikation, der Organisation sowie flankierende Maßnahmen (z. B. im Bereich Nahlogistik) anzustreben. Im Vordergrund stehen die Radverkehrsförderung, ein umfassendes Angebot an Carsharing, die Einrichtung einer Mobilitätsstation sowie nachfrageseitige Anreize (Marketing).

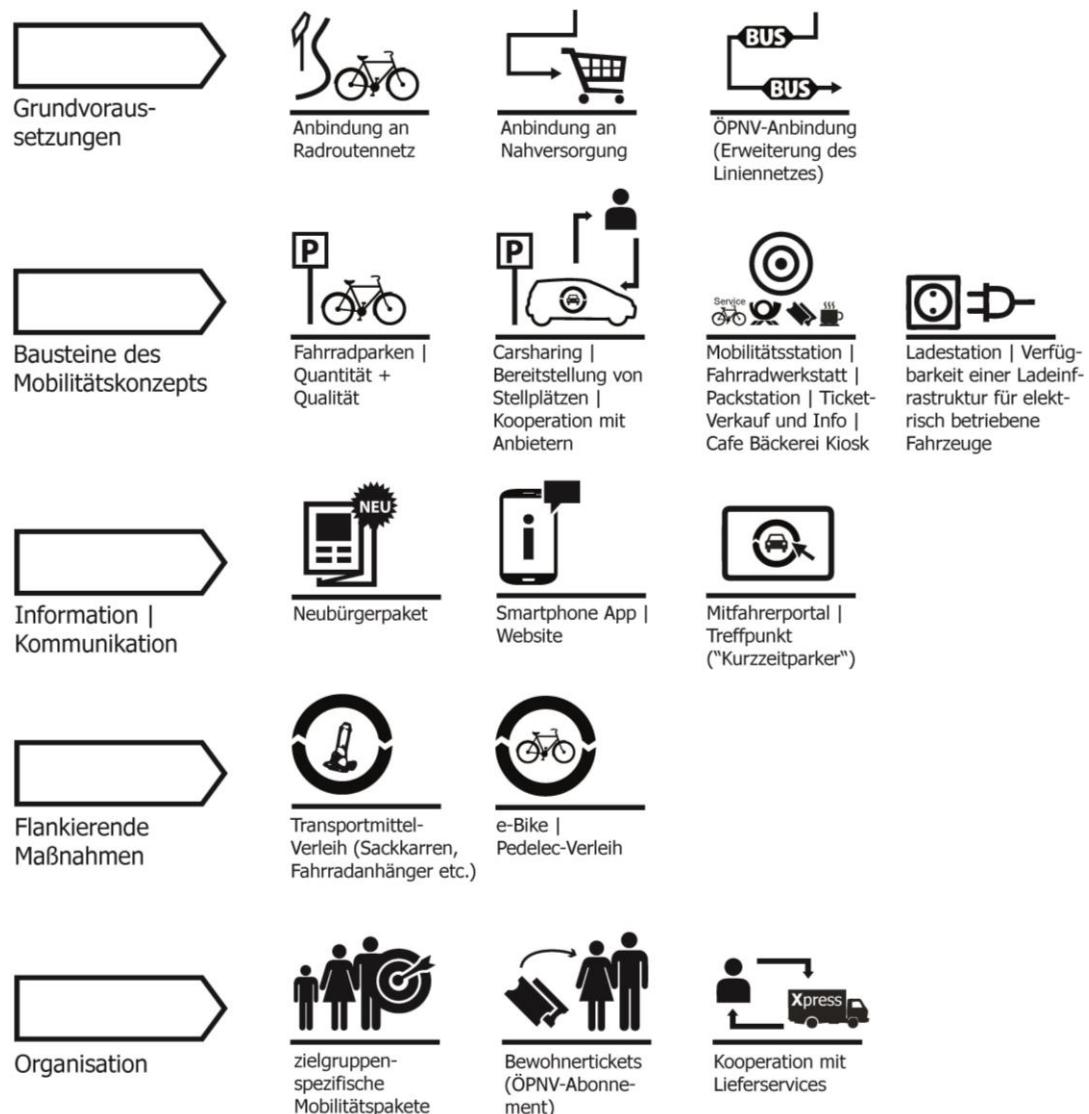


Abbildung 12: Maßnahmenübersicht des Mobilitätskonzepts

3.1 Grundvoraussetzungen für das Mobilitätskonzept

Für die geplante, äußere Erschließung als Grundvoraussetzung für das Mobilitätskonzept wird an dieser Stelle auf das Kapitel 2.2 verwiesen. Die ÖPNV-Anbindung, die Vernetzung mit dem Umfeld (Rad- und Fußverkehr) sowie die Nahversorgung schaffen die Basis, damit übliche Alltagswege (z. B. zur Arbeit oder zum Einkaufen) weitgehend durch Verkehrsmittel des Umweltverbunds getätigt werden.

Folgende Grundvoraussetzungen sind zu betonen:

- Die Optimierung der ÖPNV-Anbindung durch Erweiterung des Busnetzes.
- Die Umsetzbarkeit der Bahnquerungen für den Rad- und Fußverkehr zur Anbindung an das Rad routennetz in Richtung Innenstadt.

3.2 Bausteine des Mobilitätskonzepts

3.2.1 Mobilitätsstation

Die Mobilitätsstation bildet einen zwingenden Grundbaustein, an dem das Mobilitätskonzept räumlich zusammengeführt wird. Hier wird das Konzept für die Bewohner präsent und sichtbar. Neben den digitalen Kommunikations- und Informationsmedien (siehe Kapitel 3.3) ist sie als eine Art analoge Service-Station im Quartier zu verstehen. Denkbar sind unterschiedliche Angebote wie eine Fahrradwerkstatt, der Verleih von Lastenrädern oder quartiersbezogene Paket-Serviceleistungen.

Es erscheint sinnvoll, derartige Dienstleistungen in Verbindung mit einem Ort des alltäglichen Bedarfes anzubieten (z. B. Cafe, Kiosk, Bäckerei), um eine ökonomisch sinnvolle und nutzerorientierte Struktur für vernetzte Mobilität zu entwickeln. Diese „Orte des Alltags“, die sich durch ihre hohe tägliche Frequenz und den niedrigschwälligen Kontakt auszeichnen, weisen bereits eine Zentralität auf, die durch die Integration der Mobilitätsdienstleistungen noch gesteigert werden kann. Sofern sich kein derartiger Anknüpfungspunkt im Quartier etabliert, ist eine Station auch in Verbindung mit Sozialräumen oder mit Quartiersmanagement koppelbar.

Die Umsetzung der Mobilitätsstation wird modular gedacht, um auf die individuellen Anforderungen aus dem Umfeld reagieren zu können. Aus diesem Grund wird eine modulare Implementierung einzelner Bausteine nach einem Franchise-Prinzip angestrebt. Der „Baukasten“ der Mobilitätsstation lässt sich in insgesamt vier thematische Komponenten aufteilen, die jeweils unterschiedliche Bausteine beinhalten. Der dargestellte Katalog bildet zum jetzigen Zeitpunkt denkbare Angebote und Möglichkeiten ab, die je nach Bedarf flexibel angepasst und zusammengestellt werden können.

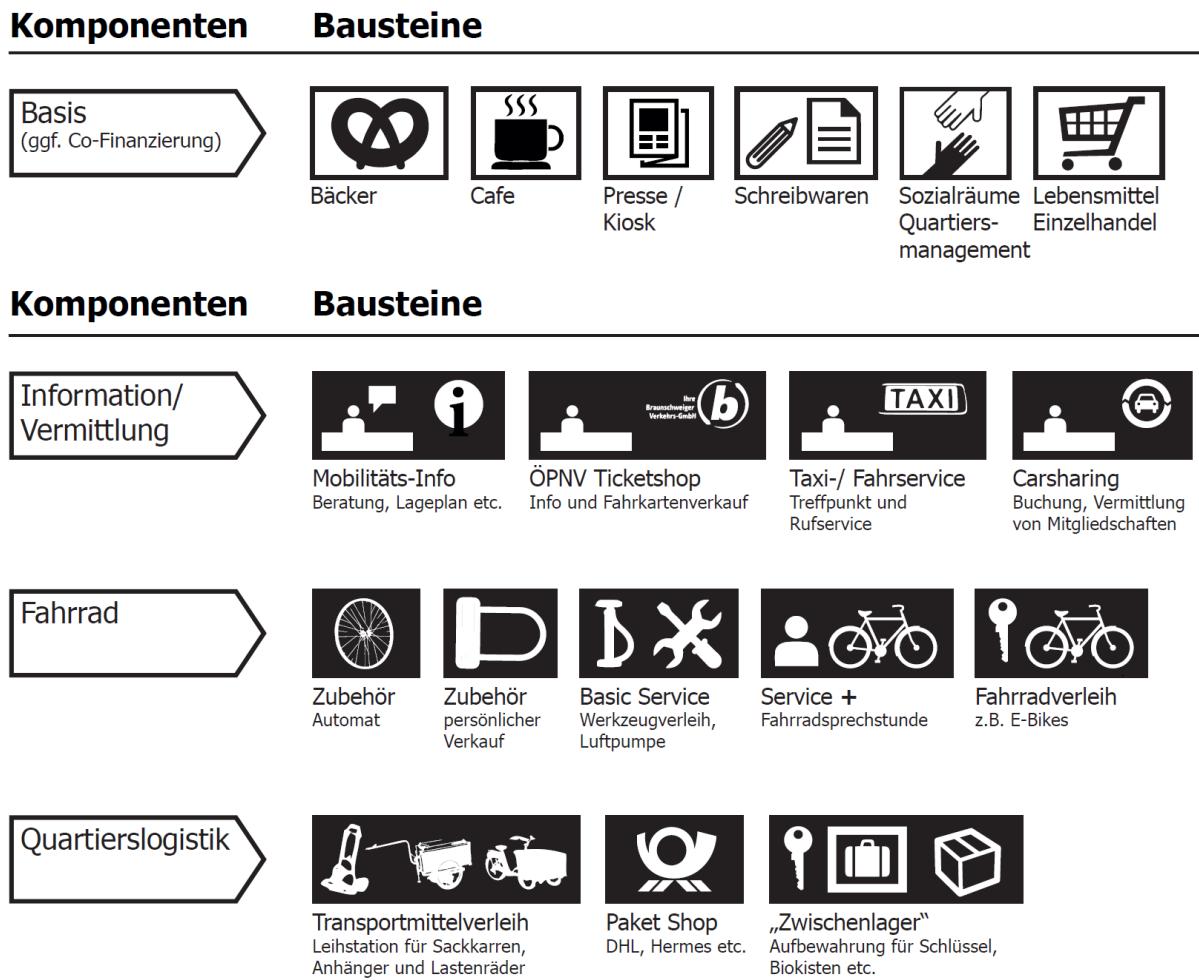


Abbildung 13: potentielle Bausteine einer Mobilitätsstation

Hervorzuheben ist im Rahmen der Mobilitätsstation der Baustein des Paket Shops bzw. einer DHL-Packstation. Eine Serviceleistung, die die Anlieferung bzw. das Verschicken von Paketen an einem Ort zentralisiert. Zum einen können hierdurch Transportwege des „letzten Kilometers“ eingespart werden; zum anderen stellt dieses logistische Angebot einen möglichen innovativen Weg der stadtärmlichen Fragen rund um den wachsenden Trend des E-Commerce dar.

Allgemein ist die Einrichtung einer Mobilitätsstation unmittelbar vor Ort anzustreben. Um Synergieeffekte mit benachbarten Quartieren zu erzielen, kann es jedoch sinnvoll sein, den Standort zu verschieben. Eine fußläufige Erreichbarkeit von 400 m (analog zum Einzugsbereich von Bushaltestellen) sollte dabei nicht überschritten werden. Die Wirkung (siehe Kapitel 4) ist in Abhängigkeit zur Entfernung individuell zu bewerten.

3.2.2 Fahrradparken

Um eine wachsende Fahrradnutzung zu fördern, werden qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen benötigt. Die niedersächsische Bauordnung schreibt für Wohngebäude keine Fahrradabstellanlagen vor (§ 48 (1) NBauO) und macht ebenso zu deren Ausgestaltung keine Angaben.

Mit dem Ziel der Radverkehrsförderung lassen sich -angelehnt an Stellplatzsatzungen anderer Kommunen und Bundesländer (Bsp. Bremen)- für das nördliche Ringgebiet jedoch entsprechende Vorgaben zur Qualität definieren:

- Nähe zum Eingangsbereich
- Soziale Kontrolle durch Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Leichte Zugänglichkeit, ausreichender Abstand
- Fläche von mindestens 1,5 m²/Fahrrad
- Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen
- Sicherer Stand
- Herstellung von größeren Abstellplätzen für Anhänger und Lastenräder

Darüber hinaus können Werkzeuge und Fahrradpumpen (ggf. Werkstatträume) zur Verfügung gestellt werden, um die Attraktivität zu steigern.

Da ein hoher Anteil des Radverkehrs am Wegeaufkommen angestrebt wird, sollte sich dies auch in einer bewussten Förderung bzw. einer erhöhten Anzahl an Fahrradabstellplätzen widerspiegeln.

Zur Bemessung der Quantität der Fahrradabstellanlagen erscheint eine Berücksichtigung der Wohnungsgrößen bzw. -typen sinnvoll. Angelehnt an Orientierungswerte der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2012) ist etwa 1 Abstellplatz je Person zu empfehlen. Im Hinblick auf die statistischen Durchschnittswerte zum Fahrradbesitz in Niedersachsen lässt sich dies bestätigen.



Abbildung 14: Fahrradausstattung je Haushalt in Niedersachsen (Quelle: Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2008)

Vor diesem Hintergrund werden für die konkrete Ermittlung der Fahrradabstellplätze folgende Berechnungsschlüssel zu Grunde gelegt:

Wohnfläche unter 40m ²	= 1 Abstellplatz
Wohnfläche 40m ² bis 60m ²	= 2 Abstellplätze
Wohnfläche 60m ² bis 85m ²	= 3 Abstellplätze
Wohnfläche über 85m ²	= 4 Abstellplätze

Im Rahmen der Hochbauplanung ist diese Quantität individuell zu prüfen und durch die Wohnungsunternehmen konsequent umzusetzen.

Über die privaten Abstellplätze im Rahmen der hochbaulichen Vorhaben hinaus, sind zusätzliche Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum -insbesondere für Besucher- vorzusehen. Der FGSV empfiehlt als Besucherstellplätze bei Wohnnutzungen 1 Abstellplatz je 220 m² Wohnfläche (angenommener Radverkehrsanteil: 20 %), wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Zahl der umsetzbaren Abstellplätze im öffentlichen Raum stark von den straßenplanerischen Rahmenbedingungen abhängt und entsprechend variieren kann. In diesem Zusammenhang ist die Möglichkeit zu betonen, öffentliche Kfz-Parkstände und Fahrradabstellanlagen bei unerwarteten Bedarfen umzuwandeln. So können auf Kfz-Parkständen in der Regel 4 bis 6 Fahrräder geparkt werden. Daneben können Fahrradbügel bei hohem Parkdruck (illegales Parken im Knotenpunktbereich) als eine Art Absperrelement genutzt werden. Dies gilt es seitens der Stadt Braunschweig bei der Straßenplanung zu berücksichtigen.

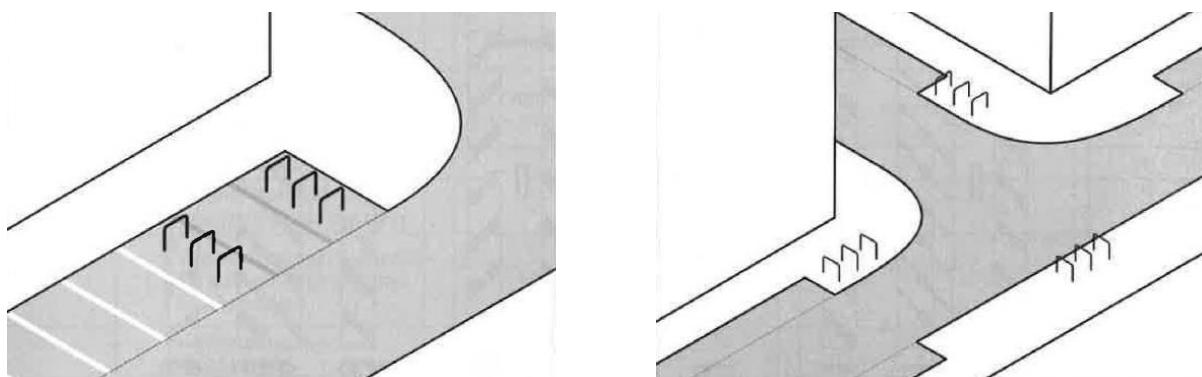


Abbildung 15: Prinzipskizzen zur Umnutzung von Kfz-Parkständen sowie Abstellanlagen im Knotenpunktbereich (Quelle: FGSV 2012)

3.2.3 Carsharing

Das Carsharing stellt neben dem ÖPNV und dem Radverkehr eine weitere, wesentliche Säule des Mobilitätskonzepts dar. Der Carsharing-Markt hat sich in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt. Neben den seit Jahren stark wachsenden Nutzerzahlen spiegelt sich diese Entwicklung in einem hohen Innovationsgrad hinsichtlich der Carsharing-Konzepte wider. So haben sich neben den klassischen, stationsgebundenen Systemen insbesondere die flexiblen free-floating Angebote der Automobilhersteller in Großstädten etabliert. Ergänzend dazu stehen zunehmend auch Kommunikationsplattformen für privates P2P-Carsharing zur Verfügung. Insgesamt verdeutlicht diese Entwicklung den Trend des „Nutzen statt Besitzen“.

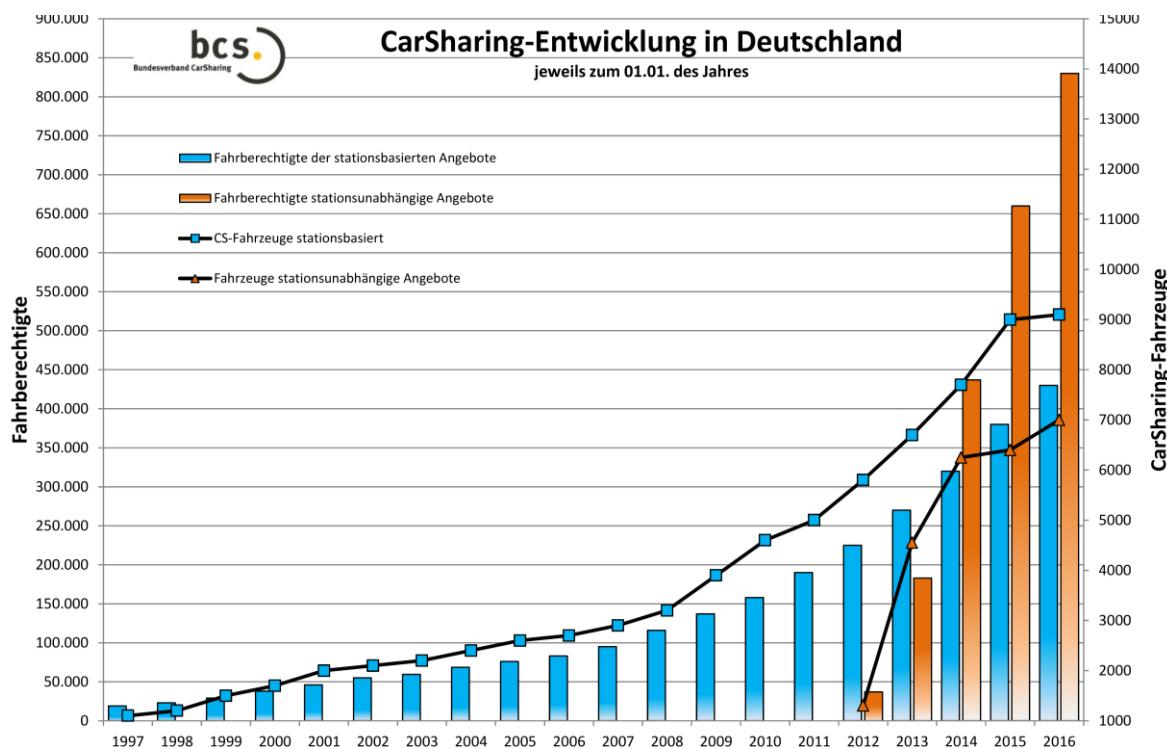


Abbildung 16: Carsharing-Entwicklung in Deutschland (Quelle: Bundesverband Carsharing e.V.)

Da die free-floating Systeme keinen ortsfesten bzw. quartiersspezifischen Charakter haben, ist für das Nördliche Ringgebiet ein klassisches, stationsgebundenes Carsharing zu empfehlen. Beim klassischen Carsharing wird eine Fahrzeugflotte (in der Regel unterschiedliche Fahrzeugtypen vom Kleinwagen bis zum Transportfahrzeug) an festgelegten Carsharing-Stationen zur Verfügung gestellt. Im Gegensatz zur konventionellen Autovermietung stellt sich die Zugänglichkeit zur Ausleihe deutlich einfacher dar, indem die Fahrzeuge selbstständig über eine Buchungsplattform (Website oder Smartphone-App) reserviert und anschließend mit einer Chipkarte geöffnet werden können. Als bestehende Anbieter derartiger Systeme sind in Braunschweig Drive CarSharing, GreenWheels und Stadtmobil zu nennen (siehe Abbildung 11).

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts sind einerseits Carsharing-Stellplätze zur Verfügung zu stellen und andererseits Anreize durch gezielte Marketingmaßnahmen zu setzen (z. B. Entfall der Anmeldegebühr oder Anmelde-„Aktionstage“). Die Umsetzung bietet sich in Kooperation mit einem der etablierten Betreiber an. Geht man überschlägig von einem 25%-igen Nutzeranteil und einem Schlüssel von 1 Fahrzeug je 30 Nutzer aus, so ergeben sich bei 1.250 zukünftigen Bewohnern im Plangebiet Taubenstraße etwa 10 bis 12 Carsharing-Fahrzeuge, sofern auf ein klassisches Konzept gesetzt wird.

Als Grundlage für die flexible Flottenanpassung, gilt es, die Nutzung der einzelnen Fahrzeuge stetig zu evaluieren und die Flotte in festgelegten Zeitzyklen im Hinblick auf sich verändernde Bedürfnisse der Bewohner anzupassen. Die genaue Anzahl an Fahrzeugen bzw. Stellplätzen ist abhängig vom Sys-

tem und Anbieter im weiteren Planungsprozess von den Bauherren -dialogorientiert mit potentiellen Betreibern- festzulegen.

Es ist angedacht, einen Teil der Carsharing-Fahrzeuge gut sichtbar innerhalb des Quartiers in den Freiraum zu integrieren und darüber hinaus Stellplätze für Carsharing in den Tiefgaragen anzubieten. Die Vorteile oberirdischer Stellplätze sind vordergründig in deren Sichtbarkeit und Zugänglichkeit zu sehen. Stellplätze in Tiefgaragen besitzen hingegen den Vorteil des Witterungsschutzes, müssen jedoch für die Carsharing-Nutzer öffentlich zugänglich sein, was bei einem offenen Nutzerkreis ggf. im Widerspruch zur Sicherheit der Tiefgarage im Hinblick auf vermietete Privatstellplätze stehen kann. Allgemein ist zunächst davon auszugehen, dass die Carsharing Stellplätze auf privaten Flächen organisiert werden müssen (durch zur Verfügung gestellte Flächen), da die juristischen Grundlage zur Etablierung von Stationen im öffentlichen Straßenraum weiterhin fehlt¹.

Besondere Wirkung entfaltet das Carsharing, wenn die Nutzung durch gesonderte Tarife gefördert wird. In Braunschweig wird davon ausgegangen, dass ein Carsharing etwa sechs private Pkw ersetzt, d. h. die privaten Pkw werden von den Nutzern abgeschafft oder nicht angeschafft. Wird eine Reduzierung der Stellplatzanzahl auf Grundlage des Carsharings im Rahmen eines Bauantrags angestrebt, muss der Bauherr diesen Faktor berücksichtigen und entsprechende Carsharing-Stellplätze (zusätzlich zu den privaten Stellplätzen) nachweisen.

3.2.4 Elektromobilität

Das Thema der Elektromobilität sollte in Form von Ladesäulen für Pkw sowie entsprechende Vorrichtungen für e-Bikes (z. B. Ladeschränke) berücksichtigt werden. Technisch ist die Integration von Ladesäulen im Rahmen der Tiefgaragen- oder Straßenplanung wenig problematisch. Als Herausforderung ist jedoch das Thema Organisation und Finanzierung zu sehen. Bei Projekten mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen können einerseits Fördergelder akquiriert werden, andererseits stellt sich der Betrieb im Hinblick auf Fahrzeugkauf und -instandhaltung weiterhin als wirtschaftlich schwierig dar. Darüber hinaus sind Kooperationen mit Energieunternehmen zu suchen, um die Ladeinfrastruktur für eFahrzeuge zu organisieren. Nicht zuletzt durch den räumlichen Zusammenhang bietet sich dabei eine Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren der Energiewirtschaft an.

3.3 Information und Kommunikation

Von wesentlicher Bedeutung für eine nutzerfreundliche Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts ist die Vernetzung über ein Informations- und Kommunikationsmedium. In Form einer Website mit ergän-

¹ Carsharing Stationen im öffentlichen Straßenraum werden in bestimmten Städten Deutschlands (z. B. Bremen, Berlin oder Köln) zwar toleriert, befinden sich durch Sondernutzungsverträge oder Teileinziehung des Straßenraumes jedoch in einer rechtlichen „Grauzone“.

zender Smartphone-App lassen sich die Informationen zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten bündeln. Im Idealfall sind hierbei auch Buchungs- und Abrechnungsprozesse für die Carsharing-Nutzung, ÖPNV-Tickets und ggf. die Nutzung des Transportmittel- oder eBike-Verleihs zu integrieren. Anstelle mehrerer Registrierungen (ÖPNV-Bewohnerticket, Carsharing-Mitgliedschaft, Packstation-Nutzerkarte etc.) werden die Mobilitätsangebote in Form von Mobilpaketen angeboten und über eine einheitliche Kommunikationsplattform verwaltet. Als besondere Herausforderung sind hierbei die organisatorisch-rechtliche Integration sowie die technische Integration der Zugangssysteme zu sehen. Als vorhandener Anknüpfungspunkt sind an dieser Stelle die Nibelungen Website sowie Smartphone-App zu nennen, die bereits heute zahlreiche Informationen rund um das Wohnen bereitstellen. Vor dem Hintergrund der Absatzzahlen von Smartphones und den dazugehörigen Anwendungen ist davon auszugehen, dass sich derartige Tools zunehmend etablieren werden.

Neben der digitalen Ebene der Vernetzung ist es unabdingbar, über die zur Verfügung stehenden Angebote auch analog zu informieren, insbesondere in Form von Veranstaltungen und Neubürgerpaketen. Als Neubürgerpaket wird jedem Bewohner zum Einzug eine Broschüre ausgestellt, aus der die Informationen zum Mobilitätskonzept (ÖPNV-Mieterticket, Radroutennetz, Carsharing-Standorte und -preise, etc.) hervorgehen.

Über die geplanten Mobilitätsangebote vor Ort wird die Einbindung eines Mitfahrerportals angestrebt. Das organisierte Mitfahren hat sich in den letzten Jahren im Zuge zahlreicher Websites zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften etabliert und ist im Hinblick auf die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads und der daraus folgenden Reduzierung des Verkehrsaufkommen zu fördern. Gegenwärtig funktionieren derartige Portale schwerpunktmäßig als günstige Alternative im Langstreckenbereich. Sowohl vor dem Hintergrund sozialer Nachbarschaften als auch technischer Fortschritte im Bereich flexibler Fahrtenvermittlungen über Smartphone-Apps, sind Mitfahrerportale aber durchaus auch im städtischen Kurzstreckenbereich vorstellbar.

Vom Zweckverband Großraum Braunschweig wird derzeitig der Aufbau eines Mobilitätsportals angestrebt, in dessen Zusammenhang u. a. ein Pendlerportal (zur Vermittlung von Mitfahrglegenheiten) angeboten wird. Verlinkungen und Kooperationen sind in diesem Kontext zu nutzen.



Abbildung 17: Neubürgerpaket der Stadt München und der Münchener Verkehrsgesellschaft mbH

3.4 Flankierende Maßnahmen

Als flankierende Maßnahmen sind Mobilitätsdienstleistungen zu bezeichnen, die nicht elementar für die alltäglichen Wege der Bewohner und Beschäftigten sind, sondern das Gesamtangebot im Hinblick auf spezielle Bedürfnisse ergänzen. Im Wesentlichen betrifft dies kleinteilige Leihangebote wie Sackkarren oder Lastenfahrräder, die beispielweise dem Transport von Gütern wie Getränkekisten dienen können. Darüber hinaus ist im Hinblick auf die teuren Anschaffungskosten von eBikes ein Sharing-Angebot mit elektrisch angetriebenen Zweirädern bzw. Pedelecs anzustreben, um auch weitere Strecken bis etwa 20 km mit Zweirädern zurücklegen zu können.

3.5 Miertickets

Rabattierte ÖPNV-Abonnements, die den Bewohnern vom Vermieter angeboten werden, sind zur Förderung der ÖPNV-Nutzung ein naheliegender Ansatz. Ähnlich zum Modell des VRB-Job-Tickets könnte ein Wohnungsunternehmen als Großkunde gegenüber dem ZGB als Aufgabenträger auftreten und ein entsprechendes Ticketkontingent abnehmen, welches wiederum über ein entsprechendes Management im Quartier an die Bewohner weitergeleitet wird.

Da ein derartiges Modell für Miertickets in Braunschweig ein Novum darstellt, ist von einem hohen Organisationsaufwand bei der Konzeption auszugehen, da sich in diesem Zusammenhang komplexe Fragestellungen und Anforderungen ergeben. Beispielsweise ist davon auszugehen, dass in einer zentralen Lage wie dem Nördlichen Ringgebiet ohnehin ÖPNV-Abonnements bei der Bewohnerschaft vorhanden sind: Schülertickets, Semestertickets, Job-Tickets, Seniorentickets etc. Die Zielgruppe eines Miertickets wird dadurch eingeschränkt bzw. stellt sich die Frage, wie die Vorteilhaftigkeit Mieter gewährt werden kann, welche bereits ein bestehendes ÖPNV-Abonnement besitzen. Daneben sind vertragliche Vereinbarungen zu treffen in Bezug auf Mindestabnahmen, Rabatte, Laufzeiten etc. Die

organisatorischen Anforderungen an ein Mieterticket sind folglich nicht unerheblich, so dass dieser Ansatz weiter zu verfolgen ist, in Bezug auf die Wirkungs- und Stellplatzabschätzung jedoch keine Berücksichtigung findet.

3.6 Organisation

Neben den Maßnahmen baulicher Art und der Bereitstellung einer Informations-/ Kommunikationsplattform nimmt die Organisation bzw. das Management einen bedeutenden Stellenwert ein. Insbesondere die Sicherstellung einer ausreichenden Anschub- und langfristigen Finanzierung sowie die Etablierung dauerhafter Organisationsstrukturen sind für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzepts entscheidend. Die Finanzierung der Maßnahmen ist durch die Bauherren bzw. die Wohnungsunternehmen zu tragen.

Die Organisation der verschiedenen Bausteine des Mobilitätskonzeptes kann -in Abhängigkeit zur Akteursstruktur- auf vielerlei Arten erfolgen. Im Folgenden werden beispielhaft drei Varianten vorgestellt, um deren Vor- und Nachteile zu erläutern.

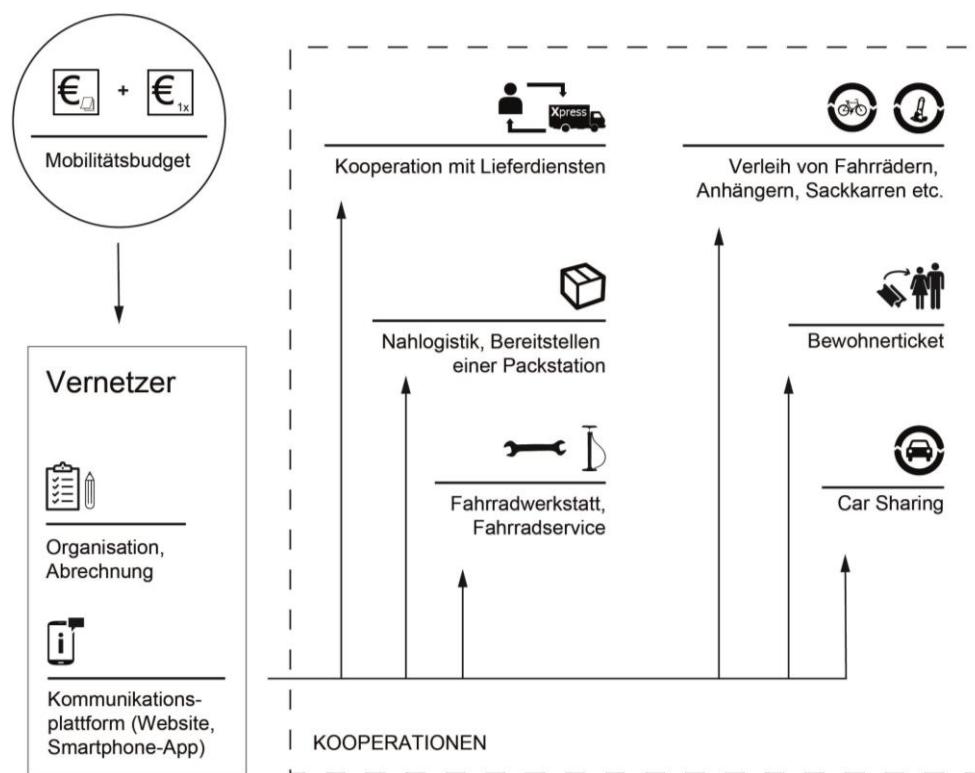


Abbildung 18: Variante 1. Organisationsstruktur mit reinem Vernetzer

Variante 1: Die am einfachsten zu etablierende Organisationsstruktur wäre die Einsetzung eines reinen Vernetzers (z. B. Wohnungsunternehmen), dessen Aufgaben sich auf Organisation und Abrechnung der verschiedenen Angebote sowie die Einrichtung einer Kommunikationsplattform beschränkt

(Abbildung 18). Die tatsächlichen Mobilitätsangebote müssten dann von verschiedenen Kooperationspartnern geleistet werden. So wären beispielsweise Fahrradreparaturdienste durch eine existierende Fahrradwerkstatt oder der Verleih von Sackkarren in einem lokalen Kiosk bei Abrechnung über den Vernetzer denkbar. Nachteil einer solchen Organisationsstruktur ist, dass nur diejenigen Mobilitätsangebote realisiert werden können, die Dritte als profitabel erachten.

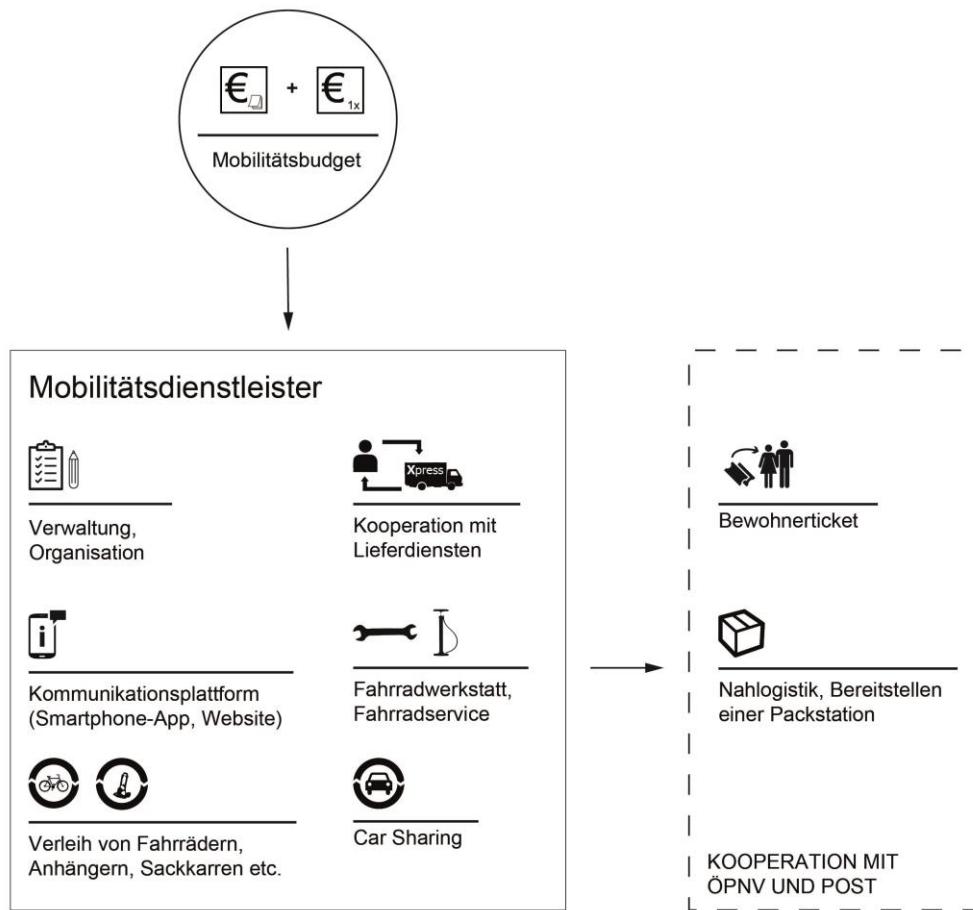


Abbildung 19: Variante 2. Vergabe der gesamten Umsetzung an einen Mobilitätsdienstleister

Variante 2: Eine Möglichkeit, die eine höhere Chance auf Umsetzung des Gesamtpakets an Angeboten bietet, ist die Vergabe des gesamten Mobilitätskonzeptes an einen Mobilitätsdienstleister (Abbildung 19). Dieser wäre dafür verantwortlich, mit dem von Bauherren und Nutzern erbrachten Mobilitätsbudget alle im Konzept vorgesehenen Bausteine umzusetzen. Ausgenommen wären lediglich diejenigen Bausteine, die sich nur als Kooperation lösen lassen, wie zum Beispiel das Angebot eines BewohnerTickets oder die Kooperation mit Lieferdiensten. Fraglich ist bei dieser Organisationsstruktur, ob ein passender Dienstleister gefunden werden kann.

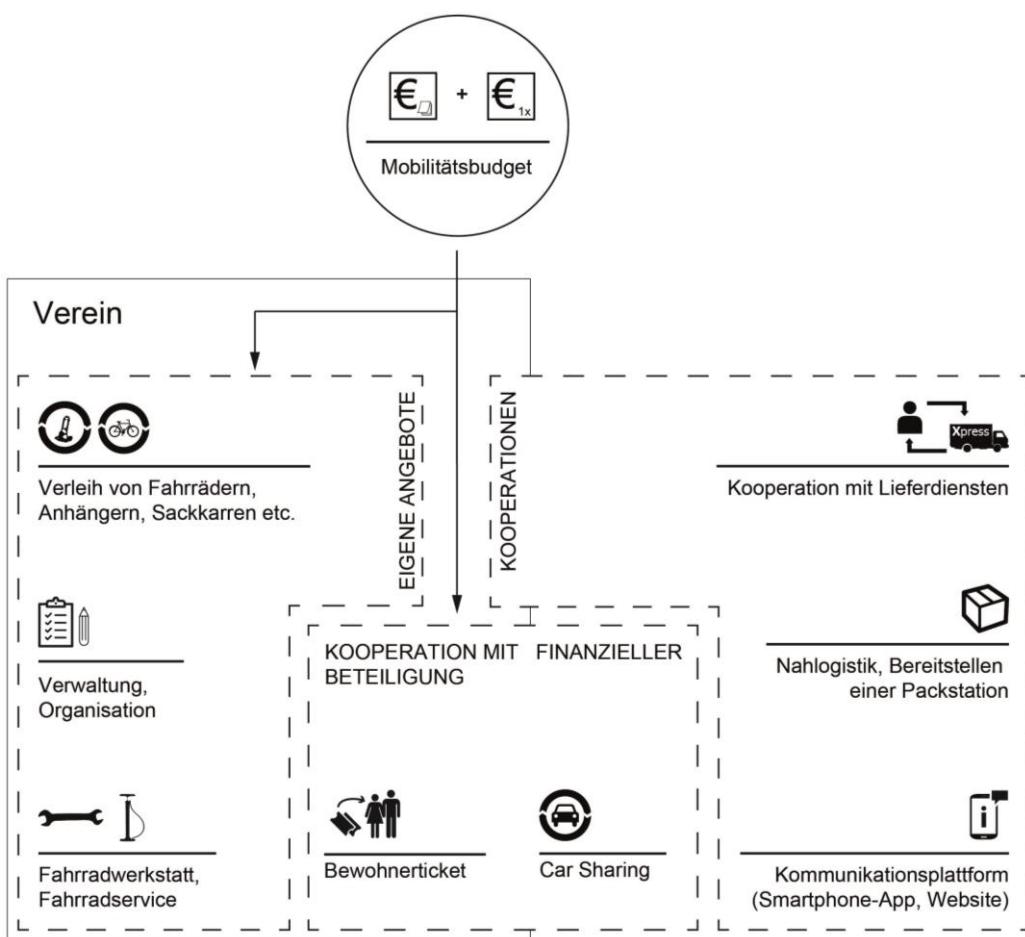


Abbildung 20: Variante 3. Gründung eines Vereins

Variante 3: Als dritte Variante wird die Umsetzung des Mobilitätskonzepts durch einen neu zu gründenden Verein vorgeschlagen (Abbildung 20). Dieser könnte einen Kern der Angebote vor Ort selbst übernehmen und Kooperationen mit Dienstleistern entwickeln. Ein Teil der Kooperationen könnte unter finanzieller Beteiligung des Vereins entstehen, denkbar wäre z. B. die Anschaffung von Carsharing-Fahrzeugen aus dem Mobilitätsbudget, die dann von einem bestehenden Carsharing-Unternehmen vor Ort betrieben werden. Darüber hinaus sind Kooperationen im Bereich der Nahlogistik (z. B. Bereitstellung einer Packstation) sowie mit Schulen und sozialen Einrichtungen anzustreben. Vorteile einer Vereinsstruktur wären der Entfall des Zwangs zur Profitabilität, wodurch eine Umsetzung von Maßnahmen wahrscheinlicher wird, die zwar wichtig für das Gesamtkonzept sind, jedoch nur wenig Gewinn versprechen.

Zu favorisieren sind die Varianten mit Mobilitätsdienstleister oder Verein, die auf einen organisatorischen Gesamtaufbau im Sinne einer ganzheitlichen „Mobilitätsversorgung“ setzen. Optimalerweise wird das Mobilitätskonzept sowie die dauerhafte Bereitstellung einer Kommunikationsplattform von einem Betreiber übernommen. Aufgrund des hohen Innovationsgrads und der damit verbundenen

Unsicherheiten kann sich die Akquise eines potentiellen Betreibers jedoch als Herausforderung gestalten. Vor diesem Hintergrund ist als Alternative die Organisation durch einen Quartiersverein, Wohnungsunternehmen oder vergleichbaren Institution zu nennen, die durch einen Mix aus Kooperationen und eigenen Angeboten für die Ganzheitlichkeit des Konzepts sorgen.

4 STELLPLATZABSCHÄTZUNG

Zur Abschätzung des konkreten Bedarfs an privaten Kfz-Stellplätzen müssen mehrere Einflussfaktoren berücksichtigt werden. Die wichtigsten davon sind die räumliche Umgebung, die sich durch die Qualität des ÖPNV-Angebots, den Umfang der Nahversorgung und den Grad der Nutzungsmischung auf den Stellplatzbedarf auswirkt, die angestrebte Bewohnerschaft mit Merkmalen wie Haushaltsgröße, Alters- und Einkommensstruktur sowie der bestehende und der zu erwartende Parkdruck im Gebiet. Einen weiteren Faktor stellen die Angebote dar, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden können. Dabei ist auf die gegenwärtige Tendentwicklung einer abnehmenden Pkw-Besitzquote bei jungen Erwachsenen hinzuweisen (siehe Kapitel 2.1). Allerdings sorgen steigendes Alter bzw. Familiengründungen statistisch nach wie vor für den nahezu sicheren Umstieg auf die Automobilität. Um diese Entwicklung zu Gunsten des MIV mittel- und langfristig zu entschärfen, ist ein Mobilitätskonzept anzustreben, dass auch auf die besonderen Bedürfnisse von Familien und Senioren eingeht.

Die PKW-Dichte für Braunschweig lag zum Jahresbeginn 2014 bei 510 Pkw je 1000 Einwohner (Stadt Braunschweig, 2013) und damit im bundesdeutschen Mittel. Statistische Daten für den Bezirk Nordstadt liegen nicht vor, aufgrund der Innenstadtnähe kann jedoch von einem geringeren Wert ausgegangen werden. Die Umgebung des Plangebiets kann außerdem wegen ihrer guten Nahversorgung sowie der Anbindung an zwei Einzelhandelszentren als günstig beschrieben werden. Die ÖPNV-Anbindung ist noch zu optimieren. Ein hoher Parkdruck von der Zielgruppe der Besucher ist aufgrund der hohen Anzahl an öffentlichen Parkständen nicht zu erwarten. Um Verlagerungen privater Stellplatzbedarfe seitens der Bewohner in den öffentlichen Raum zu vermeiden, ist -wie auf S. 12 beschrieben- anzustreben, die Zahl der Parkstände zu reduzieren und ggf. mit einer entsprechenden Bewirtschaftung den Parkraum zielgruppenspezifisch zu steuern.

Die zukünftige Bewohnerschaft als maßgeblicher Einflussfaktor wird insbesondere durch Größe und Preisniveau der geplanten Wohnungen geprägt werden. Anhand der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2013 (destatis, 2014) lässt sich für Deutschland belegen, dass Haushaltsgröße und -einkommen positiv mit der Pkw-Dichte korrelieren. Auch soziale Stellung und Alter der Haupteinkommensbezieher und -bezieherinnen haben einen klaren Einfluss auf den Pkw-Besitz. Durch eine Berücksichtigung dieser Zusammenhänge bei der Gestaltung der Wohnungsprogramme lässt sich also auch der Bedarf an privaten Stellplätzen entscheidend beeinflussen.

Als Orientierungswerte können die Daten zum Pkw-Besitz aus der EVS (Einkommens- und Verbraucherstichprobe) 2008 für Niedersachsen sowie die EVS 2013 für Deutschland herangezogen werden. Daraus lassen sich folgende Abhängigkeiten ableiten:

Haushaltsgröße (in Personen)	1	2	3	4	5+			
Pkw je Haushalt (Niedersachsen 2008)	0,573	1,117	1,426	1,537	1,638			
Monatliches Haushaltsnettoeinkommen	< 900	900 - 1.300	1.300 – 1.500	1.500 – 2.000	2.000 – 2.600	2.600 – 3.600	3.600 – 5.000	5.000 – 18.000
Pkw je Haushalt (Niedersachsen 2008)	0,357	0,637	0,795	0,947	1,190	1,460	1,676	1,959
Haushaltsgröße (in Personen)	allein Lebende	allein Erziehende	Paare ohne Kind	Paare mit Kind(ern)	sonstige			
Pkw je Haushalt (Niedersachsen 2008)	0,573	0,608	1,174	1,396	1,576			

Tabelle 1: Ausstattungsbestand in Niedersachsen 2008 (Einkommens- und Verbrauchsstichprobe): Pkw je Haushalt

Vergleichend kann dazu der Pkw-Besitz in Abhängigkeit zur Haushaltsgröße mit den Daten aus der Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig (wvi 2013) wie folgt konkretisiert werden:

Haushaltsgröße (in Personen)	1	2	3	4+	Ø alle Haushalte
Pkw je Haushalt (BS Kern ² 2013)	0,55	1,07	1,14	1,17	0,75
Pkw je Haushalt (BS Rand 2013)	0,66	1,16	1,47	1,50	1,05
Pkw je Haushalt (BS gesamt)					0,89

Tabelle 2: Ausstattungsbestand in Braunschweig 2013 (wvi): Pkw je Haushalt

Insgesamt verdeutlichen die Daten, dass sich der konventionelle Stellplatzschlüssel von 1,0 bis 1,5 Stpl./WE dem durchschnittlichen Pkw-Besitz (0,89 je Haushalt in Braunschweig 2013, 1,01 je Haushalt in Niedersachsen 2008 bzw. 1,05 je Haushalt in Deutschland 2013) fügt bzw. leicht übersteigt, da im Regelfall von einer erhöhten Kaufkraft in Neubauvorhaben auszugehen ist, die einen leicht erhöhten Pkw-Besitz bedingt.

Zur Beeinflussung des Pkw-Besitzes und damit einhergehend des Stellplatzbedarfs sind im Wesentlichen drei Faktoren zu nennen.

² Das Kerngebiet beschreibt im Wesentlichen das Stadtgebiet innerhalb des Wilhelminischen Rings.

- Rahmenbedingungen: Die Rahmenbedingungen bezogen auf das Planungsgebiet Taubenstraße sind, wie in Kapitel 2 dargestellt, für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sehr gut geeignet, sofern die ÖPNV-Anbindung optimiert und die Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr durch zusätzliche Bahnquerungen gewährleistet werden kann. Diese Rahmenbedingungen sind als Voraussetzung für einen Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit zu sehen.
 - Zielgruppe des Wohnungsbaus: Wie die vorangegangenen statistischen Daten zum Pkw-Besitz verdeutlichen, ist eine starke Abhängigkeit von Wohnungsgröße und -art aufgrund unterschiedlicher potentieller Haushaltstypen bestätigt. Abhängig vom Wohnungsbauprogramm der Bauherren kann dieser Einflussfaktor die Wirkung des Mobilitätskonzepts stärke bzw. den Bedarf an Stellplätzen mindern (z. B. geförderter Wohnungsbau oder Studentenwohnungen). Da die Bauleitplanung keine Differenzierung des Stellplatzschlüssels nach Wohnungsarten vorsieht bzw. die Wirkung individuell zu klären ist, bleibt dieser nachfrageseitige Einfluss in der folgenden Wirkungsabschätzung des Mobilitätskonzepts unberücksichtigt. Ein fester Abminde rungsfaktor wird nicht festgelegt.
 - Mobilitätskonzept: Wesentliche Stellschraube zur realen Beeinflussung des Verkehrsmittel wahlverhaltens im Alltag der zukünftigen Bewohnerschaft bildet das Mobilitätskonzept. Der konkrete Einfluss ist schwer quantifizierbar, da die Auswirkungen unmittelbar mit der Akzeptanz der zukünftigen Bewohnerschaft zusammenhängen und sich die Prognosen somit auf an tizierte Annahmen stützen. Damit das vorliegende, rahmenggebende Mobilitätskonzepts als Bewertungsvorlage für individuelle Mobilitätskonzepte der Bauherren dienen kann, sind jedoch entsprechende Orientierungswerte zu definieren.
-

Exkurs zur Wirkung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements:

Von wesentlicher Bedeutung ist die Verfügbarkeit eines umfassenden Carsharingangebots. Statistisch lässt sich ableiten, dass ein Carsharing-Fahrzeug etwa 5 bis 10 private Pkw ersetzen kann. Besondere Wirkung entfaltet das Carsharing, wenn die Nutzung durch gesonderte Tarife gefördert wird. Gleches gilt für die Einführung vergünstigter ÖPNV-Abonnements (Mietertickets). ÖPNV-Abonnements sind als Instrument zur Stellplatzreduzierung weitgehend anerkannt, so dass viele Stellplatzverordnungen anderer Kommunen bereits entsprechende Spielräume ermöglichen³. Als weiterer Maßstab können die Erfahrungswerte der Deutschen Energieagentur genannt werden, die bei umfassenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen von einem 10 bis 20 % geringeren MIV-Anteil ausgehen. Zwar beziehen sich

³ Beispielhaft zu nennen ist die Hamburger „Fachanweisung für notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“: Demgemäß sind bei einem nachgewiesenen Abo-Anteil von 50 % der Beschäftigten die herzustellenden Beschäftigten-Stellplätze um 25 % zu reduzieren.

diese Aussagen auf Konzepte im gewerblichen Bereich, doch auch bei wohnstandortbezogenen Konzepten sind derartige Effekte nachweisbar. So zum Beispiel in einer Evaluation des moBiel Tickets in Bielefeld aus dem Jahr 2007. Danach ist bei den sogenannten „choice-riders“ mit Miertickets (solche, die nicht zwanghaft auf den ÖPNV angewiesen sind) im Verhältnis zu den Nicht-Nutzern bei routinierten Fahrten (z. B. Wegezweck Arbeit) ein um 10 % geringerer MIV-Anteil festzustellen. Darüber hinaus ist nochmals die Verknüpfung mit Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zu betonen. Erfahrungswerte aus dem Münchener Modellprojekt der Neubürgerpakete verdeutlichen, dass allein durch die Bereitstellung einer Broschüre mit Informationen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten, der MIV-Anteil am Wegeaufkommen der Bewohnerschaft um 3 % gesenkt werden konnte. Unter Berücksichtigung weiterer Maßnahmen ist von einem entsprechend größeren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten auszugehen.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden eine Szenario-Analyse aufgezeigt, die als Grundlage zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs dient. Um die Abhängigkeiten des Konzepts zu verdeutlichen, werden die Maßnahmen grob mit den Wirkungsgraden „gering“, „mittel“ und „hoch“ bewertet und in beispielhaften Szenarien dargestellt. Wie bereits beschrieben, ist zu betonen, dass die Wirkung einzelner Maßnahmen nur schwer quantifizierbar, da sie letztendlich stark von der Anteilnahme der zukünftigen Bewohnerschaft abhängig ist. Zudem entfaltet sich im Gesamtkonzept durch Synergieeffekte häufig eine größere Wirkung, als es durch Einzelmaßnahmen der Fall ist. Folglich sind die dargestellten Werte als Orientierungswerte zu verstehen, die es im Einzelfall individuell zu interpretieren gilt.

Die Berechnung geht zunächst vom Szenario I als statistische Basis mit 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit aus, in dem die Umsetzung der geplanten Rahmenbedingungen (d. h. zusätzliche Bahnquerungen und optimierte ÖPNV-Anbindung) vorausgesetzt sind. Daran anknüpfend werden die Wirkungen der Maßnahmen mit einem Abminderungsfaktor abgeschätzt. Analog erfolgt eine Reduzierung des MIV-Anteils, um die Ergebnisse auf Plausibilität zu prüfen. Ausgehend von der Basis des in der Verkehrsuntersuchung genannten MIV-Anteils von 42 % (wvi 2013) wird die Wirkung der Maßnahmen durch folgende Auswirkungen definiert: gering = -0,5 %, mittel = -2 % sowie hoch = -4 %.

Die beispielhaften Szenarien sind wie folgt definiert:

- Szenario 0: Vergleichsszenario unter den bestehenden Rahmenbedingungen
- Szenario I: Statistische Basis unter Berücksichtigung der geplanten Rahmenbedingungen (Grundvoraussetzung)
- Szenario II.1: Umsetzung der geforderten Qualität und Qualität an Fahrradabstellplätzen sowie Informations- und Kommunikationsmaßnahmen

- Szenario II.2: wie II.1, mit zusätzlicher Umsetzung eines Carsharing-Angebots, eines Verleihs an weiteren Transportmittel wie Sackkarren, Lastenräder oder e-Bike sowie die Etablierung einer Kooperation mit Lieferservices
- Szenario III: wie II.2, ergänzt um eine Mobilitätsstation, Ladeinfrastruktur sowie eine Packstation in Kooperation mit der DHL
- Szenario IV: wie III, unter der Annahme, dass die langfristig angestrebte Campus-Bahn umgesetzt wird

Im Ergebnis vermitteln die Szenarien Orientierungswerte, die den Spielraum des Mobilitätskonzepts verdeutlichen. So erscheint bei konsequenter Umsetzung des Mobilitätskonzepts eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf einen Minimalwert von 0,75 Stellplätzen je Wohneinheit realistisch. Im Plausibilitätscheck würde dies eine Reduzierung des MIV-Anteils von 42 % auf 35 % bedeuten. Sofern sich die Rahmenbedingungen sprunghaft verbessern (beispielsweise durch die Umsetzung der Campus-Bahn) oder Maßnahmen gefunden werden, die über die Ansätze dieses Konzepts hinausgehen, hält das Konzept bzw. der Bebauungsplan einen Puffer für eine Reduzierung auf minimal 0,7 Stellplätze je Wohneinheit bereit.

Die potentielle Reduzierung des Stellplatznachweises gilt nicht bei Eigentumswohnungen, da sich die Wirkung auf den Pkw-Besitz erst über den Durchschnitt einer gewissen Masse an Haushalten ergibt. Eigentum und Verwaltung des Wohnungsbauprojekts müssen in einer Hand sein.

Maßnahmen	Abhängigkeiten	Wirkung	MIV-Anteil	Stellplatzschlüssel	potentielle Wirkung auf Mobilitätsverhalten/ Stellplatzbedarf		ohne Mobilitätskonzept		Beispielrechnungen mit Mobilitätskonzept			
					0 (bestehende Rahmenbedingungen)	I (optimierte Rahmenbedingungen)	II.1	II.2	III	IV		
Infrastruktur (öffentlich)												
Anbindung an Rad routennetz: Ost-West-Achse – Anbindung an Mittelweg Nord-Süd-Achse – Spiegelstraße als Geh- und Radweg mit Bahnquerung / Anbindung an Fahrradstraße Bültenweg	Ausbau Wodanstraße Bahnquerung											
ÖPNV-Anbindung: (a) Optimierung der Zugänglichkeit zu den bestehenden Haltestellen (Bahnquerung) (b) Erweiterung ÖPNV (z.B. Buslinie 426) (c) Stadtbahnausbau / Campus-Bahn (noch offen)	Bahnquerung Ausbau Wodanstraße nicht im 1. BA	hoch	-4,0%	-0,1							X	
Infrastruktur (privat)												
hochwertige Fahrradabstellplätze: Wohnfläche < 40m² = 1 Abstellplatz Wohnfläche 40m² - 60m² = 2 Abstellplätze Wohnfläche 60m² - 85m² = 3 Abstellplätze Wohnfläche über 85m² = 4 Abstellplätze		mittel	-2,0%	-0,05			X	X	X	X		
Carsharing	Betreiber	mittel	-2,0%	-0,05				X	X	X	X	
Mobilitätsstation (Info-Point und Fahrradwerkstatt) -> zwingender Grundbaustein	Räumlichkeiten	gering	-0,5%	-0,02					X	X		
Ladeinfrastruktur		keine							X	X		
Information und Kommunikation												
Kommunikationsplattform (Website/ Smartphone-App)		gering	-0,5%	-0,02			X	X	X	X		
Neubürgerpakete (Info-Broschüren)		gering	-0,5%	-0,02			X	X	X	X		
Integration eines Mitfahrerportals (Marketing)		gering	(Besetzung sgrad)	-0,02			X	X	X	X		
Flankierende Maßnahmen												
Anschaffung von Sackkarren / Lastenräder / e-Bikes		gering	-0,5%	-0,02				X	X	X		
Bereitstellung Packstation (Kooperation mit DHL)		gering	-0,5%	-0,02					X	X		
Organisation												
Kooperation mit Lieferservices		gering	-0,5%	-0,02				X	X	X		
Bewohntickets	neuer Tarif/ Organisation	mittel - hoch										
Berechnung					Stpl/WE	1,00 (statistische Basis)	0,89	0,80	0,76	0,66		
					MIV-Anteil	42% (Basis aus VU)	39%	36%	35%	31%		
					Plausibilitätsprüfung*: Stpl. aus MIV-Anteil	1,00	0,86	0,77	0,74	0,66		
Empfehlung						1,1 - 1,5	1,0	0,9	0,8	0,75	0,7	
						0,33	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	

* Annahmen (angelehnt an VU, wvi 2013): 2,5 Personen x 3,65 Wege x MIV-Anteil / (1,2 Pkw-Besetzungsgrad x 3,2 Fahrten je Stellplatz und Tag)
 (bzw. 1,3 Pkw-Besetzungsgrad mit Mobilitätskonzept)

Tabelle 3: Abschätzung des Stellplatzbedarfs in Szenarien

Rückfallebene

Insgesamt wird im Plangebiet ein autoarmes Wohnen auf freiwilliger Basis angestrebt. Zwanghafte Verzichtserklärungen, die den Besitz und die Nutzung privater Pkw verbieten - wie in „auto-freien“ Wohnquartieren üblich - sind nicht vorgesehen.

Um bei einer ungünstigen Entwicklung des Mobilitätsverhaltens im neuen Quartier handlungsfähig zu bleiben, werden zur Genehmigung verringriger Stellplatzzahlen üblicherweise Vorhalteflächen gefordert, auf denen die entfallenen Stellplätze bei Bedarf nachträglich hergestellt werden können (z. B. Freiburg Vauban⁴, München Riem⁵). Alternative Konzepte sehen hingegen eine finanzielle Rückfallebene vor (z. B. Hamburg-Saarlandstraße⁶, Würzburg Brunostraße⁷). Finanzielle Rückfallebenen sind jedoch immer im Kontext des Handlungsspielraumes der Stadt zu sehen. Stehen der Stadt bzw. im Straßenraum keine Flächen für Stellplätze zur Verfügung, erscheint eine finanzielle „Strafzahlung“ wenig sinnvoll, um das Scheitern des Konzepts zu begleichen.

Da die Freihaltung großmaßstäblicher Flächen für potentielle Stellplätze unter Berücksichtigung städtischer Bodenwerte nicht zweckmäßig erscheint, wird auf eine Rückfallebene dieser Art folglich verzichtet. Gleiches gilt für finanzielle Rückfallebenen, die im Hinblick auf städtische Flächenverfügbarkeiten keinen Handlungsspielraum liefern.

Gleichwohl ist eine Absicherung des Konzepts durch Aufrechterhaltung der Maßnahmen bzw. durch Anpassungen zur Optimierung der Akzeptanz zu gewährleisten. Sollten einzelne Bausteine des Konzepts entfallen oder im Rahmen einer Evaluation als nicht mehr funktionsfähig eingestuft werden, muss zwingend über andere Bausteine nachgesteuert werden. Diese sind im Bedarfsfall in enger Abstimmung mit der Stadt zu erarbeiten und nur durch die Zustimmung seitens der Stadt anwendbar.

Im Hinblick auf das Angebot eines attraktiven Wohnumfeldes liegt die Verantwortung bei den Wohnungsunternehmen. Das Konzept bzw. die Absicherung wird in der Baugenehmigung fixiert.

⁴ In Freiburg Vauban treten die „auto-freien“ Haushalte einem Quartiersverein bei und bezahlen einmalig knapp 3.700 Euro (anstelle der Herstellungskosten für einen Stellplatz) für einen Grundstücksanteil (ca. 8 m²) an einer Vorhaltefläche.

⁵ In München Riem musste die technische Machbarkeit einer Nachrüstung nachgewiesen werden, dass ein nachträglicher Einbau von Duplexstellplätzen in der Tiefgarage möglich ist. Außerdem mussten 100.000,- Euro als Sicherheit für die Finanzierung der Nachrüstung als Grundschuld eingetragen werden. Es handelt sich 29 „eingesparte“ Stellplätze.

⁶ Im Wohnquartier Saarlandstraße in Hamburg müssten im Bedarfsfall 6.000,- Euro je Stellplatz vom Eigentümer geleistet werden.

⁷ Im Wohnquartier Brunostraße in Würzburg müssen bei Beendigung des Mobilitätskonzepts je Carsharing-Fahrzeug 7 Stellplätze nachgewiesen oder eine Ablöse in Höhe von etwa 7.000 Euro je Stellplatz gezahlt werden.

5 FAZIT

Das Mobilitätskonzept, wie es in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben wurde, verfolgt in erster Linie das Ziel einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Gesamtentwicklung des Quartiers. Mit einem Gesamtpaket aus vielfältigen Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen wird das Verkehrsmittelwahlverhalten der zukünftigen Bewohner zu Gunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing) beeinflusst. Es gilt, Alternativen zur Nutzung privater Pkw zu etablieren, ohne dabei auf Verzicht zu appellieren.

Im Hinblick auf die guten Rahmenbedingungen in Verbindung mit den dargestellten Konzeptbausteinen ist von einem deutlich reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen. Die Pkw-Besitzquote in Braunschweig liegt im Durchschnitt bei etwa 0,9 Pkw je Haushalt, so dass unter guten Rahmenbedingungen, d.h. unter Berücksichtigung einer optimierten ÖPNV-Erschließung sowie der Umsetzbarkeit der Bahnquerungen für den Rad- und Fußverkehr ein Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen je Wohneinheit angenommen werden kann. Bei konsequenter Umsetzung der individuellen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts erscheint eine weitere Reduzierung realistisch (gilt nicht für Eigentumswohnungen), wobei zunächst ein Minimalwert von 0,75 Stellplätzen je Wohneinheit zu nennen ist. Sofern sich die Rahmenbedingungen weiter verbessern (beispielsweise durch die Umsetzung der Campus-Bahn) oder Maßnahmen gefunden werden, die über die Ansätze dieses Konzepts hinausgehen, sind ggf. weitere Reduzierungen (auf minimal 0,7 Stellplätze je Wohneinheit) denkbar.

Über die Stellplatzdiskussion hinaus unterstreicht das Mobilitätskonzept nicht zuletzt den innovativen Charakter nachhaltiger Mobilität und ermöglicht einen Imagegewinn für das Quartier, die Nibelungen Wohnbau GmbH sowie die Stadt Braunschweig. Darüber hinaus führt ein solches Konzept zu einer höheren Qualität des öffentlichen Raumes, indem die negativen Auswirkungen des Pkw-Verkehrs sowohl in fahrender (Lärm- und Luftemissionen) als auch in ruhender Form (Flächeninanspruchnahme) reduziert werden.

LITERATURVERZEICHNIS

destatis (Statistisches Bundesamt) Einkommens- und Verbrauchsstichprobe, Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern, 2013. - 2014.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) EAR 05 - Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. - 2005.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) Hinweise zum Fahrradparken. - 2012.

Stadt Braunschweig, Referat Stadtentwicklung und Statistik Stadt Braunschweig - Kurzportrait. - 2013.

wvi (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung Infrastrukturplanung) Mobilität in der Region Braunschweig - heute und morgen. - 2012.

wvi (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung Infrastrukturplanung) Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig. - 2013.

wvi (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung Infrastrukturplanung) Verkehrsuntersuchung zur Rahmenplanung Nördliches Ringgebiet in Braunschweig. - 2013.

Betreff:

**Verlängerung der Gültigkeitsdauer des
Planfeststellungsbeschlusses für den Bau einer Verbindungsstraße
AS Rüningen-Süd (A39), eines Kreisverkehrsplatzes (K64) und
eines Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße K64 zwischen
Geitelde und Rüningen vom 8. Dezember 2010**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

10.03.2016

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (zur Kenntnis)	07.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 224 Rüningen (zur Kenntnis)	14.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 223 Broitzem (zur Kenntnis)	19.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	26.04.2016	N

Sachverhalt:

Der o. g. Planfeststellungsbeschluss vom 8. Dezember 2010 war bis zum 31. Januar 2016 gültig. Die Stadt Braunschweig hat die Realisierungsabsicht der Bauvorhaben Neubau einer Verbindungsstraße AS Rüningen-Süd und eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreisstraße 64 nicht aufgegeben (Vorlage DS 17547/15). Aus diesem Grund wurde mit Datum vom 11. Dezember 2015 ein Verlängerungsbeschluss gefertigt, der nunmehr bestandskräftig geworden ist. Die Gültigkeitsdauer ist somit bis zum 31. Januar 2021 verlängert.

Leuer

Anlage/n:

Beschlussverlängerung

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Planfeststellungsbehörde

**Bau einer Verbindungsstraße AS Rüningen-Süd (A 39),
eines Kreisverkehrsplatzes (K 64) und eines Geh- und
Radweges entlang der Kreisstraße K 64 zwischen
Geitelde und Rüningen**

**hier: Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Planfeststellungs-
beschlusses der Stadt Braunschweig vom 8. Dezember 2010**

11. Dezember 2015
66.01- PF 2010/01

Stadt Braunschweig

Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Dezember 2010 für den Bau einer Verbindungsstraße AS Rüningen-Süd (A 39), eines Kreisverkehrsplatzes (K 64) und eines Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße K 64 zwischen Geitelde und Rüningen vom 11. Dezember 2015

Seite 2

Beschluss:

Auf Antrag der Stadt Braunschweig, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abteilung Verkehrsplanung als Vorhabenträgerin vom 17. August 2015 wird die Gültigkeitsdauer des seit dem 31. Januar 2011 unanfechtbaren Planfeststellungsbeschlusses der Stadt Braunschweig, Planfeststellungsbehörde, vom 8. Dezember 2010 für den Ausbau der Verbindungsstraße AS Rüningen-Süd, des Kreisverkehrsplatzes und des Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße K 64 zwischen Geitelde und Rüningen um fünf Jahre bis zum 31. Januar 2021 verlängert.

Rechtsgrundlage für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Dezember 2010 für das o. a. Bauvorhaben der Stadt Braunschweig ist § 38 Abs. 4 Nr. 5 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG).

Begründung:

Für das o. g. Bauvorhaben ist gemäß § 38 NStrG in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) das Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden.

Die Stadt Braunschweig, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Planfeststellungsbehörde, hat mit Datum vom 8. Dezember 2010 den Plan, bestehend aus

Übersichtslageplan Maßstab 1:10000 vom 22. Feb. 2010	Anlage 3
Regelquerschnitt Maßstab 1:50 vom 6. Okt. 2010	Anlage 4, QSA 1. Änd., QSB 1. Änd., QSB2
Regelquerschnitt Maßstab 1:50 vom 22. Feb. 2010	Anlage 4, QSC, QSD, QSE, QSF, QSH, QSK, QSL
Lageplan Straße Maßstab 1:500 vom 22. Feb. 2010	Anlage 5.1
Lageplan Geh- und Radweg und Kreisverkehrsplatz Maßstab 1:500 vom 6. Okt. 2010	Anlage 5.2, Bl. Ra1 1. Änd., Bl. Ra2 1. Änd., Bl. Ra3 1. Änd.
Lageplan Geh- und Radweg und Kreisverkehrsplatz Maßstab 1:500 vom 22. Feb. 2010	Anlage 5.2 Bl. Ra4, Bl. Ra5
Höhenplan Straße Maßstab 1:1000/100 vom 22. Feb. 2010	Anlage 6.1
Höhenplan Geh- und Radweg und Kreisverkehrsplatz Maßstab 1:500/50 vom 6. Okt. 2010	Anlage 6.2, Bl. Ra1 1. Änd., Bl. Ra2 1. Änd., Bl. Ra3 1. Änd.
Höhenplan Geh- und Radweg und Kreisverkehrsplatz Maßstab 1:500/50 vom 22. Feb. 2010	Anlage 6.2, Bl. Ra4, Bl. Ra5
Querprofile Maßstab 1:200 vom 22. Feb. 2010	Anlage 7
Grabendurchlässe Maßstab 1:50 vom 22. Feb. 2010	Anlage 8
Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan vom 22. Feb. 2010	Anlage 10.3, Unterlage 12.1
Übersichtsplan des Landschaftspflegerischen Maßnahmenplanes vom 6. Okt. 2010	Anlage 10.3 Unterlage 12.2, Bl. 1a

Lagepläne des Landschaftspflegerischen Maßnahmenplanes vom 6. Okt. 2010 Anlage 10.3, Unterlage 12.3,
Bl. 1a, 2a, 3a, 4a

Lageplan des Landschaftspflegerischen Maßnahmenplanes vom 13. Jan. 2010 Anlage 10.3,
Unterlage 12.3, Bl. 5

Grunderwerbsplan Maßstab 1:2.500 vom 10. Feb. 2010 Anlage 12.1

Grunderwerbsverzeichnis Anlage 12.2

festgestellt.

Der o. a. Planfeststellungsbeschluss vom 8. Dezember 2010 sowie die mit dem Feststellungsvermerk versehenen Planunterlagen für dieses Bauvorhaben haben mit Wirkung vom 31. Januar 2011 Unanfechtbarkeit erlangt.

Der seitdem unanfechtbare Planfeststellungsbeschluss und die festgestellten Planunterlagen für das o. a. Bauvorhaben treten gemäß § 38 Abs. 4 Nr. 5 NStrG außer Kraft, wenn 5 Jahre nach Unanfechtbarkeit, d. h. hier bis zum 31. Januar 2016, mit der Durchführung des Bauvorhabens nicht begonnen wurde.

Der Bau des Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße K 64 ist bereits im Frühjahr 2012 abgeschlossen worden. Mit dem Baubeginn für die beiden Maßnahmen Neubau einer Verbindungsstraße und eines Kreisverkehrsplatzes ist bis zum Zeitpunkt des o. g. Außerkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu rechnen.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt hat in seinem Beschluss vom 14. Juli 2015 die Realisierungsabsicht dieser Baumaßnahmen jedoch nicht aufgegeben. Sie entspricht somit weiterhin den Zielsetzungen der Stadt.

Aus diesem Grund hat die Abteilung Verkehrsplanung des Fachbereiches Tiefbau und Verkehr der Stadt als Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 17. August 2015 die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Planfeststellungsbeschlusses sowie der festgestellten Planunterlagen um weitere fünf Jahre beantragt.

Eine wesentliche Änderung der Sach- und Rechtslage ist seit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht ersichtlich. Ein Beginn mit dem Neubau der Verbindungsstraße und des Kreisverkehrsplatzes bis zum 31. Januar 2016 ist nicht geplant. Gleichwohl hat die Stadt ihre Zielsetzung im Hinblick auf die Baumaßnahmen nicht aufgegeben. Zurzeit wird bei der Stadt ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Flächennutzungsplanung erarbeitet, aus dem sich konkrete Flächenbedarfe und damit verkehrliche Erfordernisse ergeben werden. Die geplanten Verkehrsverbindungen sollen vor diesem Hintergrund nicht aufgegeben werden.

Die Verlängerung erfolgt für fünf Jahre, da dieser Zeitraum für die Umsetzung der Baumaßnahmen notwendig ist. Überwiegende Belange der Betroffenen, die gegen eine Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses um weitere fünf Jahre sprechen, sind nicht ersichtlich.

Das Verfahren zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Planfeststellungsbeschlusses wurde am 3. September 2015 eingeleitet. Die Absicht der Verlängerung der Gültigkeitsdauer wurde gegenüber allen Beteiligten, insbesondere den Trägern öffentlicher Belange einschließlich der Naturschutzverbände sowie den privaten Einwendern, die seinerzeit im vorausgegangenen Planfeststellungsverfahren Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen und Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht hatten, bekanntgegeben.

Stadt Braunschweig
Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Dezember 2010 für den Bau einer Verbindungsstraße AS Rüningen-Süd (A 39), eines Kreisverkehrsplatzes (K 64) und eines Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße K 64 zwischen Geitelde und Rüningen vom 11. Dezember 2015

Stellungnahmen, Einwendungen oder Bedenken, die sich gegen die beabsichtigte Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Dezember 2010 richten, wurden nicht abgegeben.

Gegenstand des Anhörungsverfahrens und der mit diesem Beschluss ergehenden Entscheidung sind nicht die öffentlich-rechtlichen Beziehungen, die durch das Vorhaben selbst entstehen und die mit dem zu verlängernden Planfeststellungsbeschluss bereits entschieden worden sind, sondern der Antrag auf Verlängerung. Das heißt, der Inhalt des unanfechtbar gewordenen Planfeststellungsbeschlusses wird nicht mehr geprüft.

So werden hiermit alle Forderungen und Einwendungen zurückgewiesen, die über den Antrag auf Verlängerung hinausgehen bzw. ihn nicht betreffen, wie die Stellungnahme der Abteilung Umweltschutz und Umweltplanung des Fachbereiches Stadtplanung und Umweltschutz der Stadt.

Dem Antrag der Abteilung Verkehrsplanung des Fachbereiches Tiefbau und Verkehr vom 17. August 2015 auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer des seit dem 31. Januar 2011 unanfechtbaren Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Dezember 2010 für das o.a. Bauvorhaben ist daher zu entsprechen.

Hinweise:

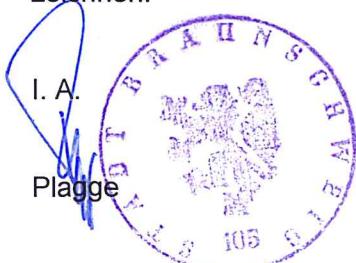
1. Der Planfeststellungsbeschluss vom 8. Dezember 2010 tritt außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht bis zum 31. Januar 2021 begonnen worden ist.
Eine nochmalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Planfeststellungsbeschlusses ist nach § 38 Abs. 4 Nr. 5 NStrG nicht möglich.
2. Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Verfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (§ 42 VwVfG).
3. Dieser Beschluss wird für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Braunschweig ausgelegt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig, erhoben werden.

Die Beteiligten, denen der Beschluss zugestellt worden ist, können innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erheben. Die übrigen Betroffenen, denen gegenüber der Beschluss durch ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen.



Fundstellen

Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. 1980, S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Oktober 2014 (Nds. GVBl. S. 291)

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 23. Januar 2003 (BGBI. I S. 102), zuletzt geändert Artikel 3 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBI. I S. 2749)

Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 3. Dezember 1976 (Nds. GVBl. 1976, S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2009 (Nds. GVBl. S. 361)

Betreff:
Neubau Seniorenzentrum Greifswaldstraße mit Pflegeheim und Betreutem Wohnen
*Organisationseinheit:*Dezernat III
0630 Referat Bauordnung*Datum:*

12.04.2016

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (zur Kenntnis)	13.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	20.04.2016	Ö

Sachverhalt:

Der Bauantrag ist am 21.12.2015 beim Referat Bauordnung eingegangen. Mit Schreiben vom 06.01. und 22.01.2016 wurden weitere Unterlagen angefordert. Diese Unterlagen liegen noch nicht vor.

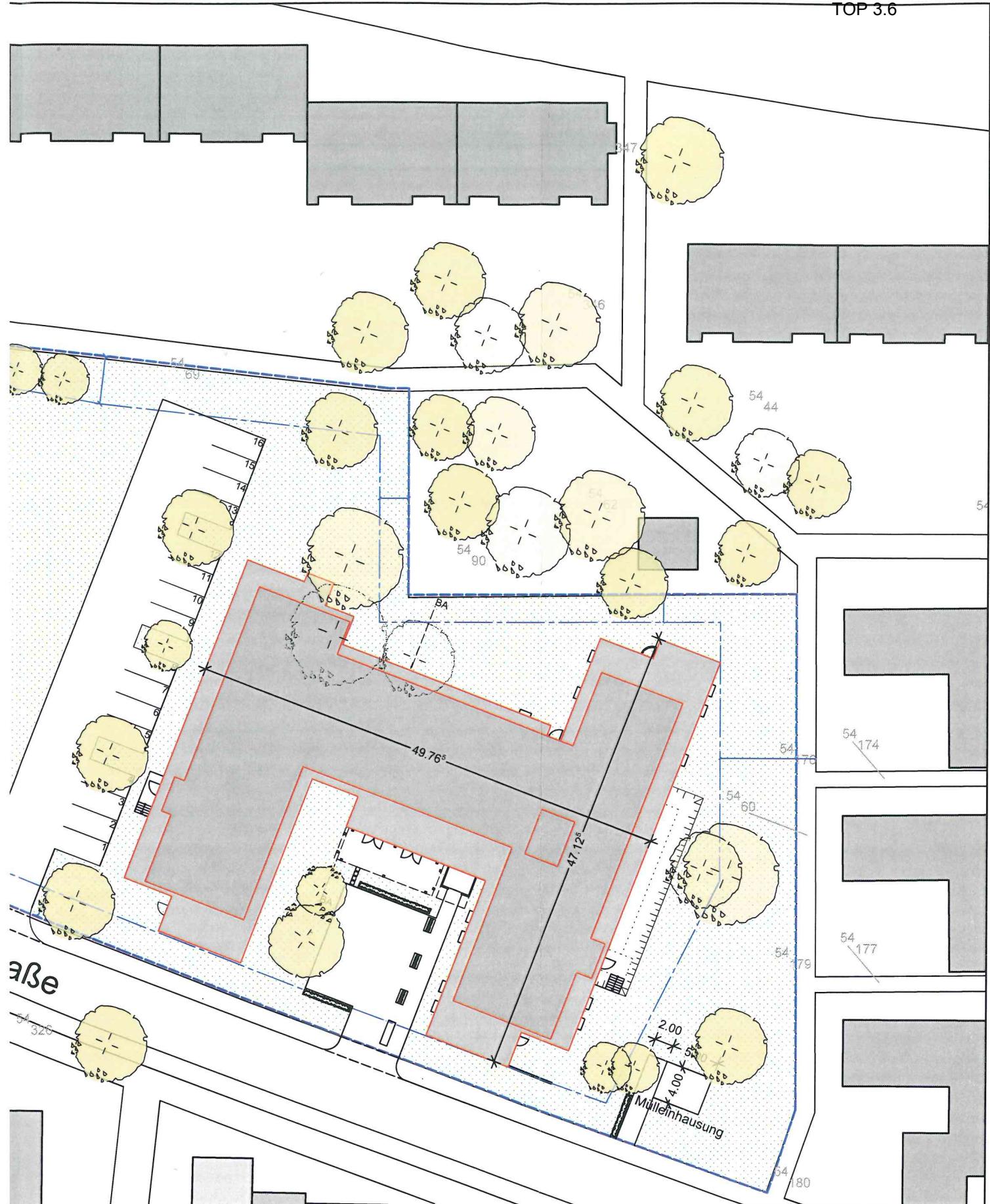
Das Seniorenzentrum ist als 3-geschossiges Pflegeheim mit insgesamt 89 Bewohnerplätzen sowie 10 betreuten Wohnungen konzipiert, welche in einem Staffelgeschoss vorgesehen werden.

Das Vorhaben soll im Bereich des rechtsgültigen Bebauungsplanes ME 56 umgesetzt werden. Dieser setzt hier u. a. ein allgemeines Wohngebiet (WA), in dem auch Anlagen für soziale und gesundheitliche Zwecke zulässig sind, mit max. 3-geschossiger Bauweise fest. Weiterhin darf die Traufhöhe von 10,0 m und die Gesamthöhe von 14,0 m nicht überschritten werden.

I. A.

Hornung

Anlage: Lageplan



SA/MF 16.12.2015 1:500	Projekt Neubau Seniorenzentrum Greifswaldstraße in Heidberg Braunschweig	Bauherr Braunschweiger Baugenossenschaft eG Celler Straße 66-69 38114 Braunschweig	Planung AHOLA ARCHITEKTEN A.Ahola Architekt BDA Steinweg 4 38100 Braunschweig Telefon 0531 - 24424-0 Telefax 0531 - 24424-99 info@ahola.de	Seniorenzentrum Greifswaldstraße 500-001 H Lageplan
Planungsphase Genehmigungsplanung	Freigabe	Unterschriften		

Betreff:
**Bewilligung von Städtebaufördermitteln,
Neuaufnahme des Donauviertels in das Programm "Soziale Stadt"**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 12.04.2016
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)	13.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	19.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	20.04.2016	Ö

Sachverhalt:

Die Stadt Braunschweig hat erfolgreich Zuschüsse von Bund und Land in Höhe von insgesamt 2,4 Mio. Euro für das neue Projektgebiet Weststadt-Donauviertel und das laufende Soziale Stadt – Gebiet „Westliches Ringgebiet“ eingeworben. Die Fördermittel wurden in vollem Umfang der Antragstellung bestätigt. Durch die Neuaufnahme des Gebietes Weststadt-Donauviertel in die Förderkomponente „Soziale Stadt“ des Städtebauförderprogramms 2016 stehen inklusive Eigenanteil der Stadt Braunschweig in Höhe von 700.000 Euro Fördermittel von insgesamt 2,1 Mio. Euro für erste Planungen und Maßnahmen im Bereich Weststadt-Donauviertel bereit. Das erfolgreiche Einwerben der Fördermittel und insbesondere die Aufnahme des Donauviertels in das Programm „Soziale Stadt“ ist Ergebnis einer ressortübergreifenden Zusammenarbeit im Quartier und wird Synergieeffekte für eine städtebauliche und soziale Verbesserung in der Weststadt schaffen.

Donauviertel

Ziel des Förderprogrammes „Soziale Stadt“ ist es, die Lebenssituation der betroffenen Menschen durch eine aktive und integrative Stadtentwicklungspolitik und soziale Erneuerung nachhaltig zu verbessern. Im vergangenen Jahr fanden mehrere Beteiligungsrunden und eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Bewohnerinnen und Bewohnern des Donauviertels statt. Die Ergebnisse dieser Beteiligung sind in die Programmanmeldung eingeflossen. Das Sanierungsgebiet „Weststadt-Donauviertel“ befindet sich zwischen Münchenstraße, Donaustraße, Am Lehanger und der Kleingartenanlage „Hermannshöhe“ und hat eine Größe von rund 54 Hektar. Knapp 5000 Braunschweigerinnen und Braunschweiger leben dort.

Sanierungsschwerpunkte sollen unter anderem die Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur (Campus Donauviertel), die Aufwertung von Grün- und Freiflächen (Hochspannungspark, Quartierspark Am Queckenberg) sowie die bedarfs- und zielgruppengerechte Anpassung des Wohnungsbestands (Pilotprojekt Gärtnerhöfe) sein. Die Investitionen in das Wohnumfeld und in die Qualität des Wohnens sorgen für mehr Familienfreundlichkeit und steigern die Lebensqualität. Die Stadterneuerung in der Weststadt wird somit konkret fortgesetzt. Vernetzung des vorhandenen Angebots und Erweiterung des Nachbarschaftstreffs, soziale Infrastruktur und Bündelung vorhandener Maßnahmen stärken die lebendigen Nachbarschaften und den sozialen Zusammenhalt. Der Sanierungszeitraum ist auf zehn Jahre angelegt mit einem Gesamtvolumen von rund 26,94 Millionen Euro (Fördermittel, Eigenmittel, Drittmittel und private Investitionen).

Als nächster Schritt wird nun ein Vorschlag für die Organisationsstruktur vorbereitet, der eine breite Bürgerbeteiligung von der ersten Planungsidee bis zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen ermöglicht. Dabei soll es eine enge Verbindung zwischen Bewohnerbeteiligung, Abstimmung mit weiteren Akteuren, der Verwaltung und Politik geben. Dieser Vorschlag wird als Empfehlung in den nächsten Ausschüssen vorgestellt.

Westliches Ringgebiet

Für das Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt“ stehen einschließlich Eigenanteil der Stadt Braunschweig in Höhe von 500.000 Euro ab 2016 neue Fördermittel in Höhe von insgesamt 1,5 Mio. Euro bereit. In den vergangenen fünf Jahren haben besonders die über EU-Fördermittel bezuschussten Freiräume um den Westbahnhof an Attraktivität gewonnen. Davon haben vor allem Familien mit Kindern profitiert, denn die Stadt hat besonders Spielplätze und Aufenthaltsräume für Jugendliche neu gestaltet. Im laufenden Jahr stehen die sozialen Einrichtungen sowie die Verbesserung der benachbarten Wohnviertel im Mittelpunkt. Hierzu gehören die Erweiterung des Quartierszentrums in der Hugo-Luther-Straße oder die Erweiterung der evangelische Kita St. Martini in der Kreuzstraße. Eine Vielzahl von Projekten wie der Neubau der Kita Schwedenheim oder das soziokulturelle Zentrum am Ringgleis sind mittelfristig vorgesehen.

Durch Zuschüsse aus Städtebaufördermitteln konnten darüber hinaus stark sanierungsbedürftige, nicht mehr bewohnte Wohnungen modernisiert und 33 günstige Wohnungen zusätzlich vermietet werden. Auch zukünftig soll durch Zuschüsse der Erhalt günstigen Wohnraums gefördert werden. Weiter entstanden Reihenhäuser und Wohnungen im mittleren Preissegment im Neubaugebiet Blumenstraße-Süd. Bei allen Maßnahmen ist der Stadt wichtig, dass die betroffenen Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden.

Bis Ende 2015 wurden seit Beginn des Programms im Jahr 2001 insgesamt rund 18,5 Mio. Euro im Sanierungsgebiet „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ investiert, davon aus Städtebaufördermitteln des Bundes, Landes und der Stadt ca. 14,9 Mio. Euro. Der Rest sind sonstige Einnahmen z. B. aus Ausgleichsbeträgen. Dadurch werden Impulse für weitere Verbesserungen gegeben, denn diese öffentliche Investitionen in die Infrastruktur und die Aufwertung des Wohnumfeldes stoßen private Investitionen in fünf- bis sechsfacher Höhe an.

IImweg

Mit dem Fördergebiet „Stadtumbau West – IImweg“ in der Weststadt-Elbeviertel konnten nach sieben Jahren Stadtterneuerung eine Vielzahl von Maßnahmen realisiert werden, die den Stadtteil aufwerten. Damit geht die Sanierung nun ihrem Ende entgegen (Ausförderszenario 2016 bis 2018).

Tag der Städtebauförderung

Am 21. Mai 2016 findet der bundesweite „Tag der Städtebauförderung“ zum zweiten Mal statt. Er soll einer breiten Öffentlichkeit Informationen zu Aufgaben, Umsetzung und Ergebnissen der Städtebauförderung näher bringen. An diesem Tag werden die bisherigen Ergebnisse im Sanierungsgebiet vorgestellt. Ein buntes Rahmenprogramm für Jung und Alt mit Spielangeboten und Informationen zur Stadtterneuerung erwartet die Besucher im IImweg. Ebenso werden zwei Spielplätze eingeweiht.

Die Städtebauförderung ist damit auch weiterhin ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik in Braunschweig und gibt wichtige Impulse für die soziale und städtebauliche Entwicklung in den Quartieren.

Leuer

Anlage/n: keine

Betreff:**Gerichtsverfahren Eckert & Ziegler****Organisationseinheit:**Dezernat I
0300 Rechtsreferat**Datum:**

13.04.2016

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

20.04.2016

Status

Ö

Sachverhalt:

I.

Die Fa. Eckert & Ziegler hat am 1. April 2016 beim VG Braunschweig beantragt, gegenüber der Stadt ein Zwangsgeld anzudrohen, um dadurch das rechtskräftige Urteil des OVG Lüneburg zur geplanten neuen Halle zu vollstrecken. In dem Urteil hatte das OVG die Stadt verpflichtet, den Bauantrag vom 22. Nov. 2011 unter Beachtung der Rechtsauffassung des OVG neu zu bescheiden.

Die Fa. Eckert & Ziegler vertritt die Auffassung, die Stadt dürfe den Bauantrag nur noch in bauordnungsrechtlicher, nicht aber in bauplanungsrechtlicher Hinsicht prüfen, denn das OVG habe entschieden, dass die Halle in bauplanungsrechtlicher Hinsicht (auf der Grundlage des seinerzeit noch wirksamen Bebauungsplans TH 18) zulässig sei.

Diese Auffassung teilt die Verwaltung nicht. Das OVG hat die Stadt in dem o. g. Urteil verpflichtet, über den Bauantrag „aufgrund der geltenden Rechtslage zu entscheiden“, also auf der Grundlage des jetzt wirksamen Bebauungsplans TH 22. Ungeachtet dessen entfällt die Bindungswirkung eines Urteils, wenn sich die Sach- und Rechtslage nachträglich verändert hat. Dies ist hier der Fall, da der neue Bebauungsplan TH 22 in Kraft getreten ist. Derartige Veränderungen können im Rahmen einer Vollstreckungsgegenklage beim VG geltend gemacht werden. Die Verwaltung beabsichtigt, so zu verfahren.

Das VG hat die Fa. Eckert & Ziegler zunächst zu einer inhaltlichen Ergänzung ihres Antrags aufgefordert. Es hat ferner die Fa. Eckert & Ziegler auf die Möglichkeit einer Vollstreckungsgegenklage der Stadt hingewiesen und für diesen Fall angekündigt, das Vollstreckungsverfahren bis zur Entscheidung des OVG im Normenkontrollverfahren auszusetzen.

II.

Im Zusammenhang mit der Fa. Eckert & Ziegler sind außer der o. g. Vollstreckung derzeit noch folgende gerichtliche Verfahren anhängig:

- Normenkontrolle beim OVG zur Überprüfung des Bebauungsplans TH 22; die Stadt hat ihre Antragserwiderung gefertigt; ein Zeitpunkt für die gerichtliche Entscheidung ist noch nicht absehbar.

- Verpflichtungsklage auf Genehmigung des Containerlagers;
das VG beabsichtigt, das Verfahren bis zu einer Entscheidung des OVG im Normenkon-trollverfahren auszusetzen.

Kügler

Anlage/n:

keine

Betreff:
**Information zur Luftschadstoffsituation in Braunschweig,
insbesondere Stickstoffdioxidbelastung**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 18.04.2016
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	20.04.2016	Ö

Sachverhalt:

Viele Großstädte in Deutschland und in Europa haben weiterhin Probleme bei der Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub (PM_{10}) und für Stickstoffdioxid (NO_2). Hauptverursacher für Feinstäube und insbesondere für Stickstoffoxide (NO_x) sind Fahrzeuge mit Dieselmotoren. Die permanente Zunahme des Diesel-Pkw-Bestandes führt zwangsläufig zur Anreicherung in den Ballungszentren und dort insbesondere entlang stark befahrener Straßen.

Durch die vielfältigen Bemühungen der Stadtverwaltung Braunschweig (u. a. Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan, Umgestaltung des Bohlwegs, Ausbau des Stadtbahnsystems, Einrichtung der Fußgängerzone Langer Hof) ist es trotzdem in den vergangenen Jahren gelungen, die Jahresmittelwerte für Feinstaub und für NO_2 in Braunschweig (z. B. NO_2 : Bohlweg 2003-2015 um $-20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Altewiekring 2008-2015 um $-14 \mu\text{g}/\text{m}^3$) deutlich zu senken. Zu Beginn der Messungen am Bohlweg im Jahre 1994 wurde ein Jahresmittelwert von $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt, im Jahre 2004, vor dem Umbau des Bohlwegs, wurden noch $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, aktuell liegen die Jahressgrenzwerte der letzten 3 Jahre bei $41-44 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Grenzwerte für Feinstaub, wie auch für viele andere Luftschadstoffe (Blei, Benzol, Kohlenstoffmonoxid, Ozon etc.), werden an allen Messstellen eingehalten bzw. sogar deutlich unterschritten. Leider sind die Luftschadstoffkonzentrationen an NO_2 noch nicht überall dauerhaft sicher unterschritten. Grenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet können damit derzeit noch nicht ganz ausgeschlossen werden – insbesondere dort, wo ein hohes Verkehrsaufkommen und eine schlecht durchlüftete Straßensituation (Altewiekring, Hildesheimer Straße und Bohlweg) aufeinander treffen. Auch die Meteorologie, insbesondere der Luftaustausch, spielt eine große Rolle.

Der Jahressgrenzwert für NO_2 liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Das Land Niedersachsen hat am 6. April 2016 im Rahmen eines Gespräches im Umweltministerium für die in Braunschweig hochbelasteten Abschnitte folgende Jahresmittelwerte für 2015 bekannt gegeben:

Altewiekring (Verkehrsmessstation) $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$,

Hildesheimer Straße (kurz vor dem Rudolfsplatz, Passivsampler) $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$,

Bohlweg (Höhe Rathaus Neubau, Passivsampler) $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Vergleich mit anderen Städten sieht die Lage wie folgt aus (JMW 2015):

Hannover	bis 57 µg/m³
Oldenburg	52 µg/m³
Osnabrück	bis 50 µg/m³
Göttingen	42 µg/m³
Hameln	43 µg/m³

Jahresmittelwerte aus 2014 (JMW 2015 sind noch nicht verfügbar)

Ulm	49-50 µg/m³
Nürnberg	35-49 µg/m³
Würzburg	41 µg/m³
Stuttgart	49-89 µg/m³
Berlin	42-62 µg/m³

Die grundsätzlich positive Entwicklung am Beispiel des Altewiekings in Braunschweig war auch Gegenstand des Gesprächs im Umweltministerium. Hier haben die Vertreter der Stadtverwaltung Braunschweig deutlich gemacht, dass in den letzten Jahren bereits sehr viele, an einer derart wichtigen Verkehrsachse umsetzbaren Maßnahmen verwirklicht worden sind, um die Luftschatzstoffkonzentration zu senken. Dass der Wert dennoch bei 40 µg/m³ liegt, zeige, dass die Kommunen mit ihren Instrumenten an Grenzen stoßen und nun auf die Unterstützung von Bund und Land zur signifikanten Senkung der NO₂-Werte angewiesen sind.

Die Stadtverwaltung ist dabei, verbleibende Maßnahmen zu eruieren und deren verkehrliche und schadstoffreduzierende Wirkung zu bewerten. Darüber hinaus wird aktuell mit dem niedersächsischen Umweltministerium und deren Fachbehörde ZUSLLG (Zentrale Unterstützungsstelle für Luftreinhaltung) an Lösungsmöglichkeiten gearbeitet. Minderungspotentiale werden z. Z. auch auf der Umweltministerkonferenz und bei der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) diskutiert.

Möglichen Auswirkungen der Baustellen Stobenstraße und Altewiekring (Baustelle Bushaltestelle Jasperallee) auf den Verkehrsfluss, wie auch auf die Luftschatzstoffbelastung am Bohlweg, wurde bereits durch erste Maßnahmen Rechnung getragen und entsprechende Maßnahmen vorgenommen.

Fazit

Nach den gesetzlichen Vorgaben ist eine Reduzierung der Luftschatzstoffbelastung weiterhin am Bohlweg und am Altewiekring notwendig. Am Beispiel Bohlweg und Altewiekring wird allerdings auch deutlich, dass es angesichts der schon ergriffenen Maßnahmen sehr schwer ist, der hauptverursachenden Quelle, dem Straßenverkehr und hier insbesondere dem Schadstoffausstoß durch Dieselfahrzeuge, noch etwas durch kommunale Maßnahmen entgegenzusetzen. Hier ist insbesondere der Bund gefragt, um neue Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen zu schaffen und auf eine deutliche Emissionsminderung im Realfahrbetrieb der Dieselfahrzeuge, z. B. über Förderprogramme zur Nachrüstung und gesetzliche Regelungen hinzuwirken.

Die Kommunen haben derzeit keine Möglichkeiten den Hauptverursacher – Dieselfahrzeuge – direkt zu beeinflussen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030**

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 20.04.2016
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	20.04.2016	Ö

Sachverhalt:

Am 16.03.2016 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) vorgestellt. Der BVWP ist die planerische Grundlage der Bundesregierung für die anstehenden Investitionen in die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 2030. Im Zuge dieses Referentenentwurfes wird erstmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Ab dem 21.03.2016 bis zum 02.05.2016 können bzw. konnten Institutionen und Bürger zum Entwurf des BVWP Stellung nehmen.

Ziel dieses Beteiligungsverfahrens ist die fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt. Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie Äußerungen ohne sachliche Begründung werden nicht berücksichtigt. Die fachliche Auseinandersetzung mit einzelnen Aspekten der jeweiligen Projekte erfolgt im Rahmen der nachgelagerten eigenständigen Planungsverfahren, wie z. B. den Planfeststellungsverfahren.

Obwohl es explizit nicht Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist, jedes Einzelprojekt im Detail zu diskutieren, wird die Verwaltung eine Stellungnahme innerhalb der gegebenen Frist abgeben. Die Stellungnahme befindet sich derzeit in der verwaltungsinternen Abstimmung und wird unter dem Vorbehalt des Beschlusses des zuständigen Verwaltungsausschusses (voraussichtlich am 24.05.2016) fristgerecht bis zum 2. Mai 2016 abgegeben.

Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird der (ggf. angepasste) BVWP vom Bundeskabinett beschlossen, in Bedarfspläne übertragen und im Rahmen von entsprechenden Ausbaugesetzen vom Bundestag beschlossen.

Die Stadt ist im BVWP unmittelbar – bezogen auf das Stadtgebiet – bei drei Projekten des „Verkehrsträgers Straße“ betroffen. Alle drei Projekte sind aufgrund ihres hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses im vordringlichen Bedarf aufgeführt:

- B 4 – Anschlussstelle Wenden bis südlich Meine
Es handelt sich um ein Teilprojekt zum 4-streifigen Ausbau der B 4 zwischen Gifhorn und Braunschweig. Innerhalb des Stadtgebietes liegt die Meldelinie¹ weitgehend auf der

¹ Die Meldelinie ist diejenige Linienführung, die der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde liegt. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern.

vorhandenen Bundesstraße.

- B 214 – Ortsumgehung Watenbüttel
Es handelt sich bei dieser Meldelinie¹ um die Verlängerung der A 392 zur Ernst-Böhme-Straße. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Ernst-Böhme-Straße durchgehend 4-streifig ausgebaut und gemeinsam mit der Hansestraße bis zur Anschlussstelle BS-Hafen der A 2 zur Bundesstraße aufgestuft. Im Gegenzug wird die heutige B 214 zur Kreis- bzw. Landesstraße abgestuft.
- B 79 – Ortsumgehung Wolfenbüttel
Die Meldelinie¹ der Ortsumgehung Wolfenbüttel beginnt zwischen Groß Denkte und Wendessen und führt östlich um Wolfenbüttel herum. Auf Braunschweiger Stadtgebiet führt sie über den Salzdahlumer Weg und endet an der Anschlussstelle Wolfenbüttel-Nord (A 395) und dem dortigen nachgeordneten Straßennetz, z. B. der Leipziger Straße in Stöckheim.

Des Weiteren ist die Stadt Braunschweig mittelbar bei folgendem Projekt betroffen:

- A 39 – zwischen Lüneburg und Wolfsburg
Die A 39 ist bereits im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft.
Die jetzige Einstufung in den vordringlichen Bedarf erfolgt im Wesentlichen aufgrund der hohen raumordnerischen Wirkung und der Hinterlandanbindung der Seehäfen.

Daneben wird beim „Verkehrsträger Schiene“ folgende Maßnahme in der Kategorie „Potenzieller Bedarf“ geführt:

- Ausbaustrecke Lehrte - Braunschweig - Magdeburg - Roßlau
Es handelt sich hier um kapazitätssteigernde Maßnahmen, z. B. ein 3. Gleis zwischen Lehrte, Braunschweig und Weddel bzw. ein 4. Gleis zwischen Groß Gleidingen und Braunschweig.

Maßnahmen des potenziellen Bedarfes können noch in den weiteren oder auch vordringlichen Bedarf aufsteigen. Die Projektbewertung ist bei allen Maßnahmen des potenziellen Bedarfes aufgrund der komplexen Netzzusammenhänge noch nicht abgeschlossen.

Für die „Weddeler Schleife“ ist eine Finanzierung durch Bund und Land außerhalb des BVWP gefunden worden. Dieses Projekt wird nicht im BVWP geführt.

Beim „Verkehrsträger Wasserstraße“ ist die Stadt unmittelbar nicht betroffen. Gleichwohl sind die in dem vordringlichen Bedarf eingestuften Maßnahmen „Vorgezogener Ersatzneubau der Schleuse Scharnebeck“ und „Ausbau des Stichkanals Salzgitter einschl. des Ersatzneubaus zweier Schleusen“ von hoher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Braunschweig.

Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzung bei allen Verkehrsträgern hängt letztlich von deren Priorisierung im vordringlichen Bedarf ab, dem Planungsstand sowie den verfügbaren Finanzmitteln. Vorhaben des vordringlichen Bedarfes sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Lebensmittelmarkt - Borsigstraße", AW 109, 1. Änderung des AW 91
Stadtgebiet zwischen der Salzdahlumer Straße, den Gleisanlagen zum Rangierbahnhof und der Bebelhofsiedlung
Satzungsbeschluss**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 10.03.2016
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.04.2016	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	03.05.2016	Ö

Beschluss:

- „1. Die während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß der Anlage 6 zu behandeln.
- 2. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Lebensmittelmarkt – Borsigstraße“, AW 109, 1. Änderung des AW 91, bestehend aus der Planzeichnung, dem zugehörigen Vorhabenplan mit Erläuterungsbericht und den textlichen Festsetzungen wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen.
- 3. Die zugehörige Begründung wird beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Zuständigkeit des Rates für den Satzungsbeschluss ergibt sich aus § 58 (1) Nr. 5 NKomVG.

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

Der Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Lebensmittelmarkt – Borsigstraße“, AW 109, wurde am 16.04.2013 mit dem Ziel gefasst, den im Bereich des bestehenden Lebensmittelmarktes rechtskräftigen Bebauungsplan AW 91 zu ändern.

Der rechtskräftige vorhabenbezogene Bebauungsplan „Lebensmittelmarkt- Borsigstraße“, AW 91, ist seit dem 14.03.2001 gültig und schuf die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung des heute dort ansässigen Lidl-Marktes. Seine Festsetzungen sollen weiterhin Gültigkeit behalten, soweit sie nicht durch anderslautende Festsetzungen des neuen Bebauungsplanes AW 109 verändert oder ergänzt werden.

Mit der Bebauungsplan-Änderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Erweiterung des Marktes und den Verkauf von frischen Backwaren geschaffen werden. Dafür kann mit dem vorhandenen Planungsrecht keine Genehmigung erteilt werden. Der rechtskräftige Bebauungsplan, AW 91, schließt den Verkauf von nicht abgepackten Frischewaren an Frischetheken aus, sodass für die gewünschten Markterweiterungen die Grundzüge der Planung berührt wären. Frischewaren wurden im AW 91 ausgeschlossen, um die damals noch existierenden kleinen Läden im Bebelhof zu schützen.

Die angestrebten Erweiterungen entsprechen der allgemeinen Entwicklung im Lebensmitteleinzelhandel und dienen einer verbesserten Versorgung mit Frischewaren im Bereich Bebelhof. Für die Bauabsichten ist eine Vergrößerung der festgesetzten Geschossfläche von 1.200 m² auf 1.500 m² und eine entsprechende Erweiterung der überbaubaren Grundstücksfläche notwendig. Die derzeit vorhandene Verkaufsfläche von ca. 950 m² soll auf maximal 1000 m² festgeschrieben werden, da sich die alleinige Regelung der Geschossfläche mehr und mehr als ungeeignet erweist. Darüber hinaus sollen im Laufe der Jahre bereits genehmigte Befreiungen vom AW 91 in die Bebauungsplanänderung aufgenommen werden.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 15. Juni 2015 bis 15. Juli 2015 durchgeführt. Der überwiegende Teil der vorgebrachten Anregungen wurde eingearbeitet. Die von der IHK vorgebrachten Anregungen wurden bereits zum Beschluss der öffentlichen Auslegung thematisiert.

Die Stellungnahme ist in der Anlage 6 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Am 10. November 2015 wurde die öffentliche Auslegung vom Verwaltungsausschuss beschlossen. Den Anregungen des Stadtbezirksrates 132, Viewegs Garten – Bebelhof, den vom Lidl-Gelände kommenden und derzeit am Begleitgrün der Salzdahlumer Straße endenden Weg bis zum bestehenden Gehweg weiterzuführen und zu befestigen, wurde gefolgt.

Die Befestigung des auf dem städtischen Grundstück liegenden Teilstückes ist vom Investor durchzuführen. Dies wird im noch abzuschließenden Durchführungsvertrag geregelt, der parallel zum Satzungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, AW 109, in den politischen Gremien behandelt werden wird. Mit Vertragsabschluss verpflichtet sich der Investor, das Teilstück in Abstimmung mit der Stadt zu befestigen.

Die öffentliche Auslegung wurde in der Zeit vom 20. November 2015 bis zum 21. Dezember 2015 durchgeführt. Anregungen zum Bebauungsplan gingen nicht ein.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt daher, den in der Anlage dargestellten Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Lebensmittelmarkt - Borsigstraße“, AW 109, 1. Änderung des AW 91, mit der zugehörigen Begründung und dem zugehörigen Vorhabenplan als Satzung zu beschließen.

Leuer

Anlage/n:

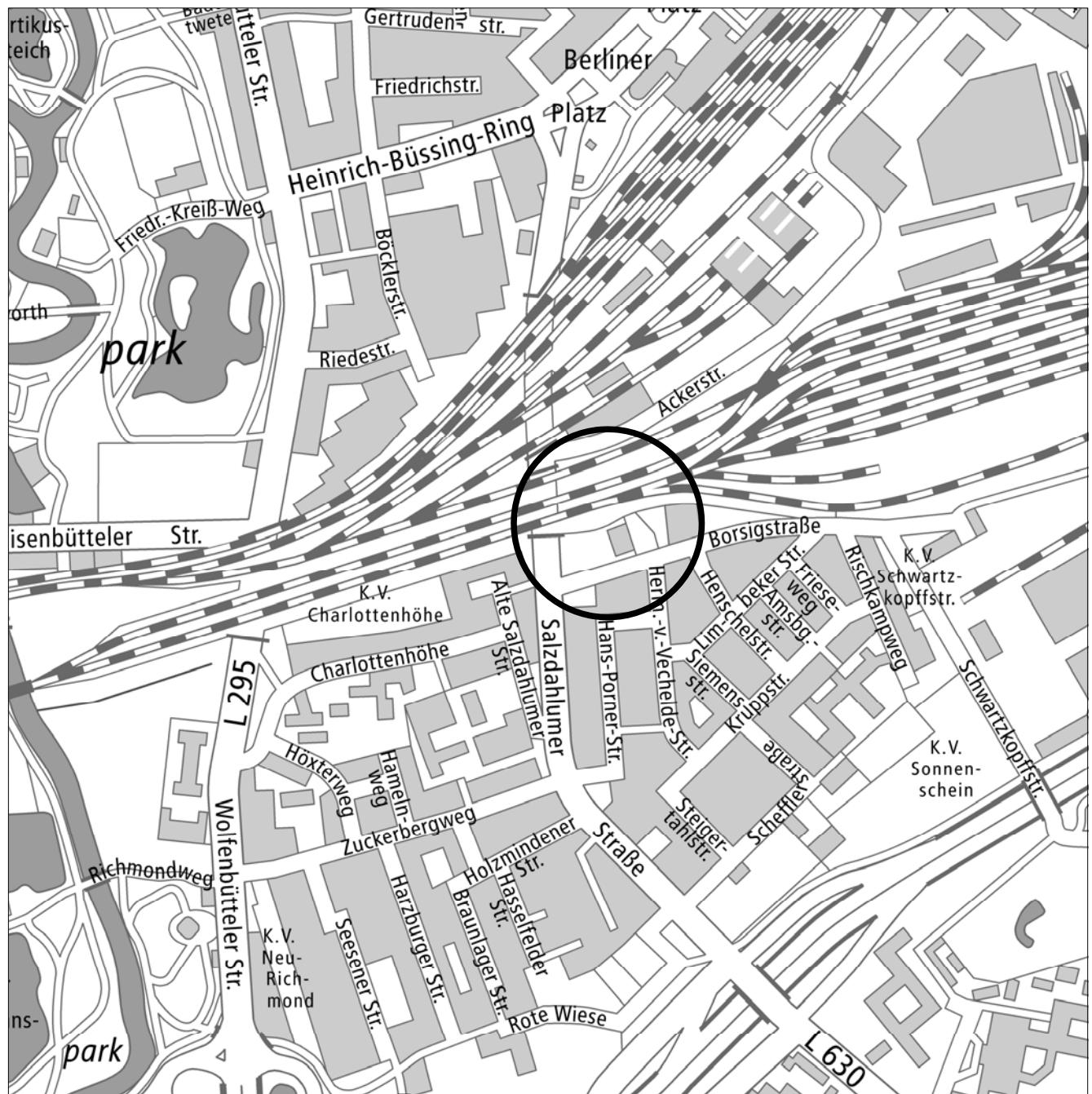
- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2 a: Vorhabenplan mit Erläuterungsbericht
- Anlage 2 b: Ansichten zum Vorhabenplan
- Anlage 3 a: Vorhabenbezogener Bebauungsplan/Zeichnerische Festsetzungen
- Anlage 3 b: Planzeichnerklärung
- Anlage 4: Vorhabenbezogener Bebauungsplan/Textliche Festsetzungen und Hinweise
- Anlage 5 a: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 5 b: UVP-Vorprüfung
- Anlage 6: Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger
öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Lebensmittelmarkt - Borsigstraße

1. Änderung des AW 91

AW 109

Übersichtskarte



Datum:

04.02.2016

Verfahrensstand: Satzung gemäß § 10 BauGB

Stadt



Braunschweig

TOP 4.



Maßstab 1:1000

Salzdahlumer Straße

Borsigstraße

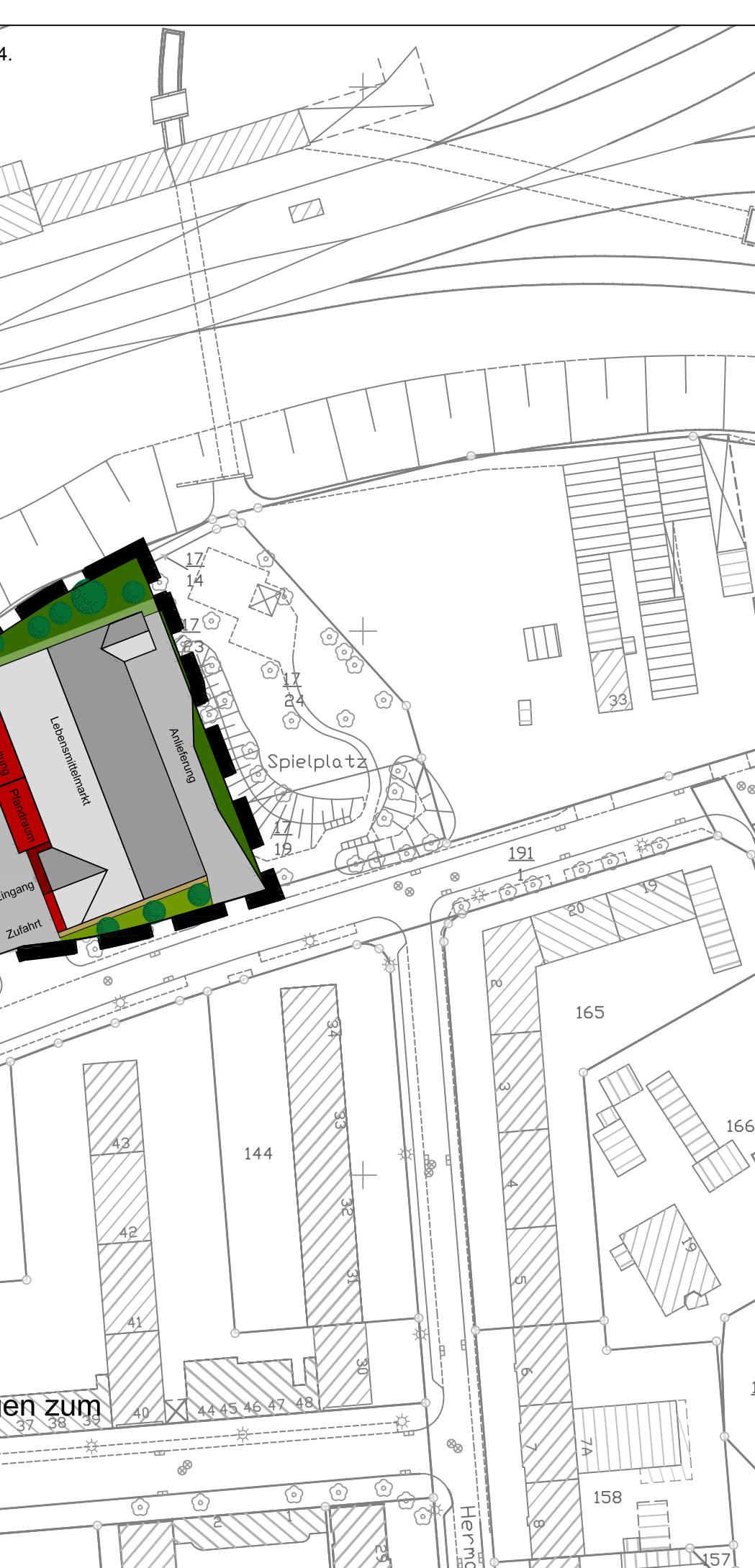
Gemarkung Altewiek Flur 7

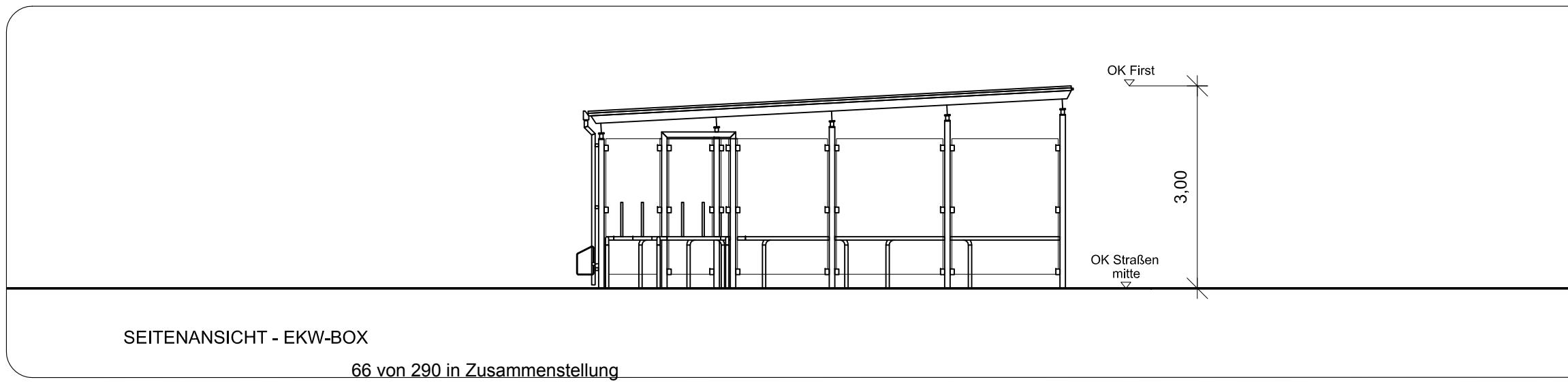
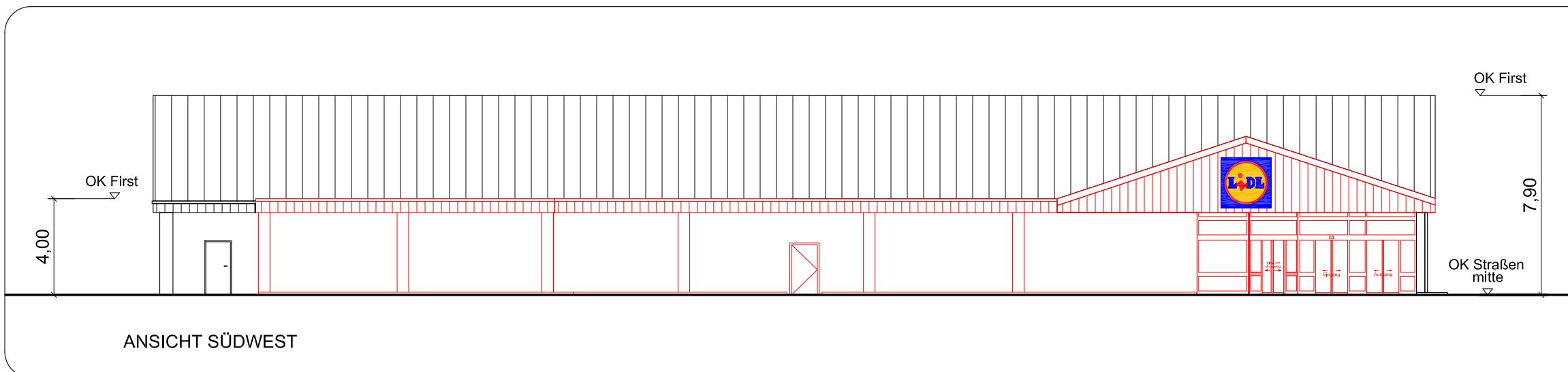
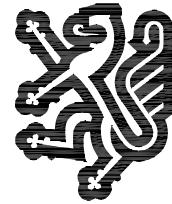
Stadtgebiet zwischen der Salzdahlumer Straße, den Gleisanlagen zum Rangierbahnhof und der Bebelhofsiedlung

Karten-
grundlagen

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
LGLN
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersächsisches Regionalentwicklungs-Büro Braunschweig

65 von 290 in Zusammenstellung





Stadt  Braunschweig

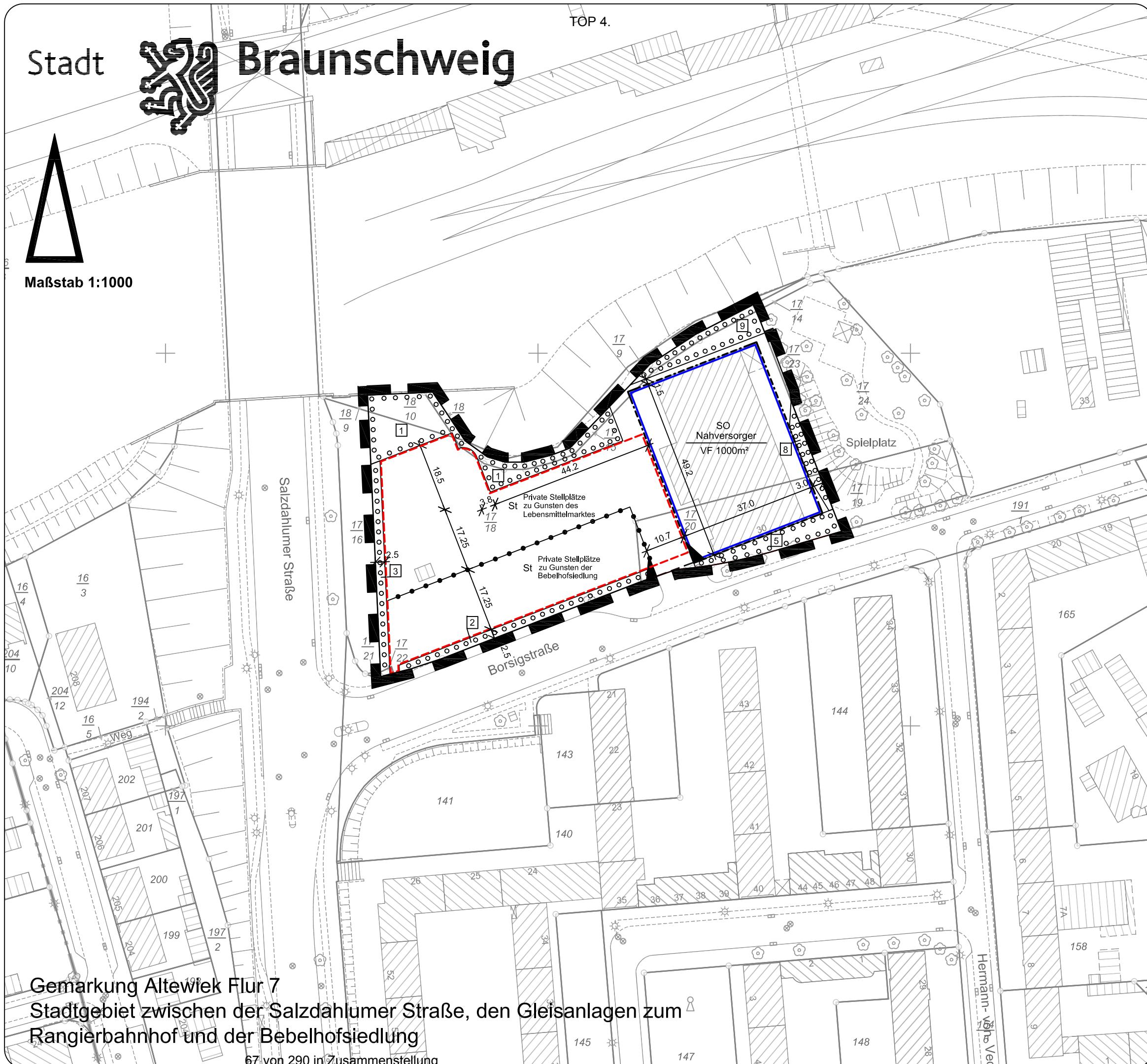
Vorhabenbezogener Bebauungsplan

AW 109
Lebensmittelmarkt - Borsigstraße,
1. Änderung des AW 91

Anlage 2b
Ansichten zum Vorhabenplan

Verfahrensstand:
Satzung gemäß § 10 BauGB

Datum:
04.02.2016



Stadt Braunschweig

Vorhabenbezogener Bebauungsplan

AW 109

Lebensmittelmarkt - Borsigstraße, 1. Änderung des AW 91

Anlage 3a

Zeichnerische Festsetzungen

1:1000 0 10 20 30 40 50 60

Verfahrensstand: Satzung gemäß § 10 BauGB

Stand:
04.02.2016

Planzeichenerklärungen

Zahlenangaben sind Beispiele

Art der baulichen Nutzung



Sonstiges Sondergebiet
Zweckbestimmung
Nahversorger

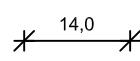
Sonstige Festsetzungen

Hinweis
[1]

Hinweis auf textliche
Festsetzung

Maß der baulichen Nutzung

VF 1000m² Max. zulässige
Verkaufsfläche



Maßangaben

Grenzen



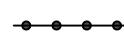
Grenze des
Geltungsbereiches



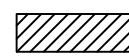
Straßenbegrenzungslinie



Baugrenze



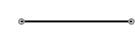
Nutzungsabgrenzung



öffentliche Gebäude,
Gebäude (Wohnen,
Handel,Sport, Erholung)



Gebäude (Gewerbe,
Industrie, Verkehr)



Flurstücksgrenze



Flurstücksnummern

Verkehrsflächen



Umgrenzung von Flä-
chen für Nebenanlagen,
Stellplätze und Garagen



Böschungen

St

Stellplätze
Begünstigte entspre-
chend Eintrag im Plan



Einfahrtsbereich

Maßnahmen für Natur und Landschaft



Umgrenzung von Flä-
chen zum Anpflanzen
von Bäumen, Sträuchern
und sonstigen Bepflan-
zungen entsprechend
textlicher Festsetzung

Verfahrensstand:
Satzung gemäß § 10 BauGB

Stand:
04.02.2016

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Lebensmittelmarkt Borsigstraße
Textliche Festsetzungen und Hinweise

1. Änderung des AW 91 AW 109

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

1. Die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 gelten fort, soweit durch den AW 109 keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.
2. In dem Sondergebiet Nahversorger sind gemäß § 12 Abs. 3a BauGB in Verbindung mit § 9 Abs. 2 BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

I Art der baulichen Nutzung

1. Die Festsetzung A I 1 a des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Im Sondergebiet ist ein Nahversorger als Lebensmittel-Discountmarkt gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit einem im Folgenden genannten Sortiment zulässig:

- a) Kernsortiment
 - Lebensmittel, einschließlich nicht abgepackter Frischewaren an Frischetheken

II Maß der baulichen Nutzung

1. Die Festsetzung A II 2. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Geschossfläche

Die Geschossfläche des Lebensmittelmarktes darf eine Fläche von insgesamt 1.500 m² nicht überschreiten.

Die Festsetzungen des AW 91 zu den Geschossflächen für das Rand- und Freisortiment werden gestrichen.

2. Die Festsetzungen A II des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden wie folgt ergänzt:

Verkaufsfläche

Die Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes darf eine Fläche von insgesamt 1.000 m² nicht überschreiten.

Die Verkaufsfläche für das Randsortiment darf 20 % der zulässigen Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Die Verkaufsfläche für das Freisortiment darf 5 % der zulässigen Verkaufsfläche nicht überschreiten.

III Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

1. Die Festsetzung A III 1 des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird gestrichen.
2. Die Festsetzung A III 2. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sowie innerhalb der Flächen für Stellplätze sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsfächern zulässig sind oder zugelassen werden können, zulässig.

IV Grünordnung

1. Die Festsetzung A V 4. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 zum Pflanzgebot Nr. 4 wird gestrichen.
2. Die Festsetzungen A V des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden wie folgt ergänzt:
 - Die mit [8] gekennzeichnete Fläche mit Pflanzbindungen ist mit bodendeckenden Gehölzen oder Stauden vollflächig zu begrünen. Zusätzlich sind mindestens drei Stück Sträucher mit einer Endhöhe von mindestens 3,0 m zu pflanzen.
3. Die Festsetzungen A V des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden wie folgt ergänzt:

Auf der mit [9] gekennzeichneten Fläche mit Pflanzbindungen ist unter Berücksichtigung des Bestandes eine dichte Gehölzstruktur zu entwickeln. Dabei ist eine dichte Bepflanzung aus standortheimischen Sträuchern wie z.B. Haselnuss, Hartriegel, Weißdorn, Pfaffenbüttchen zu pflanzen.

Zusätzlich ist je angefangene 100 m² Be-pflanzungsfläche ein standortheimischer großkroniger Laubbaum wie Bergahorn, Traubeneiche und ein mittelkroniger Laubbaum wie Eberesche, Feldahorn zu pflanzen. Bei der Anordnung der großkronigen Laubbäume ist ein Regelabstand von 8 m aufzunehmen. Die gesamte Fläche ist mit Efeu zu unterpflanzen.

4. Die Festsetzung A V 5. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird im dritten Absatz wie folgt geändert:

Die mit [5] gekennzeichnete Fläche für Anpflanzungen darf für die Anlieferung des Marktes auf einer Breite von maximal 8,0 m unterbrochen werden.

5. Die Festsetzung A V 15. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Die festgesetzten Anpflanzungen sind unmittelbar nach Fertigstellung der Markterweiterung fachgerecht herzustellen, spätestens aber in der nächstfolgenden Pflanzperiode.

Alle Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang in der festgesetzten Weise wieder herzustellen.

6. Die Festsetzungen A V 1 und 3 des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden jeweils wie folgt ergänzt:

Die festgesetzten Pflanzflächen dürfen für einen Gehweg vom Parkplatz zur Salzdahlumer Straße auf einer Breite von maximal 1,30 m unterbrochen werden.

Hinweise

1. Aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges besteht der Verdacht auf noch vorhandene Kampfmittel im Erdboden. Eine Flächensorierung auf Kampfmittel ist vor dem Beginn der Erdarbeiten aufgrund der befestigten Flächen nicht möglich. Erdarbeiten sind aus Sicherheitsgründen baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen. Anschließend ist in Höhe der Baugrubensohle eine Sohle-sondierung auf Kampfmittel durchzuführen.
2. Gemäß § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz sind Bodenfunde, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind, unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege anzugeben



Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Lebensmittelmarkt Borsigstraße - 1. Änderung des AW 91**AW 109**

Begründung

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	2
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	4
4	Umweltbelange	5
5	Begründung der Festsetzungen	8
6	Gesamtabwägung	12
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	12
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	13
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	13
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	13

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 11. Dezember 2015 -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

1.3 Planzeichenverordnung (PlanZV)

in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

1.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 421 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2053)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104)

1.8 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juli 2014 (Nds. GVBl. S. 206)

1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. November 2015 (Nds. GVBl. S. 311)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Niedersächsischen Landes-Raumordnungsprogramm 2008 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist die Stadt Braunschweig - seit 2002 im oberzentralen Verbund mit den Nachbarstädten Wolfsburg und Salzgitter - als Oberzentrum verbindlich festgelegt.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm unterliegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans AW 109 der Funktionszuweisung Oberzentrum. Das Gebiet ist als vorhandener Siedlungsbereich, der bauleitplanerisch gesichert ist, gekennzeichnet.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gelten die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Oktober 2005 in seinem derzeit rechtswirksamen Stand. Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gewerbliche Baufläche dar.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig wird mit Rechtskraft des Bebauungsplans im Sinne von § 13a Absatz 2 BauGB angepasst. Die geordnete städtebauliche Entwicklung wird dadurch nicht beeinträchtigt. Die bisherige Darstellung „gewerbliche Baufläche“ wird durch die Darstellung als Sonderbaufläche für die Nahversorgung ersetzt.

2.3 Bebauungspläne

Für diesen Bereich gilt der vorhabenbezogene Bebauungsplan AW 91 aus dem Jahr 2001. Er setzt auf dem Baugrundstück einen Lebensmittelmarkt fest. Als Kernsortiment sind Lebensmittel mit Ausnahme von nicht abgepackten Frischwaren an Frischetheken festgesetzt. Grund für diese Festsetzung war der Wunsch, die Existenz der kleinen Läden im Bebelhof zu schützen. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ist ein Lebensmittel-Discountmarkt mit einer Geschossfläche von 1.200 m² zulässig.

3 Anlass und Ziel der Bebauungsplanänderung

Die Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG, vertreten durch die Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG, Claude-Breda-Straße 7, 06406 Bernburg/Saale, beabsichtigt, den bestehenden Lidl – Markt in der Borsigstraße 30 in Teilbereichen umzubauen und zu erweitern.

Das Sortiment soll um frisch aufgebackene Backwaren erweitert werden. Dafür soll ein Backvorbereitungsraum mit zwei Backautomaten sowie eine Tiefkühlzelle zur Lagerung der Teiglinge errichtet werden. Die Backwaren werden über Selbstbedienungsregale im Verkaufsraum angeboten. Dafür kann mit dem vorhandenen Planungsrecht keine Genehmigung erteilt werden. Auch eine Befreiung von den Festsetzungen scheidet aus, weil hierdurch die Grundzüge der Planung betroffen wären.

Für die Bauabsichten ist eine Vergrößerung der festgesetzten Geschossfläche von 1.200 m² auf 1.500 m² und eine entsprechende Erweiterung der überbaubaren Grundstücksfläche notwendig. Darüber hinaus ist eine Anpassung der unzulässigen Lebensmittelsortimente erforderlich. Die derzeit vorhandene Verkaufsfläche von ca. 950 m² soll auf maximal 1000 m² festgeschrieben werden, da sich die alleinige Regelung der Geschossfläche mehr und mehr als ungeeignet erweist.

Darüber hinaus sollen im Laufe der Jahre bereits genehmigte Befreiungen (Bau eines Pfandraumes etc.) vom AW 91 in den neuen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Erweiterung und die bereits erfolgten Befreiungen zu schaffen, hat der Verwaltungsausschuss des Rates am 16. April 2013 den Beschluss zur Aufstellung der vorliegenden Bebauungsplanänderung gefasst.

Die geplanten Änderungen entsprechen dem heutigen Standard eines Lebensmitteldiscounters. Die kleinen Läden, die man seinerzeit mit der Einschränkung des Frischesortiments schützen wollte, existieren nicht mehr.

Der rechtskräftige, vorhabenbezogene Bebauungsplan AW 91 soll wie folgt geändert werden:

- Der Verkauf von nicht abgepackten Frischwaren an Frischetheken soll zulässig sein,
- die Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes soll bis maximal 1.000 m² zulässig sein,
- die Geschossfläche des Lebensmittelmarktes soll bis maximal 1.500 m² zulässig sein,
- Nebenanlagen, wie die Einkaufswagenbox, sollen außerhalb der Baugrenzen zulässig sein,
- Die Flächen für Anpflanzungen sollen entsprechend dem Begrünungskonzept festgesetzt werden.

Die bestehenden Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 sollen weiter gelten, soweit sie nicht durch anders lautende Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes überlagert werden.

4 Umweltbelange

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13 a BauGB aufgestellt. Die Planung sieht vor, den bestehenden Lebensmittelmarkt im Bereich der Eingangszone zu erweitern und eine Raumgruppe mit Backvorbereitungsraum und TK-Zelle anzubauen.

In einem ersten Schritt wurde bereits die Erweiterung der Bruttogrundfläche BGF durch den Anbau eines Pfandraums und einer Papierpresse realisiert. Diese Erweiterung erfolgte nach bauordnungsrechtlichem Verfahren als Befreiung von Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91. Damit nun auch das Sortiment um frisch aufgebackene Backwaren erweitert werden kann, soll ein Backvorbereitungsraum mit zwei Backautomaten sowie eine Tiefkühlzelle zur Lagerung der Teiglinge errichtet werden. Die Backwaren werden dann über Selbstbedienungsregale im Verkaufsraum angeboten.

Es handelt sich somit um eine Maßnahme der Innenentwicklung.

Die durch die Festsetzungen mögliche zulässige Verkaufsfläche beträgt 1.000 m².

Andere Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, liegen nicht vor.

Obwohl es sich um keinen Neubau, sondern nur eine Erweiterung handelt, ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls notwendig. Das Vorhaben ist in der Anlage 1 des UVPG unter der Nr. 18.6.2 (zulässige Geschossfläche über 1 200 m²), bzw. gemäß Ziffer 13 des Anhangs Nr. 1 zum NUVPG, aufgeführt. Eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ist vorgesehen, da die maßgebende Größe eines bisher nicht UVP-pflichtigen Vorhabens erstmals erreicht oder überschritten wird. Mit der Vorprüfung wird ermittelt, ob das ermöglichte Vorhaben (Erweiterung des Lebensmittelmarktes) einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht unterliegt.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß der Kriterien nach Anlage 2 zum NUVPG hat ergeben, dass das Risiko für die Betroffenheit der Umweltbelange als vergleichsweise gering einzuschätzen ist. Daher ist eine UVP-Pflicht für das Einzelhandelsvorhaben im Ergebnis dieser Vorprüfung nicht festzustellen. Es besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Bundes- oder Landesrecht, da keine Anhaltpunkte für Beeinträchtigungen von FFH- oder Vogelschutzgebieten oder der Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bestehen.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind somit erfüllt. Der Bebauungsplan erfüllt somit die Anforderungen des § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) und kann im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden.

Im Verfahren nach § 13a BauGB wird eine Umweltprüfung nicht durchgeführt und ein Umweltbericht nicht erstellt. Naturschutzfachliche Eingriffe, die auf Grund des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten im Sinne der Eingriffsregelung als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein naturschutzfachlicher Eingriffsausgleich ist somit nicht erforderlich, eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung wird nicht vorgenommen.

Nachfolgend werden die Umweltbelange, soweit sie mit der Planung in Beziehung stehen, dargelegt.

4.1 Mensch und Gesundheit

Die gegenüber dem Bebauungsplan AW 91 zusätzlich überbaubare Fläche von ca. 300 m² besteht derzeitig aus einem Teil der Zufahrtsfläche des bestehenden Marktes, aus einem schmalen Grünstreifen am bestehenden Markt und einem Teil der Grünfläche am nahegelegenen Bahndamm mit niedrigem Bewuchs.

Negative Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie auf die Bevölkerung insgesamt sind durch die geplante Bebauung nicht zu befürchten.

Eine Nutzung zur Erholung ist in diesem Bereich nicht möglich

4.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft

Aufgrund der bisherigen Nutzung als schmalem Grünstreifen direkt am Gebäude, schon unterbrochen von Eingangsbau und Pfandraumanbau und der schmalen Grünfläche im Bereich des Bahndamms und schließlich Nutzung des Bereichs durch Fahrbahnen, finden sich hier keine Strukturen, die Besonderheiten in Bezug auf Artenvielfalt, Vielfalt an Ökosystemen und Lebensräumen erwarten lassen.

Besonders schützenswerte Strukturen sind für das Gebiet nicht bekannt - Schutzgebiete bleiben unberührt.

Eine Neuversiegelung erfolgt durch Überbauung des im Bebauungsplan AW 91 festgesetzten Grünstreifens am Gebäude und eines Teils der Grünfläche am Bahndamm. Dem gegenüber stehen nunmehr eine Pflanzbindungsfläche nördlich des Gebäudes sowie eine weitere östlich der Anlieferung, die de facto bisher bereits begrünt waren.

4.3 Boden

Durch die weitere Überbauung des Grünstreifens am Gebäude und eines Teils der Grünfläche am Bahndamm ergibt sich eine leichte Erhöhung des Versiegelungsgrades.

Im Geltungsbereich besteht aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges der Verdacht auf noch vorhandene Kampfmittel im Erdboden. Eine Flächensondierung auf Kampfmittel ist vor dem Beginn der Erdarbeiten aufgrund der befestigten Flächen nicht möglich. Der Hinweis im rechtskräftigen, vorhabenbezogenen Bebauungsplan AW 91 wird daher ergänzt. Erdarbeiten sind aus Sicherheitsgründen baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen. Anschließend ist in Höhe der Baugrubensohle eine Sohlensondierung auf Kampfmittel durchzuführen.

4.4 Wasser

Der Geltungsbereich liegt außerhalb von Wasserschutz- und Überschwemmungsgebieten.

Die Leistungsfähigkeit zur Bildung und zum Erhalt von qualitativ hochwertigem Grundwasser ist im Geltungsbereich bereits erheblich eingeschränkt wegen der bestehenden, großflächigen Versiegelung durch Gebäude, Fahrbahnen und Stellplätze.

Die geplante zusätzliche Versiegelung führt zu einer weiteren Verringerung der Grundwasserneubildungsrate.

Wesentliche Veränderungen der Grundwassersituation sind allerdings aufgrund der geringen Erhöhung des Versiegelungsgrads nicht zu erwarten.

4.5 Klima, Luft

Die Stadtklimaanalyse Braunschweig von 2012 stuft das Planungsgebiet als stark belasteten, verdichteten Siedlungsbereich ein.

Durch das Vorhaben entstehen gegenüber der heutigen Situation keine zusätzlichen Belastungen.

4.6 Lärm

Zum Schutz der benachbarten Wohnbebauung wurden bereits im bestehenden Bebauungsplan Schallschutzmaßnahmen und Höchstwerte von Schallleistungspegeln technischer Anlagen festgesetzt. Diese Festsetzungen bleiben unverändert.

Durch die geplante Bebauung ist keine weitere Erhöhung der Immissionswerte zu erwarten.

4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Kulturgüter im Sinne ausgewiesener Kultur- oder Bodendenkmale sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege teilte mit, dass im Geltungsbereich nach jetzigem Kenntnisstand keine archäologischen Belange berührt werden. Gemäß § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz sind Bodenfunde, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind, unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege anzuziegen.

Das Verzeichnis der Baudenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz (Stand Juni 2015) beinhaltet im Geltungsbereich keine Einträge. Unmittelbar nordwestlich schließt jedoch die Eisenbahnbrücke über die Salzdahlumer Straße mit ihren Flügelmauern an. Bei dieser handelt es sich um ein eingetragenes Einzeldenkmal nach § 3.2 NDSchG. Beeinträchtigungen des Baudenkmals durch Bauteile wie Werbeanlagen, Stellplätze etc. sind wegen der bereits getroffenen Festsetzungen im rechtskräftigen Plan nicht mehr zu erwarten.

5 Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Sondergebiet

Im AW 91 wurde keine Gebietsklassifizierung entsprechend der BauNVO vorgenommen, da sich die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung ausschließlich auf den Lebensmittelmarkt beziehen. Die Festsetzung soll jetzt, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Anpassung des Flächennutzungsplanes, gemäß der heute üblichen Festsetzungen im Stadtgebiet erfolgen. Der Markt wird daher als sonstiges Sondergebiet, gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO festgesetzt.

Er dient vorwiegend der Nahversorgung der angrenzenden Wohngebiete. Die Ausweisung entspricht damit den Aussagen des Zentrenkonzeptes Einzelhandel für die Stadt Braunschweig. Der Nahversorger wird mit der Zulässigkeit der im Folgenden genannten Sortimente festgesetzt:

- a) Kernsortiment
Lebensmittel, einschließlich nicht abgepackter Frischewaren an Frischetheken
- b) Randsortiment
Drogerieartikel (Körper- und Haushaltspflegemittel)

Haushaltswaren

- c) Freisortiment
mit einem nicht näher spezifizierten Warenangebot

Die veränderte Festsetzung zum Kernsortiment folgt dem Wunsch des Betreibers nach der Zulässigkeit des Verkaufs von Frischwaren. Bisher wurde dieser Verkauf ausgeschlossen, um die bestehenden, kleineren Läden im Bestand zu schützen.

Da sich der Bestand in der Vergangenheit jedoch deutlich gewandelt hat – Läden für die Versorgung des täglichen Bedarfs stehen im Ortsteil Bebelhof nicht mehr zur Verfügung – besteht nun der Wunsch nach Verkauf von Frischwaren im Lebensmittelmarkt, insbesondere dem Verkauf frischer Backwaren, und allgemein nach der ausgeglichenen Vorhaltung von Waren des täglichen Grundbedarfs und für eine kundenfreundlichere Warenpräsentation.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Sondergebiet soll den derzeitigen Betrieb im Bestand sichern und Erweiterungen im angemessen Maß zulassen. Deshalb wird im Plangebiet ein Sondergebiet für einen Lebensmittel - Einzelhandelsbetrieb mit einer maximalen Verkaufsfläche von 1.000 m² und einer maximalen Geschossfläche von 1.500 m² festgesetzt. Mit der Festsetzung der maximalen Verkaufsfläche beziehen sich nun auch die Größen der Rand- und Freisortimente auf die Verkaufsfläche und nicht mehr wie im AW 91 auf die Geschossfläche. Die Sortimente werden daher mit maximal 20 % bzw. 5 % der maximalen Verkaufsfläche von 1000 m² (200 m² für das Randsortiment, bzw. 50 m² für das Freisortiment) festgesetzt.

Die Festsetzung folgt dem Wunsch des Grundstückseigentümers und des Betreibers nach Vergrößerung der Verkaufsflächen und dem vermehrten Bedarf des SB - Marktes an Nebenraumbereichen wie Pfandannahme / Pfandlager, Backvorbereitung und Tiefkühllager, sowie nach einer Verbesserung des Eingangsbereichs.

Vor dem Hintergrund des ruhenden Verkehrs ist bereits im AW 91 eine großzügig festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) festgesetzt worden, sodass die GRZ von 0,5, einschließlich der Überschreitung bis zu 0,8 für Stellplätze und ihren Zufahrten, auch in der Bebauungsplanänderung AW 109 unverändert bleibt. Gleiches gilt für die maximale Gebäudehöhe von 8,00 m, da die Erweiterungen keine Auswirkung auf die Höhe des Gebäudes haben wird.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise

Außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche und innerhalb der Flächen für Stellplätze sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsfächern zulässig sind oder zugelassen werden können, zulässig.

Von Seiten des Grundstückseigentümers und des Betreibers besteht der Wunsch, eine Einkaufswagenbox mit Fahrradeinstellplätzen als Nebenanlage für den Lebensmittelmarkt auf der Stellplatzfläche zu errichten.

5.4 Stellplätze und Garagen

Im Sondergebiet sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze auf dem Baugrundstück nachzuweisen.

Im Sondergebiet stehen für Kunden und Betriebsangehörige des Lebensmitteleinzelhandelbetriebes insgesamt ca. 52 Stellplätze zur Verfügung. Sie befinden sich im mittleren und nördlichen Grundstücksbereich entlang der Gleisanlagen und in Richtung der Salzdahlumer Straße. Damit verringert sich die Anzahl der Stellplätze gegenüber dem Bestand um 14 Stellplätze.

Entlang der Borsigstraße befinden sich - bereits in der rechtskräftigen Fassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans AW 91 festgesetzt - insgesamt 55 Stellplätze, die durch Baulisten und die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt Braunschweig zur Nutzung als öffentlicher Parkplatz gesichert sind.

Der Nachweis der notwendigen Stellplätze wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erbracht.

5.5 Öffentliche Verkehrsflächen

Der Geltungsbereich ist durch die Borsigstraße im Süden voll erschlossen. Die Auswirkung der Planung auf das bestehende Verkehrssystem bleibt durch die maßvolle Erweiterung des Lebensmittelmarktes unverändert.

Art und Umfang der äußeren und inneren Grundstückserschließung ist im rechtskräftigen Bebauungsplan bereits festgesetzt. Die Festsetzungen zur Ausgestaltung der Einfahrten werden den Erfordernissen und den vorhandenen Gegebenheiten angepasst.

Ein- und Ausfahrtsverbote bleiben unverändert bestehen.

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Das Plangebiet ist durch den öffentlichen Personennahverkehr mit der Buslinie 411 über die Haltestelle Bebelhof erschlossen.

Die maximale Entfernung vom Planungsgebiet bis zu dieser Haltestelle beträgt ca. 200 m.

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Das Plangebiet wird von der Salzdahlumer Straße (L 630) aus über die Borsigstraße als Sammelstraße erschlossen.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Der Geltungsbereich ist für Fußgänger und Radfahrer durch Gehweg und Radweg voll erschlossen.

5.6 Grünordnung, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die grünordnerischen Festsetzungen werden ebenfalls im Wesentlichen aus den Festsetzungen des derzeitig rechtswirksamen Bebauungsplans übernommen unter Berücksichtigung des vorgelegten Freiflächenkonzepts.

Das Konzept sieht vor, dass die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 zum Pflanzgebot Nr. 4 unter Punkt V.4 der textlichen Festsetzungen entfallen, da auf diesen Flächen die Gebäudeerweiterungen bereits gebaut, bzw. geplant sind. Dagegen sollen nördlich und östlich des Marktes Pflanzbindungsflächen neu festgesetzt werden.

Diese Pflanzbindung sieht zum einen vor, die mit **[9]** gekennzeichneten Flächen entlang des Bahndamms mit einer dichten Gehölzstruktur weiter zu entwickeln. Bei den Ergänzungsf lächen sind, wie schon in der mit **[1]** gekennzeichneten Fläche standortheimische Sträucher wie Haselnuss, Hartriegel, Weißdorn, Pfaffenhütchen zu pflanzen. Zusätzlich ist je 100 m² Bepflanzungsfläche ein standortheimischer, großkroniger Laubbaum wie Bergahorn oder Traubeneiche und ein mittelkroniger Laubbaum wie Eberesche oder Feldahorn zu pflanzen.

Bei Anordnung der großkronigen Laubbäume ist der Regelabstand von 8 m aufzunehmen. Die gesamte Fläche ist mit Efeu zu unterpflanzen.

Zusätzlich wird östlich der Anlieferung die mit **[8]** gekennzeichnete Fläche mit mindestens drei Stück Sträucher und mit bodendeckenden Gehölzen oder Stauden vollflächig zu begrünt. Der nördliche Bereich der Anlieferung ist für die Aufstellung einer Papierpresse einschließlich Zufahrt freigehalten wor-

den. Zur Erlangung der Baugenehmigung für die Umgestaltung des Rampenbereiches hat der Grundstückseigentümer bereits 2010 einen schmalen Grundstücksstreifen von der Stadt Braunschweig erworben.

Die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 zum dauerhaften Erhalt, zum Ersatz bei Abgang und zum Fertigstellung der Bepflanzung werden an die Änderungen des Bebauungsplans AW 109 angepasst.

Alle anderen grünordnerischen Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 behalten ihre Gültigkeit.

5.7 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Diese Festsetzungen zum Immissionsschutz bleiben unverändert, da sie sich in der Vergangenheit zum Schutz der nachbarlichen Wohnbebauung bewährt haben.

5.8 Weitere technische Infrastruktur

Alle Versorgungen wie Trinkwasser, Strom und Gas und alle Entsorgungen wie Schmutzwasser, Niederschlagswasser und die Müllentsorgung verbleiben in Vereinbarungen wie im bisherigen, bestehenden Gebäude.

6 Gesamtabwägung

Die vorgesehene Planung ist mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung vereinbar. Insbesondere sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Anforderungen an die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs im Wohnquartier sowie die Belange des Umweltschutzes im Rahmen der Planung miteinander gerecht abgewogen worden.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

Sondergebietsfläche	0,67 ha
---------------------	---------

Änderungsbereich insgesamt	0,67 ha
-----------------------------------	----------------

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes**8.1 Maßnahmen**

Zur Umsetzung der Planung sind keine Regelungen des Grunderwerbs oder Erschließungsmaßnahmen erforderlich.

8.2 Kosten und Finanzierung

Die Kosten des Bebauungsplanverfahrens, sowie die Kosten der aus dem Bebauungsplan begründeten Maßnahmen übernimmt die Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG, vertreten durch die Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG, Claude-Breda-Straße 7, 06406 Bernburg/Saale.

Der Stadt Braunschweig entstehen daher keine weiteren Kosten.

Die Realisierung der Maßnahmen wird durch Festlegungen innerhalb des neuen bzw. geänderten Durchführungsvertrages gesichert.

9 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll

Bodenordnende Maßnahmen nach §§ 45 ff BauGB sind für den Bebauungsplan nicht erforderlich.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne

Die vorliegende Bebauungsplanänderung AW 109 erfasst mit ihrem Geltungsbereich Teilstücke des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91. Die bestehenden Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 gelten fort, soweit sie nicht durch anders lautende Festsetzungen der vorliegenden Bebauungsplanänderung überlagert werden.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Lebensmittelmarkt Borsigstraße - 1. Änderung des AW 91 **AW 109**
UVP Vorprüfung

**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls
über die Pflicht zur Durchführung
einer Umweltverträglichkeitsprüfung
(UVP-Vorprüfung)**

Vorbemerkungen

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Lebensmittelmarkt Borsigstraße - 1. Änderung AW 91 - AW109 der Stadt Braunschweig wird die Erweiterung des bestehenden Lebensmittel - Einzelhandelsbetriebes mit einer Geschoßfläche von 1.200 m² auf 1.500 m² vorbereitet.

Nach § 3 Abs. 1 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) ist für den genannten großflächigen Einzelhandelsbetrieb eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen (Anlage 1 Ziffer 13 NUVPG). Mit der Vorprüfung wird ermittelt, ob das ermöglichte Vorhaben (Verkaufsflächenerweiterung des Lebensmittelmarktes) gemäß Ziffer 13 des Anhangs Nr. 1 zum NUVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfungs-Pflicht unterliegt. Bei der allgemeinen Vorprüfung sind die Kriterien nach Anlage 2 zum NUVPG zu erfüllen.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ist auch entsprechend Anlage 1 Ziffer 18.6.2 zum UVPG durchzuführen.

Sofern die Vorprüfung ergibt, dass die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG oder Landesrecht unterliegen, ist die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a Abs. 2 BauGB im weiteren Verfahren zum Bebauungsplan nicht möglich.

Die grundsätzlichen Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren entsprechend § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB sind gegeben, weil der Bebauungsplan eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festsetzt und diese Grundfläche eine geringere Fläche als 20.000 m² aufweist. Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b des Baugesetzbuchs (BauGB) bestehen nicht.

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

1. Merkmale des Vorhabens		
1.1	Größe des Vorhabens	<p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst ca. 0,67 ha. Als Nutzung wird ein Sondergebiet mit einer GRZ von 0,5 festgesetzt. Eine Versiegelung für Gebäude und Stellplätze mit Zufahrten ist bis zu einer GRZ von 0,8 zulässig. Das entspricht einer Fläche von ca. 5.360 m².</p> <p>Das Vorhaben wird gemäß Anlage 2 zum NUVPG einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls unterzogen.</p> <p>Es handelt sich um einen Nahversorgungsmarkt mit einer Verkaufsfläche von derzeit ca. 950 m², dessen Verkaufsfläche auf 1.000 m² vergrößert werden soll.</p>
1.2	Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft	<p>Das Plangebiet liegt innerhalb eines Bebauungsplans gemäß § 30 BauBG.</p> <p>Im SO-Gebiet dürfen durch die Planung 80% der Flächen durch Gebäude, Stellplätze, Zufahrten und sonstige Verkehrsflächen versiegelt werden. Ein großer Teil der SO-Flächen ist bereits durch Gebäude, Stellplätze und Zufahrten in Anspruch genommen.</p> <p>An den Rändern des Plangebiets liegen schmale Grünstreifen: Zum einen direkt am Gebäude, zum anderen im Bereich des Bahndamms an einer stark befahrenen Strecke und schließlich entlang der stark befahrenen Salzdahlumer Straße.</p>
1.3	Abfall- und Abwassererzeugung	Eine erhöhte Abfallerzeugung ist nicht zu erwarten. Die Abfallentsorgung ist gesetzlich geregelt. Abwasser wird durch die vorhandenen Leitungen entsorgt. Regenwasser wird in die bestehende Kanalisation eingeleitet.
1.4	Umweltverschmutzung und Belastigungen	<p>Besondere Umweltverschmutzungen, die auf die Naturhaushaltsfaktoren negativ wirken, sind nicht zu erwarten.</p> <p>Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete müssen an allen Immissionsorten in der Umgebung des SO-Gebietes eingehalten werden. Weitergehende Festsetzungen zum Schallschutz müssen im Änderungsbereich des Bebauungsplans nicht getroffen werden.</p>
1.5	Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien	Ein erhöhtes Unfallrisiko ist nicht zu erwarten.

2. Standort des Vorhabens	
2.1	Bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst-, und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)
2.2	<p>Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien)</p> <p>Boden Das Plangebiet liegt im Niedersächsischen Tektogen, einem Randbecken der Norddeutschen Senke. Angesichts der gegenwärtigen Nutzung und Versiegelung ist nicht von einer Beeinträchtigung des Bodenlebens und des Grundwassers auszugehen. Konkrete Altablagerungen sind auf der Eingriffsfläche nicht bekannt. Aufgrund der vorhandenen Nutzung und Versiegelung ist der Standort hinsichtlich des Funktionselementes Boden von geringer Bedeutung.</p> <p>Wasser Es sind weder Oberflächengewässer noch ein Wasserschutzgebiet betroffen. In den intensiv genutzten Bereichen ist wegen der teilweise vorhandenen Versiegelung (Stellplätze, Bebauung) nur zum Teil eine erhebliche Beeinträchtigung des oberflächennahen Grundwassers durch Schadstoffeintrag anzunehmen. Das Grundwasser wird also insgesamt als wenig beeinträchtigt eingeschätzt. Der Standort hat für den Funktionsbereich Wasser nur eine geringe Bedeutung.</p> <p>Luft und Klima Die Stadtclimaanalyse Braunschweig von 2012 stuft das Planungsgebiet als stark belasteten, verdichteten Siedlungsbereich ein. Durch das Vorhaben entstehen gegenüber der heutigen Situation keine zusätzlichen Belastungen.</p> <p>Orts- und Landschaftsbild Da der Planbereich innerörtlich liegt, hat er keine Bedeutung für das Landschaftsbild. Kulturgüter im Sinne ausgewiesener Kultur- oder Bodendenkmale sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege teilte mit, dass im Geltungsbereich nach jetzigem Kenntnisstand keine archäologischen Belange berührt werden. Gemäß § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz sind Bodenfunde, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind, unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege anzuzeigen.</p>

	<p>Das Verzeichnis der Baudenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz (Stand Juni 2015) beinhaltet im Geländebereich keine Einträge.</p> <p>Unmittelbar nordwestlich schließt jedoch die Eisenbahnbrücke über die Salzdahlumer Straße mit ihren Flügelmauern an. Bei dieser handelt es sich um ein eingetragenes Einzeldenkmal nach § 3.2 NDSchG. Beeinträchtigungen des Baudenkmals durch Bauteile wie Werbeanlagen, Stellplätze etc. sind wegen der bereits getroffenen Festsetzungen im rechtskräftigen Plan nicht mehr zu erwarten.</p> <p>Arten und Lebensgemeinschaften / Vegetation</p> <p>Am Standort sind keine besonders schützenswerten Strukturen betroffen. Es befinden sich keine Naturdenkmäler auf den Flächen, auch sind keine geschützten Objekte oder geschützten Gebiete im Sinne des Naturschutzrechts durch die Planung betroffen. Es besteht aufgrund der vorhandenen Nutzung und Bebauung sowie der Lage im Ortsgefüge kein Verdacht auf einen besonderen Untersuchungsbedarf für geschützte Arten.</p> <p>Der Biotopbestand im Bebauungsplangebiet ist als SI (Nicht zu Wohnzwecken dienende Bebauung) zu bezeichnen.</p> <p>Wegen der Ausprägung und dem überwiegend geringen Alter der Vegetation sowie der anthropogenen Einflüsse wird der unversiegelte Bestand als Biotop von allgemeiner Bedeutung mit - aufgrund der geringen Größe und der Lage im Siedlungsgefüge - geringem Entwicklungspotenzial angesehen.</p>
--	--

2.3 Schutzkriterien		
2.3.1	Bekannt gemachte FFH- oder EU-Vogelschutzgebiete gem. §10 Abs. 6 Nr1. BNatSchG bzw. Vorschlaggebiete	Nicht betroffen
2.3.2	Naturschutzgebiete gemäß § 13 LNatSchG	Nicht betroffen
2.3.3	Nationalparke gemäß § 16 LNatSchG	Nicht betroffen
2.3.4	Biosphärenreservate gemäß § 25 BNatSchG und §14 LNatSchG sowie Landschaftsschutzgebiete gemäß §15 LNatSchG	Nicht betroffen
2.3.5	Besonders geschützte Biotope gemäß § 21 LNatSchG	Nicht betroffen

2.3.6	Wasserschutzgebiete gemäß § 4 LWG sowie Überschwemmungsgebiete gemäß §57 LWG	Nicht betroffen
2.3.6a	Heilquellenschutzgebiete	Nicht betroffen
2.3.7	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind: Rahmenrichtlinie Luft (96/92 EG), Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG)	Nicht betroffen
2.3.8	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes	Das Plangebiet liegt im stark verdichteten Siedlungsbereich des Oberzentrums Stadt Braunschweig
	Werden eventuell Entwicklungsmöglichkeiten von Siedlungen eingeschränkt?	Nein
2.3.9	In amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale	Kulturgüter im Sinne ausgewiesener Kultur- oder Bodendenkmale sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. In nordwestlicher Nachbarschaft schließt die Eisenbahnbrücke über die Salzdahlumer Straße mit ihren Flügelmauern an. Bei dieser handelt es sich um ein eingetragenes Einzeldenkmal nach § 3.2 NDSchG. Beeinträchtigungen des Baudenkmals durch Bauteile wie Werbeanlagen, Stellplätze etc. sind wegen der bereits getroffenen Festsetzungen im rechtskräftigen Plan nicht mehr zu erwarten.

3. Merkmale der möglichen Auswirkungen		
3.1	Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)	Die Bodenversiegelung betrifft den Standort des Einzelhandels-Vorhabens im SO-Gebiet; eine Veränderung der Beeinträchtigungen durch Kunden- und Lieferverkehr und dem damit verbundenen Lärm in der Borsigstraße sowie auf den benachbarten Grundstücksflächen ist nicht zu erwarten.
3.2	Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen	Nein
3.3	Schwere und Komplexität der Auswirkungen	Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe des Einzelhandels-Vorhabens sowie der vorhandenen Vorbelaustung (bestehende Bebauung und Versiegelung, geringe Naturnähe der Biotope) kommt es nicht zu Auswirkungen mit besonderer Schwere. Eine besondere Komplexität der Auswirkungen, z. B. durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, ist nicht zu erkennen.

3.4	Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen	Eine geringfügig höhere Versiegelung wird eintreten, so dass auch von Auswirkungen auf eine leicht verminderte Grundwasserneubildung und von einer Einschränkung der Bodenfunktionen ausgegangen werden kann. Es bestehen keine Hinweise auf gefährdete Arten. Da keine Biotope mit besonderer Bedeutung vorhanden sind, ist auch nur von einer geringen Wahrscheinlichkeit des Vorkommens gefährdeter Arten auszugehen.
3.5	Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	Da die Versiegelung dauerhaft ist, werden auch die verminderte Grundwasserneubildung sowie die Einschränkung der Bodenfunktionen dauerhaft als Auswirkungen der Planung bestehen bleiben.

Fazit und Ergebnis der UVP-Vorprüfung

Die Erweiterung des Einzelhandelsbetriebs im Sondergebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Erweiterung Lebensmittelmarkt 1. Änderung AW 91 – AW 109 der Stadt Braunschweig ist mit Umweltauswirkungen auf den Menschen, den Boden und das Grundwasser verbunden.

Das Schutzgut **Mensch** ist in erster Linie durch Lärm betroffen, der in Verbindung mit dem Kunden- und Anliefererverkehr entsteht. Eine Vorbelastung ist bereits durch die bestehenden Parkplätze und Anlieferungen vorhanden. Hier ist davon auszugehen, dass die Schutzansprüche der angrenzenden Wohnnutzungen auch nach der Erweiterung eingehalten werden können.

Die Schutzgüter **Boden und Grundwasser** sind durch die zusätzlich ermöglichte Versiegelung betroffen. Die Grundwasserneubildung wird gesenkt, die Bodenfunktionen gestört. Für das Sondergebiet kann auf der Grundlage des Bebauungsplans eine Versiegelung durch das Gebäude und durch die Verkehrsflächen von 80% angesetzt werden. Heute beträgt der Versiegelungsgrad durch das bestehende Gebäude und den vorhandenen Parkplatz rund 77 %. Mit der zusätzlich ermöglichten Versiegelung von ca. 3 % im Sondergebiet ist der Umfang dieser Beeinträchtigungen relativ geringfügig. Es ist nicht von einer besonderen Schwere auszugehen.

Erhebliche Auswirkungen auf **Tiere und Pflanzen** sind nur mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit anzunehmen. Denn Biotoptypen mit besonderer Bedeutung sind nicht vorhanden, auch besteht kein Verdacht auf das Vorkommen geschützter Arten. Schutzgebiete sind nicht betroffen.

Das **Ortsbild** ist nicht unmittelbar betroffen. Der denkmalpflegerische Interessenbereich wird durch die Erweiterung nicht berührt. Es kommt somit nicht zu erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild oder auf Kulturgüter.

Insgesamt ist das Risiko für die Betroffenheit der Umweltbelange als vergleichsweise gering einzuschätzen. Daher ist eine UVP-Pflicht für das Einzelhandelsvorhaben im Ergebnis dieser Vorprüfung nicht festzustellen. Es besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Bundes- oder Landesrecht, da keine Anhaltspunkte für eine erhebliche Beeinträchtigung der Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bestehen.

Das beschleunigte Verfahren entsprechend § 13a BauGB kann durchgeführt werden.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Lebensmittelmarkt Borsigstraße - 1. Änderung des AW 91

AW 109

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB vom 15.06.2015 bis 15.07.2015

Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

IHK Braunschweig Schreiben vom 15.06.2015	Stellungnahme der Verwaltung
Von unserer Seite bestehen gegen das o.g. Vorhaben im Grundsatz keine Bedenken. Allerdings halten wir die Sätze 2 und 3 der Textfestsetzung 11.2 für nicht hinreichend bestimmt. So ist für den Lebensmittelmarkt an der Borsigstraße nicht ersichtlich, welche Sortimente dessen Rand- bzw. dessen Freisortiment zuzuordnen sind. Dieser Mangel sollte im weiteren Planungsverlauf behoben werden. Dies kann zum einen durch die Definition der in das Rand- bzw. in das Freisortiment einzuordnenden Sortimente geschehen. Zum anderen wäre aber auch eine einfache Unterscheidung in das Lebensmittelsortiment und das Nicht- Lebensmittelsortiment möglich. Um den Lebensmittel- und Nahversorgungscharakter des Marktes zu unterstreichen, sollte der Mindestanteil des Lebensmittelsortiments dabei auf 75% bis 80% der Verkaufsfläche festgesetzt werden.	Die Rand- und Freisortimente sind im rechtskräftigen Bebauungsplan AW 91 eindeutig festgelegt. In der Vergangenheit ist es zu keinen Problemen mit den bestehenden Festsetzungen gekommen. Den Randsortimenten werden danach Drogerieartikel und Haushaltswaren zugeordnet. Das Warenangebot des Freisortimentes ist im AW 91 nicht näher spezifiziert. Das Freisortiment soll auf insgesamt 5 % der maximalen Verkaufsfläche zulässig sein (ca. 50 m ²), so dass es in dem Zusammenhang nicht zu Fehlentwicklungen kommen kann. Darüber hinaus entspricht sowohl das bestehende als auch das geplante Maß der baulichen Nutzung für die Rand- und Freisortimente dem von der IHK vorgeschlagenen Mindestanteil des Lebensmittelsortiments von 75%.
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p>

Betreff:

**Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan
"Lebensmittelmarkt Borsigstraße, 1. Änderung des AW 91", AW 109
Stadtgebiet zwischen der Salzdahlumer Straße, den Gleisanlagen
zum Rangierbahnhof und der Bebelhofsiedlung**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 10.03.2016
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	20.04.2016	Ö

Beschluss:

„Dem Abschluss eines Durchführungsvertrages zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Lebensmittelmarkt Borsigstraße, 1. Änderung des AW 91“, AW 109, zwischen der Stadt und der Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG, Neckarsulm, mit den in der Begründung aufgeführten wesentlichen Inhalten wird zugestimmt.“

Beschlusskompetenz

Die formelle Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 d der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage um einen Beschluss über den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages, für den der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Sachverhalt

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Lebensmittelmarkt-Borsigstraße“, AW 91, ist seit dem 14.03.2001 rechtskräftig und hat die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung des heute dort ansässigen Lidl-Marktes geschaffen. Seine Festsetzungen sollen weiterhin Gültigkeit behalten, soweit sie nicht durch anderslautende Festsetzungen des neuen Bebauungsplanes AW 109 verändert oder ergänzt werden.

Mit der Bebauungsplan-Änderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Erweiterung des Marktes und den Verkauf von frischen Backwaren geschaffen werden, die nach dem geltenden Planungsrecht nicht genehmigungsfähig sind. Der rechtskräftige Bebauungsplan AW 91 schließt den Verkauf von nicht abgepackten Frischewaren an Frischetheken aus, sodass für die gewünschten Markterweiterungen die Grundzüge der Planung berührt wären. Frischewaren wurden im AW 91 ausgeschlossen, um die damals noch existierenden kleinen Läden im Bebelhof zu schützen.

Die angestrebten Erweiterungen entsprechen der allgemeinen Entwicklung im Lebensmitteleinzelhandel und dienen einer verbesserten Versorgung mit Frischewaren im Bereich Bebelhof. Für die Bauabsichten ist eine Vergrößerung der festgesetzten Geschossfläche von 1.200 m² auf 1.500 m² und eine entsprechende Erweiterung der überbaubaren Grundstücksfläche notwendig. Die derzeit vorhandene Verkaufsfläche von ca. 950 m² soll auf maximal 1.000 m² festgeschrieben werden, da sich die alleinige Regelung der Geschossfläche mehr

und mehr als ungeeignet erweist. Darüber hinaus sollen im Laufe der Jahre bereits genehmigte Befreiungen vom AW 91 in die Bebauungsplanänderung aufgenommen werden.

Gemäß § 12 Abs. 3 a BauGB sind im Geltungsbereich eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger mit einem Durchführungsvertrag verpflichtet hat. Es ist deshalb beabsichtigt, vor dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes AW 109 einen Durchführungsvertrag mit der Vorhabenträgerin abzuschließen, in dem sich diese zur Realisierung des Vorhabens verpflichtet.

Vertragsinhalte

Der Durchführungsvertrag wird folgende wesentliche Inhalte haben:

1. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich,
 - a) innerhalb von drei Monaten nach dem Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einen vollständigen und prüffähigen Bauantrag für das Vorhaben einzureichen,
 - b) spätestens drei Monate nach Bestandskraft der Baugenehmigung mit dem Vorhaben zu beginnen und
 - c) das Vorhaben innerhalb weiterer neun Monate fertigzustellen.
2. Das Vorhaben umfasst
 - a) die Erweiterung des vorhandenen Lebensmittelmarktes um einen Pfandraum und einen Raum für die Backvorbereitung (bestehend aus Vorbereitungsraum und Tiefkühlzelle),
 - b) die Umgestaltung der vorhandenen Stellplatzanlage einschl. Errichtung einer Einkaufswagen-Box und
 - c) die Erweiterung und Herstellung der Flächen mit Anpflanzungsfestsetzungen 8 und 9.
3. Die Flächen mit Anpflanzungsfestsetzungen 1 und 3 dürfen gemäß Pkt. A IV.6 der textlichen Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Lebensmittelmarkt Borsigstraße, 1. Änderung des AW 91“, AW 109, auf einer Breite von maximal 1,30 m durch einen Weg unterbrochen werden. In der Örtlichkeit ist bereits ein befestigter Weg angelegt, der vom Parkplatz des Vorhabengrundstückes über die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzte und im Eigentum der Vorhabenträgerin stehende Freihaltefläche für die Stadtbahn bis an die Grenze des städtischen Grundstückes (Begleitgrün der Salzdahlumer Straße) führt. Zwischen der Flurstücksgrenze und dem Gehweg der Salzdahlumer Straße wird der befestigte Weg bisher durch das Begleitgrün der Salzdahlumer Straße unterbrochen. Die Lücke der befestigten Wegeverbindung soll zur besseren fußläufigen Anbindung des Vorhabengebietes an die Salzdahlumer Straße geschlossen werden.
 - a) Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich deshalb, in dem in der Anlage 5 gekennzeichneten Bereich den befestigten Weg in gleicher Breite und Bauart wie das bereits vorhandene Teilstück auf eigene Kosten bis zum Gehweg der Salzdahlumer Straße zu verlängern. Die Baumaßnahme ist im Einvernehmen mit der Stadt, Fachbereich Stadtgrün und Sport, durchzuführen. Um einen Eingriff in den Wurzelraum der Bestandsbäume auf der städtischen Fläche zu vermeiden, wird die Wegeföhrung im Einvernehmen mit der Stadt rechtzeitig vor Baubeginn festgelegt.
 - b) Die Durchführung dieser Maßnahme hat innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zu erfolgen.
 - c) Die Vorhabenträgerin übernimmt nach Fertigstellung die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht für den gesamten Weg einschließlich des auf städtischer Fläche befindlichen Teilstücks.

- d) Bei einer Inanspruchnahme der Freihaltefläche für den Stadtbahnbau ist diese Wegeverbindung in Abhängigkeit von der Trassenführung und dem späteren Straßenausbauplan möglicherweise nicht mehr möglich oder zulässig. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, den Weg innerhalb des Vorhabengebietes bei Bedarf zu gegebener Zeit auf eigene Kosten zurückzubauen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Vorhabenträgerin trägt alle Kosten für die Maßnahmen, zu deren Durchführung sie sich mit dem Durchführungsvertrag verpflichtet. Der Stadt entstehen keine Kosten.

Sachverhalt:

Leuer

Anlage/n:

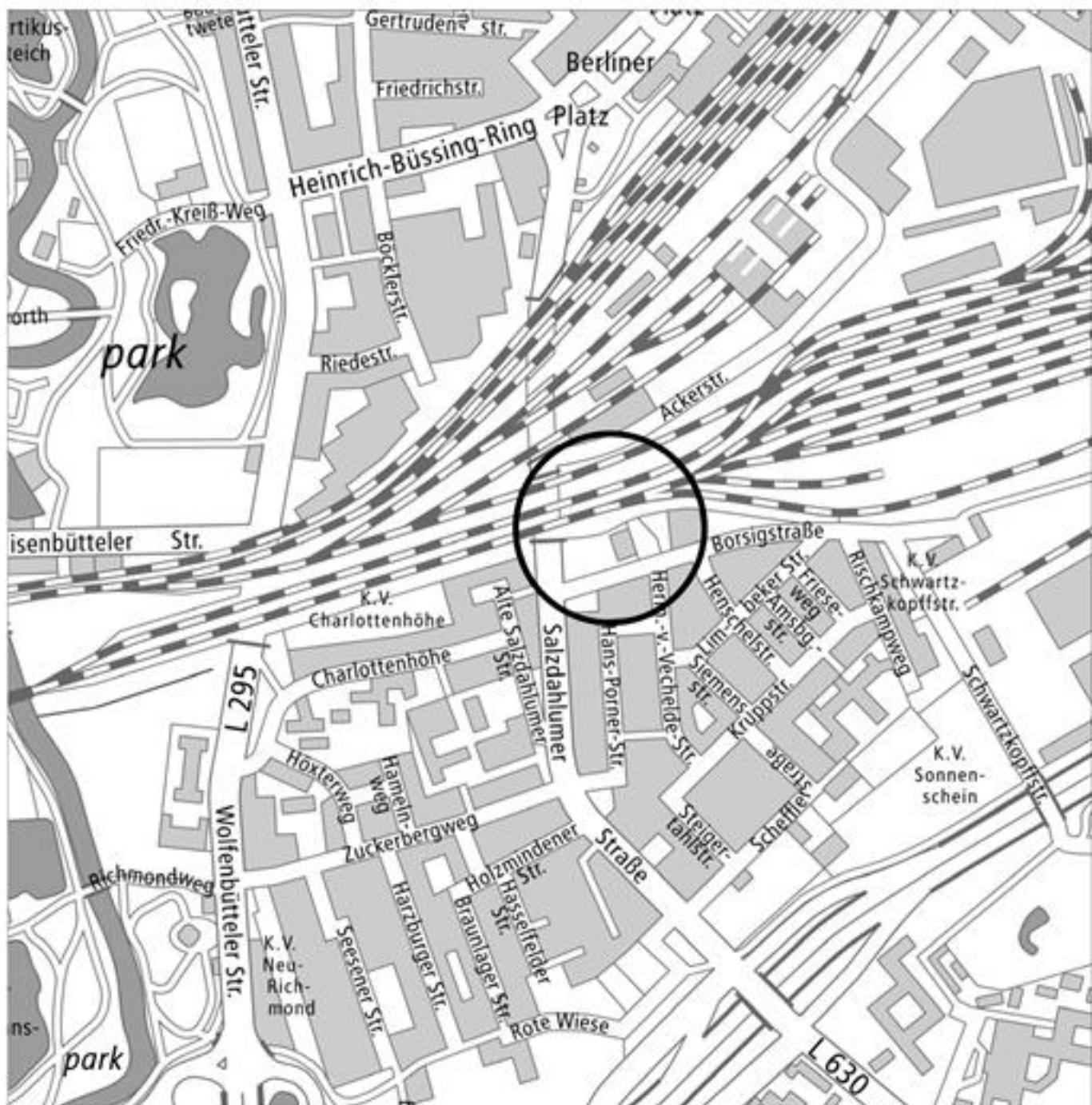
- Anlage 1: Übersichtskarte
Anlage 2 a: Vorhabenplan
Anlage 2 b: Ansichten zum Vorhabenplan
Anlage 3 a: Vorhabenbezogener Bebauungsplan/Zeichnerische Festsetzungen
Anlage 3 b: Planzeichenerklärung
Anlage 4: Vorhabenbezogener Bebauungsplan/Textliche Festsetzungen und Hinweise
Anlage 5: Lageplan des Weges zwischen Vorhabengebiet und Salzdahlumer Straße

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Lebensmittelmarkt - Borsigstraße

1. Änderung des AW 91

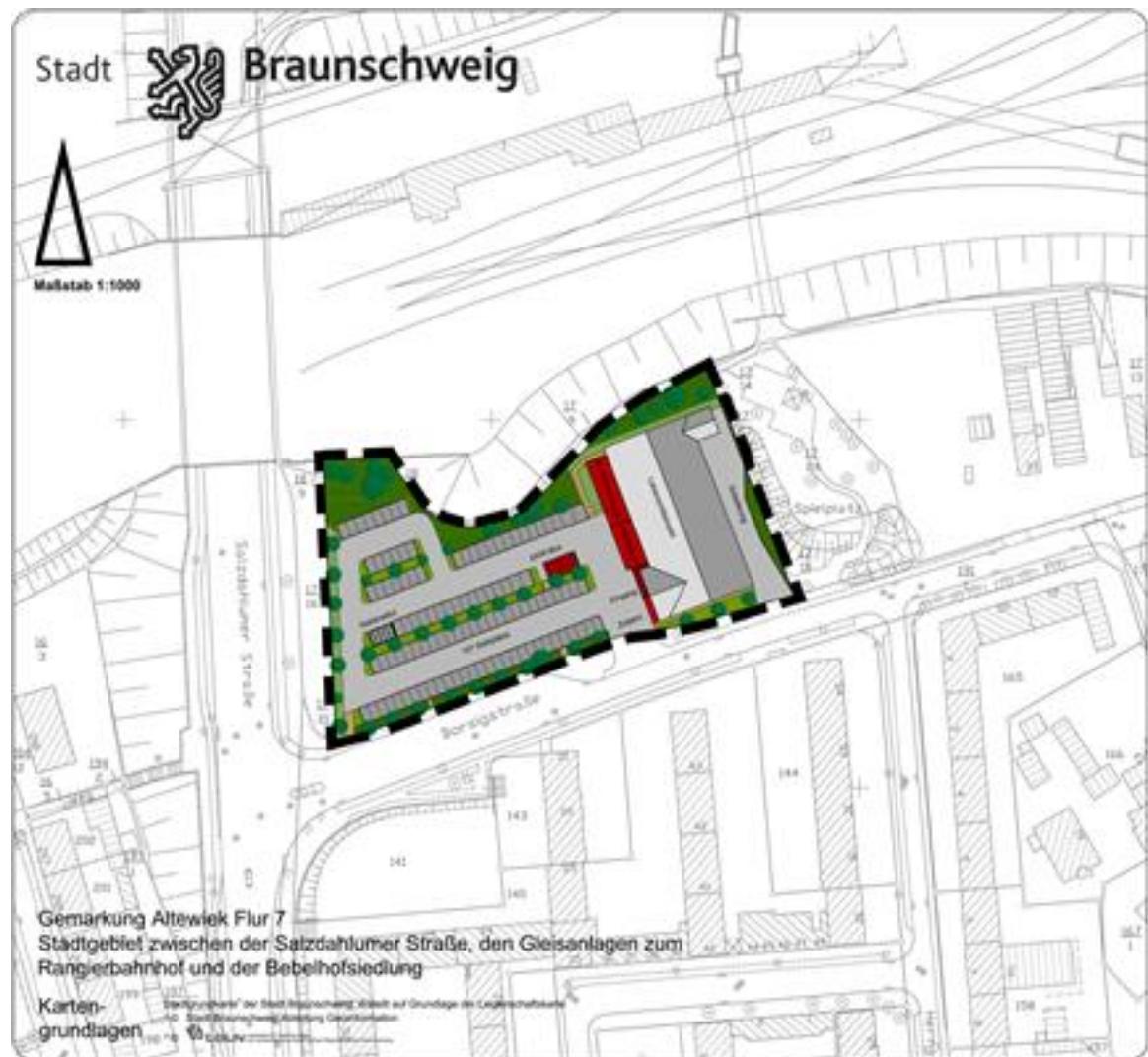
AW 109

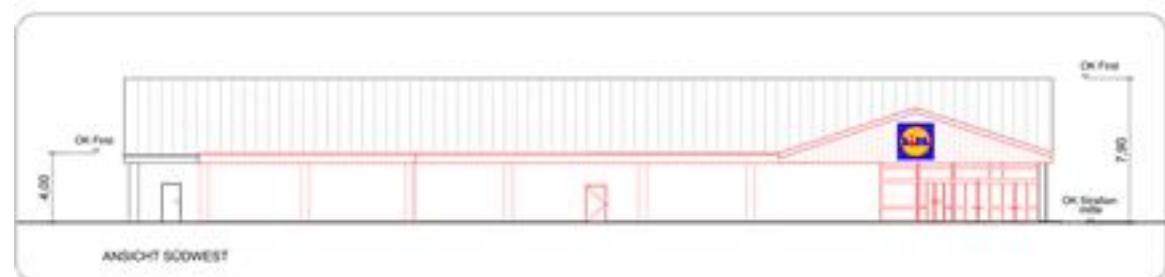
Übersichtskarte



Datum: 04.02.2016

Verfahrensstand: Satzung gemäß § 10 BauGB





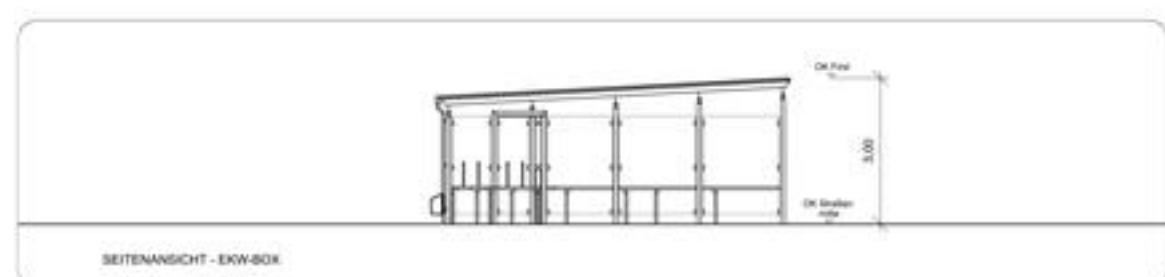
Stadt  Braunschweig

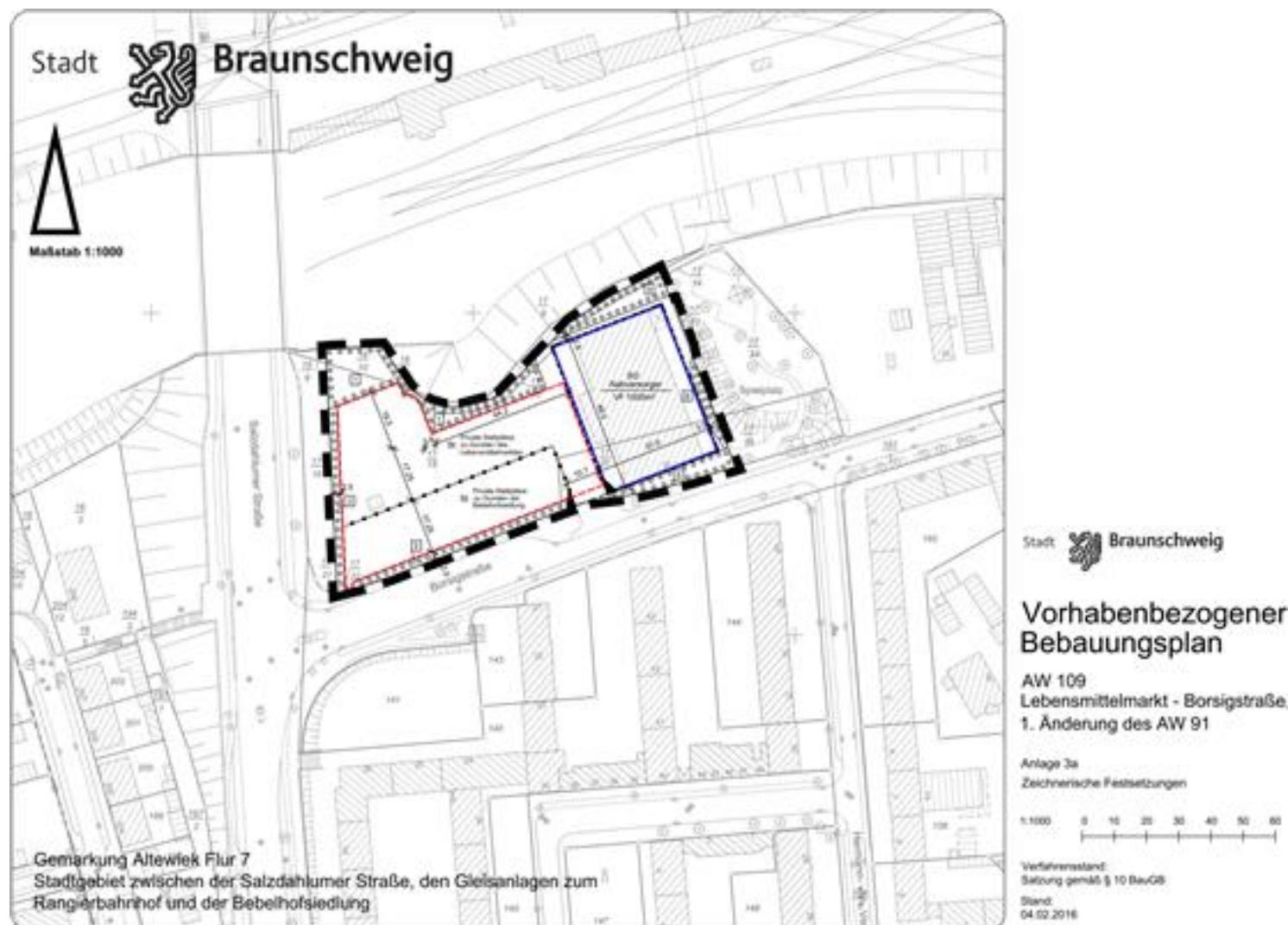
Vorhabenbezogener Bebauungsplan

AW 109
Lebensmittelmarkt - Borsigstraße
1. Änderung des AW 91

Anlage 2b
Ansichten zum Vorhabenplan

Verfahrensstand:
Sitzung gemäß § 10 BauGB:
Datum:
04.02.2016





Planzeichenerklärungen

Zahlenangaben sind Beispiele

Art der baulichen Nutzung



Sonstiges Sondergebiet
Zweckbestimmung
Nahversorger

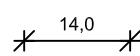
Sonstige Festsetzungen

Hinweis
[1]

Hinweis auf textliche
Festsetzung

Maß der baulichen Nutzung

VF 1000m² Max. zulässige
Verkaufsfläche



Maßangaben

Grenzen



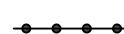
Grenze des
Geltungsbereiches



Straßenbegrenzungslinie



Baugrenze



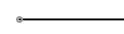
Nutzungsabgrenzung



öffentliche Gebäude,
Gebäude (Wohnen,
Handel,Sport, Erholung)



Gebäude (Gewerbe,
Industrie, Verkehr)



Flurstücksgrenze



Flurstücksnummern

Verkehrsflächen



Umgrenzung von Flä-
chen für Nebenanlagen,
Stellplätze und Garagen



Böschungen

St

Stellplätze
Begünstigte entspre-
chend Eintrag im Plan



Einfahrtsbereich

Maßnahmen für Natur und Landschaft



Umgrenzung von Flä-
chen zum Anpflanzen
von Bäumen, Sträuchern
und sonstigen Bepflan-
zungen entsprechend
textlicher Festsetzung

Verfahrensstand:
Satzung gemäß § 10 BauGB

Stand:
04.02.2016

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Lebensmittelmarkt Borsigstraße
Textliche Festsetzungen und Hinweise

1. Änderung des AW 91 AW 109

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

1. Die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 gelten fort, soweit durch den AW 109 keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.
2. In dem Sondergebiet Nahversorger sind gemäß § 12 Abs. 3a BauGB in Verbindung mit § 9 Abs. 2 BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

I Art der baulichen Nutzung

1. Die Festsetzung A I 1 a des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Im Sondergebiet ist ein Nahversorger als Lebensmittel-Discountmarkt gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit einem im Folgenden genannten Sortiment zulässig:

- a) Kernsortiment
 - Lebensmittel, einschließlich nicht abgepackter Frischewaren an Frischetheken

II Maß der baulichen Nutzung

1. Die Festsetzung A II 2. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Geschossfläche

Die Geschossfläche des Lebensmittelmarktes darf eine Fläche von insgesamt 1.500 m² nicht überschreiten.

Die Festsetzungen des AW 91 zu den Geschossflächen für das Rand- und Freisortiment werden gestrichen.

2. Die Festsetzungen A II des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden wie folgt ergänzt:

Verkaufsfläche

Die Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes darf eine Fläche von insgesamt 1.000 m² nicht überschreiten.

Die Verkaufsfläche für das Randsortiment darf 20 % der zulässigen Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Die Verkaufsfläche für das Freisortiment darf 5 % der zulässigen Verkaufsfläche nicht überschreiten.

III Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

1. Die Festsetzung A III 1 des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird gestrichen.
2. Die Festsetzung A III 2. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sowie innerhalb der Flächen für Stellplätze sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsfächern zulässig sind oder zugelassen werden können, zulässig.

IV Grünordnung

1. Die Festsetzung A V 4. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 zum Pflanzgebot Nr. 4 wird gestrichen.
2. Die Festsetzungen A V des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden wie folgt ergänzt:
 - Die mit [8] gekennzeichnete Fläche mit Pflanzbindungen ist mit bodendeckenden Gehölzen oder Stauden vollflächig zu begrünen. Zusätzlich sind mindestens drei Stück Sträucher mit einer Endhöhe von mindestens 3,0 m zu pflanzen.
3. Die Festsetzungen A V des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden wie folgt ergänzt:

Auf der mit [9] gekennzeichneten Fläche mit Pflanzbindungen ist unter Berücksichtigung des Bestandes eine dichte Gehölzstruktur zu entwickeln. Dabei ist eine dichte Bepflanzung aus standortheimischen Sträuchern wie z.B. Haselnuss, Hartriegel, Weißdorn, Pfaffenbüttchen zu pflanzen.

Zusätzlich ist je angefangene 100 m² Be-pflanzungsfläche ein standortheimischer großkroniger Laubbaum wie Bergahorn, Traubeneiche und ein mittelkroniger Laubbaum wie Eberesche, Feldahorn zu pflanzen. Bei der Anordnung der großkronigen Laubbäume ist ein Regelabstand von 8 m aufzunehmen. Die gesamte Fläche ist mit Efeu zu unterpflanzen.

4. Die Festsetzung A V 5. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird im dritten Absatz wie folgt geändert:

Die mit [5] gekennzeichnete Fläche für Anpflanzungen darf für die Anlieferung des Marktes auf einer Breite von maximal 8,0 m unterbrochen werden.

5. Die Festsetzung A V 15. des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 wird wie folgt geändert:

Die festgesetzten Anpflanzungen sind unmittelbar nach Fertigstellung der Markterweiterung fachgerecht herzustellen, spätestens aber in der nächstfolgenden Pflanzperiode.

Alle Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang in der festgesetzten Weise wieder herzustellen.

6. Die Festsetzungen A V 1 und 3 des rechtskräftigen Bebauungsplans AW 91 werden jeweils wie folgt ergänzt:

Die festgesetzten Pflanzflächen dürfen für einen Gehweg vom Parkplatz zur Salzdahlumer Straße auf einer Breite von maximal 1,30 m unterbrochen werden.

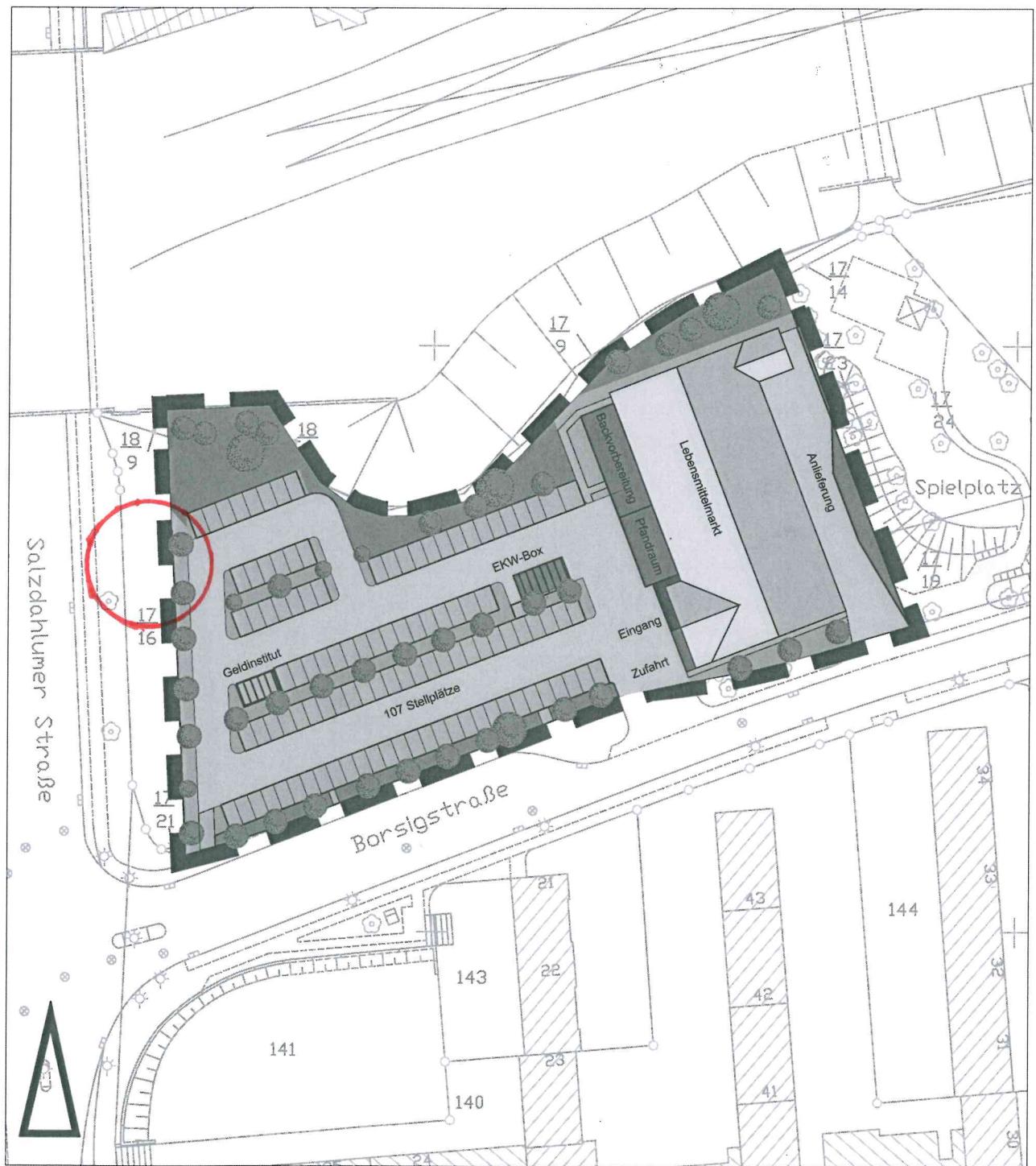
Hinweise

1. Aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges besteht der Verdacht auf noch vorhandene Kampfmittel im Erdboden. Eine Flächensorierung auf Kampfmittel ist vor dem Beginn der Erdarbeiten aufgrund der befestigten Flächen nicht möglich. Erdarbeiten sind aus Sicherheitsgründen baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen. Anschließend ist in Höhe der Baugrubensohle eine Sohle-sondierung auf Kampfmittel durchzuführen.
2. Gemäß § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz sind Bodenfunde, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind, unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege anzugeben

Anlage 5

zum Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan
„Lebensmittelmarkt Borsigstraße, 1. Änderung des AW 91“, AW 109

Lageplan des Weges zwischen Vorhabengebiet und Salzdahlumer
Straße gemäß § 7 des Vertrages



Zu Anlage 2a

Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Lebensmittelmarkt Borsigstraße - 1. Änderung des AW 91**AW 109**

Vorhabenbeschreibung

Die Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG, vertreten durch die Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG, Claude-Breda-Straße 7, 06406 Bernburg/Saale, beabsichtigt, den bestehenden Lidl – Markt in der Borsigstraße 30 in Teilbereichen umzubauen und zu erweitern.

Das Sortiment soll um frisch aufgebackene Backwaren erweitert werden. Dafür soll ein Backvorbereitungsraum mit zwei Backautomaten sowie eine Tiefkühlzelle zur Lagerung der Teiglinge errichtet werden. Die Backwaren werden über Selbstbedienungsregale im Verkaufsraum angeboten. Die Windfanganlage wird kundenfreundlich vergrößert und mit automatischen Schiebetüren versehen. Der Pfandraum und die Leergutannahme werden zur besseren Auffindbarkeit zum Haupteingang verschoben. Die Einkaufswagenbox wird kundenfreundlich auf dem Parkplatz neu errichtet.

Im Plangebiet stehen für Kunden und Betriebsangehörige des Lebensmittelmarktes insgesamt 52 Stellplätze zur Verfügung. Durch die baulichen Maßnahmen verringert sich die Anzahl der Stellplätze gegenüber dem Bestand um 14 Stellplätze. Die bestehenden 55 Stellplätze entlang der Borsigstraße bleiben zur Nutzung als öffentlicher Parkplatz vollständig erhalten.

Für die Bauabsichten ist eine Vergrößerung der festgesetzten Geschossfläche von 1.200 m² auf 1.500 m² und eine entsprechende Erweiterung der überbaubaren Grundstücksfläche notwendig. Darüber hinaus ist eine Streichung der Festsetzung von unzulässigen Lebensmittelsortimenten erforderlich. Die derzeit vorhandene Verkaufsfläche von ca. 950 m² soll auf maximal 1000 m² festgeschrieben werden, da sich die alleinige Regelung der Geschossfläche mehr und mehr als ungeeignet erweist.

Darüber hinaus sollen im Laufe der Jahre bereits genehmigte Befreiungen (Bau eines Pfandraumes etc.) vom AW 91 in den neuen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden.

Die geplanten Änderungen entsprechen dem heutigen Standard eines Lebensmitteldiscounters. Die kleinen Läden, die man seinerzeit mit der Einschränkung des Frischesortiments schützen wollte, existieren nicht mehr.

Der rechtskräftige, Vorhabenbezogene Bebauungsplan AW 91 soll wie folgt geändert werden:

- Der Verkauf von nicht abgepackten Frischwaren an Frischetheken soll zulässig sein,
- die Verkaufsfläche des Lebensmittelmarktes soll bis maximal 1.000 m² zulässig sein,
- die Geschossfläche des Lebensmittelmarktes soll bis maximal 1.500 m² zulässig sein,
- die überbaubare Grundstücksfläche soll den Erweiterungen angepasst werden,
- Nebenanlagen, wie die Einkaufswagenbox, sollen außerhalb der Baugrenzen zulässig sein,
- Die Flächen für Anpflanzungen sollen entsprechend dem Begrünungskonzept festgesetzt werden.

Die bestehenden Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes AW 91 sollen weiter gelten, soweit sie nicht durch anders lautende Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes überlagert werden.

Braunschweig, 04.02.2016

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "An der Schölke", HO 41
Stadtgebiet (Geltungsbereich A) zwischen Wiedebeinstraße, Kreuz-
straße und Schölke
Stadtgebiet (Geltungsbereich B) Fläche Gemarkung Watenbüttel,
Flur 3, Flurstück 288/93
Auslegungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

05.04.2016

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Veltenhof-Rühme (Vorberatung)	19.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Vorbera- tung)	19.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	26.04.2016	N

Beschluss:

„Dem Entwurf des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke“, HO 41, sowie der Begründung wird zugestimmt. Die Entwürfe sind gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Auslegung von Bauleitplänen um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 4. März 2008 vom Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig gefasst und am 18. März 2008 bekanntgemacht. Das Planungsziel ist die Schaffung des Planungsrechtes für ein verdichtetes Wohnaugebiet, in dem u. a. auch günstiger Eigentumserwerb möglich sein soll.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen

Der Bebauungsplan dient der Wiedernutzbarmachung von Flächen bzw. einer Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne von § 13 a BauGB. Das Planverfahren wird daher im beschleunigten Verfahren unter Anwendung der Vorschriften des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB durchgeführt.

Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB wurde vom 18.02.2009 bis 20.03.2009 durchgeführt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und sonstiger Stellen wurde in der Zeit vom 24.11.2011 bis 02.01.2012 durchgeführt.

Zwischenzeitlich wurde ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren für den nördlich angrenzenden Bereich der Kälberwiese angestoßen, nachdem ersichtlich war, dass die Bezirkssportanlage aufgegeben wird. Aufgrund der Notwendigkeit, die verkehrlichen Beziehungen des neuen Baugebietes Kälberwiese auch über das Plangebiet An der Schölke zu führen, waren die wesentlichen Wettbewerbsergebnisse zunächst abzuwarten.

Nach Wiederaufnahme des Bebauungsplanverfahrens wurde mit geänderten Inhalten eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (3 a) BauGB in der Zeit vom 18.12.2015 bis 18.01.2016 durchgeführt.

Neben den üblichen Hinweisen zur technischen Erschließung des neuen Baugebietes gab es keine wesentlichen Ergebnisse oder Konflikte aus der Trägerbeteiligung.

Die Stellungnahmen werden der Vorlage zum Satzungsbeschluss beigefügt und dabei mit einer Stellungnahme der Verwaltung sowie einem Beschlussvorschlag versehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Bebauungsplan dient der Wiedernutzbarmachung von Flächen bzw. einer Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne von § 13 a BauGB. Das Planverfahren wird daher im beschleunigten Verfahren unter Anwendung der Vorschriften des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB durchgeführt. Für die Öffentlichkeit bestand in der Zeit vom 17.08.2011 bis 23.08.2011 die Möglichkeit, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichten zu lassen und sich zu der Planung zu äußern.

Am 23.08.2011 wurde im Rahmen eines öffentlichen Termins die Planung vorgestellt und mit den interessierten Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Die im Anhang befindliche Niederschrift der Bürgerbeteiligung gibt die Fragen im Einzelnen wieder. Im Wesentlichen wurden Bedenken im Hinblick auf die Entwässerungssituation des Baugrundstücks in Verbindung mit dem Hochwasserschutz, die bestehenden Bodenverunreinigungen, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Wiedebeinstraße und zur Einhaltung des Lärmschutzes zum damaligen Sportplatz Kälberwiese geäußert.

Durch den Wegfall des Sportplatzes, die Einplanung eines separaten und vom Schölkegraben unabhängigen Regenrückhaltebeckens sowie die Zuwegung zur Wiedebeinstraße nur als Feuerwehrnotzufahrt konnten die Bedenken in der Planung teilweise berücksichtigt werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit wird auf Grundlage von § 3 (2) BauGB durchgeführt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes "An der Schölke", HO 41.

I. A.

Hornung

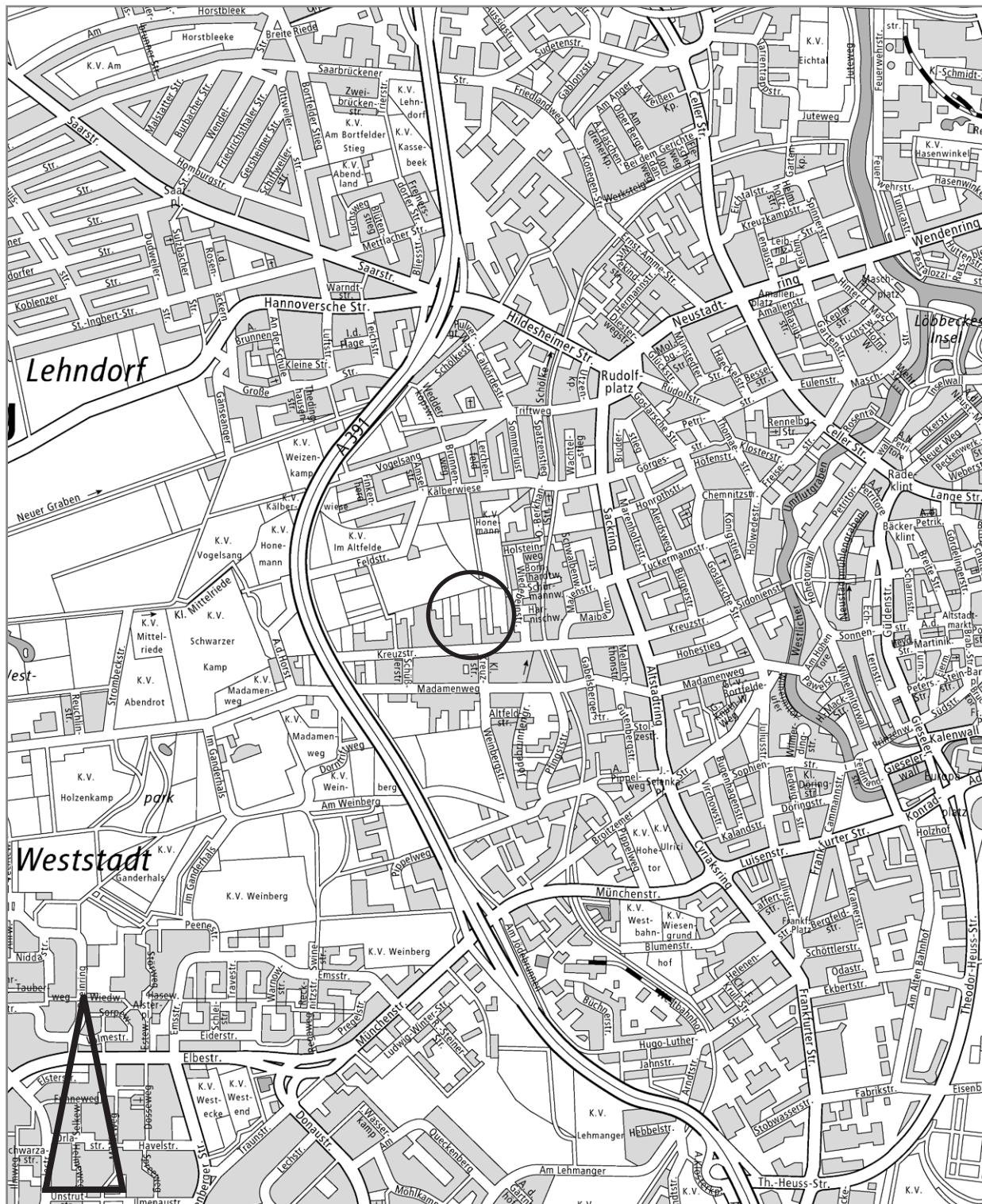
Anlagen:

- Anlage 1.1: Übersichtskarte über den Geltungsbereich A
- Anlage 1.2: Übersichtskarte über den Geltungsbereich B
- Anlage 2.1: Zeichnerische Festsetzungen, Geltungsbereich A
- Anlage 2.2: Zeichnerische Festsetzungen, Geltungsbereich B
- Anlage 2.3: Planzeichenerklärung
- Anlage 3.1: Nutzungsbeispiel, Geltungsbereich A
- Anlage 3.2: Nutzungsbeispiel, Geltungsbereich B
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise
- Anlage 5: Begründung
- Anlage 6: Niederschrift der Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke“
Übersichtskarte Geltungsbereich A

HO 41



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke“

HO 41



Karten- grundlage

Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Maßstab 1:20000

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

Zeichnerische Festsetzungen

Geltungsbereich A

HO 41



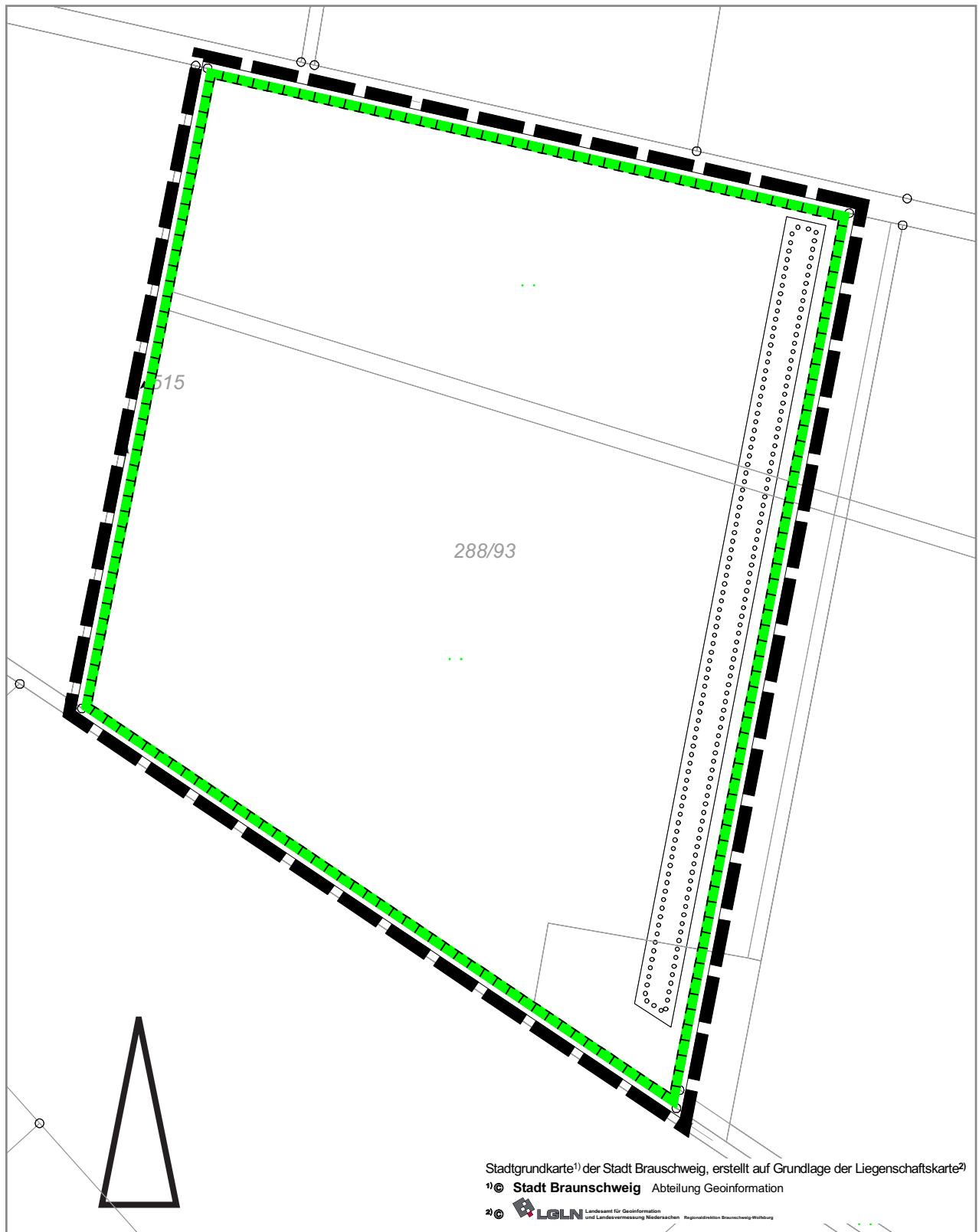
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

HO 41

Zeichnerische Festsetzungen

Geltungsbereich B



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke“
 Planzeichenerklärung

HO 41

Art der baulichen Nutzung

WA 1 Allgemeine Wohngebiete

Maß der baulichen Nutzung

- II** Zahl der Vollgeschosse, zwingend
- II** Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- 0,4** Grundflächenzahl (GRZ)

Bauweise

- o** offene Bauweise
- a** abweichende Bauweise gem. textlicher Festsetzung

Grenzen

- — —** Grenze des Geltungsbereiches
- — —** Straßenbegrenzungslinie
- — —** Baugrenze
- • — • —** Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

Verkehrsflächen

- — —** Straßenverkehrsflächen

Flächen für Versorgungsanlagen

- — —** Elektrizität

Grünflächen

- — —** öffentliche Grünfläche, Parkanlage

- — —** Spielplatz (öffentliche)

Wasserflächen

- — —** Fläche für die Wasserwirtschaft

- (R)** Regenrückhaltebecken

Maßnahmen für Natur und Landschaft

- — —** Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entsprechend textlicher Festsetzung

- — —** Fläche für die Anpflanzung entsprechend textlicher Festsetzung

- Erhaltung einzelner Bäume

Kennzeichnungen

- — —** Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Sonstige Planzeichen

- — — 1 — — —** Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen entsprechend textlicher Festsetzung
- — — 3,0 — — —** Maßangaben

Nachrichtliche Übernahmen

- — —** Gewässer III. Ordnung

Bestandsangaben

- — —** öffentliche Gebäude, Gebäude (Wohnen, Handel, Sport, Erholung)
- — —** Gebäude (Gewerbe, Industrie, Verkehr)
- — —** Flurstücksgrenze
- — —** Flurgrenze
- 303 117 18** Flurstücksnummern
- — —** Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

Nutzungsbeispiel Lageplan

Geltungsbereich A

HO 41



Bebauungsplan „An der Schölke“, HO 41

vorgelegt vom Büro Architektur + Stadtplanung Dipl.-Ing. Grundmann

Stand: 21.03.2016

Verfahrensstand: § 3 (2) BauGB

Maßstab 1:1200

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

HO 41

Nutzungsbeispiel Lageplan

Geltungsbereich B



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

Textliche Festsetzungen und Hinweise

HO 41

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

ist die Normalhöhe um das Maß der natürlichen Steigung oder des Gefälles zu verändern.

I	Art der baulichen Nutzung	III	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen
	<u>Allgemeines Wohngebiet WA 1 bis WA 5</u>		In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 mit abweichender Bauweise sind ausschließlich Hausgruppen zulässig. Diese dürfen länger als 50 m sein.
1.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind die Nutzungen nach § 4 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig.		
2.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.		
II	Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen	IV	Garagen und Nebenanlagen
1.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 – WA 5 sind Überschreitungen der zulässigen Grundflächen gem. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO durch die Grundfläche von - Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, - Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis maximal 35 % zulässig.	1.1	Abweichend sind in den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 Stellplätze und offene Garagen („Carports“) auf der straßenzugewandten Seite auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig, wenn sie für max. ein Kfz ausgeführt werden.
2.1	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 muss die Traufhöhe mind. 6,5 m über dem Bezugspunkt betragen.	1.2	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5 müssen Garagen einen Mindestabstand von 5,0 m zur öffentlichen Verkehrsfläche aufweisen.
2.2	Die Traufhöhe im Sinne dieser Festsetzung ist die Schnittlinie der Außenflächen der Außenwand mit der äußeren Dachhaut.	1.3	Pro Grundstück ist nur eine Zufahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig.
2.3	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, und WA 3 darf die Höhe der baulichen Anlage maximal 11,0 m über dem Bezugspunkt betragen.	V	<u>Grünordnung</u>
2.4	Bezugspunkt für die Höhenangaben ist die Höhenlage der nächst gelegenen öffentlichen oder privaten Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, die der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.	1.	<u>Erhaltung von Bäumen</u>
	Steigt oder fällt das Gelände vom Bezugspunkt zur Mitte der straßenseitigen Gebäudeseite, so	1.1	Innerhalb der öffentlichen Grünfläche <input type="checkbox"/> sind die vorhandenen Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm durch geeignete Maßnahmen zu schützen, zu pflegen und auf Dauer zu erhalten. Abgänge sind gleichwertig spätestens in der folgenden Pflanzperiode nachzupflanzen.
		1.2	Innerhalb der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft sind die in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Bäume sowie vorhandene Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm durch geeignete Maßnahmen zu schützen, zu pflegen und auf Dauer

- zu erhalten. Abgänge sind gleichwertig spätestens in der folgenden Pflanzperiode nachzupflanzen. Zulässig ist die Entnahme von Bäumen für die Herstellung des Regenwasserrückhaltebeckens, ausgenommen der in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Bäume.
2. Begrünung öffentlicher Flächen
- 2.1 An der Quartierstraße 4 sind innerhalb der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen mindestens 17 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. Zusätzlich sind innerhalb der Quartierstraßen 1 bis 3 mindestens 13 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.
- 2.2 Für die anzupflanzenden Bäume auf öffentlichen Verkehrsflächen ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von mindestens netto 2,0 m Breite und in der Regel 9 m² Fläche vorzusehen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen. Im Gehwegbereich an der Quartierstraße 4 sind die Baumscheiben zusätzlich durch einen geeigneten Wurzelschutz gegen Trittbelaustungen zu schützen.
- 2.3 Die öffentliche Grünfläche **[1]** ist unter Einbeziehung bestehender Vegetationsstrukturen mit Wiesen- und Rasenflächen anzulegen und mit Einzelbäumen und einzelnen dichten Gehölzgruppen zu gestalten. Für dichte Gehölzplantierungen sind ausschließlich standortheimische Laubgehölze, für Einzelbäume überwiegend standortheimische Laubbäume oder Obstbäume zu verwenden.
- 2.4 Auf der festgesetzten Fläche für die Wasserkirtschaft ist ein Regenwasserrückhaltebecken mit einem Fassungsvermögen von mindestens 560 m³ anzulegen. Das Regenwasserrückhaltebecken ist als Mulde mit wechselnden Böschungsneigungen zwischen 1:2 bis 1:4 herzustellen. Die Randbereiche des Beckens sind gruppenweise mit standortheimischen Gehölzen im Wechsel mit Wiesenbereichen zu begrünen. Die Wiesenbereiche sind mit einer artenreichen und standortgerechten Kräuter-/Gräsermischung einzusäen und mit mindestens 5 hochstämmigen Laubbäumen zu pflanzen. Zufahrtsbereiche sind mit Schotterrasen zu befestigen.
- 2.5 Die öffentlichen Grünflächen **[2]** sind durch die unter Pkt. A V 2.1 festgesetzten Baumpflanzungen und durch gegliederte Gehölzstrukturen sowie die Anlage von Wiesen- oder Rasenflächen zu begrünen.
3. Begrünung privater Flächen
- In den Flächen für Anpflanzungen in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5 ist eine einreihige Hecke aus standortgerechten Sträuchern im Pflanzabstand von 1,0 m und mit einer Mindesthöhe von 1,0 m zu pflanzen, die als geschnittene oder freiwachsende Hecke angelegt werden kann.
4. Allgemeine Festsetzungen zur Begrünung
- 4.1 Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:
- Laubbäume: Hochstämme mit Mindeststammumfang 18 bis 20 cm in 1,0 m Höhe;
 - Obstbäume: Hochstamm, 10 bis 12 cm Stammumfang in 1,0 m Höhe;
 - Heister: 150 bis 200 cm, 2 x verpflanzt;
 - Sträucher: verpflanzt, 60 bis 100 cm Höhe.
- 4.2 Die festgesetzten Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Die Kronen bestehender und als Hochstamm neu zu pflanzender Bäume sind in ihrem natürlichen Habitus zu erhalten und entsprechend zu pflegen.
- 4.3 Es sind folgende Fertigstellungstermine der gemäß A V "Grünordnung" festgesetzten Anpflanzungen einzuhalten:
 - für Pkt. A V 2 Abschluss der Herstellung spätestens 1 Jahr nach Fertigstellung der Verkehrsflächen;
 - für Pkt. A V 3. Abschluss der Herstellung spätestens 1 Jahr nach Bezugsfertigkeit des Hauptgebäudes.
- 4.4 Für alle öffentlichen Pflanz- und Rasenflächen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine dreijährige Entwicklungspflege durchzuführen.
- 4.5 Zugänge von privaten Grundstücken auf öffentliche Grünflächen sind nicht zulässig.
-
- VI Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
1. Geltungsbereich A
- 1.1 In verbleibenden Altbäumen im Plangebiet sind mindestens 5 Nisthilfen für Nischen- und Höhlenbrüter anzubringen.
- 1.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 3, WA 5 und WA 6 ist pro Grundstück jeweils 1 Nisthilfe für Nischen- und Höhlenbrüter am Gebäude anzubringen.
- 1.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 4 ist pro Grundstück jeweils 1 Nisthilfe für Fledermäuse am Gebäude anzubringen.
- 1.4. Die Auswahl und die Positionierung der unter den Pkt. A VI 1.1 bis A VI 1.3 festgesetzten Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 1.5 Es sind folgende Fertigstellungstermine der gemäß A VI 1. festgesetzten Maßnahmen einzuhalten:

- für Pkt. A VI 1.1 Abschluss der Herstellung spätestens bis Beginn der Erschließungsarbeiten;
 - für Pkt. A VI 1.2 und A VI 1.3 Abschluss der Herstellung spätestens 1 Jahr nach Bezugsfertigkeit des Hauptgebäudes.
2. Geltungsbereich B
- 2.1 Die im Geltungsbereich B gelegene Fläche, Gemarkung Watenbüttel, Flur 3, Flurstück 288/93, für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ist zu extensiv bewirtschaftetem Grünland zu entwickeln.
- 2.2 Innerhalb der Fläche ist unter Erhaltung des Grünlandes und Schonung des Baumbestandes die vorhandene Uferlehne entlang des nördlichen Grabens partiell abzutragen. Der anfallende Bodenaushub ist entlang des Südrandes der Maßnahmenfläche zur partiellen Aufhöhung des Geländes im Bereich der geplanten Obstbaumpflanzungen einzubauen.
- 2.3 Durch weitere Uferabflachungen und durch eine Vertiefung des teilweise verlandeten Grabens auf der Westseite sind die vorhandenen Entwässerungsgräben naturnäher zu gestalten.
- 2.4 Am südlichen Rand der Maßnahmenfläche sind mindestens 8 Obstbäume zu pflanzen.
- 2.5 Am östlichen Rand der Maßnahmenfläche ist innerhalb der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen eine 5-reihige Strauch-/ Baumhecke aus standortheimischen Gehölzen im Raster 1,0 x 1,0 m anzulegen.
- 2.6 Innerhalb der Maßnahmenfläche ist eine Baumgruppe aus mindestens 5 standortheimischen Solitären als Stammbüsche zu pflanzen.
- 2.7 Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:
 - Laubbäume: Hochstämme mit Mindeststammumfang 10 bis 12 cm in 1 m Höhe;
 - Obstbäume: Hochstamm, 14 bis 16 cm Stammumfang in 1,0 m Höhe;
 - Heister: 150 bis 200 cm, 2 x verpflanzt;
 - Sträucher: verpflanzt, 60 bis 100 cm Höhe.
- 2.8 Die Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches B müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach Beginn der Erschließungsarbeiten fertiggestellt sein. Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Für alle Anpflanzungen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine dreijährige Entwicklungs pflege durchzuführen.

VII Sonstige Festsetzungen

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- ① Das festgesetzte Gehrecht gilt zugunsten der Anlieger, das Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger.
- ② Das festgesetzte Geh- und Fahrrecht gilt zu gunsten der Anlieger, das Leitungsrecht zu gunsten der Ver- und Entsorgungsträger.

B Gestaltung

Gemäß §§ 80, 84 NBauO in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB.

I Geltungsbereich

Die Gestaltungsvorschriften zu dem Bebauungsplan „An der Schölke“ HO 41 gelten in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5.

II Dächer

Dachneigung

1. Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2 und WA 3 dürfen nur Flachdächer oder einseitige Pultdächer ausgeführt werden.
2. Ein Flachdach im Sinne dieser Festsetzung ist eine Dachfläche, die eine Dachneigung von max. 6° aufweist.
3. Ein einseitiges Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist eine einseitige geneigte Dachfläche mit einem First und einer Traufe und mit einer Dachneigung von max. 10°.

III Einfriedungen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten dürfen Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und entlang der öffentlichen Grünfläche die Höhe von 1,2 m über dem Bezugspunkt nicht überschreiten.
2. Einfriedungen, die an die öffentliche Grünfläche grenzen, sind nur als Hecken aus Laubgehölzen zulässig. Entlang der öffentlichen Verkehrsflächen sind Einfriedungen in massiver Form (Mauer o. ä.) oder Hecken aus Laubgehölzen zulässig.
3. Zaunsockel sind nicht zulässig.

C Hinweise

1. Im Geltungsbereich A ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Aus Sicherheitsgründen ist vor dem Beginn von Baumaßnahmen eine Flächensonderung und Bergung möglicher Kampfmittel durchzuführen. Eine Kampfmittelbeseitigungsbescheinigung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Hannover ist der Stadt Braunschweig, Abt. Umweltschutz, vor dem Beginn von Bauarbeiten vorzulegen.
2. Der Geltungsbereich A wird aufgrund der örtlichen Hochwassersituation um ca. 60 cm aufgeschüttet.
3. Für die gemäß A V "Grünordnung" und A VI "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" festgesetzten Anpflanzungen sind geeignete Gehölzarten der Artenliste im Anhang der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen.
4. Auf den Flächen, die im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet sind, ist der Oberboden (0,0 m bis 0,4 m) abzutragen und als sogenannter gefährlicher Abfall gesondert zu entsorgen oder mit einer durchgängig mindestens 0,6 m dicken Schicht zu überlagern.

Das Bodengutachten kann in der „Beratungsstelle Planen - Bauen - Umwelt“ oder bei der Abt. Umweltschutz der Stadt Braunschweig eingesehen werden.

5. Hausbrunnen sind nicht zulässig.
6. Die Bestimmungen des Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG sind zu beachten. Die Verbote des § 44 BNatSchG sind insbesondere bei der Entfernung von Gehölzen sowie Abrissmaßnahmen von Gebäuden zu beachten, die dem Artenschutz unterliegende Vogel- und Fledermausarten betreffen könnten.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

Begründung

HO 41

Inhaltsverzeichnis:

1.	Rechtsgrundlagen - Stand: 17. Februar 2016 –	2
2.	Bisherige Rechtsverhältnisse	3
3.	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	4
4.	Umweltbelange	5
5.	Begründung der Festsetzungen	19
6.	Gesamtabwägung	29
7.	Zusammenstellung wesentlicher Daten	30
8.	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	30
9.	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	31
	Anhang	32

1. Rechtsgrundlagen

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

1.3 Planzeichenverordnung (PlanZV)

in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)

1.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 421 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2490)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104)

1.8 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Juli 2014 (Nds. GVBl. S. 206)

1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. November 2015 (Nds. GVBl. S. 311)

2. Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 und im Regionalen Raumordnungsprogramm 2008 (RROP 2008) für den Großraum Braunschweig ist die Stadt Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum der Region verbindlich festgelegt.

Die Siedlungsentwicklung ist dabei vorrangig auf das zentralörtliche System auszurichten, was insbesondere auch für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten gilt (s. RROP 2008 Kapitel 1.1.1 Abs. 3 und 4 sowie Kapitel 1.1.2, Abs. 2). Bei der vorliegenden Planung handelt es sich nicht um ein raumbedeutsames Vorhaben.

Der Geltungsbereich A ist im RROP 2008 als Siedlungsbereich dargestellt. Das RROP stellt weiterhin an der nördlichen Grenze des Bebauungsplanes ein „Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz“ dar. Zur Vorbeugung des Hochwasserschutzes soll in den Einzugsbereichen der Fließgewässer ein natürlicher Rückhalt und schadloser Abfluss des Wassers gewährleistet werden (s. RROP, Kapitel 2.5.4). Diesem Ziel gemäß wurden entsprechende Maßnahmen zur Entwässerung vorgesehen.

Der Geltungsbereich B wird im RROP als Vorranggebiet Natura 2000, als Vorranggebiet für den Hochwasserschutz, als Vorranggebiet für die Natur und Landschaft sowie als Vorbehaltsgebiet Erholung dargestellt. Die dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz unterstützen die weitere Ausprägung der raumordnerischen Ziele durch entsprechende Maßnahmen im Sinne des Hochwasser- sowie des Natur- und Landschaftsschutzes.

Damit ist der Bebauungsplan im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Landes- und Raumordnung angepasst.

2.2 Flächennutzungsplan

Es gelten die Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig in der Neufassung vom 06.10.2005 in seiner derzeit aktuellen Fassung.

Im Flächennutzungsplan ist der Geltungsbereich A des Bebauungsplanes „HO 41“ als „gewerbliche Baufläche“ dargestellt. Der Flächennutzungsplan stellt weiterhin für den Geltungsbereich B Flächen für Landwirtschaft und Wald sowie überlagernd das Naturschutzgebiet im Bereich der Okerniederung dar.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig wird mit Rechtskraft des Bebauungsplans im Sinne von § 13a Absatz 2 BauGB berichtigt. Die geordnete städtebauliche Entwicklung wird dadurch nicht beeinträchtigt. Die bisherige Darstellung „gewerbliche Baufläche“ wird durch die Darstellung

als „Wohnbaufläche“ ersetzt, die Darstellung im Geltungsbereich B bleibt unverändert.

2.3 Bebauungspläne

Für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes bestehen bisher keine rechtskräftigen Bebauungspläne.

2.4 Sanierungsgebiet

Der Geltungsbereich A des Bebauungsplanes befindet sich im Bereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt“.

Die Entwicklung des Gebietes ist nicht als sanierungsbedingt einzustufen, da mit der Machbarkeitsuntersuchung HO41 des Fachbereiches Stadtplanung und Umweltschutz vom Oktober 2000 Maßnahmen zur Wohngebietsentwicklung bereits vor der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet eingeleitet wurden. Gleichwohl sind innerhalb des Plangebietes auch die Sanierungsziele relevant, insbesondere ist die Schaffung von kostengünstigem Wohnraum relevant.

3. Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Es gibt seit längerem Bestrebungen, das Areal zwischen der Kreuzstraße und der ehemaligen Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ einer Wohnnutzung zuzuführen.

In der o. g. Machbarkeitsuntersuchung HO41 musste davon ausgegangen werden, dass für eine Entwicklung des Plangebietes als potenzielles Baugebiet aufgrund der Sportlärmemission der im Norden an das Plangebiet angrenzende Bezirkssportanlage ein ausreichender Lärmschutz mit einem hohen technischen Aufwand erforderlich werden würde. Die Untersuchung empfahl dennoch, aufgrund der vorhandenen Potenziale wie sozialer und technischer Infrastruktur, Erreichbarkeit und Naherholungsraum, das Bauen in der „zweiten Reihe“ zu ermöglichen. Auf der Grundlage dieser Vorgaben wurde im Jahr 2011 ein Bebauungsverfahren eingeleitet, dass jedoch zunächst nicht abgeschlossen wurde.

Für die Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ besteht zukünftig kein Bedarf mehr, sodass die Stadt Braunschweig beabsichtigt, auch dieses Areal zu Wohnbauland zu entwickeln. Durch diese neue städtebauliche Zielsetzung sind für das Planvorhaben „An der Schölke“ neue Entwurfskriterien zu berücksichtigen, die eine Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfes aus dem Jahr 2011 erforderlich machen. So ist z. B. für das geplante Bauland „Kälberwiese/ Feldstraße“ eine Anbindung von der Kreuzstraße nach Norden vorzuhalten. Diese Verbindungsstraße führt durch das Plangebiet „An der Schölke“.

Der ursprünglich vorgesehene Lärmschutz zur ehemaligen Sportanlage ist aufgrund der neuen städtebaulichen Zielsetzung nicht mehr erforderlich.

Der überwiegende Teil des Plangebietes ist als Fläche des unbeplanten Außenbereiches gem. § 35 BauGB einzustufen, die einer erstmaligen Bebauung zugeführt werden soll. Dieses Planungsrecht steht der beabsichtigten Entwicklung entgegen, so dass die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich ist.

Der zugrunde gelegte städtebauliche Entwurf berücksichtigt die Ziele des Förderprogrammes „Soziale Stadt“, indem ein kostengünstiger Wohnungsbau für junge Familien insbesondere in Form von Reihenhäusern geplant ist. Einzelhäuser greifen teilweise die vorhandenen städtebaulichen Strukturen auf. Durch das Angebot an frei stehenden Einfamilienhäusern und Geschosswohnungsbau wird die gewünschte soziale Mischung innerhalb des Baugebietes berücksichtigt.

4. Umweltbelange

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB aufgestellt. Die Planung sieht eine Geschoss-, Reihen- und Einzelhausbebauung vor, die sich der Baustuktur des Umfeldes anpasst. Es handelt sich somit um eine Maßnahme der Innenentwicklung, die die Bebauung Kreuzstraße, Wiedebeinstraße und das geplante Wohnbauland „Kälberwiese“ umfasst. Diese Flächen gehören alle zum bebauten Siedlungskörper der Stadt Braunschweig, auch wenn Teile derzeit planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu betrachten sind.

Das Geltungsbereich A hat eine Grundfläche von ca. 21.100 m², der Geltungsbereich B von ca. 15.400 m². Vorhaben, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, werden durch den Bebauungsplan nicht ermöglicht. Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind somit erfüllt.

Im Verfahren nach § 13a BauGB wird eine Umweltprüfung nicht durchgeführt und ein Umweltbericht nicht erstellt. Naturschutzfachliche Eingriffe, die aufgrund des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten im Sinne der Eingriffsregelung als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein naturschutzfachlicher Eingriffsausgleich ist erforderlich, wenn der Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG betroffen ist. Eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung ist hierfür durchgeführt worden.

4.1 Beschreibung der Planung

Der Geltungsbereich A liegt im Westen des Stadtgebietes zwischen der Kreuzstraße und der ehemaligen Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ und ist Teil des Bezirks „Westliches Ringgebiet“.

In unmittelbarer Umgebung befindet sich eine gewachsene Infrastruktur. Vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, das Naherholungsgebiet „Westpark“ sowie die Innenstadt lassen sich fußläufig erreichen. Die Anbindung an den

öffentlichen Nahverkehr sowie an die regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastrukturen ist sehr gut.

Das südliche Umfeld ist mit der Vielzahl an gründerzeitlichen Wohnhäusern überwiegend städtisch geprägt. Im östlichen und nördlichen Umfeld definieren Familienwohnhäuser aus den 1930er bis 1980er Jahren einen klassischen Siedlungscharakter am Rande der Innenstadt. Im Norden grenzt die ehemalige Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ an, dessen Fläche zukünftig als Wohnbau Land entwickelt werden soll.

Das Westliche Ringgebiet ist ein Stadtteil mit besonderem Handlungsbedarf. Durch städtebauliche, wohnungswirtschaftliche und sozialpolitische Handlungskonzepte soll dem entsprochen und die Potenziale gestärkt werden. Einem Teil dieses Handlungskonzeptes entspricht die Ausweisung des Baugebietes „An der Schölke“.

Die Haupterschließung (Quartierstraße 4) des Plangebietes erfolgt von der Kreuzstraße im Süden und bildet eine Anbindung des zukünftigen Wohngebietes „Kälberwiese/ Feldstraße“ im Norden. Über Wohnstraßen (Quartierstraßen 1, 2 und 3) wird das übrige Plangebiet erschlossen. In östlicher Verlängerung der Quartierstraße 1 wird eine Durchfahrt für die Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge zur Wiedebeinstraße berücksichtigt.

Im nordöstlichen Plangebiet stellt eine Fuß- und Radwegeverbindung, die Bestandteil einer öffentlichen Grünfläche ist, die Verbindung zu einem geplanten Weg zum nördlich angrenzenden, naturnah angelegten Retentionsbecken her sowie im weiteren Verlauf zum zukünftig angrenzenden Wohngebiet im Norden. Die Freihaltung des Uferstreifens an der nördlichen Plangebietsgrenze ermöglicht darüber hinaus die Unterhaltung des Wasserlaufes.

Für das künftige Wohngebiet ist eine hohe Ausnutzung geplant, um dem Sanierungsziel nach kostengünstigem Wohnungsbau für junge Familien zu entsprechen. Darüber hinaus werden mit der im Plangebiet vorgesehenen Bebauung Strukturen geschaffen, die sich sowohl in die umgebende Bebauung integrieren als auch städtische Strukturen aufnehmen, die das zukünftige Baugebiet „Kälberwiese/Feldstraße“ anstrebt.

Wie im Norden, so sind auch im Kern des Quartiers eine Zeilenbebauung oder Reihenhäuser geplant, um den Zielen der Sanierung zu entsprechen. In den östlichen und südlichen Randzonen sind Einfamilienhäuser geplant, die sich in die bestehende Einfamilienhausbebauung im rückwärtigen Bereich der Kreuzstraße bzw. Wiedebeinstraße einordnen und größere individuelle Gestaltungsfreiheiten gegenüber der Zeilenbebauung zulassen. Nordwestlich zur Quartierstraße 4 sind dreigeschossige Baukörper mit einer einheitlichen Architektsprache geplant. Konkrete Vorschläge liegen dazu derzeit nicht vor.

Eine städtebauliche Zäsur erhält die Straßenrandbebauung im Kreuzungsbereich der Kreuzstraße mit der Kleinen Kreuzstraße und der geplanten Quartierstraße 4. Durch diese bauliche Lücke in der sonst räumlich geschlossen wirkenden Straßenrandbebauung wird der Zufahrtsbereich zum

Plangebiet, bzw. weiter zum nördlich vorgesehenen Baugebiet „Kälberwiese“ betont. Um die Übersichtlichkeit für die Verkehrsteilnehmer im Kreuzungsbereich zu erleichtern, mündet die Quartierstraße 4 in Verlängerung zur gegenüber liegenden Kleinen Kreuzstraße.

Die verbleibende Freifläche westlich der Quartierstraße 4 wird als attraktiv gestaltete Freifläche eine freundliche Begrüßung für die zukünftigen Bewohner und Besucher zum Baugebiet sein. Die im Zugangsbereich westlich geplante Baumreihe an der Quartierstraße 4 soll durch ihren geschwungenen, sich trichterförmig aufgeweiteten Verlauf den Zugang zum Baugebiet „An der Schölke“ städtebaulich betonen. Die im weiteren Verlauf der Quartierstraße geplante zweite Baumreihe betont im Zusammenhang mit der vorderen Baumreihe den geschwungenen Straßenverlauf der Quartierstraße 4. Entsprechend einer geplanten Tempo 30-Zone wird durch diese Anordnung der Verkehr zusätzlich optisch beruhigt und entschleunigt.

Aufgrund der relativ hohen baulichen Dichte kommt der Gestaltung der Grün- und Freiräume eine besondere Bedeutung zu. Dazu tragen, neben der bereits erwähnten Grünfläche mit den Baumreihen an der Quartierstraße 4, weitere Baumpflanzungen in den übrigen Quartierstraßen und eine öffentliche Grünflächen im nordöstlichen Plangebiet bei.

In diese Grünfläche wird ein ca. 200 m² großer öffentlicher Spielplatz integriert, der Bestandteil des östlich bestehenden Spielplatzes wird.

Von der Quartierstraße 1 verläuft ein Fuß- und Radweg zur öffentlichen Grünfläche im Norden des Baugebietes. Im weiteren Verlauf bindet dieser das zukünftig nördlich angrenzende Wohnbauland „Kälberwiese/ Feldstraße“ und weitere nahe gelegene Grünanlagen an, wie z.B. das Ringgleis und der westlich der A 391 gelegene Westpark.

Auch sind zur Eingrünung der Baugebiete im Bereich der Einfamilienhausbebauung und des Geschosswohnungsbau auf den privaten Grundstücken entlang der Grundstücksgrenzen Anpflanzungsstreifen geplant. Der vorhandene Baumbestand entlang der Gräben innerhalb der Grünflächen im nördlichen Teil des Geltungsbereiches soll weitgehend erhalten bleiben.

Für den verloren gehenden Retentionsraum und zur Rückhaltung von anfallendem Oberflächenwasser dient ein Regenwasserrückhaltebecken, das unter Berücksichtigung vorhandener und insbesondere erhaltenswerter Bäume im Mündungsbereich zweier Gräben nördlich des Baugebietes geplant ist. Das Retentionsbecken soll so angelegt werden, dass hier ca. 90% des Regenwassers eingeleitet werden kann. Das Regenwasser wird über das geplante Entwässerungssystem in der Quartierstraße 4 zusammengeführt und gesammelt in das Regenwasserrückhaltebecken geleitet. Die Zuleitung zum Becken kreuzt den vorhandenen Graben im Bereich der Quartierstraße 4 über einen Düker. Über einen gedrosselten Ablauf wird das Wasser des Rückhaltebeckens in den Graben und im weiteren Verlauf in die Schölke geleitet. Am Becken ist ein einseitiger Pflegeweg geplant, der entlang der südlichen Seite verläuft.

Um die Entwässerung des Baugebietes sicherzustellen, ist eine teilweise Geländeaufhöhung um ca. 60 cm notwendig.

Zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach § 44 BNatSchG ist eine Ausgleichsfläche von ca. 1,5 ha vorgesehen. Da im Geltungsbereich A selbst bzw. in der unmittelbaren Nähe ein Ausgleich nicht möglich ist, wurde im Stadtgebiet dafür als Maßnahmenfläche das Flurstück 288/93, Flur 3, Gemarkung Watenbüttel, ausgewählt. Auf der Fläche ist zur naturnäheren Gestaltung von vorhandenen Entwässerungsgräben in Teilbereichen Bodenabtrag vorgesehen. Außerdem sind verschiedene Anpflanzungen vorgesehen, wie die Pflanzung von Einzelbäumen und einer Strauch-/ Baumhecke.

4.2 Gutachten und deren Berücksichtigung

Neben den grundsätzlichen gesetzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung sind die konkret für den Planungsraum formulierten Vorgaben und Entwicklungsziele der Fachplanungen bei der Planaufstellung berücksichtigt worden.

Nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die für das Gebiet vorliegenden Fachplanungen und Gutachten.

Gutachten:

- Machbarkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan „An der Schölke“ HO 41, Stadt Braunschweig Oktober 2000
- Bodengutachten zum Neubaugebiet „An der Schölke“, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH, 30.06.2011
- Grünordnerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan HO41 „An der Schölke“, Stadt Braunschweig, Büro für Freiraumplanung Gero Hille Jürgen Müller, 10. März 2016
- Modellierung meteorologischer und lufthygienischer Felder im Stadtgebiet Braunschweig, GEO-NET 2006
- Klima- und immissionsökologische Funktionen im Stadtgebiet Braunschweig, GEO-NET 2007
- Biologische Untersuchungen für den B-Plan „An der Schölke“, HO 41 der Stadt Braunschweig, Bodata GbR, November 2014
- Untersuchungen zum Vorkommen der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) für die Erstellung der B-Pläne „Feldstraße“ (AP 23) und „An der Schölke“ (HO 41) in Braunschweig, Bodata GbR, November 2015
- Überprüfung des Planungsstandes 03. Dezember 2015 hinsichtlich der Anforderungen an die Entwässerung, Ing. –Büro Papsch und Partner, Dezember 2015
- Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HO 41 „An der Schölke“ der Stadt Braunschweig Nr. 992241In, Bonk-Maire-Hoppmann GbR, 01. März 2016

4.3 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.3.1 Pflanzen und Tierwelt

Den größten Teil des Geltungsbereiches A nimmt ein seit einigen Jahren nicht mehr genutztes Gelände einer Kleingartenanlage ein. Das Gebiet wird daher bestimmt von Grün- und Ruderalflächen und teils dichten und umfangreichen Gehölzbeständen von geringem bis mittlerem Biotopwert.

Im Rahmen eines Biologischen Gutachtens wurden von dem Büro Biodata in den Jahren 2014 und 2015 spezielle Untersuchungen zu verschiedenen Tierartengruppen durchgeführt. Es wurden Brutvogel-, Fledermaus-, Heuschrecken- und Tagfalterarten festgestellt, für die das Plangebiet von geringer bis mittlerer Bedeutung ist.

Das zukünftige Baugebiet unterliegt derzeit keinem gesetzlichen Schutzstatus als FFH-, EU-Vogelschutz, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiet. Besonders schützenswerte Strukturen sind für das Gebiet nicht bekannt. Im Plangebiet wurden besonders bzw. streng geschützte Brutvogel-, Fledermaus- und Tagfalterarten nachgewiesen.

Die Realisierung der Planung ist mit dem Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen verbunden. Durch Versiegelung und Überbauung werden größtenteils Rasen- und Ruderalfächen sowie Gehölzstrukturen in Anspruch genommen. Insgesamt gehen durch das geplante Baugebiet überwiegend siedlungsbestimmte, genutzte und ungenutzte Flächen von geringem bis mittlerem Biotopwert verloren. Die vorhandenen Gehölze besitzen einen größeren Wert im Naturhaushalt. Aufgrund der hohen baulichen Dichte des Gebietes ist aber eine Erhaltung der Bäume im Bereich der Grundstücksflächen nicht realisierbar. Lediglich der Gehölzbestand entlang des nördlich angrenzenden Grabens kann erhalten werden.

Aufgrund der Betroffenheit besonders und streng geschützter Tierarten ist zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach § 44 BNatSchG die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Der Geltungsbereich B befindet sich im Naturschutzgebiet „Braunschweiger Okerauge“ südlich der Oker zwischen Veltenhof im Norden und Ölper im Süden. Die Okerauge besitzt hier gemäß Landschaftsrahmenplan (Stadt Braunschweig, 2013) eine hohe Bedeutung für den Tier- und Pflanzenar-tenschutz. Für Teilflächen dieses Gebietes, so auch für die geplante Kom-pensationsfläche, gibt der Landschaftsrahmenplan als Zielkonzept eine Verbesserung beeinträchtigter Teilbereiche vor.

Die Fläche wird als feuchtes Intensivgrünland genutzt. Auf der Nord-, West- und Südseite verlaufen Entwässerungsgräben, teilweise mit Baumbestand. Auffällig sind eine in O-W-Richtung verlaufende Mulde, möglicherweise ein verlandeter Entwässerungsgraben, sowie eine Uferlehne entlang des nördlichen Grabens.

In diesem Bereich ist dem Vorkommen der üblichen Tierarten der offenen Feldflur zu rechnen.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (s. a. 4.4.2) in der Fläche finden im Sinne des Naturschutzes und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde statt. Negative Folgen sind nicht zu erwarten.

4.3.2 Boden

Angesichts der Lage des Geltungsbereiches A im städtischen Raum herrschen stark bis übermäßig stark kulturbefeuerte Böden, teils auch künstliche und versiegelte Böden vor. Die gärtnerische Nutzung in Teilbereichen führt zudem durch langjährige Bearbeitung und Beeinträchtigungen durch Schad- bzw. Nährstoffeinträge bei übermäßigem Einsatz von Düng- oder Pflanzenschutzmitteln zu Störungen von Bodenstruktur und Bodenleben. Auf überbauten und versiegelten Flächen sind alle natürlichen Funktionen des anstehenden Bodens vollständig verloren gegangen.

Im Geltungsbereich B befinden sich die typischen Böden der Braunschweiger Okerauen. Eine Versickerung ist hier auch durch den hohen Grundwasserstand nur bedingt möglich.

Altlasten

Ein Bodengutachten aus dem Jahr 2011 hat im Bereich einzelner Grundstücke eine oberflächennahe Belastung des Bodens bis 0,3 m Tiefe mit polyzyklisch aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt, die jedoch für die Nutzungen 'Wohnen und Hausgärten' unkritisch ist.

Chemische Untersuchungen ergaben im Jahr 2011, dass die Böden in einer Tiefe von 0,3 – 1,0 m größtenteils unbelastet und gemäß der Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) für die geplante Wohnnutzung unbedenklich sind.

In der Planzeichnung sind Flächen als Flächen mit umweltgefährdeten Stoffen gekennzeichnet. Gegenüber der BBodSchV wird der Grenzwert gemäß der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 (Stand 06. November 2003) für Benzo(a)pyren überschritten. Der Prüfwert für den Wirkungspfad Boden-Mensch liegt gemäß BBodSchV bei 4 mg / kg für Wohngebiete. Die Stadt Braunschweig setzt jedoch einen strengeren Vorsorgewert von 1 mg / kg an. Dieser „Sicherheitswert“ ist bei der Verwertung der Böden zu berücksichtigen.

Die an der östlichen und nördlichen Plangebietsgrenze liegenden Flächen weisen im oberflächennahen Bereich bis 0,3 m Tiefe sowie im Bereich des Regenrückhaltebeckens bis 1,0 m Tiefe starke PAK-Belastungen (> Z 2 nach LAGA) auf. Beim Bodenaushub sind eine Aushubüberwachung und eine Entsorgung des Bodens im Begleitscheinverfahren als gefährlicher Abfall erforderlich. Es handelt sich hier um schluffhaltige Böden, die bei Aushub nicht wieder zu verwenden sind, da sie bei zu hohem Wassergehalt aufweichen könnten. Der Oberboden innerhalb dieser Fläche ist daher entweder bis zu einer Tiefe von 0,40 m abzutragen oder mit einem Oberboden von 0,6 m zu überdecken.

Tiefer liegende Böden ($\geq 0,7$ bis 1,0 m) sind organoleptisch unauffällig und können uneingeschränkt eingebaut werden.

Das Gutachten weist darüber hinaus aus, dass das Grundwasser mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen belastet ist. Da die Herkunft der Schadstoffe unklar ist, kann der Schaden mit verhältnismäßigen Mitteln nicht saniert werden. Während der Bauphase sind vor Ableitung des Grundwassers in die Kanalisation Reinigungs- und Wasserhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Aus o.g. Gründen sind Hausbrunnen nicht zulässig, worauf im Textteil des Bebauungsplans hingewiesen wird.

Beeinträchtigungen des Schutzwesens Boden entstehen bei Realisierung der Planung durch die zusätzliche Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen, wodurch die natürlichen Bodenfunktionen unterbunden werden. Die aufgrund der Entwässerungssituation erforderliche Auffüllung des Geländes kann zumindest zeitweise zu Störungen der vorhandenen Bodenstruktur führen.

Die präzise Art und Weise des Umgangs mit den Bodenverunreinigungen wird in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger abschließend geregelt.

Im Bereich der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft mit dem geplanten Regenrückhaltebecken handelt es sich um Altablagerungen in einer Mächtigkeit von bis zu 1,9 m. Diese sind im Zuge der Herstellung des Beckens entsprechend der Vorschriften zu entsorgen.

Bei dem Geltungsbereich B handelt es sich um einen Bereich mit Altlastenverdacht. Durch die vergangenen Schwermetalleintragungen durch die Oker aus Bergbauarbeiten flussaufwärts sind hier vergleichbare Konzentrationen zu erwarten wie an anderen Stellen Braunschweigs. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen führen zu keinen negativen Veränderungen.

4.3.3 Wasser

Der Geltungsbereich A liegt außerhalb von gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten, ist aber eine potentielle Retentionsfläche für Hochwasserabflüsse des nördlich gelegenen Grabens. Der Geltungsbereich B befindet sich im gesetzlich geschützten Überschwemmungsbereich der Oker östlich von Watenbüttel.

Bei Realisierung der Planung werden im Geltungsbereich A zusätzliche, bisher versickerungswirksame Bodenflächen versiegelt. Dies führt zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses und in der Folge zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Zur Regenwasserrückhaltung des Baugebietes wurde im Zuge des Verfahrens ein Gutachten über die „Entwässerungstechnische Erschließung“ erstellt.

Der Geltungsbereich B befindet sich im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Oker.

Hochwassersituation

Bei einem Teil der zu erschließenden Planfläche handelt es sich um eine potentielle Retentionsfläche für die Hochwasserabflüsse des nördlich an

das Baugebiet angrenzenden Grabens, der im weiteren Verlauf Richtung Osten der Schölke zufließt. So werden bei Starkregenereignissen die gräbennahen Flächen teilweise überspült. Mit der Planung, die u. a. eine Aufhöhung von 0,6 m vorsieht, geht dieser potenzielle Retentionsraum verloren. Durch den Bau eines Rückhaltebeckens im Bereich Feldstraße/Kälberwiese konnte ein wirksamer Hochwasserschutz für die Unterlieger der Schölke erreicht werden. Im Mai 2011 sind an diesem Standort mehr als 5.000 m³ Retentionsvolumen umgesetzt worden.

Im Geltungsbereich B werden keine baulichen Maßnahmen vorgenommen und die Abfluss situation nicht verändert. Die Aufschüttung der ohnehin außerhalb des Überschwemmungsgebietes liegenden Südseite dient der besseren Anpflanzbarkeit der geplanten Baumstandorte.

Regenrückhaltung

Die vorgesehene Erschließung des Plangeltungsbereiches ist verbunden mit einer Aufhöhung des Geländes von ca. 60 cm, die zur Hochwassersicherheit des Neubaugebietes führt. Im Zuge der Realisierung der Baumaßnahmen und der Aufschüttung ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass einmal das anfallende Regenwasser nicht in die benachbarten Grundstücke abfließen kann und zum anderen der zu erhaltende Baumbestand entlang des Grabens nicht beeinträchtigt wird.

Die Teilversiegelung von Flächen durch die Erschließung des Neubaugebietes "An der Schölke" führt zu keinen nennenswerten Auswirkungen auf die Hochwassersituation bei lang anhaltenden Regenfällen. Aufgrund der geänderten Planung des städtebaulichen Entwurfes hat sich gegenüber der Planung von 2011 der Grad der Versiegelung verringert. (s. Gutachten vom 03. Dezember 2015). Die entwässerungstechnischen Vorgaben des Gutachtens aus dem Jahr 2011 sind somit weiterhin gültig.

Um eine Verschlechterung der Situation durch das Neubaugebiet bei kurzen Starkniederschlägen mit hohen Abflussspitzen auszuschließen, wird zur Regenwasserrückhaltung nördlich des Neubaugebietes und des Grabens ein eigenständiges Regenrückhaltebecken mit einem Volumen von mindestens 560 m³ als erforderliche Kompensation realisiert. Im Baugebiet anfallendes Oberflächenwasser wird über das geplante Entwässerungssystem in der Quartierstraße 4 zusammengeführt und gesammelt in das Regenwasserrückhaltebecken geleitet. Die Zuleitung zum Becken kreuzt den vorhandenen Graben im Bereich der Quartierstraße 4 über einen Düker. Über einen gedrosselten Ablauf wird das Wasser des Rückhaltebeckens in den Graben und im weiteren Verlauf in die Schölke geleitet. Der Abfluss aus dem Rückhaltebereich ist dabei lt. Vorentwurf zur entwässerungstechnischen Erschließung vom September 2011 auf den natürlichen Gebietsabfluss von 15 l/s x ha zu drosseln. Somit ist sichergestellt, dass durch das geplante Baugebiet keine Verschlechterung der Entwässerungssituation im Bereich der Schölke hervorgerufen wird.

Frühere Überlegungen zogen in Erwägung, die Regenrückhaltung über eine Drosselung im Bereich des geplanten Fußweges über den angrenzenden Graben in die Schölke und Mittelriede einzuleiten. Diese Lösung ist jedoch verworfen worden, da Belastungen von Grundstücken, die außerhalb

des Baugebietes liegen, mit der gewählten Lösung einer eigenständigen Niederschlagswasserrückhaltung ausgeschlossen werden sollen.

4.3.4 Klima, Luft

Die unversiegelten Freiflächen des Plangebietes übernehmen nachts aufgrund der negativen Strahlungsbilanz Funktionen bei der Kaltluftentstehung und weisen demzufolge eine gewisse Regenerationsleistung durch Temperaturausgleich und Lufterneuerung auf. Eine konkrete Luftleitbahn wurde im Rahmen der Stadtklimaanalyse nicht ermittelt. Jedoch können während windschwacher Hochdruckwetterlagen Flurwinde in Erscheinung treten, die von horizontalen Temperaturdifferenzen angetrieben werden und als Durchlüftungen der überwärmten bebauten Siedlungsbereiche wirksam sind.

Die hinzukommende Überbauung und Versiegelung von Offenbodenbereichen führt zu negativen kleinklimatischen Effekten wie z. B. einer verstärkten Überwärmung und Verringerung der Luftfeuchtigkeit durch den Verlust von Verdunstungsflächen. Somit geht im Gebiet ein Großteil der Funktion der Kaltluftentstehung verloren. Der Luftaustausch sowie die Wirksamkeit von Flurwinden werden durch neue behindernde Baukörper eingeschränkt.

Insgesamt bleiben die Auswirkungen lokal begrenzt und sind somit auf das Schutzgut als nicht erheblich zu bewerten. Eine Verschlechterung der stadtclimatischen und lufthygienischen Situation ist nicht zu erwarten.

4.3.5 Orts- und Landschaftsbild

Das Gebiet umfasst die Gartenareale hinter der Wohnbebauung an der Kreuzstraße 75-79 und wird durch ein lockeres Mosaik aus älteren Einzelbäumen, Hecken sowie genutzten und ungenutzten Gartenparzellen bestimmt.

Während der mittlere Bereich des Plangebietes mit großflächigen Scherrasenflächen, Gras- und Staudenfluren und nur wenigen Gehölzen ein relativ offenes Erscheinungsbild zeigt, dominieren östlich und westlich dieses Bereiches zumeist dichte Gehölzgruppen aus Bäumen und Sträuchern. Teils sind dies Reste der ehemaligen Kleingartennutzung und teils sich nach der Nutzungsaufgabe entwickelnder Sukzessionsaufwuchs.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes ergibt sich durch die hier entlang des Grabens vorhandenen Gehölzstrukturen in Verbindung mit den vorgelegerten Ruderalflächen und den weiter nördlich angrenzenden, relativ ungestörten Gehölzbeständen ein natürlicheres, strukturreicheres Bild. Das Gelände der ehemaligen Bezirkssportanlage nördlich des Grabens ist nach der Nutzungsaufgabe durch einen deutlich reduzierten Pflegezustand gekennzeichnet und bietet ein entsprechendes Bild.

Beeinträchtigungen des Schutzgutes entstehen in Folge der geplanten Überbauung und Versiegelung, die zu einer Veränderung des Ortsbildes führen. Die derzeit prägenden Grünflächen werden einem Wohngebiet mit einer relativ hohen baulichen Dichte weichen. Die Aufnahme und Weiterführung der umliegenden städtischen Strukturen und der Erhalt der natürl-

cheren und strukturreichereren Bereiche des Plangebietes wirken sich jedoch mindernd auf die Auswirkungen des Schutzgutes aus.

Funktionen der Erholung übernehmen künftig die öffentlichen Grünflächen im Norden mit integriertem Spielplatz und im Süden an der Quartierstraße 4. Die Hausgärten besitzen privaten Erholungswert. Darüber hinaus ergeben sich durch das neue Wohngebiet Möglichkeiten für eine Einbindung in das Freizeitwegenetz.

Im Geltungsbereich B handelt es sich um einen landwirtschaftlich geprägten Landschaftsraum mit von einzelnen Gehölzen unterbrochenen offenen Flächen, der durch die Baumstrukturen entlang der Oker positiv beeinflusst wird. Die geplanten Pflanzungen der Ausgleichsmaßnahmen beeinflussen das Landschaftsbild durch die weiteren Baum- und Gehölzstrukturen positiv.

4.3.6 Mensch und Gesundheit

Die überwiegend grünbestimmten Flächen sind für die Naherholung im städtischen Raum von Bedeutung. Insbesondere die noch genutzten Gartenparzellen erfüllen hier wichtige Erholungsfunktionen, sind allerdings nicht für die Allgemeinheit zugänglich.

Als Vorbelastungen des Plangebietes kommen Immissionen zum Tragen, die innerhalb des Stadtgebietes auftreten, vor allem Lärm, aber auch staub- bzw. gasförmige Immissionen und Geruch von unterschiedlicher Intensität. Detaillierte Ausführungen zur derzeitigen und zur künftigen Lärmbelastung werden im folgenden Kapitel gesondert dargestellt.

Vorteile des Vorhabens für das Schutzgut Mensch bestehen in der Schaffung eines attraktiven Wohnangebotes innerhalb des Braunschweiger Stadtgebietes. Die Planung ermöglicht insbesondere mittleren und unteren Einkommensschichten und jungen Familien die Bildung von Wohneigen-tum, wobei trotz der relativ hohen baulichen Dichte gute und gesunde Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Von Bedeutung sind hier neben der Nähe zur Innenstadt und zu öffentlichen Grünanlagen die Einordnung von Grün- und Freiräumen in das geplante Baugebiet, z. B. die öffentlichen Grünflächen [1] und [2] im Norden und Süden des Plangebietes.

Die Okerauen und darin auch der Teil des Geltungsbereichs B stellen einen Erholungsraum für Menschen dar. Durch die geplanten Ausgleichsmaßnahme wird das Landschaftsbild positiv beeinflusst und daher auch der Erholungswert.

4.3.7 Lärm

Auf das künftig als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzte Plangebiet wirken bereits heute unterschiedliche Lärmquellen ein. Dabei handelt es sich im Einzelnen um den Verkehr der BAB 391 im Westen sowie die an der Kreuzstraße gelegenen einzelnen Gewerbebetriebe südlich des Plangebiets. Diese sind planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB als Mischgebiet im Sinne des § 6 BauNVO einzustufen. Weitere Verkehrslärmelastungen sind durch den zusätzlichen Erschließungsverkehr zum Baugebiet „An der Schölke“ an der Bestandsbebauung zu berücksichtigen.

Da für das ggf. zukünftig kommende, nördlich angrenzende Wohngebiet „Kälberwiese / Feldstraße“ zum aktuellen Zeitpunkt keine plausiblen Ansätze zum Verkehr, den Wohneinheiten oder der Erschließung abschließend getroffen werden kann, werden für dieses Baugebiet keine Verkehrsmengen auf der Planstraße berücksichtigt. Eine entsprechende verkehrliche und daraus resultierende schalltechnische Beurteilung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Baugebiet „Kälberwiese / Feldstraße“.

Der Gewerbelärm ist aufgrund seiner geringen Emissionen als nicht relevant einzustufen und wird daher im Weiteren nicht berücksichtigt (s. Nr. 5.8.3).

Der im Nordosten bestehende Kinderspielplatz in der Wiedebeinstraße einschließlich der vorgesehenen Erweiterung um ca. 200 m² im Geltungsbereich A wird im Sinne des § 22 BlmSchG unter dem Aspekt der „Sozialadäquanz“ eingestuft und ebenfalls im Weiteren nicht berücksichtigt (s. Nr. 5.8.4).

Entsprechend sind im Weiteren nur die Verkehrslärmimmissionen, die sich auf das Plangebiet auswirken sowie die aufgrund des Neubaus der Erschließungsstraße gemäß 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) auswirkenden Verkehrslärmimmissionen auf die Bestandsbebauung zu beurteilen.

Innerhalb des Plangebietes wurde bereits im Jahr 2011 ein schalltechnisches Gutachten erstellt, um die auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen zu untersuchen und zu beurteilen. Da mittlerweile die nördlich des Plangebiets gelegene Bezirkssportanlage aufgegeben wurde und stattdessen ggf. künftig ein weiteres Wohngebiet vorgesehen ist wurde im Jahr 2016 eine erneute Beurteilung durchgeführt, die auch die aktualisierte Verkehrssituation der BAB 391 (Prognosehorizont 2025 auf Basis der Verkehrssituation 2012) berücksichtigt.

Die Immissionssituation im Geltungsbereich stellt sich hinsichtlich des Verkehrslärms der A 391 wie folgt dar:

Zeitraum		OW ¹⁾ in dB(A)	Verkehrslärmimmissionen (1. OG), Beurteilungspegel in dB(A)
Tagzeit	6.00-22.00	55	≤ 49
Nachtzeit	22.00-6.00	45	≤ 44
Bemerkung:			¹⁾ Orientierungswert gem. DIN 18005

Die Rechenergebnisse haben ergeben, dass durch die Straßenverkehrsimmissionen der BAB 391 unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen für den „Prognosefall 2025“ die für Allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 zur Tag- und Nachtzeit unterschritten werden.

Der Erschließungsverkehr ist aufgrund seiner geringen Anzahl von nur 225 Kfz/ Tag gegenüber dem Verkehr der BAB 391 irrelevant und wurde daher nicht in diese Ermittlung mit einbezogen.

Dies Ergebnis zu Grunde gelegt ergibt sich für den gesamten Geltungsbereich des Plangebiets unter Beachtung der in der Nachtzeit auftretenden Verkehrslärmimmissionen der Lärmpegelbereich (LPB) II. Somit ist innerhalb des Geltungsbereichs von maßgeblichen Außenlärmpegeln von < 55 – 60 dB(A) auszugehen.

Im Rahmen des Neubaus der Planstraße (Quartierstraße 4) ist bezüglich des Zusatzverkehrs (Erschließungsverkehr) und dessen Auswirkung auf die Bestandsbebauung eine Beurteilung nach 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) vorzunehmen. Im vorliegenden Fall gibt es unmittelbar betroffene Bestandsbebauung und mittelbar betroffene.

Bei der unmittelbar betroffenen Bebauung handelt es sich um die Gebäude, die direkt von den baulichen Auswirkungen der Planstraße und deren Verkehrsmenge betroffen sind. Alle anderen Bebauungen in der Nähe der Baumaßnahme, die lediglich Auswirkungen durch den Zusatzverkehr auf den umgebenen Verkehrswegen in unmittelbarer Nähe haben – hier Kreuzungsbereich Kreuzstraße / Kleine Kreuzstraße - sind mittelbar betroffen.

Durch die i. V. mit dem Straßenneubau verursachten Geräuschimmissionen ergeben sich für die vorhandenen, schutzwürdigen Nutzungen an der neu geplanten Erschließung (unmittelbar betroffene Bebauung) Mittelpunktpegel bis zu 60 dB (A) am Tage und 52 dB (A) in der Nachtzeit. Die gemäß 16. BlmSchV für unmittelbar betroffene Bebauung maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB (A) am Tag und 54 dB(A) in der Nachtzeit werden somit eingehalten. Demnach besteht nach den Regelungen der 16. BlmSchV für die unmittelbar betroffene Bestandsbebauung dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmschutz.

Im Allgemeinen ist bezüglich mittelbar betroffener Bebauungen gemäß 16. BlmSchV sicherzustellen, dass der sogenannte „Gesundheitswert“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weiterhin unterschritten wird bzw. bei vorhandener Überschreitung durch das Vorhaben nicht weiter überschritten wird. Im Rahmen von Bebauungsplanungen ist jedoch darüber hinaus sicherzustellen, dass keine unheilbaren erheblichen Belästigungen durch die Planung hervorgerufen werden. Dies gilt im Allgemeinen als gesichert, wenn durch die Planung keine Pegelerhöhung von mehr als 3 dB(A) hervorgerufen wird.

Im vorliegenden Fall ist anhand der Rechenergebnisse festzustellen, dass durch die neu geplante verkehrliche Erschließung des Planebiets „An der Schölke“ auf dem am stärksten betroffenen Abschnitt der Kreuzstraße (Allgemeines Wohngebiet; WA) lediglich eine Erhöhung des Mittelpunktpegels um 1,5 dB(A) zu erwarten ist.

Damit kann eine Pegelerhöhung an den mittelbar betroffenen Bebauungen im Sinne einer „wesentlichen Änderung“ (gem. 16. BlmSchV) sicher ausgeschlossen werden.

Für die am stärksten betroffene Bestandsbebauung (Kreuzstraße 38) ergeben sich nach den vorliegenden Ergebnissen Mittelungspegel bis u rd. 57 dB(A) am Tage bzw. rd. 49 dB(A) in der Nachtzeit. Somit werden selbst die im Rahmen einer Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV zu beachtenden Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) tags/ 49 dB(A) nachts) am Tag um rd. 2 dB(A) unterschritten und in der Nacht gerade erreicht. Entsprechend werden auch unter dem verschärften Ansatz der Regelungen der 16. BImSchV für die mittelbar betroffenen Bestandsbebauungen dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst.

4.3.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Innerhalb des gesamten Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befinden sich keine baulichen Anlagen, die im Verzeichnis der Kulturdenkmale aufgeführt sind. Auch in der näheren Umgebung und im Boden sind keine Denkmale vorhanden bzw. archäologische Funde zu erwarten.

4.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

4.4.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Bei den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen handelt es sich um allgemeine umweltschützende Maßnahmen, welche die örtliche Situation, die geplante Nutzung und die in der Bestandsanalyse festgestellten Wertigkeiten von Natur und Landschaft berücksichtigen.

Folgende Maßnahmen dienen zur Vermeidung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen:

- Erhalt der Bäume im nördlichen Bereich des Geltungsbereiches A entlang der vorhandenen Entwässerungsgräben zur Minimierung von Verlusten floristisch und faunistisch bedeutsamer Grünstrukturen;
- Erhaltung eines möglichst hohen Grünflächenanteiles sowie eines möglichst geringen Versiegelungsgrades durch Konzentration der Bebauung;
- Pflanzung von Bäumen und Sträuchern sowie Anlage von Grünflächen zur Ein- bzw. Durchgrünung des Plangebietes sowie zur Minimierung kleinklimatischer Belastungen und Beeinträchtigungen des Ortsbildes;
- Verwendung von überwiegend einheimischen und standorttypischen Pflanzen für die geplanten Anpflanzungen;
- Verminderung von Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes, wie erhöhter Oberflächenabfluss und verringerte Grundwasserneubildung, durch die Rückhaltung von anfallendem Niederschlagswasser in den nördlich des Plangebietes verlaufenden Gräben;
- Erhöhung des öffentlichen Erholungswertes des Plangebietes durch dessen Einbindung in das Freizeitwegenetz im Zusammenhang mit dem neuen Baugebiet "Kälberwiese/Feldstraße";

- Naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens durch Eingrünungsmaßnahmen, flache Böschungen und Erhaltungsfestsetzungen bestehender Bäume;
- Innenentwicklung steht vor Außenentwicklung und bedeutet Nahverdichtung im Bestand vor Ausweisung neuer Bauflächen.

4.4.2 Ausgleichsmaßnahmen

Da für das Plangebiet das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB Anwendung findet, gelten gemäß § 13a (2) Nr. 4 Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung ist somit nicht erforderlich. Dies gilt jedoch nicht für erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach § 44 BNatSchG.

Da durch die Umsetzung des Vorhabens sowohl besonders als auch streng geschützte Tierarten betroffen sind, kommt es zu Konflikten mit den Belangen des speziellen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG. Nach Forderung der Unteren Naturschutzbehörde sind zum artenschutzrechtlichen Ausgleich folgende CEF - und FCS -Maßnahmen notwendig:

- Anlage einer ca. 1,5 ha umfassenden Kompensationsfläche mit extensiv bewirtschaftetem Grünland und Anlage einer 6 m breiten Strauch-/ Baumhecke mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen;
- 5 Nisthilfen für Nischen- und Höhlenbrüter in den verbleibenden Bäumen;
- 10 Nisthilfen für Nischen- und Höhlenbrüter an den neu zu errichtenden Gebäuden;
- 15 Nisthilfen für Fledermäuse an den neu zu errichtenden Gebäuden.

Da es sich um die Umsetzung von CEF-Maßnahmen handelt, ist eine gleichzeitige oder zumindest sehr zeitnahe Umsetzung zum Vorhabenbeginn notwendig. Die Auswahl und die Positionierung der erforderlichen Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Bereitstellung einer ca. 1,0 ha großen Fläche ist im Geltungsbereich A nicht möglich. Daher wurde im Stadtgebiet Braunschweigs eine geeignete Fläche gesucht. Diese für die artenschutzrechtliche Kompensation ausgewählte Fläche ist das Flurstück 288/93, Flur 3, Gemarkung Watenbüttel, das derzeit als feuchtes Intensivgrünland genutzt und im Geltungsbereich B dargestellt wird.

Nördlich der Maßnahmenfläche verläuft die Oker in einer Entfernung von ca. 200-300 m. Der größte Teil der Fläche ist als gesetzliches Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Der Südrand des Flurstücks steigt deutlich um ca. 1 m an und liegt damit außerhalb des gesetzlichen Überschwemmungsbereiches HQ 100.

Unter grundsätzlicher Erhaltung des Grünlandes wird die Uferlehne partiell unter Schonung des Baumbestandes abgetragen. Der Boden wird zur par-

tiellen Aufhöhung des Südrandes verwendet, um hier Obstbäume pflanzen zu können. Durch weitere Uferabflachungen und durch eine Vertiefung des teilweise verlandeten Entwässerungsgrabens auf der Westseite werden die Gräben naturnäher gestaltet. Bei dem geplanten Bodenabtrag sind mögliche Bodenbelastungen zu berücksichtigen, die im Gebiet vermutet werden.

Entlang der Ostgrenze wird eine Strauch-/Baumhecke aus standortheimischen Gehölzen gepflanzt. Auf der Fläche selbst wird eine Baumgruppe aus standortheimischen Solitären angelegt.

Entsprechend dem artenschutzrechtlichen Gutachten vom Büro Biodata ist zur Erhaltung des Grünlandes die weitere Nutzung als Weide sinnvoll.

4.4.3 Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern (§ 1 Abs. 6 Nr. 7e BaubG).

Zur Vermeidung von Emissionen sind bei Bauarbeiten lärm- und erschütterungsfreie Baugeräte zu verwenden, insbesondere da sich im Umfeld Wohnbebauung befindet. In Trockenzeiten ist zudem der Untergrund feucht zu halten, um die Staubentwicklung einzudämmen.

Ein besonderer Umgang mit Abwässern ist nicht relevant, da es sich um ein Wohngebiet handelt und der Anschluss an das Abwassersystem neu hergerichtet wird.

Bei Erdbauarbeiten anfallender verunreinigter Boden unterliegt nach dem Aushub aus dem Untergrund der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien wird auf die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA-Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen hingewiesen.

Gegebenenfalls anfallende Abfälle sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung, insbesondere unter Beachtung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und des Nds. Abfallgesetzes sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Verordnungen zu entsorgen. Falls bei der Durchführung von Abriss- und Umbaumaßnahmen im Plangebiet asbesthaltige Abfälle oder künstliche Mineralfasern mit einem hohen gesundheitlichen Gefährdungspotenzial anfallen, sind diese getrennt voneinander als gefährliche Abfälle zu entsorgen.

5. Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung wird als „Allgemeines Wohngebiet“ gem. § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt.

Sie entspricht den o.g. Zielvorstellungen für die zukünftige Nutzung. Die Art der Nutzung „Allgemeines Wohnen“ berücksichtigt das Sanierungsziel einer Bereitstellung von Wohnbau land mit verdichteter Bauweise. Die Art der baulichen Nutzung „Wohnen“ soll im Baugebiet „An der Schölke“ festgesetzt werden, um so die Wohnnutzung im Westlichen Ringgebiet als attraktives Wohngebiet zu stärken.

Die Lage des Baugebietes zum Naherholungsgebiet „Westpark“ und die Nähe zur Kernstadt sind gute Voraussetzungen für ein attraktives Wohnen, das u.a. auch eine Alternative zum „Wohnen im Grünen“ darstellt. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes umfasst ein Baugebiet, das in sich abgeschlossen ist.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Für die unterschiedlichen Bereiche des Baugebietes werden entsprechend des städtebaulichen Entwurfs unterschiedliche Zahlen für das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt. Das Gebiet ist gegliedert in WA 1 bis WA 5. Aufgrund des besonderen städtebaulichen Entwurfs wird teilweise von den Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung abweichen.

5.2.1 Grundflächenzahl!

Für die Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2, und WA 3 wird eine Grundflächenzahl von 0,5 festgesetzt. Damit wird die Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für die Grundflächenzahl für Allgemeine Wohngebiete überschritten. Um den städtebaulichen Entwurf und die damit verbundene hohe bauliche Grundstücksausnutzung inkl. Stellplatzflächen umsetzen zu können, ist diese Überschreitung gemäß § 17 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO erforderlich.

Im Baufeld WA 5 befindet sich ein Einfamilienhaus im Bestand. Dieses Einfamilienhaus soll in das geplante bauliche Umfeld städtebaulich eingebunden werden. Die Festsetzung der Grundflächenzahl mit 0,4 entspricht dem Charakter eines herkömmlichen Einfamilienhausgebietes und der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

Die unterschiedlichen Festsetzungen der Grundflächenzahlen entsprechen neben der städtebaulichen Zielsetzung auch dem sozialplanerischen Ziel, ein Wohngebiet zu schaffen, in dem auch mittleren und unteren Einkommensschichten und jungen Familien eine Eigentumsbildung ermöglicht wird. Dazu wird im „Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“ aufgeführt: „Die Bildung von Wohneigentum soll durch Erwerb von Wohnungen (...) durch Neubau unterstützt werden, um sozial stabile Bewohnerstrukturen zu schaffen.“ Trotz der hohen Dichte sind gute und gesunde Wohnverhältnisse zu erwarten.

5.2.2 Zahl der Vollgeschosse

Im Sinne der städtebaulichen Planung werden unterschiedliche Geschosszahlen festgesetzt.

Im nordwestlichen Baugebiet WA 1 wird die Zahl der Vollgeschosse zwingend mit einer Dreigeschossigkeit festgesetzt. Entsprechend der o. g. städtebaulichen Zielsetzung wird auch die Bebauung im Baufeld WA 2 zwingend mit einer Zweigeschossigkeit festgesetzt. Beide Festsetzungen tragen dazu bei, eine städtebauliche Anbindung an das nördlich geplante Wohnaugebiet „Kälberwiese/Feldstraße“ zu ermöglichen. In allen übrigen Baugebieten sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig. Insgesamt ist zu erwarten, dass mit diesen Festsetzungen und im Zusammenhang mit der verdichteten Bauweise ein einheitliches Stadtbild erreicht wird.

5.2.3 Höhen baulicher Anlagen

Um das angestrebte städtebauliche Erscheinungsbild zu konkretisieren, werden in den Baugebieten WA 1, WA 2 und WA 3 die maximalen Höhen der baulichen Anlagen mit 11,0 m festgesetzt. Gleichzeitig beschränkt die Festsetzung die Höhenentwicklung im Baugebiet WA 1 auf ein verträgliches Maß. So sind z. B. Staffelgeschosse im bauordnungsrechtlichen Sinn, die eine nicht gewünschte optische Viergeschossigkeit entstehen lassen können, nicht möglich. Eine weitere Maßnahme zur Schaffung eines einheitlichen Stadtbildes ist die Festsetzung von minimalen Traufhöhen von 6,5 m in den Baufeldern WA 2 und WA 3. Mit diesen Festsetzungen bleibt dem Vorhabenträger bzw. den Grundstückseigentümern ein ausreichender Spielraum zur Realisierung eigener Bauvorstellungen. Eine ausreichende Belichtung und Besonnung der Bebauung wird durch diese Festsetzung gewährleistet.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen definiert. Im Allgemeinen liegen die Abstände zu den öffentlichen Verkehrsflächen bei 3,0 m und entsprechen damit den Abstandregelungen der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO). Im Baufeld WA 3 sollen südlich gelegene Freiflächen vor den jeweiligen Gebäudezeilen planungsrechtlich gesichert werden. Deshalb werden im WA 3 zwei Baufelder festgesetzt, die zueinander mindestens 8,5 m und das südlich gelegene 6,0 m Abstand zur Quartierstraße 3 halten. Im WA 1 sichert die festgesetzte Baugrenze, dass zukünftige Baukörper zur Quartierstraße 4 orientiert werden und auf den Grundstücken nach Westen ein Freiraum verbleibt, ohne den Bebauungsspielraum über Gebühr einzuschränken.

5.4 Bauweise

In den Baugebieten WA 2 und WA 3 sind aufgrund des städtebaulichen Konzeptes Grenzbebauung oder verdichtete Bauformen wie z.B. Zeilenbebauung, Reihenhäuser oder Hausgruppen möglich. Daher wird in diesen Bereichen eine abweichende Bauweise festgesetzt.

In den Baugebieten WA 1, WA 4 und WA 5 gilt die offene Bauweise. So kann in diesen Wohngebieten eine stärkere Begrünung als in den übrigen Wohngebieten des Plangebiets erfolgen und so eine Durchgrünung mit den vorhandenen Gärten im Westen herstellen.

5.5 Öffentliche Verkehrsflächen

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Das Plangebiet ist gut an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Am Madamenweg befindet sich in einem Abstand von ca. 300 m Entfernung zum Plangebiet die Haltestelle Weinbergstraße der Buslinie 418, die werktäglich im 30-Minuten-Takt fährt. In ca. 500 Meter Abstand befindet sich die Haltestelle Maienstraße am Sackring. Hier fahren die Buslinien M19/M29 422 und 461 jeweils im 10 bis 30 Minuten-Takt. Die Buslinien führen zum Rathaus und weiter ins östliche Ringgebiet bzw. zum Bahnhof.

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Über das bestehende Straßennetz wird das Plangebiet mit Zufahrten von der Kreuzstraße über die Quartierstraße 4 angeschlossen. Eine untergeordnete Anbindung besteht für die Feuerwehr und für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge von der Wiedebeinstraße (Quartierstraße 1).

Die Quartierstraßen 1, 2 und 3 dienen der Erschließung der privaten Grundstücke. Weder für die Feuerwehr noch für die Ver- und Entsorgungsfahrzeuge der ALBA ist eine Wendemöglichkeit erforderlich.

Über ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Anlieger wird die Erschließung der privaten Gärten des mittleren Wohngebiet WA 3, sowie im südöstlichen Plangebietes (WA 4 und WA 5) zur Erschließung der Grundstücke sichergestellt. Zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger wird auf diesen Flächen auch ein Leitungsrecht festgesetzt.

Es ist vorgesehen, die öffentlichen Verkehrsflächen der Quartierstraßen 1, 2 und 3 als verkehrsberuhigten Bereich auszubauen. Sie erhalten eine Breite von 6,50 m. Die Anbindung des geplanten Baugebietes „Kälberwiese/Feldstraße“ erfolgt ebenfalls über die Quartierstraße 4. Aufgrund dieser Zuordnung erhält sie ein konventionelles Straßenprofil mit einer Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen. Sie wird als Tempo 30-Zone mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m und beidseitigen Gehwegen von jeweils 2,50 m Breite ausgebaut.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Entlang der Kreuzstraße und der Wiedebeinstraße sind separate Gehwege vorhanden. Separate Radwege entlang der Kreuzstraße und der Wiedebeinstraße sind nicht vorhanden. Innerhalb des Plangebietes sind die Quartierstraßen 1, 2, und 3 als verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen. Die Quartierstraße 4 erhält beidseitig separate Gehwege.

Zur Erschließung der privaten Grünflächen in dem Allgemeinen Wohngebiet WA 3 ist ein Wirtschaftsweg von 1,5 m Breite geplant. Über die Festsetzung eines Gehrechtes wird die Benutzung durch die Anlieger sichergestellt.

5.5.4 Stellplätze und Garagen

Die erforderlichen Stellplätze für die ca. 50 Wohneinheiten des Baugebietes sind auf den privaten Grundstücken innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und mit je einem Stellplatz / Wohneinheit vorgesehen. Um den verdichteten Baucharakter erreichen zu können, können in den Baugebieten WA 2 und WA 3 abweichend auch offene Garagen, so genannte Carports und Stellplätze auch unmittelbar an die Straßenverkehrsfläche heranrücken oder auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, soweit sie für max. ein Kraftfahrzeug ausgelegt sind. Mit dieser Einschränkung werden ausreichende Sichtdreiecke in den Straßenraum gewährleistet.

Mit einem Nachweis von 0,33 Parkplätze/Wohneinheit sind im Plangebiet im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen ausreichend Parkplätze realisierbar. Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht feststeht, wo die Grund-

stückszufahrten zukünftig liegen werden, wird eine planungsrechtliche Festsetzung über die weitere Zuordnung der Parkplätze nicht vorgenommen. Der konkrete Nachweis der erforderlichen Parkplätze wird nach Belegung der Bauplätze durch Kennzeichnung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum erfolgen. Der theoretische Nachweis über die Realisierbarkeit der erforderlichen Parkplätze ist dem Nutzungsbeispiel zu entnehmen.

5.6 Grünordnung

Zur Minderung von Beeinträchtigungen durch die Umsetzung des Bauvorhabens werden auf Grundlage eines begleitenden grünordnerischen Fachbeitrages vom Büro für Freiraumplanung Gero Hille Jürgen Müller grünordnerische Festsetzungen bestimmt. Die Regelungen haben ökologische, funktionale und gestalterische Zielsetzungen und betreffen folgende Maßnahmen:

- Eingrünung und Durchgrünung des Baugebietes zur Eingriffsminimierung, insbesondere zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen- und Tierwelt, Klima und Luft, Orts- und Landschaftsbild sowie Mensch und Gesundheit:
 - Festsetzung von öffentlichen Grünflächen mit Baum- und Gehölzanpflanzungen im nördlichen Bereich des Plangebietes; sowie im südwestlichen Bereich der Quartierstraße 4;
 - Festsetzung von Baumpflanzungen parallel zum südlichen Fahrbahnverlauf der Quartierstraße 4;
 - Festsetzung von Baumpflanzungen innerhalb der Quartierstraßen;
 - Festsetzung von Anpflanzungsflächen entlang der Grundstücksgrenze in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5.
- Verwendung größtenteils standortheimischer Gehölze, wobei eine Artenliste nicht festgesetzt, aber als Vorschlag für die Umsetzung im Anhang zur Begründung für die geplanten Anpflanzungen zur Erhaltung der heimischen Tier- und Pflanzenwelt beigefügt wird.
- Vermeidung von Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt sowie Minimierung des Eingriffs in das Orts- und Landschaftsbild durch den Erhalt der vorhandenen Bäume innerhalb der öffentlichen **[1]** und des Regenrückhaltebeckens R .
- Die Anlage eines Regenwasserrückhaltebeckens verhindert eine Verschlechterung der Entwässerungssituation durch das Neubaugebiet bei kurzen Starkniederschlägen mit hohen Abflussspitzen und dient gleichzeitig dem Ausgleich des durch das geplante Baugebiet verloren gehenden Retentionsraumes.
- Die Festsetzungen zur Gestaltung von Einfriedungen dienen dazu, die öffentlichen Freiflächen durch die optische Wirkung verschiedenster Einzäunungen u. ä. gestalterisch nicht zu überfrachten. Die entlang öffentlicher Grün- und Verkehrsflächen zulässigen Hecken sind darüber hinaus Teil der gewünschten Gebietsdurchgrünung. Auf Zaunsockel ist entlang der öffentlichen Grünfläche zu verzichten, da sie für Kleinsäuger und

Kleinreptilien oft ein unüberwindliches Hindernis darstellen.

- Die Beschränkung der Höhe der Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen verhindert eine optische Einengung bzw. zu strikte Abgrenzung zu diesen öffentlichen Bereichen und erzielt somit eine optische Aufweitung der Straßenräume sowie eine gewisse optische Verbindung von Garten- und Grünflächen.

Ein ca. 200 m² großer Spielplatz wird im nordöstlichen Plangebiet, angrenzend zum Spielplatz Wiedebeinstraße in die öffentliche Grünfläche integriert und ergänzt den angrenzenden, vorhandenen Spielplatz. Damit wird der durch das Baugebiet zusätzlich entstandene Bedarf abdeckt. Im Zusammenhang mit einer geplanten Umgestaltung dieses Spielplatzes soll der für das Plangebiet erforderliche Spielplatz als Einheit gestaltet werden.

Wege innerhalb der nördlichen Grünflächen sind nicht nur zur Anbindung an angrenzende Grünflächen gewünscht, sondern auch zur Unterhaltung und Pflege des Grabens, des Uferbereiches und des Regenrückhaltebeckens erforderlich.

Ausgehend von ca. 50 neuen Wohneinheiten entsteht durch das neue Baugebiet ein zusätzlicher rechnerischer Bedarf an Jugendspielfläche in Größe von 150 m². Dieser Bedarf kann nicht innerhalb des Geltungsbereiches gedeckt werden. In dem Städtebaulichen Vertrag wird geregelt, die Erschließungsträgerin anteilig an den Herstellungskosten eines außerhalb des Geltungsbereiches entstehenden Jugendplatzes zu beteiligen.

5.7 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Da die Umsetzung des B-Planes zum Verlust dauerhaft genutzter und damit gesetzlich geschützter Fortpflanzungs- oder Ruhestätten mehrerer Vogel- und Fledermausarten führt, werden zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt.

Bei den Artenschutzmaßnahmen handelt es sich um sogenannte CEF- und FCS-Maßnahmen, die eine früh-, bzw. gleichzeitige oder zumindest sehr zeitnahe Umsetzung zum Vorhabenbeginn erfordern. Sie dienen zum einen der dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion sowie der Sicherung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Arten.

Im Geltungsbereich werden die im Kap. 4.4.2 beschriebenen Maßnahmen entsprechend textlich festgesetzt. Die Festsetzungen haben das Ziel das Landschaftsbild positiv zu beeinflussen und durch die Extensivierung der Nutzung die Fläche wieder verstärkt für Flora und Fauna bereitzustellen. Damit kann der artenschutzrechtliche Eingriff im Geltungsbereich A entsprechend ausgeglichen werden.

5.8 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

5.8.1 Grundlagen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur vorgesehenen Bauleitplanung wurde im Oktober 1999 ein erstes schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem die Straßenverkehrslärmimmissionen der BAB 391 im Plangebiet ermittelt und beurteilt wurden.

Mit einer Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2011 wurden im Februar 2016 die Schallimmissionen, die auf den zukünftig als WA-Gebiet festgesetzten Bereich einwirken, unter Beachtung der prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2025 auf Basis der Verkehrsmengen 2012 erneut untersucht und beurteilt.

Die Beurteilung der Geräuschs situation erfolgt unter Beachtung von VVB-BauG („Verwaltungsvorschriften zum Bundesbaugesetz“) i.V. mit Beiblatt 1 der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) und der 16. BlmSchV.

Aufgrund der abzuhandelnden Lärmarten wird im Folgenden eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Lärmarten vorgenommen.

5.8.2 Gewerbelärm:

Bei den vorhandenen Gewerbebetrieben an der Kreuzstraße handelt es sich um mischgebietsverträgliche Nutzungen, deren verkehrliche Erschließung von der Kreuzstraße erfolgt. Mögliche schalltechnisch relevante Freiflächennutzungen (Fahrverkehr, Ladebetrieb, etc.) werden durch die Anordnung der Betriebsgebäude zum nördlich angrenzenden Plangebiet abgeschirmt. Mögliche Gewerbelärmimmissionen durch diese vorhandenen „kleinen“ Gewerbebetriebe an der Kreuzstraße sind als nicht relevant einzustufen und werden daher nicht berücksichtigt.

5.8.3 Kinderlärm:

Sowohl der im Nordosten an das Plangebiet grenzende bestehende Kinderspielplatz in der Wiedebeinstraße als auch der im Rahmen der Planung dazu benachbart vorgesehene Spielplatz im Nordosten des Plangebiets sind im Sinne des § 22 BlmSchG unter dem Aspekt der „Sozialadäquanz“ zu berücksichtigen. Demgemäß sind Geräuscheinwirkungen, die u.a. von Kinderspielplätzen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und somit im Allgemeinen hinzunehmen.

5.8.4 Verkehrslärm:

Im Plangebiet werden die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete nach DIN 18005 durch das Verkehrsaufkommen der BAB 391 unterschritten. Weiterführende Maßnahmen und deren Festsetzungen wie z. B. festerunabhängige Lüftungsseinrichtungen für Schlaf- und Kinderzimmer sind somit nicht erforderlich.

An der Bestandsbebauung werden die maßgeblichen Immissionsgrenz- und Sanierungswerte gemäß 16. BlmSchV durch das Verkehrsaufkommen der Planstraße (Quartierstraße 4) und der damit zusammenhängenden Zusatzverkehre auf den bestehenden Verkehrswegen eingehalten bzw. un-

terschritten. Nach den Regelungen der 16. BImSchV wird kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst.

Da für das ggf. zukünftig kommende, nördlich angrenzende Wohngebiet „Kälberwiese / Feldstraße“ zum aktuellen Zeitpunkt keine plausiblen Ansätze zum Verkehr, den Wohneinheiten oder der Erschließung abschließend getroffen werden kann, wurden für dieses Baugebiet keine Verkehrsmengen in den für diesen Bebauungsplan vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Eine entsprechende verkehrliche und daraus resultierende schalltechnische Beurteilung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Baugebiet „Kälberwiese / Feldstraße“. Sollten sich diesbezüglich dann in Betrachtung der Gesamtverkehrsmenge der beiden Baugebiete an der Bestandsbebauung Überschreitungen der maßgeblichen Sanierungs- und Grenzwerte ergeben, werden diese Überschreitungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Kälberwiese / Feldstraße“ durch planerische Maßnahmen geheilt.

5.8.5 Lärmpegelbereiche

Für den gesamten Geltungsbereich ergibt sich Lärmpegelbereich (LPB) II. Entsprechen ist von maßgeblichen Außenlärmpegeln von bis zu 60 dB(A) auszugehen.

Durch die heute übliche Bauweise und der im Allgemeinen einzuhaltenden Bestimmungen der Energieeinsparverordnung – EnEV 2010 ergeben sich bis einschließlich Lärmpegelbereich II keine weitergehenden Auflagen an die Außenbauteile, da mit den bestehenden baulichen Standards diese schalltechnischen Anforderungen sicher eingehalten werden. Auf eine Festsetzung des Lärmpegelbereichs wird daher verzichtet.

5.9 Soziale Infrastruktur

Im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die soziale Stadt“ hat die Stadt Braunschweig erhebliche Anstrengungen unternommen, das Stadtteil Leben zu aktivieren, gesunde Lebensbedingungen durch Veränderungen der gebauten Umwelt zu erreichen und Nutzungskonflikte abzubauen.

Sanierungsbedingte Maßnahmen, wie die Freiraumverbesserungen im öffentlichen Straßenraum oder das Ringgleisprojekt sowie eine Vielzahl von nicht sanierungsbedingten Maßnahmen wie erweiterte Sozialarbeiten und diese Wohnbaulandentwicklung „An der Schölke“ führen zu einer wesentlichen Aufwertung des Gebietes „Westlicher Ring“. Der Standort dieses Gebietes zeichnet sich durch seine städtebaulich eingebundene Lage aus. In unmittelbarer, fußläufiger Entfernung befinden sich Grünanlagen, wie z.B. Obstbauwiese am Pippelweg, das Ringgleis und der westlich der Tangente gelegene Westpark. Die Nahversorgungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und insbesondere die Hochschule für Bildende Künste und gemeinnützige Aktivitäten verschiedener Organisationen bieten gute Voraussetzungen, am gesellschaftlichen Leben des Ortes teilzunehmen.

Die Ausweisung eines Kindergartens ist im Plangebiet nicht vorgesehen. Durch die insgesamt ca. 50 Wohneinheiten ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von ca. 9 Kindergarten- und 7 Krippenplätzen. Dieser Bedarf kann von den vorhandenen Einrichtungen im Stadtbezirk abgedeckt werden.

5.10 Weitere technische Infrastruktur

5.10.1 Entwässerung

Ein Gutachten über den Nachweis für die Regenrückhaltung des Baugebietes kommt zu dem Ergebnis, dass nur eine Kapazität von ca. 10 % für die Einleitung des anfallenden Regenwassers in die Regenwasserkanäle der Kreuzstraße möglich ist. Das neu gebaute Regenrückhaltebecken an der Mittelriede kann für den Restbedarf, der sich aus dem Neubaugebiet ergibt, nicht herangezogen werden. Grundsätzliches Ziel der Planung ist, dass gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung der Entwässerungssituation eintritt.

Das Oberflächenwasser im südlichen Teil des Baugebietes (unterer Abschnitt von Quartierstraße 4 bis etwa in Höhe der südlichen Linie des Geltungsbereiches des B-Planes) entwässert nach Süden, die Anbindung erfolgt an die vorhandene Regenwasserkanalisation in der Kreuzstraße.

Im nördlichen Teil des Plangebietes erfolgt die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers über eine Regenwasserkanalisation, die in der Quartierstraße 4 zusammengeführt und an das nördlich des Baugebietes geplante Regenwasserrückhaltebecken angeschlossen wird. Um die Entwässerung des Baugebietes in den nördlich des Geltungsbereiches verlaufenden Vorfluter sicherzustellen, ist eine Auffüllung von ca. 60 cm über dem Ugelände erforderlich. Das anfallende Regenwasser darf nicht auf die angrenzenden benachbarten Grundstücke abfließen.

Als Retentionsvolumen wird nördlich des Baugebietes ein Regenwasserrückhaltebecken angelegt, welches das Wasser gedrosselt in den angrenzenden Graben und im weiteren Verlauf an die Schölke abgibt.

Die o.g. Maßnahmen gewährleisten, dass durch das neue Baugebiet keine Nachteile bzgl. des Hochwasserschutzes für die vorhandene Bebauung entstehen.

Die Schmutzwasseranbindung an das öffentliche Entwässerungsnetz ist über die Kreuzstraße möglich.

5.10.2 Gas

Die zur Versorgung des Plangebietes erforderlichen Leitungen sind innerhalb der südlich angrenzenden Verkehrsflächen der Kreuzstraße vorhanden.

5.10.3 Strom

Ein Mittelspannungskabel liegt im Straßenraum der Kreuzstraße. Zur Versorgung des Baugebietes ist eine Trafostation in Form einer Kompaktstati-

on in der Quartierstraße 4 vorgesehen und wird entsprechend mit einer Fläche von ca. 30 m² festgesetzt.

5.10.4 Wasser

Die zur Versorgung des Plangebietes erforderlich Leitungen sind innerhalb der Verkehrsflächen der Kreuz- und Wiedebeinstraße vorhanden.

5.10.5 Telekommunikation

Innerhalb des Plangeltungsbereiches stehen keine Versorgungsleitungen zur Verfügung. Die Verlegung neuer Telekommunikationslinien ist erforderlich.

5.10.6 Löschwasser

Aufgrund der geplanten Nutzung wurde ein Löschwasserbedarf von ca. 48 m³/h ermittelt. Hydranten in Kreuzungsbereichen sollten als Überflurhydranten ausgeführt werden.

5.11 Gestaltungsfestsetzungen

5.11.1 Dachneigung

Die Gebäude der Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2 und WA 3 sollen mit Flachdächern oder einseitig geneigten Pultdächern abgeschlossen werden. Diese dürfen eine Neigung von maximal 6° bei Flachdächern bis maximal 10° bei den einseitigen Pultdächern aufweisen. Ziel dieser Festsetzung ist es, durch die Bebauung der entsprechenden Wohnbaufelder dem Wohnquartier ein einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild und damit insgesamt einen einheitlichen Charakter zu geben.

Diese gestalterische Festsetzung wird unterstützt durch die Festsetzungen über die Höhe der baulichen Anlagen und die abweichende Bauweise (s. Kapitel 5.2.3 und 5.4).

5.11.2 Einfriedungen

Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und entlang der öffentlichen Grünfläche haben eine hohe gestalterische Wirkung auf die öffentlichen Freiflächen. Damit der öffentliche Raum gestalterisch nicht überfrachtet wird, sind an den Grundstücksgrenzen zum öffentlichen Grün im Norden des Plangebietes nur Hecken und an den Grundstücksgrenzen zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen nur Hecken oder Einfriedungen in massiver Form, wie z.B. Mauern, zulässig. Die Hecken als grüne Einfriedung sind grundsätzlich Teil der gewünschten Gebietsdurchgrünung und tragen somit zu einem guten Wohnumfeld bei. Massive, auch blickdichte Einfriedungen sollen den Bewohnern zur Straße eine gewisse Abgrenzung gewährleisten. Die Beschränkung der Höhe der Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und der öffentlichen Grünfläche verhindert eine optische Einengung bzw. zu strikte Abgrenzung zu diesen öffentlichen Bereichen und erzielt somit eine optische Aufweitung der Straßenräume sowie eine gewisse optische Verbindung von Garten- und Grünflächen. Andere Einfriedungen sind nicht zugelassen, um einen annähernd einheitlichen Charakter des Wohngebietes auch in der Freiraumgestaltung zu ermöglichen.

6. Gesamtabwägung

Städtebau

Mit der vorliegenden Planung werden städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Zielsetzungen berücksichtigt:

- kostengünstiger Wohnungsbau für junge Familien
- Wohnbaulandangebot im westlichen Ringgebiet
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Verdichtete Bauweise zum Schutz des Bodenverbrauchs
- Minimierung des CO₂-Ausstoßes
- Schaffung gesunder Wohnverhältnisse

Schallschutz

Die aktuelle schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Orientierungswerte am Tage und in der Nachtzeit deutlich unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz i.S. der 16. BlmSchV besteht nicht. Auch weiterführende Maßnahmen an den Außenwänden der neuen Gebäude im Baugebiet über die aktuell baulichen Standards sind nicht erforderlich.

Hochwasser

Der durch die geplante Geländeerhöhung verloren gegangene Retentionsraum wird durch die Anlage eines Regenwasserrückhaltebeckens im nördlichen Bereich des Plangebietes kompensiert. Ein Drosselbauwerk regelt die Regenrückhaltung. Insgesamt ist davon auszugehen, dass keine Verschlechterung der Entwässerungssituation durch das neue Baugebiet gegenüber dem heutigen Ist-Stand eintreten wird.

Grün und Freizeit

Durch die aus dem grünordnerischen Fachbeitrag abgeleiteten Festsetzungen wird sichergestellt, dass die Freiflächen auf dem Plangrundstück eingegrünt werden und somit zur Einbindung des Vorhabens in den Siedlungskörper beitragen.

Die Herstellung einer Anbindung in Richtung des nördlich geplanten Wohngebietes, bzw. die öffentlichen Grünanlagen an der Mittelriede und dem östlich gelegenen Kinderspielplatz schaffen gute Voraussetzungen, den zukünftigen jungen Bewohnern des Plangebietes kurze Wege in das nähere Umfeld zur Naherholung und zum Spielbereich anzubieten.

In der Gesamtabwägung ist festzustellen, dass die vorgesehene Planung mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, den sozialen und umweltschützenden Anforderungen vereinbar ist. Insbesondere sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Eigentumsbildung, die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung, die Fortentwicklung vorhandener Stadtquartiere sowie die Belange des Umweltschutzes im Rahmen der Planung miteinander gerecht abgewogen.

7. Zusammenstellung wesentlicher Daten

Flächenzusammenstellung

7.1 Geltungsbereich A

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes ca. 50 Wohneinheiten.

Der Geltungsbereich gliedert sich flächenmäßig wie folgt auf:

I.	Allgemeine Wohngebiete WA	ca. 13.130 m ²
II.	Öffentliche Straßenverkehrsflächen davon entfallen auf die Quartierstraßen 1, 2 und 3 Quartierstraße 4	ca. 3.900 m ² ca. 1.530 m ² ca. 2.370 m ²
III.	Öffentliche Grünflächen	ca. 1.720 m ²
IV.	Wasserflächen davon entfallen auf den Graben das Regenrückhaltebecken	ca. 2.350 m ² ca. 150 m ² ca. 2.200 m ²

Fläche des Geltungsbereiches A ca. 21.100 m²

7.2 Geltungsbereich B

Maßnahmenflächen ca. 15.400 m²

Fläche des Geltungsbereiches B ca. 15.400 m²

8. Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Zur Realisierung der Planung sind Erschließungsmaßnahmen wie Straßen- und Wegebau sowie Ver- und Entsorgung, Aufweitung des Grabens und das Anlegen des Kinderspielplatzes durchzuführen.

8.2 Kosten und Finanzierung

Die Kosten der Verkehrsanlagen einschl. Begrünung, der öffentlichen Grünfläche einschl. der Spielfläche für Kinder sowie der notwendigen Maßnahmen der Altlastensanierung und die gebietsbezogenen anteiligen Kosten für die Herstellung eines Jugendplatzes werden nach dem städtebaulichen Vertrag von der Vorhabenträgerin getragen.

Die Kosten für die öffentlichen Entwässerungsanlagen werden von der SE/BS getragen und über den Gebührenhaushalt der Stadt refinanziert. Die Hälfte der Herstellungskosten der öffentlichen Regenwasseranlagen, als Anteil für die Straßenentwässerung, wird von der Vorhabenträgerin gemäß dem städtebaulichen Vertrag erstattet.

Bei der Erschließungsmaßnahme handelt es sich um eine besondere Maßnahme gemäß Abwasserentsorgungsvertrag zwischen der SE/BS und der Stadt.

9. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Die Erschließung wird durch einen städtebaulichen Vertrag geregelt. Die öffentlichen Flächen werden von der Vorhabenträgerin nach Abschluss der Erschließung unentgeltlich kosten- und lastenfrei an die Stadt übertragen.

Anhang

I Liste der zu verwendenden Gehölze

G = nur in Gartenanlagen
kursiv = nicht standortheimisch

Bäume I. Ordnung

<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn
<i>Acer pseudoplatannus</i>	Bergahorn
<i>Aesculus hippocastanum</i>	<i>Roskastanie</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>	Gemeine Esche
<i>Quercus robur</i>	Stieleiche
<i>Tilia cordata</i>	Winterlinde
<i>Ulmus carpinifolia (minor)</i>	Feldulme

Bäume II. Ordnung

<i>Acer campestre</i>	Feldahorn
<i>Aesculus x carnea</i>	Rotblühende Rosskastanie
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche
<i>Juglans regia</i>	<i>Walnuss</i>
<i>Prunus avium</i>	Vogelkirsche / Süßkirsche
<i>Pyrus domestica</i> G	Birne
<i>Sorbus aucuparia</i>	Eberesche
<i>Sorbus aucuparia 'Edulis'</i>	Essbare Eberesche
<i>Sorbus domestica</i>	Speierling

Bäume III. Ordnung

<i>Crataegus crus-galli</i>	<i>Hahnensporn-Weißdorn</i>
<i>Crataegus laevigata 'Paul's Scarlet'</i>	<i>Rotdorn</i>
<i>Cydonia oblonga</i> G	<i>Quitte</i>
<i>Malus domestica</i>	Essapfel
<i>Malus floribunda</i>	Vielblütiger Apfel
<i>Mespilus germanica</i>	Mispel
<i>Prunus padus</i>	Traubenkirsche
<i>Prunus domestica</i> G	Pflaume/Zwetsche/Mirabelle/ Reneklode

Sträucher

<i>Amelanchier canadensis</i> G	<i>Felsenbirne</i>
<i>Buxus sempervirens</i> G	<i>Buchsbaum</i>
<i>Cornus mas</i>	Kornelkirsche
<i>Cornus sanguinea</i>	Roter Hartriegel
<i>Corylus avellana</i>	Hasel
<i>Crataegus monogyna</i>	Eingriffelige Weißdorn
<i>Euonymus europaeus</i>	Pfaffenhütchen
<i>Forsythia 'Spectabilis'</i> G	<i>Forsythie</i>
<i>Hypericum calycinum</i> G	<i>Hartheu</i>
<i>Ilex aquifolium</i>	Stechpalme

<i>Ligustrum vulgare</i>	Gemeiner Liguster
<i>Lonicera xylosteum</i>	Gemeine Heckenkirsche
<i>Philadelphus virginalis</i> G	<i>Falscher Jasmin</i>
<i>Prunus spinosa</i>	Schlehe
<i>Rhamnus cathartica</i>	Echter Kreuzdorn
<i>Rhamnus frangula</i>	Faulbaum
<i>Ribes nigrum</i>	Schwarze Johannisbeere (Wildform)
<i>Ribes rubrum</i>	Rote Johannisbeere (Wildform)
<i>Ribes uva-crispa</i>	Stachelbeere (Wildform)
<i>Rosa canina</i>	Hundsrose
<i>Rosa rubiginosa</i>	Weinrose
<i>Rubus fruticosus</i>	Brombeere
<i>Rubus idaeus</i>	Himbeere
<i>Salix caprea</i>	Salweide
<i>Salix cinerea</i>	Grauweide, Aschweide
<i>Salix fragilis</i>	Bruchweide, Knackweide
<i>Salix purpurea</i>	Purpurweide
<i>Salix triandra</i>	Mandelweide
<i>Salix viminalis</i>	Korbweide
<i>Sambucus nigra</i>	Schwarzer Holunder
<i>Sambucus racemosa</i>	Roter Holunder
<i>Spiraea bumalda</i>	<i>Rosen-Spiere</i>
<i>Spiraea menziesii 'Triumphans'</i> G	<i>Amerikanische Spiere</i>
<i>Spiraea x arguta</i> G	<i>Schneespire</i>
<i>Syringa vulgaris</i> G	<i>Flieder</i>
<i>Taxus baccata</i> G	Eibe
<i>Viburnum lantana</i>	Wolliger Schneeball
<i>Weigela florida</i> G	<i>Weigelie</i>

Kletterpflanzen

<i>Aristolochia macrophylla</i> G	<i>Pfeifenwinde</i>
<i>Clematis vitalba</i>	Waldrebe
<i>Hedera helix</i>	Gemeiner Efeu
<i>Humulus lupulus</i>	Hopfen
<i>Hydrangea petiolaris</i> G	<i>Kletterhortensie</i>
<i>Lonicera periclymenum</i>	Waldgeißblatt
<i>Parthenocissus quinquefolia</i>	<i>Wilder Wein</i>
<i>Parthenocissus tricuspidata 'Veitchii'</i> G	<i>Wilder Wein</i>
<i>Polygonum aubertii</i> G	<i>Knöterich</i>
<i>Vitis vinifera</i>	Weinrebe
<i>Wisteria floribunda</i>	Blauregen



Anlage 6
Stand: 19.09.2011

Bebauungsplan mit Gestaltungsvorschrift

„An der Schölke“

Niederschrift der Bürgerbeteiligung

HO 41

Ort: Braunschweig, Hugo-Luther-Straße 60a

Zeit: 23.08.2011, 19.00 Uhr

Teilnehmer: Stadtverwaltung, Abteilung Stadtplanung und Umweltschutz,
vertreten durch Herrn Bartels

Finanzdienstleistungs- und Immobilienvermittlungs GmbH (Fibav)
vertreten durch Herrn Koch

Ingenieurbüro Pabsch & Partner (IPP), vertreten durch Herrn Hauck

Architektur + Stadtplanung Grundmann (A+S),
vertreten durch Herrn Grundmann

ca. 60 Bürgerinnen und Bürger

Zur Information waren folgende Pläne ausgehändigt:

- Bebauungsplan „An der Schölke“ – HO41
- Nutzungsbeispiel zum Bebauungsplan „An der Schölke“ – HO41
- Lageplan für Regen- und Schmutzwasser, Regenrückhaltung
- Erläuterung der Planung über Beamer-Präsentation

Herr Bartels begrüßte die Bürger anlässlich der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB zum Bebauungsplan „An der Schölke“ – HO41 und erläuterte die Rahmenbedingungen und den bisherigen Planungsverlauf.

Anschließend stellt sich der Investor „Fibav“, vertreten durch Herrn Koch, vor.

Das Büro A+S, vertreten durch Herrn Grundmann, erläuterte die Planung. Dazu gehörten im Einzelnen die Lage im Stadtgebiet, das Plangrundstück, das Nutzungsbeispiel (incl. Isometrie) sowie der Rechtsplan.

Herr Hauck vom Büro IPP erläuterte die Auswirkungen des neuen Baugebietes hinsichtlich des Hochwasserschutzes auf die angrenzenden Baugebiete.

Herr Bartels eröffnete die Diskussion, die thematisch mit folgenden Punkten behandelt wurde.

1. Regenrückhaltung

1.1 *Wann und wer bedient bei Bedarf das Drosselungsbauwerk?*

Das Drosselungsbauwerk wird mittels eines Schiebers und einer Einstellskala auf eine Höhe eingestellt, die das aufgestaute Regenwasser mit 30 Litern / Sekunde in die Schölke abführt.

1.2 *Ist auf das Gutachten zum Hochwasserschutz Verlass?*

Das Gutachten wurde vom Ingenieurbüro Pabsch & Partner in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtentwässerung erarbeitet.

1.3 *Wie wirkt sich die Aufschüttung von ca. 60 cm auf die zum Plangebiet angrenzenden Grundstücke – z.B. an der Wiedebeinstraße – aus?*

Die Aufschüttung des Plangebietes darf nicht dazu führen, dass das anfallende Regenwasser in die Gärten / Freiflächen angrenzender Grundstücke abfließt. Im Rahmen der Umsetzung ist darauf zu achten, dass entsprechende Vorkehrungen zur Vermeidung einer Benachteiligung führen.

(Dies kann z.B. durch Winkelstützen erfolgen, die hinter der planungsrechtlich festgesetzten Hecke angeordnet werden.)

1.4 *Welche Wassermengen wurden der Berechnung zugrunde gelegt?*

Den Modellberechnungen wurde das Hochwasser vom Juli 2002 zugrunde gelegt. Bei einem HQ 100 können größere Anteile der Wassermenge zurückgehalten werden.

1.5 *Wo ist das Gutachten einsehbar?*

Das Gutachten ist im Rahmen der öffentlichen Auslegung bei der Stadt Braunschweig, Referat für Bauordnung, Langer Hof 8, Braunschweig einsehbar.

1.6 Kann das Regenwasser in die Kreuzstraße abgeleitet werden?

Nein, nur südlicher Teil, Rest wird in den Schölkegraben abgeleitet.

1.7 Ist durch die Regenrückhaltung in den Gräben mit einem Anstieg des Grundwassers zu rechnen?

Das Grundwasser wird nicht ansteigen und keine Veränderungen gegenüber dem Ist-Stand erzeugen.

1.8 Liegt das Baugebiet im Hochwasserschutzgebiet – und wenn ja, darf dann gebaut werden.

Es wurde zugesagt, den Sachverhalt zu klären.

(Klärung der Frage:

nach Rücksprache mit Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Umweltschutz liegt das Baugebiet nicht im Hochwasserschutzgebiet).

1.9 Wie wird die Retention im Graben erfolgen?

Zur Lösung der Problematik wird sowohl die Aufweitung des Verbindungsgrabens und dem Graben am Neubaugebiet als auch eine Ableitung von Teilarmflüssen der Kleinen Mittelriede in den Neuen Graben in Verbindung mit einem Rückhalteraum im Einzugsgebiet des Neuen Grabens vorgenommen. Es wird keine Verschlechterung der Ist-Situation geben, so wie von der Unteren Wasserbehörde gefordert.

Wenn gedrosselt wird, werden die Grundstücke westlich davon von Hochwasser betroffen?

Nein, da sich Rückstau in dem Retentionsraum verteilt.

1.10 Bleiben die Pappeln im / am Graben bestehen und geht ggf. durch eine Aufweitung des Grabens eine Gefahr durch umstürzende Bäume, abfallende Äste von diesen aus?

Die Standfestigkeit der vorhandenen Bäume wird nicht beeinträchtigt. Durch die Aufschüttung des Geländes wird das Retentionsvolumen des Grabens erhöht und die vorhandene Böschung nicht beeinträchtigt.

1.11 Nördlich des Kinderspielplatzes steht häufig Wasser im Graben. Ist bei Starkregen zu erwarten, dass das Wasser im Graben steigt und den Garten überflutet?

Der Pegelstand des Wassers wird sich nicht erhöhen. Die Wassermengen werden in den Verbindungsgraben nach Norden abfließen.

1.12 Wer übernimmt die Kosten, wenn die erforderlichen Maßnahmen nicht zum gewünschten Erfolg führen?

Um Überschwemmungen, wie sie 2002 erfolgten, zu vermeiden, ist das Regenrückhaltebecken an der Kleinen Mittelriede bebaut worden.

Ähnliche Ereignisse sind zukünftig nicht zu erwarten.

Das neue Baugebiet trägt nur unwesentlich zu einer veränderten Sachlage bei.

Die geplanten Maßnahmen stellen für den Rückstau des Regenwassers aus dem Plangebiet mehr Volumen zur Verfügung, als erforderlich.

- 1.13 *Es wurden Ölfilme auf dem stehenden Gewässer in den Gräben festgestellt. Wer ist der Verursacher und wie kann das abgestellt werden?*

Im Rahmen der Erörterung dieses Bauleitverfahrens kann dies nicht geklärt werden. Es wurde empfohlen, die Fachdienststellen im Rathaus in Anspruch zu nehmen. Das Baugebiet ist aber nicht Verursacher.

- 1.14 *Wie hoch ist der Versiegelungsgrad im Baugebiet?*

Der Versiegelungsgrad beträgt ca. 50 %.

2. Boden

- 2.1 *Die Verunreinigung des Bodens mit polycyclischen Kohlenwasserstoffen lässt gesundheitliche Beeinträchtigung insbesondere bei Kindern befürchten! Die Käufer sollten das Gutachten einsehen können.*

Das Gutachten der Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH kommt zu dem Ergebnis, dass eine ca. 30 m² große mit Polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belastete Fläche ausgetauscht werden muss. Weitere gesundheitsgefährdende Bodenverunreinigungen bestehen nicht. Die Fahne der Grundwasserverunreinigung wird weiter verfolgt. Alle Gutachten können von den Käufern eingesehen werden.

- 2.2 *Wer ist für die Verunreinigungen verantwortlich und warum wird nicht der gesamte Boden saniert?*

Die Herkunft der Schadstoffe ist unklar. Eine Sanierung ist nicht erforderlich, da die Belastung nicht gesundheitsschädlich ist und laufende Messungen eine Abnahme der Belastung ergeben haben.

3. Verkehr / Zufahrt Wiedebeinstraße

- 3.1 *Die Belastung durch zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr sowie durch Parksuchverkehr lässt befürchten, dass die bereits angespannte Parkplatzsituation verschärft wird, die Kinder auf dem Spielplatz stark gefährdet sind und die Lärmbelastung zunehmen wird.*

Es wird allgemein befürwortet, dass die Zufahrt nur für Fußgänger und Radfahrer sowie für Rettungsfahrzeuge zulässig sein soll.

Die Erschließung des Baugebietes über die Wiedebeinstraße ist in erster Linie erforderlich, um die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Es ist geplant, diese untergeordnet auszubauen, um die Immissionsbelastungen der angrenzenden Wohnnutzung und eine Gefährdung des Kinderspielplatzes zu minimieren.

Es wurde zugesagt, den Sachverhalt in der Verwaltung zu prüfen.

- 3.2 *Befürchtet wird, dass durch die verstärkte Belastung der Wiedebeinstraße der Straßenaufbau beschädigt wird und weitere Kosten auf die Anlieger zukommen?*

Kosten werden auf die Anlieger nicht zukommen, da es sich im Falle von Beschädigungen der Fahrbahn um Instandsetzungsarbeiten handeln würde.

- 3.3 *Zur Entlastung der Wiedebeinstraße wird eine Verbindungsstraße zwischen Kreuzstraße und Kälberwiese vorgeschlagen.*

Der Vorschlag wurde zur Kenntnis genommen.

- 3.4 *Wo erfolgt die Zufahrt für Baufahrzeuge?*

Die Zufahrt der Baufahrzeuge erfolgt von der Kreuzstraße aus.

- 3.5 *Wann wird die Kreuzstraße saniert und welche Belastungen (Parken) sind im Umfeld (Kleine Kreuzstraße, Wiedebeinstraße) zu erwarten?*

Im Rahmen der Erörterung zum Bebauungsplan „An der Schölke“ konnte diese Frage nicht beantwortet werden.

Die entsprechenden Fachdienststellen werden hierauf hingewiesen.

- 3.6 *Werden die Anlieger der neuen Erschließung zur Wiedebeinstraße zu Erschließungskosten herangezogen?*

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, diese Kosten zu übernehmen. Den Anliegern entstehen keine Kosten.

4. Lärmschutz

- 4.1 *Es wird bezweifelt, dass die Festsetzungen zum Bauriegel im WA 1-Gebiet dem § 43 NBauO entsprechen.*

Die Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan regeln den Schallschutz für schutzwürdige Räume. Die gesetzlichen Anforderungen gem. § 43 NBauO werden durch die getroffenen Festsetzungen nicht berührt. Die lärmzugewandten Gebäudeseiten können Fenster erhalten, die bei schutzwürdigen Räumen jedoch nicht offenbar sind. Fenster schutzwürdiger Räume zur lärmabgewandten Seite können geöffnet werden. Darüber hinaus ist eine künstliche Be- und Entlüftung der Räume möglich, wie in jedem Passivstandardhaus auch.

Die Anordnung der schutzwürdigen Räume ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens in Hinblick auf den § 43 NBauO zu überprüfen.

4.2 *Ist die Riegelbebauung (im WA 1-Gebiet) Voraussetzung für die südlich gelegene Bebauung?*

Die Riegelbebauung muss als Rohbau fertiggestellt sein, um die übrigen Wohnbauflächen bezugsfertig zu erstellen.

5. Beschleunigtes Verfahren gem. § 13a BauGB

5.1 *Die Voraussetzungen für das 13a-Verfahren sind nicht gegeben. Es ist nicht erkennbar, warum das Verfahren als „beschleunigtes Verfahren“ durchgeführt wird.*

Die Erleichterungen, die durch das 13a-Verfahren ermöglicht werden, sind zwischen Vorhabenträgerin und der Stadt Braunschweig abgestimmt worden.

Die Voraussetzungen dafür werden erfüllt, indem der Plangeltungsbereich als „Innengebiet“ zu bewerten ist und der Schwellenwert für eine zulässige Grundfläche unter 20.000 m² liegt.

Darüber hinaus werden keine erheblichen Umweltauswirkungen durch das Plangebiet erwartet.

6. Recycling-Container

6.1 *Die vorhandenen Recycling-Container in der Wiedebeinstraße sind heute schon überfüllt. Es wird erwartet, dass sich dieser Zustand durch die Neu-Bewohner verschlechtern wird.*

Im Rahmen der Erörterung zum Bebauungsplan „An der Schölke“ konnte diese Frage nicht beantwortet werden. Die Verwaltung hat eine Klärung zugesagt.

(Klärung der Frage:

Im Planverfahren gem. § 4 (1) BauGB wurde von der ALBA mitgeteilt, dass ein Ersatz für den Standort im Zufahrtsbereich Kreuzstraße zum Baugebiet geschaffen werden soll. Nach Rücksprache mit Herrn Gaus / ALBA wurde mitgeteilt, dass ein alternativer Standort noch nicht definitiv festgelegt wurde – aber die Option im Bereich Kreuzstraße Nr. 67 überprüft wird.)

7. Weiteres Vorgehen

Die vorgetragenen Anregungen der Bürgerversammlung werden ausgewertet und finden ggf. ihre Berücksichtigung in der Planung.

In den städtischen Gremien wie Bezirksrat, Planungsausschuss und VA wird das Verfahren zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB beschlossen. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung können weitere Bedenken erhoben werden, die in Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Planung vom Rat der Stadt abgewogen werden.

Die Auslegung dauert einen Monat.

Das Protokoll der Bürgerversammlung wird Bestandteil der Beschlussvorlage und auch im Internet einsehbar sein.

Die erstellten Gutachten sind beim Referat für Bauordnung, Langer Hof 8, ebenfalls im Zeitraum der Auslegung einzusehen.

Die Bürgerversammlung endete um 21.10 Uhr.

Alle aufgeführten Punkte sind von allen am Projekt Beteiligten auf Bedeutung zu prüfen. Korrekturen / Anmerkungen sind seitens der Beteiligten nach Zugang des Aktenvermerks anzugeben.

Aufgestellt: Dipl.-Ing. Stadtplaner Grundmann
Braunschweig, 25.08.2011

Betreff:

**Städtebaulicher Vertrag "An der Schölke", HO 41
Stadtgebiet zwischen der Kreuzstraße und der Bezirkssportanlage
"Kälberwiese"**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 12.04.2016
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	20.04.2016	Ö

Beschluss:

„Dem Abschluss eines städtebaulichen Vertrages für das Baugebiet „An der Schölke“, HO 41, zwischen der Stadt, der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (nachfolgend „Stadtentwässerung“ genannt) und der FIBAV Finanzdienstleistungs-Immobilienvermittlungs-Gesellschaft mbH als Erschließungsträgerin mit den in der Begründung aufgeführten wesentlichen Inhalten wird zugestimmt.“

Beschlusskompetenz

Die formale Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 4 d der Hauptsatzung der Stadt. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dieser Vorlage um einen Beschluss über den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages, für den der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Sachverhalt

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat am 4. März 2008 die Aufstellung des Bebauungsplanes „An der Schölke“, HO 41, im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a Abs. 1 Ziffer 1 BauGB beschlossen. Das ca. 18.600 m² große Plangebiet liegt im Westen des Stadtgebietes zwischen der Kreuzstraße und der Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ und ist Teil des am 19. Juni 2001 vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Sanierungsgebietes „Westlichen Ringgebiet – Soziale Stadt“.

Ziele der Planung sind neben der Entwicklung eines allgemeinen Wohngebietes mit ca. 50 Wohneinheiten auch die Herstellung eines öffentlichen Spielplatzes und einer öffentlichen Grünverbindung zu dem Gelände der nördlich gelegenen ehemaligen Bezirkssportanlage „Kälberwiese“. Der städtebauliche Entwurf für das Gebiet „An der Schölke“ steht im Einklang mit den Zielen des Förderprogramms „Soziale Stadt“, indem kostengünstiger Wohnungsbau für junge Familien insbesondere in Form von Reihenhäusern geplant ist. Die Entwicklung dieses Wohngebietes ist jedoch nicht Ziel der Sanierung, so dass die nach diesem Vertrag durchzuführenden Maßnahmen nicht zu sanierungsbedingten Wertsteigerungen führen werden.

Die Erschließungsträgerin hat mit den Eigentümern der Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „An der Schölke“, HO 41, Kaufverträge mit aufschiebender Wirkung abgeschlossen, die mit Rechtskraft des Bebauungsplanes „An der Schölke“, HO 41, wirksam

werden.

Die Erschließungsträgerin beabsichtigt, das Gebiet „An der Schölke“, HO 41, auf eigene Kosten und eigenes Risiko zu realisieren. Zur Regelung aller damit verbundenen Maßnahmen und Kosten ist der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages beabsichtigt

Vertragsinhalte

Der städtebauliche Vertrag wird folgende wesentliche Inhalte haben:

Erschließung

1. Die Stadt überträgt die öffentliche Erschließung des Baugebietes – mit Ausnahme der öffentlichen Entwässerungsanlagen - auf die Erschließungsträgerin.
2. Die Stadtentwässerung verpflichtet sich, die öffentlichen Entwässerungsanlagen nach Maßgabe des Vertrages herzustellen.
3. Das Vertragsgebiet umfasst die in der Anlage 1 schwarz umrandete Fläche (Geltungsbereich A einschl. der Anbindung der neuen Erschließungsstraße an die Wiedebeinstraße und die Einmündung in die Kreuzstraße) und den Geltungsbereich B (Anlage 2.2).
4. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, die öffentlichen Erschließungsanlagen – mit Ausnahme der öffentlichen Entwässerungsanlagen - innerhalb des Vertragsgebietes (s. Nr. 3) herzustellen.
5. Die Erschließung des Gebietes im Sinne des Vertrages umfasst:
 - a. das Freimachen der öffentlichen Erschließungsflächen einschl. des Abtragens des Oberbodens und einer Oberflächensorierung auf Kampfmittel einschl. Bergung ggf. vorhandener Kampfmittelobjekte im gesamten Vertragsgebiet,
 - b. das erstmalige Herstellen des Straßenkörpers (einschl. der Einmündungsbereiche in die vorhandenen Straßen und der Verbindung zwischen der Wiedebeinstraße und der Quartiersstraße 1) und seines Zubehörs sowie der öffentlichen Parkplatzflächen einschl. der Entwässerung dieser Flächen bis zum Sammelkanal und der Begrünung einschl. Straßenraumbegrünung mit dreijähriger Entwicklungspflege im Anschluss an die Fertigstellungspflege,
 - c. das Herstellen der öffentlichen Entwässerungsanlagen inklusive der Herstellung der festgelegten Anschlussleitungen der Grundstücksentwässerung auf öffentlichen Flächen bis ca. 1 m auf die privaten Grundstücke und die Herstellung des Regenrückhaltebeckens auf der Fläche für Wasserwirtschaft,
 - d. das Herstellen der selbstständigen öffentlichen Grünanlagen mit Spielflächen, Wegen und Möblierung einschl. Fertigstellungspflege und einer dreijährigen Entwicklungspflege im Anschluss an die Fertigstellungspflege,
 - e. das Herstellen der erforderlichen Beleuchtung und Beschilderung/Markierung gemäß StVO sowie Straßen- und Hinweisbeschilderung einschl. Einholen der verkehrsbehördlichen Genehmigung der genannten Anlagen, deren Notwendigkeit für die jeweilige Fläche mit der Stadt einvernehmlich abzustimmen ist,

jeweils nach Maßgabe der im Zeitpunkt des Beginns der jeweiligen Baumaßnahme gültigen

Standards der Stadt, des einvernehmlich abzustimmenden Straßenausbauplanes, der mit der Stadt und der Stadtentwässerung abgestimmten Entwässerungsplanung, der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan, der örtlichen Gegebenheiten und der technischen Vorschriften und Richtlinien.

6. Planung, Ausschreibung und Vergabe, Bauleitung und Abrechnung der Erschließungsanlagen (mit Ausnahme der Vegetationsflächen, der Spielflächen und der öffentlichen Entwässerungsanlagen) erfolgen im Auftrag der Erschließungsträgerin durch ein leistungsfähiges Ingenieurbüro.
7. Planung, Erstellung des Leistungsverzeichnisses und die Bauleitung für die öffentlichen Entwässerungsanlagen erfolgen im Auftrag der Erschließungsträgerin im Einvernehmen mit der Stadtentwässerung durch ein leistungsfähiges Ingenieurbüro. Vergabe und Auftragserteilung erfolgen durch die Stadtentwässerung.
8. Planung und Herstellung der öffentlichen Beleuchtungsanlagen werden von der Erschließungsträgerin in Abstimmung mit der Stadt an ein leistungsfähiges Unternehmen vergeben.
9. Planung, Ausschreibung und Vergabe, Bauleitung und Abrechnung der Vegetationsflächen und Spielflächen erfolgen im Auftrag der Erschließungsträgerin durch ein Landschaftsarchitekturbüro.
10. Die Erschließungsträgerin legt einvernehmlich mit der Stadt eine Zeitplanung für die Bauvorbereitung und die Bauabwicklung fest. Darin ist aufzunehmen, dass mit Bezugsfertigkeit der ersten Gebäude eine provisorische und mit der endgültigen Herstellung der Straßen auch die endgültige Beleuchtung und Beschilderung aufzustellen ist.
11. Die Stadtentwässerung wird im zeitlichen Einvernehmen mit der Erschließungsträgerin die Entwässerungsanlagen herstellen oder herstellen lassen. Spätestens nach Abschluss der Herstellung der Entwässerungsanlagen im öffentlichen Bereich ist das notwendige Regenwasserrückhaltevolumen vorzuhalten. Um die Regenentwässerung des Baugebietes sicherzustellen, ist eine Auffüllung des Geländes um ca. 60 cm erforderlich (mit Ausnahme der zukünftigen öffentlichen Grünfläche).
12. Da das Grundwasser im Vertragsgebiet mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen belastet ist, sind während der Bauphase vor der Ableitung des Grundwassers in die Kanalisation von der Erschließungsträgerin Reinigungs- und Wasserhaltungsmaßnahmen durchzuführen.
13. Auf den Flächen, die im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet sind, ist der Oberboden (0,0 bis 0,3 m bzw. bis zu 1,0 m im nördlichen Teil) vor einer Bebauung und Nutzung als Wohngrundstück bzw. öffentliche Grünfläche – Kinderspielfläche – abzutragen und als sogenannter gefährlicher Abfall gesondert zu entsorgen. Es ist eine Aushubüberwachung und eine Entsorgung des Bodens im Begleitscheinverfahren als gefährlicher Abfall erforderlich.
14. Die Übernahme der zukünftigen öffentlichen Flächen im Vertragsgebiet durch die Stadt erfolgt nach deren mangelfreier Fertigstellung. Die Erschließungsträgerin wird diese Flächen nach mangelfreier Fertigstellung unentgeltlich und kosten- und lastenfrei an die Stadt übertragen.
15. Die Erschließungsträgerin trägt die Kosten für alle Maßnahmen, die ihr mit dem städtebaulichen Vertrag übertragen werden. Die Kosten der öffentlichen Entwässerungsanlagen trägt die Stadtentwässerung.

Ausgleichsmaßnahmen

16. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich zur Herstellung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Geltungsbereiche A und B des Bebauungsplanes gemäß den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan und den vertraglichen Regelungen.

Folgemaßnahmen und Kostenerstattungen

17. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes entsteht durch die Realisierung der neuen Wohnbebauung ein rechnerischer Bedarf an 150 m² Jugendspielfläche. Die Stadt beabsichtigt, diesen Bedarf durch Erweiterung des vorhandenen Jugendplatzes im Bereich der Straße „Kälberwiese“ zu decken. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich zur Erstattung der tatsächlichen Kosten für Planung, Baugenehmigungsverfahren, Herstellung und Abnahme durch eine amtlich anerkannte Überwachungsorganisation (maximal 12.000 € Herstellungskosten zuzüglich 20 % Planungskosten), wenn der Baubeginn innerhalb von 10 Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes „An der Schölke“, HO 41, erfolgt.
18. Die Erschließungsträgerin erstattet der Stadt 50 % der tatsächlichen Herstellungskosten der öffentlichen Regenentwässerungsanlagen.
19. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, der Stadt die Verkehrswerte der im Eigentum der Stadt stehenden Flächen für die Herstellung des Regenrückhaltebeckens und die Erweiterungsfläche des Jugendplatzes zu erstatten.
20. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich zur Erstattung der auf 20 Jahre kapitalisierten Pflegekosten für die Straßenraumbegrünung, die öffentlichen Grünanlagen einschl. der Spielfläche, der Erweiterungsfläche des Jugendplatzes und der externen Ausgleichsfläche.

Finanzielle Auswirkungen

Durch den Abschluss des städtebaulichen Vertrages werden keine unmittelbaren finanziellen Verpflichtungen der Stadt begründet.

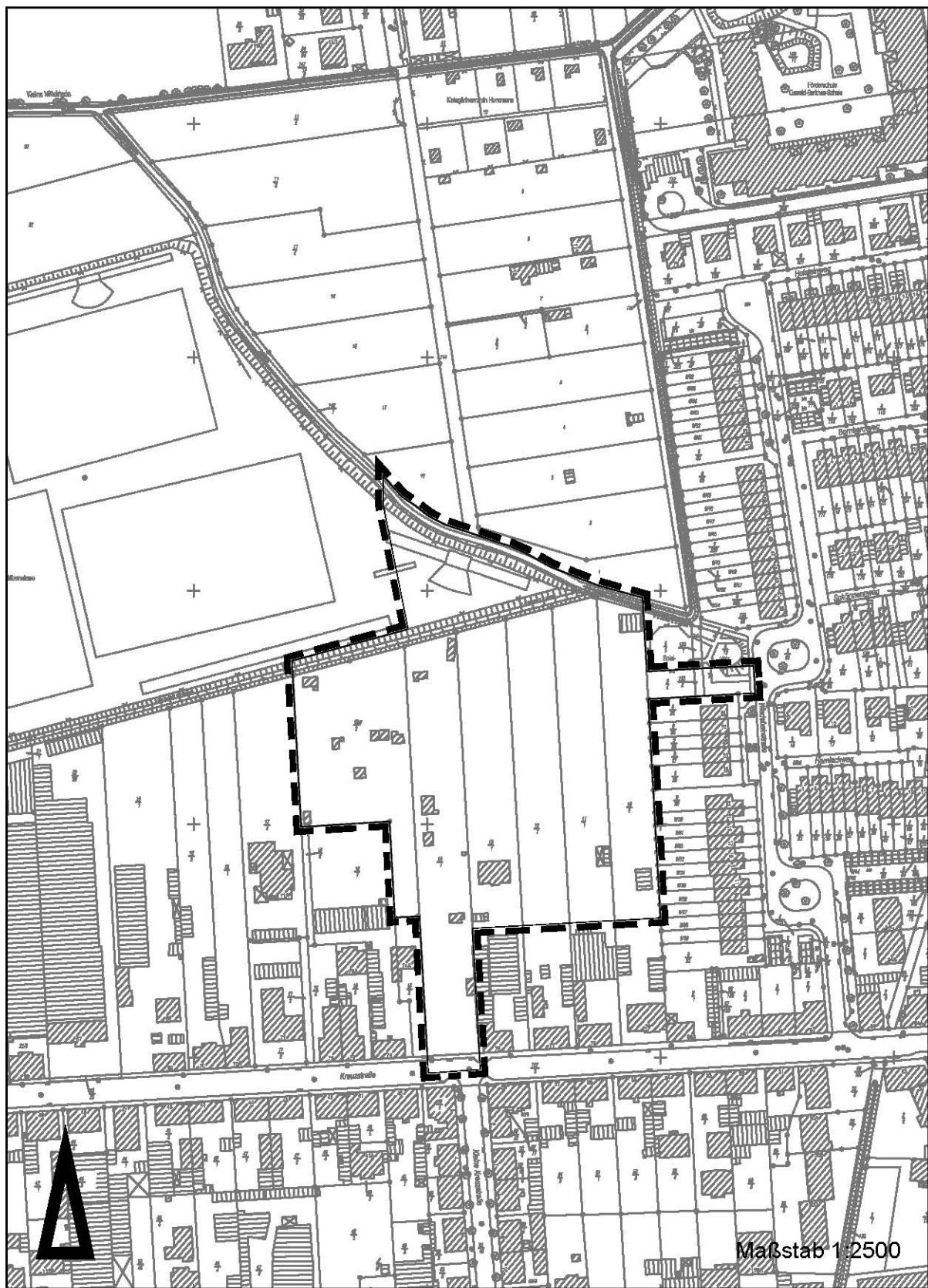
Der Bau der Entwässerungsanlagen ist eine sog. Besondere Maßnahme gemäß Abwasserentsorgungsvertrag zwischen der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) und der Stadt. Die Kosten werden von der SE|BS übernommen und über die Abwassergebühren refinanziert.

Die aus dem Gebiet entstehenden Bedarfe an Kita- und Schulplätzen können durch die vorhandenen Einrichtungen im Stadtbezirk gedeckt werden.

Leuer

Anlagen:

- Anlage 1: Vertragsgebiet
- Anlage 2.1: Entwurf des Bebauungsplanes „An der Schölke“, Geltungsbereich A
- Anlage 2.2: Entwurf des Bebauungsplanes „An der Schölke“, Geltungsbereich B
- Anlage 2.3: Planzeichenerklärung
- Anlage 3.1: Nutzungsbeispiel, Geltungsbereich A
- Anlage 3.2: Nutzungsbeispiel, Geltungsbereich B
- Anlage 4: Entwurf der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan „An der Schölke“



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

Zeichnerische Festsetzungen

Geltungsbereich A

HO 41



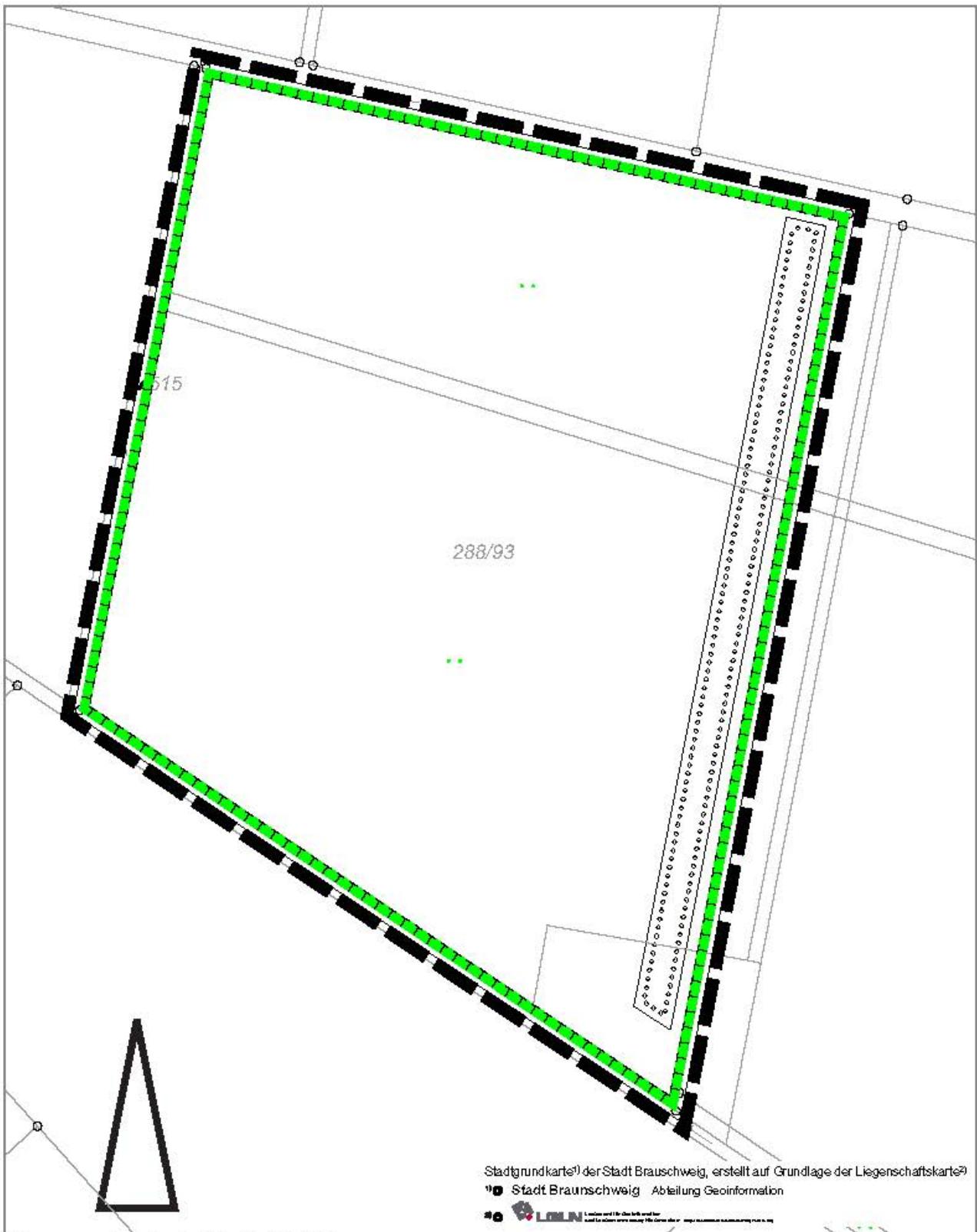
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

HO 41

Zeichnerische Festsetzungen

Geltungsbereich B



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke“
 Planzeichenerklärung

HO 41

Art der baulichen Nutzung

WA 1 Allgemeine Wohngebiete

Maß der baulichen Nutzung

- (II) Zahl der Vollgeschosse, zwingend
- II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- 0,4 Grundflächenzahl (GRZ)

Bauweise

- o offene Bauweise
- a abweichende Bauweise gem. textlicher Festsetzung

Grenzen

- Grenze des Geltungsbereiches
- Straßenbegrenzungslinie
- Baugrenze
- · — Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

Verkehrsflächen

- Straßenverkehrsflächen

Flächen für Versorgungsanlagen

-  Elektrizität

Grünflächen

-  öffentliche Grünfläche, Parkanlage
-  Spielplatz (öffentliche)

Wasserflächen

-  Fläche für die Wasserwirtschaft



- Regenrückhaltebecken

Maßnahmen für Natur und Landschaft

-  Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entsprechend textlicher Festsetzung

-  Fläche für die Anpflanzung entsprechend textlicher Festsetzung

-  Erhaltung einzelner Bäume

Kennzeichnungen

-  Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Sonstige Planzeichen

-  Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen entsprechend textlicher Festsetzung
-  Maßangaben

Nachrichtliche Übernahmen

-  Gewässer III. Ordnung

Bestandsangaben

-  öffentliche Gebäude, Gebäude (Wohnen, Handel, Sport, Erholung)
-  Gebäude (Gewerbe, Industrie, Verkehr)
-  Flurstücksgrenze
-  Flurgrenze
-  Flurstücksnummern
-  Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

Nutzungsbeispiel Lageplan

Geltungsbereich A

HO 41



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke“

HO 41

Nutzungsbeispiel Lageplan
Geltungsbereich B



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„An der Schölke“

HO 41

Textliche Festsetzungen und Hinweise

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

ist die Normalhöhe um das Maß der natürlichen Steigung oder des Gefälles zu verändern.

I Art der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet WA 1 bis WA 5

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind die Nutzungen nach § 4 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig.
2. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

III Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 mit abweichender Bauweise sind ausschließlich Hausgruppen zulässig. Diese dürfen länger als 50 m sein.

II Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 – WA 5 sind Überschreitungen der zulässigen Grundflächen gem. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO durch die Grundfläche von
 - Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
 - Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis maximal 35 % zulässig.
- 2.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 muss die Traufhöhe mind. 6,5 m über dem Bezugspunkt betragen.
- 2.2 Die Traufhöhe im Sinne dieser Festsetzung ist die Schnittlinie der Außenflächen der Außenwand mit der äußeren Dachhaut.
- 2.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, und WA 3 darf die Höhe der baulichen Anlage maximal 11,0 m über dem Bezugspunkt betragen.
- 2.4 Bezugspunkt für die Höhenangaben ist die Höhenlage der nächst gelegenen öffentlichen oder privaten Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, die der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

Steigt oder fällt das Gelände vom Bezugspunkt zur Mitte der straßenseitigen Gebäudeseite, so

IV Garagen und Nebenanlagen

1. Garagen, offene Garagen („Carports“) und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
- 1.1 Abweichend sind in den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 Stellplätze und offene Garagen („Carports“) auf der straßenzugewandten Seite auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig, wenn sie für max. ein Kfz ausgeführt werden.
- 1.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5 müssen Garagen einen Mindestabstand von 5,0 m zur öffentlichen Verkehrsfläche aufweisen.
- 1.3 Pro Grundstück ist nur eine Zufahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig.

V Grünordnung

1. Erhaltung von Bäumen
 - 1.1 Innerhalb der öffentlichen Grünfläche 1 sind die vorhandenen Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm durch geeignete Maßnahmen zu schützen, zu pflegen und auf Dauer zu erhalten. Abgänge sind gleichwertig spätestens in der folgenden Pflanzperiode nachzupflanzen.
 - 1.2 Innerhalb der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft sind die in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Bäume sowie vorhandene Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm durch geeignete Maßnahmen zu schützen, zu pflegen und auf Dauer

- zu erhalten. Abgänge sind gleichwertig spätestens in der folgenden Pflanzperiode nachzupflanzen. Zulässig ist die Entnahme von Bäumen für die Herstellung des Regenwasserrückhaltebeckens, ausgenommen der in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Bäume.
2. Begrünung öffentlicher Flächen
- 2.1 An der Quartierstraße 4 sind innerhalb der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen mindestens 17 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. Zusätzlich sind innerhalb der Quartierstraßen 1 bis 3 mindestens 13 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.
- 2.2 Für die anzupflanzenden Bäume auf öffentlichen Verkehrsflächen ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von mindestens netto 2,0 m Breite und in der Regel 9 m² Fläche vorzusehen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen. Im Gehwegbereich an der Quartierstraße 4 sind die Baumscheiben zusätzlich durch einen geeigneten Wurzelschutz gegen Trittbelaustungen zu schützen.
- 2.3 Die öffentliche Grünfläche **1** ist unter Einbeziehung bestehender Vegetationsstrukturen mit Wiesen- und Rasenflächen anzulegen und mit Einzelbäumen und einzelnen dichten Gehölzgruppen zu gestalten. Für dichte Gehölzanpflanzungen sind ausschließlich standortheimische Laubgehölze, für Einzelbäume überwiegend standortheimische Laubbäume oder Obstbäume zu verwenden.
- 2.4 Auf der festgesetzten Fläche für die Wasserkirtschaft ist ein Regenwasserrückhaltebecken mit einem Fassungsvermögen von mindestens 560 m³ anzulegen. Das Regenwasserrückhaltebecken ist als Mulde mit wechselnden Böschungsneigungen zwischen 1:2 bis 1:4 herzustellen. Die Randbereiche des Beckens sind gruppenweise mit standortheimischen Gehölzen im Wechsel mit Wiesenbereichen zu begrünen. Die Wiesenbereiche sind mit einer artenreichen und standortgerechten Kräuter-/Gräsermischung einzusäen und mit mindestens 5 hochstämmigen Laubbäumen zu pflanzen. Zufahrtsbereiche sind mit Schotterrasen zu befestigen.
- 2.5 Die öffentlichen Grünflächen **2** sind durch die unter Pkt. A V 2.1 festgesetzten Baumpflanzungen und durch gegliederte Gehölzstrukturen sowie die Anlage von Wiesen- oder Rasenflächen zu begrünen.
3. Begrünung privater Flächen
- In den Flächen für Anpflanzungen in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5 ist eine einreihige Hecke aus standortgerechten Sträuchern im Pflanzabstand von 1,0 m und mit einer Mindesthöhe von 1,0 m zu pflanzen, die als geschnittene oder freiwachsende Hecke angelegt werden kann.
4. Allgemeine Festsetzungen zur Begrünung
- 4.1 Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:
- Laubbäume: Hochstämme mit Mindeststammumfang 18 bis 20 cm in 1,0 m Höhe;
 - Obstbäume: Hochstamm, 10 bis 12 cm Stammumfang in 1,0 m Höhe;
 - Heister: 150 bis 200 cm, 2 x verpflanzt;
 - Sträucher: verpflanzt, 60 bis 100 cm Höhe.
- 4.2 Die festgesetzten Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Die Kronen bestehender und als Hochstamm neu zu pflanzender Bäume sind in ihrem natürlichen Habitus zu erhalten und entsprechend zu pflegen.
- 4.3 Es sind folgende Fertigstellungstermine der gemäß A V "Grünordnung" festgesetzten Anpflanzungen einzuhalten:
 - für Pkt. A V 2 Abschluss der Herstellung spätestens 1 Jahr nach Fertigstellung der Verkehrsflächen;
 - für Pkt. A V 3. Abschluss der Herstellung spätestens 1 Jahr nach Bezugsfertigkeit des Hauptgebäudes.
- 4.4 Für alle öffentlichen Pflanz- und Rasenflächen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine dreijährige Entwicklungspflege durchzuführen.
- 4.5 Zugänge von privaten Grundstücken auf öffentliche Grünflächen sind nicht zulässig.
-
- VI Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
1. Geltungsbereich A
- 1.1 In verbleibenden Altbäumen im Plangebiet sind mindestens 5 Nisthilfen für Nischen- und Höhlenbrüter anzubringen.
- 1.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 3, WA 5 und WA 6 ist pro Grundstück jeweils 1 Nisthilfe für Nischen- und Höhlenbrüter am Gebäude anzubringen.
- 1.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 4 ist pro Grundstück jeweils 1 Nisthilfe für Fledermäuse am Gebäude anzubringen.
- 1.4 Die Auswahl und die Positionierung der unter den Pkt. A VI 1.1 bis A VI 1.3 festgesetzten Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 1.5 Es sind folgende Fertigstellungstermine der gemäß A VI 1. festgesetzten Maßnahmen einzuhalten:

- für Pkt. A VI 1.1 Abschluss der Herstellung spätestens bis Beginn der Erschließungsarbeiten;
 - für Pkt. A VI 1.2 und A VI 1.3 Abschluss der Herstellung spätestens 1 Jahr nach Bezugsfertigkeit des Hauptgebäudes.
2. Geltungsbereich B
- 2.1 Die im Geltungsbereich B gelegene Fläche, Gemarkung Watenbüttel, Flur 3, Flurstück 288/93, für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ist zu extensiv bewirtschaftetem Grünland zu entwickeln.
- 2.2 Innerhalb der Fläche ist unter Erhaltung des Grünlandes und Schonung des Baumbestandes die vorhandene Uferlehne entlang des nördlichen Grabens partiell abzutragen. Der anfallende Bodenaushub ist entlang des Südrandes der Maßnahmenfläche zur partiellen Aufhöhung des Geländes im Bereich der geplanten Obstbaumpflanzungen einzubauen.
- 2.3 Durch weitere Uferabflachungen und durch eine Vertiefung des teilweise verlandeten Grabens auf der Westseite sind die vorhandenen Entwässerungsgräben naturnäher zu gestalten.
- 2.4 Am südlichen Rand der Maßnahmenfläche sind mindestens 8 Obstbäume zu pflanzen.
- 2.5 Am östlichen Rand der Maßnahmenfläche ist innerhalb der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen eine 5-reihige Strauch-/ Baumhecke aus standortheimischen Gehölzen im Raster 1,0 x 1,0 m anzulegen.
- 2.6 Innerhalb der Maßnahmenfläche ist eine Baumgruppe aus mindestens 5 standortheimischen Solitären als Stammbüsche zu pflanzen.
- 2.7 Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:
 - Laubbäume: Hochstämme mit Mindeststammumfang 10 bis 12 cm in 1 m Höhe;
 - Obstbäume: Hochstamm, 14 bis 16 cm Stammumfang in 1,0 m Höhe;
 - Heister: 150 bis 200 cm, 2 x verpflanzt;
 - Sträucher: verpflanzt, 60 bis 100 cm Höhe.
- 2.8 Die Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches B müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach Beginn der Erschließungsarbeiten fertiggestellt sein. Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Für alle Anpflanzungen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine dreijährige Entwicklungs pflege durchzuführen.

VII Sonstige Festsetzungen

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- ① Das festgesetzte Gehrecht gilt zugunsten der Anlieger, das Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger.
- ② Das festgesetzte Geh- und Fahrrecht gilt zu gunsten der Anlieger, das Leitungsrecht zu gunsten der Ver- und Entsorgungsträger.

B Gestaltung

Gemäß §§ 80, 84 NBauO in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB.

I Geltungsbereich

Die Gestaltungsvorschriften zu dem Bebauungsplan „An der Schölke“ HO 41 gelten in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5.

II Dächer

Dachneigung

1. Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2 und WA 3 dürfen nur Flachdächer oder einseitige Pultdächer ausgeführt werden.
2. Ein Flachdach im Sinne dieser Festsetzung ist eine Dachfläche, die eine Dachneigung von max. 6° aufweist.
3. Ein einseitiges Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist eine einseitige geneigte Dachfläche mit einem First und einer Traufe und mit einer Dachneigung von max. 10°.

III Einfriedungen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten dürfen Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und entlang der öffentlichen Grünfläche die Höhe von 1,2 m über dem Bezugspunkt nicht überschreiten.
2. Einfriedungen, die an die öffentliche Grünfläche grenzen, sind nur als Hecken aus Laubgehölzen zulässig. Entlang der öffentlichen Verkehrsflächen sind Einfriedungen in massiver Form (Mauer o. ä.) oder Hecken aus Laubgehölzen zulässig.
3. Zaunsockel sind nicht zulässig.

C Hinweise

1. Im Geltungsbereich A ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Aus Sicherheitsgründen ist vor dem Beginn von Baumaßnahmen eine Flächensonderung und Bergung möglicher Kampfmittel durchzuführen. Eine Kampfmittelbeseitigungsbescheinigung des Kampfmittelbeseitigungsdiestes Hannover ist der Stadt Braunschweig, Abt. Umweltschutz, vor dem Beginn von Bauarbeiten vorzulegen.
2. Der Geltungsbereich A wird aufgrund der örtlichen Hochwassersituation um ca. 60 cm aufgeschüttet.
3. Für die gemäß A V "Grünordnung" und A VI "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" festgesetzten Anpflanzungen sind geeignete Gehölzarten der Artenliste im Anhang der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen.
4. Auf den Flächen, die im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet sind, ist der Oberboden (0,0 m bis 0,4 m) abzutragen und als sogenannter gefährlicher Abfall gesondert zu entsorgen oder mit einer durchgängig mindestens 0,6 m dicken Schicht zu überlagern.

Das Bodengutachten kann in der „Beratungsstelle Planen - Bauen - Umwelt“ oder bei der Abt. Umweltschutz der Stadt Braunschweig eingesehen werden.

5. Hausbrunnen sind nicht zulässig.
6. Die Bestimmungen des Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG sind zu beachten. Die Verbote des § 44 BNatSchG sind insbesondere bei der Entfernung von Gehölzen sowie Abrissmaßnahmen von Gebäuden zu beachten, die dem Artenschutz unterliegende Vogel- und Fledermausarten betreffen könnten.

Betreff:

**Interkommunales Gewerbe-/Industriegebiet Stiddien-Beddingen der
Städte Braunschweig und Salzgitter
Grundsatzbeschluss**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 01.04.2016
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (Vorberatung)	07.04.2016	Ö
Wirtschaftsausschuss (Vorberatung)	08.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.04.2016	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	03.05.2016	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, für das in der Anlage dargestellte Gebiet zusammen mit der Verwaltung der Stadt Salzgitter die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- bzw. Industriegebietes zu prüfen.“

Als erster Schritt der Planung ist durch die Verwaltungen eine Machbarkeitsuntersuchung mit Planungsalternativen inkl. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu erarbeiten, die den Räten der beiden Städte jeweils zur Entscheidung vorzulegen ist.“

Sachverhalt:Ausgangslage

Der Bereich nördlich der A 39 an der Stadtgrenze zwischen Braunschweig und Salzgitter stellt die nahezu einzige räumliche Möglichkeit dar, im dicht besiedelten Oberzentrum Braunschweig, neue Industrieflächen zu schaffen, da zwischen der nächsten Wohnbebauung und einem Industriegebiet aus Immissionsschutzgründen größere Abstände einzuhalten sind. Auch in der Stadt Salzgitter gibt es neben dem Bereich Watenstedt nur wenige Räume, wo neue Industrieflächen in größerem Umfang entstehen könnten. Diese bislang nicht bebauten und nicht beplanten Flächen mit einer Größe von insgesamt ca. 300 ha stellen das größte Flächenpotenzial für gewerbliche/industrielle Nutzung in Braunschweig und in Salzgitter dar. Hiervon entfallen ca. 176 ha auf das Gebiet der Stadt Salzgitter und ca. 124 ha auf das Gebiet der Stadt Braunschweig. Stadtstrukturell würde dieses Vorhaben die vorhandene gewerblich-industrielle Siedlungssachse östlich des Stichkanals Salzgitter sinnvoll nach Norden ergänzen.

Im Dezember 2015 haben die Oberbürgermeister der Städte Salzgitter und Braunschweig ihr gemeinsames Interesse an der Entwicklung dieses interkommunalen Gewerbe- bzw. Industriegebietes bekundet und verabredet, dass eine gemeinsame Vorlage in die jeweiligen politischen Gremien eingebracht wird, mit dem Ziel, die Machbarkeit für die Umsetzung eines interkommunalen Gewerbe/Industriegebietes Braunschweig-Salzgitter zu prüfen.

Planungsrecht

Im Regionalplan sind die Flächen als Gewerbe- und Industrieflächen dargestellt.

Die Flächennutzungspläne der Städte Salzgitter und Braunschweig stellen im Bereich Stidien-Beddingen nördlich der Anschlussstelle SZ-Thiede der A 39 gewerbliche Bauflächen dar. Bebauungspläne existieren nicht.

Der Rat der Stadt Braunschweig hatte 2005 eine Vorkaufssatzung für den Braunschweiger Teil des potenziellen GE/GI-Gebietes beschlossen mit dem Ziel, den Eigentumsanteil der Stadt zu erhöhen.

Nachfrage und liegenschaftliche Situation

Derzeit verfügt die Stadt Braunschweig über wenig freie Industrieflächen bei stetiger Nachfrage. In Salzgitter besteht eine große Nachfrage nach weiteren Industrieflächen, insbesondere solchen, die einen 24-Stunden-Betrieb zulassen. Die Grundstücksgesellschaft der Stadt Braunschweig verfügt über beträchtliches Grundeigentum im Hoheitsgebiet der Stadt Braunschweig. Auf dem Gebiet der Stadt Salzgitter ist ein großer Teil der Flächen im städtischen Besitz. Grunderwerb müsste für die weiteren Flächen erfolgen.

Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Anbindung ist mit der A 39, dem Verschiebebahnhof Beddingen, dem Hafen Beddingen sowie dem Güterverkehrszentrum Salzgitter nahezu ideal. Die Fläche ist allerdings nur über das Stadtgebiet von Salzgitter verkehrlich sinnvoll zu erschließen (Anbindung an die A 39). Die Erschließung des Braunschweiger Flächenteils ist dagegen für sich wirtschaftlich nicht zu bewerkstelligen.

Planerische Ersteinschätzung

Die enormen Flächenreserven dieses potenziellen Baugebietes bieten große Chancen, eine breite Nutzungspalette gewerblicher und industrieller Nutzungen zu ermöglichen. Die verkehrliche Anbindungen sowie die liegenschaftlichen Voraussetzungen sind gut. Bei entsprechender Berücksichtigung empfindlicher Bereiche besteht die Chance, naturschutzfachliche Belange wenig zu beeinträchtigen.

Vorteile einer interkommunalen Zusammenarbeit

Generell ist eine abgestimmte Vorgehensweise zur Entwicklung eines gemeinsamen statt zweier unabhängiger Gewerbegebiete vorzuziehen. So können Reibungsverluste sowie Flächenkonkurrenzen begrenzt werden. Gemeinsam lassen sich in der Planungsphase besser und kostengünstiger Gutachten bzw. die Gesamtplanung vergeben sowie eine sinnvollere Gesamtordnung der baulichen und sonstigen Nutzungen realisieren. In Anbetracht der Größenordnung des Gebietes wird es konzeptionell sinnvoll sein, unterschiedliche Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen verschiedener Größenordnungen und Branchenzugehörigkeit festzulegen.

Auch in der Realisierungsphase lassen sich Vorteile generieren, sei es beim gemeinsamen Marketing, der verkehrlichen Erschließung, bei der Steuerung der Ansiedlung von Betrieben nach Branchenzugehörigkeit (Clusterung) und bei der Einrichtung notwendiger Infrastrukturen, die sich in einem großen Gebiet besser finanziell tragen.

Weiteres Vorgehen

Erhalten die beiden Verwaltungen den politischen Auftrag, die Planung aufzunehmen, wird vorgeschlagen, eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit Mitgliedern beider Verwaltungen zu gründen. Aufgabe dieser AG ist es, eine Machbarkeitsstudie für dieses Gebiet vorzulegen mit mindestens folgenden Inhalten:

- Beschreibung der Planungsziele
- Namensfindung und Kommunikation

- Analyse der standörtlichen Rahmenbedingungen und Konkurrenzflächen im näheren und weiteren Umfeld sowie der Nachfragerrends und zielgruppenspezifischen Ansiedlungspotenziale
- Festlegung der Geltungsbereiche für das interkommunale Gewerbe-/Industriegebiet
- Identifizierung notwendiger Gutachten und Planungsumfänge und der daraus resultierenden Kosten
- Organisatorisches Modell für die Planungsphase (Arbeitsgruppe, Lenkungsgruppe, Vergabe von Gutachten, Erstellung von Berichten, Pressemitteilungen, Öffentlichkeitsarbeit, Aufteilung der Planungskosten)
- Bewertung von Planungsalternativen
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
- Zeitplanung und Kostenplanung gem. Phasenmodell; Phase I: Machbarkeit und Planreife, II: Ankauf der Grundstücke, III: Erschließung, IV: Vermarktung und Verkauf.
- Prüfung von Möglichkeiten zur interkommunalen Kooperation und Vermarktung

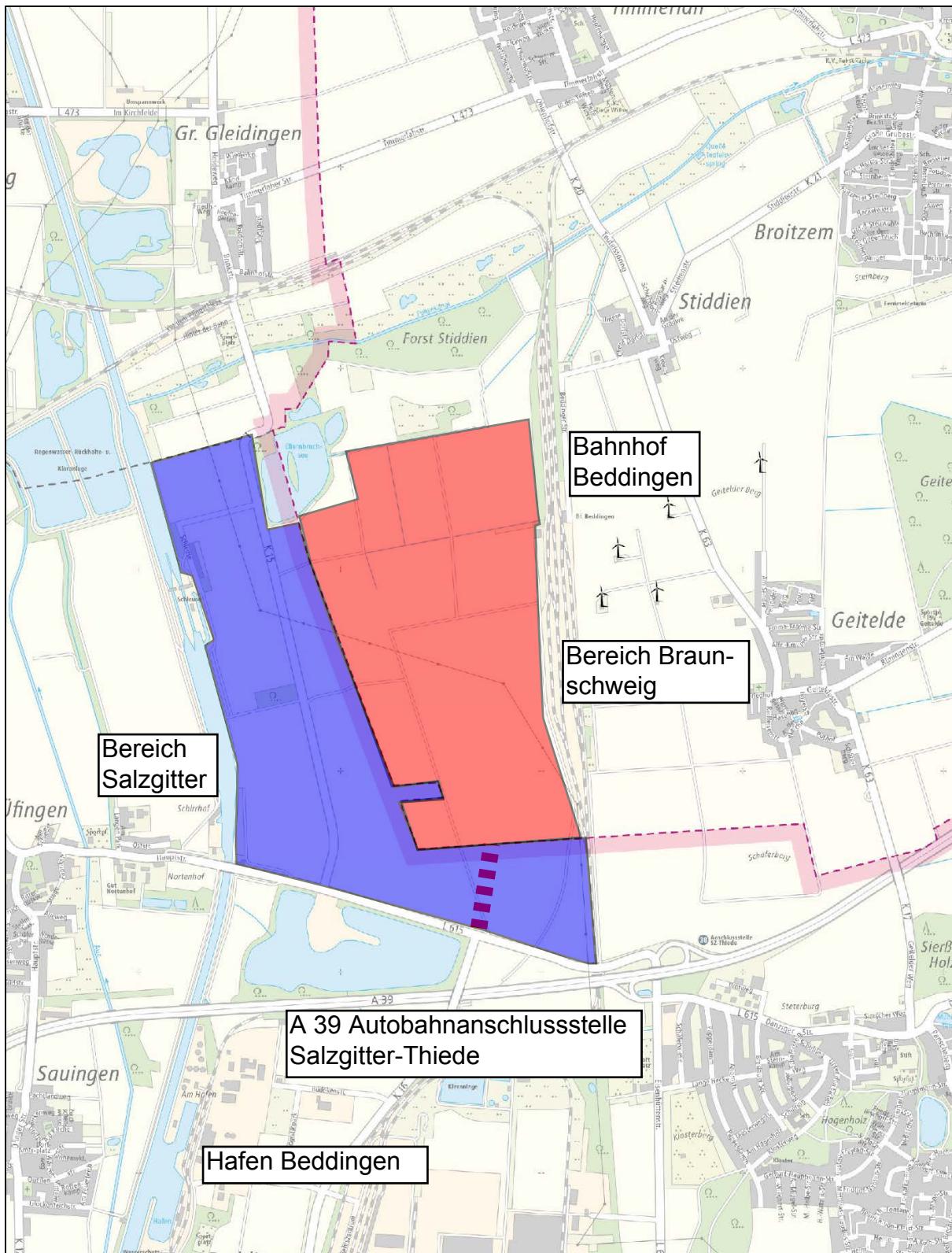
Leuer

Anlage

Lageplan

Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Stiddien-Beddingen

TOP 8.



Betreff:

**Ergänzung zur Beschlussvorlage Interkommunales Gewerbe-/Industriegebiet Stiddien-Beddingen der Städte Braunschweig und Salzgitter
Grundsatzbeschluss**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 15.04.2016
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.04.2016	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	03.05.2016	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, für das in der Anlage dargestellte Gebiet zusammen mit der Verwaltung der Stadt Salzgitter die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- bzw. Industriegebietes zu prüfen.“

Als erster Schritt der Planung ist durch die Verwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung mit Planungsalternativen inkl. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu erarbeiten, die den Räten der beiden Städte jeweils zur Entscheidung vorzulegen ist.“

Sachverhalt:

Die genannte Vorlage wurde in der Sitzung des Stadtbezirksrates 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien am 7. April 2016 beraten. Einige von der Planung betroffene Landwirte hatten sich in einem Schreiben an alle Mitglieder des Stadtbezirksrates 222 gewandt mit ihrer Sorge, dass durch die Realisierung eines Baugebietes die landwirtschaftliche Nutzung zukünftig nicht mehr wirtschaftlich möglich sein werde. Im Ergebnis sind die Eigentümer von über 70 ha Flächen nicht bereit, ihre landwirtschaftlich genutzten Flächen für eine Nutzungsänderung zur Verfügung zu stellen. 33 ha der potentiellen Bauflächen befinden sich im Eigentum der Stadt Braunschweig bzw. der GGB.

Im Rahmen der Bezirksratssitzung und auch in der eingeschobenen Bürgerfragestunde wurde dieses Themenfeld breit diskutiert. Im Ergebnis hat der Stadtbezirksrat folgenden abweichenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird beauftragt, für das in der Anlage dargestellte Gebiet zusammen mit der Verwaltung der Stadt Salzgitter die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- bzw. Industriegebietes zu prüfen.“

Als erster Schritt im Rahmen der Machbarkeitsstudie ist durch die Stadt Braunschweig mit den Eigentümern der Flächen zu verhandeln, bevor für weitere Anteile der Machbarkeitsstudie Mittel verausgabt werden.“

Die Verwaltung spricht sich dafür aus, am ursprünglichen Beschluss festzuhalten und die Machbarkeitsstudie nicht in zwei Teile aufzuteilen und damit die Eigentümerbelange isoliert zu betrachten.

Das vom Stadtbezirksrat vorgeschlagene Vorgehen würde mehr Zeit in Anspruch nehmen und auch nicht sachgerecht sein, da im Zuge einer Machbarkeitsstudie alle Belange integral betrachtet werden müssen und tragfähige Lösungsvorschläge auch nur durch diese integrale Betrachtungsweise entwickelt werden können.

Sobald der politische Auftrag, die Machbarkeitsstudie durchzuführen, erteilt ist, wird die Stadtverwaltung parallel zur Machbarkeitsstudie die Verhandlungen mit den dortigen Eigentümern aufnehmen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Gewerbeflächenentwicklungskonzept Braunschweig****Organisationseinheit:**Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz**Datum:**

04.04.2016

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Wirtschaftsausschuss (Vorberatung)	08.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.04.2016	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	03.05.2016	Ö

Beschluss:

„Das vorliegende Gewerbeflächenentwicklungskonzept wird beschlossen.“

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 NKomVG, wonach ausschließlich der Rat über grundlegende Ziele der Entwicklung der Kommune entscheidet.

Gewerbeflächenbereitstellung ist wichtige städtische Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Eine der wichtigsten städtischen Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge ist, Gewerbeflächen für Arbeitsstätten vorzuhalten. Geeignete Flächen werden in der Regel von der Stadt gekauft. Für diese Flächen wird Planungsrecht geschaffen und die Flächen werden zielgerichtet an die passenden Betriebe vermittelt bzw. verkauft. Anlass für eine Neuorientierung in diesem wichtigen Handlungsfeld ist die Tatsache, dass die Stadt Braunschweig zurzeit nicht allen Ansiedlungswünschen genügen kann. Die Stadt stößt an ihre Grenzen. Mit der beigefügten Ausarbeitung wird erstmalig ein umfassendes strategisches Gesamtkonzept der Stadt in diesem Themenfeld vorgelegt. Ziel ist, liegenschaftliche, stadtplanerische und Be lange der Wirtschaftsförderung in ein sinnvolles Gesamtsystem zu bringen und Handlungsperspektiven für die Zukunft aufzuzeigen.

Gewerbeflächen in Braunschweig – derzeitiges Angebot und Nachfrage

Die aktuelle Situation hinsichtlich städtischer Gewerbeflächenreserven im Stadtgebiet Braunschweig stellt sich mittlerweile als zunehmend problematisch dar. Bedingt durch zahlreiche Verkäufe von Grundstücken in den letzten Jahren gibt es nur noch wenige kommunale Restflächen für die freie Vermarktung. Zwar gibt es im Bereich des Gewerbe- bzw. Industriegebietes Waller See noch unbebaute Flächen, die jedoch zu großen Teilen (ca. 52 ha) durch Nutzungsoptionen gebunden sind und somit de facto derzeit nicht zur Verfügung stehen. Insgesamt belaufen sich die frei verfügbaren Flächenreserven der Stadt Braunschweig im Bereich Waller See und Rautheim-Nord auf ca. 2 ha Flächen.

Strategische Ziele bis 2030

Die strategischen Ziele ergeben sich aus der Anlage. Als generelle Strategie wird vorgeschlagen, sowohl urbane, gemischt genutzte Standorte für wissensbasierte Betriebe als auch traditionelle Gewerbe- bzw. Industriegebiete in der Stadt zu realisieren.

Interkommunales Gewerbegebiet mit Salzgitter

Im Dezember 2015 haben die Oberbürgermeister der Städte Salzgitter und Braunschweig ihr gemeinsames Interesse an der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- bzw. Industriegebietes Braunschweig-Salzgitter im Bereich Stiddien-Beddingen bekundet.

Als nächster Schritt werden die jeweiligen politischen Gremien über das Vorhaben informiert (siehe gesonderte Vorlage). Die Vorlage ist eng mit der Stadt Salzgitter abgestimmt worden.

Funktion des Konzeptes und weiteres Vorgehen

Das Konzept erfüllt - analog zum bereits beschlossenen Wohraumversorgungskonzept der Stadt Braunschweig - verschiedene Funktionen:

1. Das Konzept gibt eine grundsätzliche strategische Orientierung für das Verwaltungshandeln und die politische Willensbildung des Rates.
2. Mit der aufgezeigten Strategie bereitet das Konzept die notwendige Basis, um mit den einschlägigen Akteuren handhabbare Maßnahmen und Handlungsvorschläge zu erarbeiten.
3. Das Konzept und die daraus entwickelten Handlungsvorschläge sind ein wichtiger sektoraler Baustein für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept.
4. Die Einwerbung von Fördermitteln wird erleichtert, da bei verschiedenen Förderkulissen strategische Konzepte eingefordert werden.

Leuer

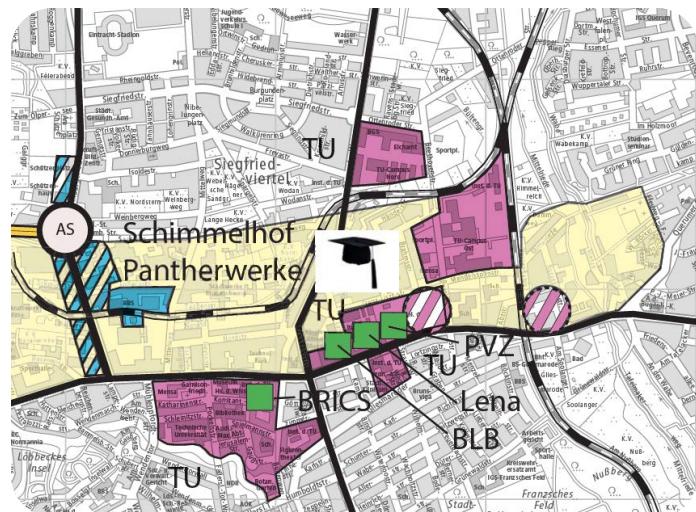
Anlage/n:

Anlage 1: Gewerbeflächen Braunschweig, Entwicklungskonzept, Stand Januar 2016



Gewerbegebächen Braunschweig

Entwicklungskonzept



Neue Perspektiven

Flächenmanagement

Stadtplanung

Wirtschaftsförderung

Januar 2016

Impressum

Herausgeber:

Stadt Braunschweig

Bau- und Umweltschutzdezernat

Braunschweig Zukunft GmbH

Finanzdezernat

Bearbeitung und Redaktion:

Georg Dirks (Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz)

Mitarbeit:

Jörg Meyer (Braunschweig Zukunft GmbH)

Matthias Heilmann (Fachbereich Finanzen)

Technische Bearbeitung:

Brigitte Bitschkus (Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz)

Druck:

Grafik-Service-Center der Stadt Braunschweig

Januar 2016

Die Deutsche Sprache bietet keine flüssigen Begriffe, die den weiblichen und männlichen Akteuren gleichermaßen gerecht wird. In diesem Bericht wurde der gängige Sprachgebrauch gewählt. Die gewählten Bezeichnungen sprechen weibliche wie männliche Akteure gleichberechtigt an.

Alle Bilder: Copyright Stadt Braunschweig

Inhalt

	Seite
1 Einführung.....	1
2 Wirtschaftsstandort Braunschweig	
2.1 Historische und regionale Rahmenbedingungen.....	4
2.2 Strukturwandel in Braunschweig, Branchenstruktur.....	4
2.3 Arbeitsmarkt, Ausbildung und Qualifikation.....	6
3 Gewerbegebiete und Arbeitsstätten in Braunschweig	
3.1 Historische Entwicklung der Gewerbegebiete.....	7
3.2 Bisherige Flächenvorsorge, Wirtschaftsförderung und Liegenschaftspolitik der Stadt Braunschweig.....	9
3.3 Wirtschaftsrelevante Infrastruktur.....	11
3.4 Gewerbegebiete Angebot und Nachfrage.....	12
4 Konzept	
4.1 Flächenbedarfe und Ansiedlungsziele.....	19
4.2 Flächenkonzept und Infrastrukturrentwicklung.....	20
4.3 Flächenmanagement und Liegenschaftspolitik.....	32
4.4 Wirtschaftsförderung.....	34
5 Handlungserfordernisse und Ausblick.....	37

1 Einführung

Flächenvorsorge und Ansiedlung von Betrieben ist Kernaufgabe der Stadt.

Eine der wichtigsten städtischen Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge ist, Gewerbeträchen für Arbeitsstätten vorzuhalten. Geeignete Flächen werden von der Stadt gekauft, für diese Flächen wird Planungsrecht geschaffen und sie werden zielgerichtet an die passenden Betriebe vermittelt bzw. verkauft. Auch wenn es schwierig ist, die unmittelbaren finanziellen Auswirkungen einer aktiven städtischen Ansiedlungspolitik genau zu quantifizieren, ist umstritten, dass die positive Gesamtentwicklung einer Stadt sehr eng mit der positiven Entwicklung der Arbeitsstätten zusammenhängt. Die Wohnstätten folgen den Arbeitsstätten. Nur wenn attraktive Arbeitsstätten in der Stadt zu finden sind, ist die Stadt bzw. die Region als Wohnstandort interessant bzw. kann eine positive Einwohnerentwicklung erzielt werden. Zudem ist die Stadt auf die ihr zufallende Gewerbesteuer angewiesen, um die städtische Infrastruktur aufrechterhalten bzw. ausbauen zu können.

Neue Herausforderungen

Die rapide Digitalisierung aller Lebensbereiche stellt die Stadt auch bei der Flächenvorsorge für gewerbliche Zwecke vor ganz neue Fragestellungen. Wie wirkt sich die zunehmende Möglichkeit der Telearbeit auf die Raumstruktur aus? Wie werden sich zukünftig die Branchen entwickeln, bleibt es bei dem Trend hin zur Dienstleistung, welche Chancen hat zukünftig der produzierende Sektor? Welche Standortfaktoren sind zukünftig wichtig? Welche neuen Strategien gibt es für die Ansiedlung wissensbasierter Unternehmen?

Das hier vorgelegte Konzept kann nicht den Anspruch erfüllen, erschöpfende Antworten auf die genannten Fragen zu geben. Erkennbar aber ist und aufgegriffen wird der Trend, dass gerade wissensbasierte Unternehmen integrierte innerstädtische Standorte mit attraktivem städtischen Umfeld bevorzugen. Zukünftig wird es darauf ankommen, Akteure aus Wirtschaft, Forschung und Wissenschaft näher zusammenzubringen, um gemeinsam Wege zu finden, neue wissensbasierte Arbeitsstätten zu generieren.

Der größere Rahmen: Die Stadt Braunschweig ist attraktiv und wächst.

Braunschweig ist attraktiv und wächst seit Jahren. Die Stadt arbeitet mit Nachdruck an der Ausplanung weiterer Wohngebiete. Bis zum Jahr 2020 sollen gemäß dem städtischen Wohnraumversorgungskonzept mindestens 5.000 neue Wohnungen in Braunschweig entstehen.

Integriertes Stadtentwicklungsconcept

Die Stadt Braunschweig stellt derzeit ein Integriertes Stadtentwicklungsconcept auf. Ziel ist eine strategische Neuausrichtung in allen Handlungsfeldern der Stadt mit dem Horizont 2030. Wichtiger Bestandteil dieses Konzeptes wird auch sein, wo, wie und welche Arbeitsstätten zukünftig in Braunschweig entstehen sollen. Insofern sollen die Ergebnisse des Gewerbeträchenkonzeptes in die Erarbeitung des ISEK einfließen.

Landesplanerische Aufgabe

Braunschweig hat als Oberzentrum den landes- und regionalplanerischen Auftrag, in besonderem Maße Wohn- und Arbeitsstätten im Stadtgebiet zu konzentrieren.

Anlass für Neuorientierung

Anlass für eine Neuorientierung in diesem wichtigen Handlungsfeld ist die Tatsache, dass die Stadt Braunschweig zurzeit nicht allen Ansiedlungswünschen genügen kann. Die Stadt stößt an ihre Grenzen. Es wird immer schwieriger, geeignete Flächen in der Stadt zu finden und zu entwickeln, zumal die Rahmenbedingungen u.a. im Immissions- und Naturschutz zunehmend engere Grenzen setzen.

Eine strategische Neuorientierung scheint auch deswegen geboten, weil aufgrund der geringen Zinssätze derzeit eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen ist. Für viele Betriebe wird eine eigene Immobilie im Vergleich zum Mietobjekt zunehmend wirtschaftlich interessant.

Zudem ändern sich auch die Ansprüche, die Betriebe an Arbeitsstätten stellen. Monofunktional konzipierte Gewerbegebiete am Rand der Stadt verlieren an Bedeutung. Innenstadtnah gelegene Arbeitsstätten mit guter ÖV-Anbindung, mit guter technischer und sozialer Infrastruktur in einem attraktiven städtebaulichen Umfeld bzw. mit anspruchsvoller Architektur und ergänzenden Freizeit- und gastronomischen Angeboten werden zunehmend nachgefragt.

Vor diesem Hintergrund arbeitet das Bau- und Umweltschutzdezernat gemeinsam mit der Braunschweig Zukunft GmbH und den anderen Dezernaten derzeit in einem ganzheitlichen Ansatz mit dem Integrierten Stadtentwicklungs-konzept an nachhaltigen Strategien, um Lebensqualität, wirtschaftliche Entwicklung und kreative Entfaltung in Braunschweig zu fördern. „Weiche“ Standortfaktoren, die aus bezahlbaren Wohnungen, ansprechendem Stadtbild und einer Umgebung mit Erholungswert, gutem öffentlichen Nahverkehr, einer leistungsfähigen Gesundheitsvorsorge, vielfältigen Bildungseinrichtungen und gut ausgebauter sozialer Infrastruktur sowie einer lebendigen Kulturszene bestehen, sind auch für die Wirtschaftsförderung von größtem Interesse.

Die Aufstellung dieses Konzeptes bietet auch die Möglichkeit, bestehende Gewerbefflächen auf ihre Zukunfts-fähigkeit hin zu überprüfen, zu verbessern und ggf. deren Entwicklungsmöglichkeiten zu begrenzen oder ggf. sogar ganz aufzugeben.

Ziel: konsistente Strategie für Flächenmanagement, Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Derzeit gibt es in diesem Handlungsfeld kein umfassendes strategisches Gesamtkonzept der Stadt. Das Konzept knüpft inhaltlich an den *Wirtschaftsförderungsplan* der Stadt Braunschweig (1972) bzw. an das darauf aufbauende *Zielkonzept Wirtschaftsförderung* an. Mit diesem Papier soll ein strategisches Gesamtkonzept bis zum Jahr 2030 entwickelt werden. Ziel ist, liegenschaftliche, stadtplanerische und Belange der Wirtschaftsförderung in ein sinnvolles Gesamtsystem zu bringen und Handlungsperspektiven für die Zukunft aufzuzeigen. Die Frage ist: was muss die Stadt kurz- und mittelfristig organisatorisch, personell und finanziell tun, um erfolgreich agieren zu können?

Definition des Untersuchungsgegenstandes

Gegenstand dieses Konzeptes sind Betriebe und Arbeitsstätten, die Produkte oder Wissen produzieren bzw. unternehmensbezogene Dienstleistungen anbieten. Die Grenzen sind dabei oft fließend. So gibt es keine generelle Antwort auf die Frage, ab wann ein Betrieb als überwiegend innovativ bzw. als wissensbasierter Hochtechnologiebetrieb klassifiziert werden kann. In diesem gesamtstädtischen Konzept werden nur die für die Gesamtstadtentwicklung bedeutsamen Standorte und Entwicklungsmöglichkeiten benannt.

Abgrenzung zu anderen Handlungsfeldern

Ausdrücklich nicht Gegenstand der Betrachtung sind Arbeitsstätten im Bereich des Handels, mit Ausnahme der brachfallenden und für andere gewerbliche Nutzungen zukünftig zur Verfügung stehenden Flächen. Die Ausweisung von Handelsflächen folgt einer anderen Logik. Aspekte der Nahversorgung bzw. der Erhalt der Innenstadt als Handelsschwerpunkt stehen hier im Vordergrund und werden im städtischen Zentrenkonzept Einzelhandel konzeptionell aufgegriffen.

Arbeitsstätten im Freizeitbereich und Vergnügungsstätten sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Konzeptes, da auch hier andere planerische und gesellschaftliche Fragestellungen im Vordergrund stehen.

Funktion des Konzeptes

Das Konzept ist als Rahmenkonzept zu verstehen und gibt als solches eine grundsätzliche strategische Orientierung für das Verwaltungshandeln und die politische Willensbildung des Rates. Mit der aufgezeigten Strategie bereitet das Konzept die notwendige Basis, um mit den einschlägigen Akteuren handhabbare Maßnahmen und Handlungsvorschläge zu erarbeiten. Das Konzept und die daraus entwickelten Handlungsvorschläge sind ein wichtiger sektoraler Baustein für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept. Die Einwerbung von Fördermitteln wird erleichtert, da bei verschiedenen Förderkulissen strategische Konzepte eingefordert werden.

Die Stadtbezirksräte erhalten das Konzept zur Kenntnis.

2 Wirtschaftsstandort Braunschweig

2.1 Historische und regionale Rahmenbedingungen

Hanse- und Residenzstadt

Braunschweig als ehemalige Hanse- und Residenzstadt, gelegen an historischen Fernhandelswegen, hat eine lange Tradition als bedeutsame Handelsstadt bzw. als Regierungssitz.

Eisenbahn als Entwicklungsmotor

Wichtige Voraussetzung für die industrielle Entwicklung Braunschweigs war die erste Deutsche Staatsbahn 1838. Analog zum Eisenbahnbau waren auch Unternehmen, die für die Eisenbahn produzierten, die ersten industriellen Unternehmen in Braunschweig.

Gründung VW und Salzgitter AG

Die Entscheidung in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts, die Städte Wolfsburg und Salzgitter zu gründen, die eine als Produktionsstätte für den Volkswagen, die andere zur Gewinnung und Verhüttung von Erzen, führte zu einer weiteren industriellen Prägung der gesamten Region und auch der Stadt Braunschweig als Industriestandort.

Lange Tradition als Universitätsstadt und Bundesforschungseinrichtungen

Nicht zuletzt die 250-jährige Tradition Braunschweigs als Heimat der Technischen Universität Carolo Wilhelmina Braunschweig führte im letzten Jahrhundert dazu, zahlreichen Bundesforschungseinrichtungen ihren Standort in Braunschweig zu geben. Hiermit war der Grundstein für Braunschweig als Forschungs- und Wissenschaftsstandort gelegt.

2.2 Strukturwandel in Braunschweig, Branchenstruktur

Industrielle Prägung Mitte bis Ende des 20. Jahrhunderts

Bis über die Mitte des letzten Jahrhunderts hinaus war die Wirtschaft in Braunschweig noch stark von einer Vielzahl verschiedener Industriebereiche geprägt. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Fahrzeug- und Maschinenbau, der feinmechanischen und optischen Industrie, dem Signalbau und der Nachrichtentechnik sowie dem Verlagswesen. Aber auch die Lebensmittel- und Verpackungs- bzw. Konservenindustrie war in Braunschweig stark vertreten.

Strukturwandel der letzten Jahrzehnte

Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat sich die Situation stark verändert. Nach Gründung der EWG war die Konservenindustrie nicht mehr konkurrenzfähig. Die Fotoindustrie (Rollei, Voigtländer) erlebte durch die Konkurrenz aus Japan schwere Einbrüche. Gravierende Arbeitsplatzverluste in Höhe von ca. 15.000 im produzierenden Gewerbe von 1961 bis 1970 waren die Folge.

Produzierendes Gewerbe nur noch teilweise konkurrenzfähig

Mitte der 70er Jahre geriet zudem auch insbesondere der Maschinenbau aufgrund der damaligen Zonenrandlage Braunschweigs in der Bundesrepublik Deutschland und veränderter Weltmarktbedingungen in Schieflage. Die Folgen

waren neben erheblichen Einbußen an Arbeitsplätzen auch ein starker Bevölkerungsrückgang von ca. 11.000 Einwohnern von 1970 bis 1980.

Braunschweig begleitet aktiv den Strukturwandel.

Die Stadt Braunschweig begann u. a. mit dem Wirtschaftsförderungsplan 1972 den Strukturwandel aktiv zu fördern als Maßnahme zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes und setzte dabei verstärkt auf Zukunftstechnologien. Die bereits in Braunschweig ansässigen Großforschungseinrichtungen und die TU Braunschweig wurden umfassend ausgebaut.

Konjunkturkrise der 80er Jahre

Der Beginn der 80er Jahre war geprägt von der generellen Konjunkturkrise in der Bundesrepublik, sodass sich der Negativtrend noch weiter fortsetzte bzw. verstärkte. Erst ab Mitte der 80er Jahre zeigte sich – wenn auch zögerlich – der konjunkturelle Aufschwung für die Stadt. Dabei konnte der neue Schwerpunkt der Wirtschaftsförderungspolitik „Forschung und Entwicklung“ erfolgreich ausgebaut werden. Erstmals gab es in Braunschweig bei den Beschäftigtenzahlen ein Übergewicht im Dienstleistungssektor.

Seit den 90er Jahren Dienstleistung stärkster Sektor

Mit der Wiedervereinigung war Braunschweig nun auch in einer deutlich besseren geographischen Lage als Teil der europäischen Ost-West-Entwicklungsachse. Ein neuer Schwerpunkt der städtischen Wirtschaftspolitik wurde der Bereich Forschung und Technologie. Heute gilt die Stadt Braunschweig als „Wissenschaftsstadt“ bzw. als Standort für viele international renommierte Forschungseinrichtungen und Hochtechnologiebetriebe. Mittlerweile wird in Braunschweig in ca. 250 Firmen des Hochtechnologie-Sektors und 27 Forschungseinrichtungen gearbeitet und geforscht und somit das Zukunftspotenzial der Region gesichert.

Braunschweig wichtigstes regionales Handelszentrum



Abbildung 1: Fußgängerzone Braunschweig

Der wirtschaftliche Aufschwung Anfang der 90er Jahre stärkte insbesondere auch die Dienstleistungsbetriebe (u. a. Öffentliche Versicherung, VW Financial Services AG) sowie den Handel. Der bis heute mit Abstand höchste Einzelhandelsumsatz in der Region zeigt, dass die Innenstadt Braunschweigs als regionales Handelszentrum unangefochten Mittelpunkt der Region ist.

Braunschweig ist Kompetenzzentrum für verschiedene technische Bereiche.



Abbildung 2: Niedersächsisches Forschungszentrum für Fahrzeugtechnik

Braunschweig ist darüber hinaus Kompetenzzentrum für die Bereiche Mobilität und Verkehrstechnik (z. B. Siemens-Verkehrstechnik, Volkswagen, Forschungsflughafen Braunschweig), Biotechnologie (Helmholtz-Zentrum für Infektionsforschung), Finanzwirtschaft (z. B. Volkswagen Financial Services, Braunschweigische Landessparkasse, Volksbank BraWo), Maschinenbau sowie innovative Querschnittstechnologien wie Mechatronik, Photonik, Adaptronik, Mikrosystem oder Bioinformatik.

Darüber hinaus finden sich auch Schwerpunkte im Bereich der Gesundheitswirtschaft und der Kultur- und Kreativwirtschaft mit der Hochschule für bildende Künste in Braunschweig wieder. Insbesondere durch die TU Braunschweig mit ihrer dynamischen Entwicklung an interdisziplinären

Schnittstellen bietet die Stadt ein großes und wachsendes Potenzial an Innovationen. Auch durch die starke Präsenz von Volkswagen in Stadt und Region wird diese Entwicklung befördert.

2.3 Arbeitsmarkt, Ausbildung und Qualifikation

Arbeitslosenquote 2014 nur noch bei 6,8 %

Nach einem zwischenzeitlichen Anstieg der Arbeitslosenquote (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen) in den Jahren 2002 bis 2005 auf über 14 % hatte Braunschweig in den Jahren danach einen jährlichen Rückgang zu verzeichnen. Im Jahr 2014 betrug die Arbeitslosenquote nur noch 6,8% (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen), was eine Gesamtzahl an Arbeitslosen von 9.174 Personen bedeutete.

Positive Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten entwickelte sich in den Jahren 2008 bis 2014 stetig nach oben. Von 109.214 Beschäftigten im Jahr 2008, über 112.912 in 2011 waren es im Jahr 2014 121.576 Beschäftigte. Bemerkenswert ist hierbei der hohe Anteil von knapp 78 % im Tertiären Sektor (94.426 Personen). Insbesondere ist dabei die hohe Anzahl der Beschäftigten von insgesamt 16.671 im Bereich der Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen zu erwähnen.

Ein weiterer beachtenswerter Wert mit steigenden Zahlen sowie einer Gesamtzahl von 15.110 Beschäftigten ist das Gesundheits- und Sozialwesen.

Auch das Verarbeitende Gewerbe mit einem über die Jahre hinweg relativ stabilen Wert von zuletzt 20.974 Beschäftigten hat eine hohe Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Braunschweig.

3 Gewerbeflächen und Arbeitsstätten in Braunschweig

3.1 Historische Entwicklung der Gewerbeflächen

Kaum Trennung Arbeiten und Wohnen bis ins 19. Jahrhundert



Abbildung 1: Handwerk im Mittelalter

Bis Anfang des 19. Jahrhunderts gab es kaum eine Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten in Braunschweig. Erst die Entfestigung der Stadt zu Beginn des 19. Jahrhunderts eröffnete die Chance bzw. wurde es notwendig, das mittelalterliche kleinteilige Mischungsprinzip - Wohnen/Arbeiten auf einer Parzelle - zu verlassen und andere städtebauliche Formen zu finden.

Durch die damaligen Basisinnovationen (Dampfkraft und Eisenbahn) ergab sich erstmalig die Möglichkeit, größere Mengen an Gütern kostengünstig zu bewegen. Im Prozess der Industrialisierung ab etwa 1850 setzten sich rationellere Arbeitstechniken durch (größere Arbeitsteilung, Ersetzung von Menschen- durch maschinelle Kraft), die im Ergebnis zu größeren Arbeitsstätten führten. Betriebe waren auf die Eisenbahn als Transportmittel angewiesen. Folgerichtig siedelten die Betriebe sich an Eisenbahnlinien an, insbesondere an das 1886 eröffnete Ringgleis, das die Stadt umschloss.



Abbildung 2: ehem. Jürgensbrauerei

Gemengelagen – Konflikte Wohnen/Arbeiten

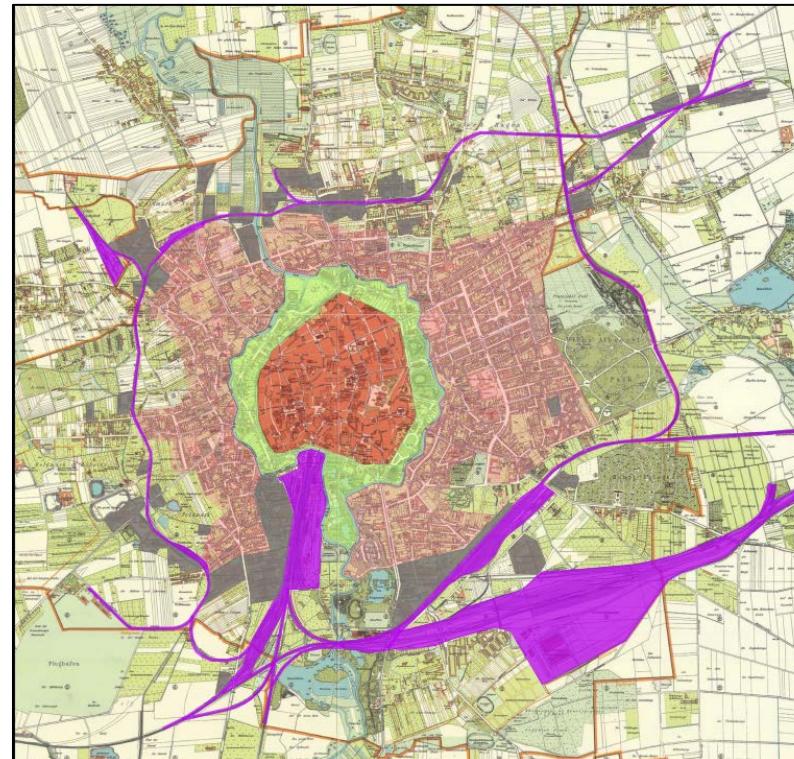


Abbildung 3: Ansiedlung von Gewerbebetrieben an Gleisanlagen im letzten Jahrhundert

Da in der Gründerzeit der Umweltschutzgedanke noch nicht existierte und die Arbeiter mangels Massenverkehrsmittel auf einen kurzen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte angewiesen waren, wurden diese im Umfeld der Gleisanlagen oft direkt nebeneinander entwickelt, auch wenn der da-

Neues Prinzip Funktions-trennung ab 1930er Jahren

Motorisierung und der Umweltschutz sorgen für Betriebsverlagerungen an den Rand der Stadt



Abbildung 4: Gewerbeträchen am Stadtrand

malige Stadtentwicklungsplan von Ludwig Winter eigentlich die Ansiedlung von Wohnhäusern in den Ringgebieten vorsah. Erst in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts begann sich der Gedanke durchzusetzen, dass die Funktionen *Wohnen* und *Gewerbe* aufgrund der in Gemengelagen auftretenden gesundheitlichen Belastungen besser getrennt werden sollten. Der Gedanke des eigenständigen Gewerbegebiets war entstanden.

Seit den 1970er Jahren gerieten mit Aufkommen des Umweltschutzgedankens die Gemengelagen von Wohnen und Gewerbe immer mehr in den Fokus der Kritik. Gleichzeitig gab es nun dank der weit verbreiteten individuellen Motorisierung die Möglichkeit, Wohn- und Industriegebiete räumlich voneinander zu trennen. 1986 wurde der Güterverkehr auf der Ringbahn eingestellt. Der Lkw hatte die Ringbahn als wichtigstes Transportmittel für gewerbliche Nutzungen abgelöst. Strenger werdende Umweltauflagen und wachsende Anwohnerbeschwerden auf der einen, Expansionswünsche, die vor Ort nicht mehr befriedigt werden konnten auf der anderen Seite führten und führen bis heute zu Betriebsverlagerungen – von innenstadtnahen Lagen in die neu geschaffenen Gewerbegebiete am Stadtrand entlang den Autobahnen, der nun wichtigsten verkehrlichen Infrastruktur.

Braunschweig auf dem Weg zur Dienstleistungswirtschaft

Die Wirtschafts- bzw. Branchenentwicklung seit Beginn der Industrialisierung ist gekennzeichnet von einer immer größer werdenden Differenzierung, was für die Stadtentwicklung nicht ohne Folgen blieb. Neben klassischen Gewerbe- und Industriebetrieben etablierten sich die Dienstleistungsbetriebe sowie Betriebe, die forschen und nicht Produkte, sondern Ideen und Wissen produzieren. So unterschiedlich die Betriebszwecke sind, so unterschiedlich sind auch die Standortansprüche der einzelnen Branchen. Daraus erwächst die Verpflichtung der Stadt, im Rahmen der Daseinsvorsorge möglichst vielen Ansprüchen gerecht zu werden bzw. entsprechende Flächenangebote und Fördermechanismen vorzuhalten.

Typisierung von Gewerbegebieten

- **Arbeitsstätten in integrierten Lagen**
(Freie Berufe, Handwerker, Dienstleister in Wohn- und Mischgebieten, Banken, Kultur- und Kreativwirtschaft)
- **Gründerzeitlich geprägte Gewerbe- und Industriegebiete**
(Leitinfrastruktur Bahn)
- **Gewerbe- und Industriegebiete der Nachkriegszeit**
(Leitinfrastruktur Autobahn)
- **Wissensbasierte Arbeitsstätten Forschung und Lehre**
(Universitäten, Forschungseinrichtungen)
(keine ausgeprägte Leitinfrastruktur)
- **Wissensbasierte Betriebe (Hochtechnologie, Dienstleister)** (unterschiedliche Leitinfrastrukturen, z. B. Flughafen für Avionikcluster, Nähe zu Forschungseinrichtungen)

3.2 Bisherige Flächenvorsorge, Wirtschaftsförderung und Liegenschaftspolitik der Stadt Braunschweig

Strategischer Gesamtansatz Wirtschaftsförderung in den 70er und 80er Jahren

Planwerke

Die Stadt Braunschweig hat in den 70er und 80er Jahren im Themenfeld „Wirtschaftsförderung“ einen strategischen Gesamtansatz verfolgt. In der Übersicht entstanden folgende zusammenfassende Planwerke:

Wirtschaftsförderungsplan, Bestandsaufnahme Wirtschaftsstruktur und Standortanalyse	1972
Wirtschaftsförderungsplan, Arbeitsmarkt- und Industrieanalyse	1973
Wirtschaftsförderungsplan, Zielkonzept	1977
Zielkonzept Wirtschaftsförderung 1. Fortschreibung	1978
Zielkonzept Wirtschaftsförderung 2. Fortschreibung	1981
Zielkonzept Wirtschaftsförderung 3. Fortschreibung	1985

Kennzeichnend für die damaligen Prozesse waren umfangreiche Analysen in den Themenfeldern „Arbeitsplatzangebot“, „Wohn- und Standortbedingungen“, „Technische Infrastruktur“ und „Verkehr“. Eine interdisziplinäre stadtinterne Arbeitsgruppe sorgte für das auf Fortschreibung angelegte Berichtswesen bzw. Fortschreibungen des Konzeptes. Im Zielkonzept Wirtschaftsförderung wurden folgende Handlungsfelder der Wirtschaftsförderung thematisiert:

Themenfelder Wirtschaftsförderungskonzept

Grundstückspolitik
Planungspolitik
Infrastrukturpolitik
Ausbildung, Qualifizierung
Wohnungssituation
Öffentlichkeitsarbeit
Akquisition

Die o. g. Planwerke bilden bis heute die Grundlage im Handlungsfeld Wirtschaftsförderung.

Derzeitiges System der Wirtschaftsförderung

Interdisziplinär arbeitende verwaltungsinterne „Arbeitsgruppe Wirtschaftsförderung“

Zentraler Ansprechpartner für Betriebe in Braunschweig ist die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft Braunschweig Zukunft GmbH. (Flächen-) Anfragen von Betrieben werden von der Gesellschaft als Schnittstelle zur Verwaltung aufgenommen und als Berater bearbeitet. Um schnelle Antworten auf besonders wichtige, bedeutsame und eilige Themen sicherstellen zu können, werden diese in die interdisziplinär besetzte verwaltungsinterne Arbeitsgruppe „Wirt-

schaftsförderung“ eingebracht, Handlungsansätze und das Verwaltungshandeln zeitnah abgestimmt.

Monitoring Liegenschaft

Monitoring Stadtplanung

Anlass bezogene Vorlagen, adressiert an die Politik zu strategischen Fragen

Aufgabenwahrnehmung im Zusammenhang „Wirt- schaftsförderung“ heute

Der Fachbereich Finanzen der Stadt Braunschweig führt Statistiken zu den verkauften städtischen Gewerbegrundstücken, gegliedert nach „Größe der Grundstücke“, „Anlass“ (Betriebsverlagerung/Neuansiedlung) und „Branchen“. Der Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz erstellt gesamtstädtische Übersichtskarten, aus denen hervorgeht, wo neue Gewerbe-/Industriegebiete geplant sind bzw. wo in vorhandenen neueren Gebieten noch Flächenreserven vorhanden sind. Die politischen Gremien werden laufend über die genannten Sachverhalte informiert.

Die Aufgaben der mit Wirtschaftsförderung befassten Dienststellen der Stadt stellen sich im Überblick folgendermaßen dar

Wirtschaftsförderung

- Beratung (Standort, Förderung, Existenzgründung, Bestandspflege, Gewerbeträchen)
- Schnitt- und Clearingstelle zur Verwaltung Genehmigungsmanagement
- Technologietransfer und Innovationsförderung
- Clustermanagement und Netzwerkarbeit
- Öffentlichkeitsarbeit

Liegenschaften GGB

- Ankauf von Flächen für zukünftige Gewerbe-/Industriegebiete und Ausgleichsflächen
- Verkauf von gewerblichen Bauflächen
- Monitoring Verkauf (Statistische Erfassung und Aufbereitung der Verkaufsfälle)

Planung

- Flächenvorsorge (Durchführung von Bauleitplanverfahren für Gewerbe-/Industriegebiete)
- Übersichtskarten (vorhandene/geplante Gewerbegebiete, Baulandreserven)

3.3 Wirtschaftsrelevante Infrastruktur

Straßenverkehr



Abbildung 5: A 2

Nach der Wiedervereinigung 1990 hat sich die Lage Braunschweigs entscheidend verbessert: statt eines Zonenrandgebietes befindet sich Braunschweig heute in einer zentralen Lage in Europa. Die Planung für den weiteren Ausbau der A 39 ist für alle 7 Abschnitte der Trasse eingeleitet. Damit ist neben der tragfähigen Ost-West-Verbindung der A 2 zukünftig auch eine weitere Verbesserung in der Nord-Süd-Verbindung in Aussicht.

Was den Schienenverkehr angeht war der Bau der Schnellbahnstrecke Berlin-Hannover eine entscheidende Maßnahme. Seit 1993 ist Braunschweig an das ICE-Netz angeschlossen. Der zweispurige Ausbau der sog. Weddeler Schleife würde entscheidend dazu beitragen, einen größeren Teil der Pendler zwischen Braunschweig und Wolfsburg auf die Schiene zu bringen. Hier muss die Stadt auf kurzfristige Realisierung hinwirken, ebenso auf eine Verbesserung des Regionalbahnnetzes (z.B. neue Haltepunkte Weststadt, Bienrode und Leiferde) und eine bedarfsgerechte Taktfrequenz (z.B. in der Relation Richtung Gifhorn/Uelzen).

Schienenverkehr

Mit dem Braunschweiger Flughafen ist eine entscheidende infrastrukturelle Voraussetzung für international agierende Forschungs- und Wissenschaftsinstitutionen sowie für Wirtschaftsunternehmen gegeben.



Abbildung 6: Flughafen Braunschweig-Wolfsburg

Braunschweig hat mit dem Mittellandkanal unmittelbaren Anschluss an das Bundeswasserstraßennetz. Der Braunschweiger Binnenhafen verfügt neben dem Hafenbecken u. a über zwei Parallelhäfen, sieben Krananlagen, eine Hafenbahn und eine trimodale Containerumschlaganlage auf einer Fläche von rund 63 ha. Der Hafen ist allseitig von (meist gewerblicher) Bebauung umgeben. Entwicklungsmöglichkeiten können sich deswegen nur durch Nutzungsintensivierung der vorhandenen Hafenflächen ergeben.

Wasserstraßenverkehr und Hafen



Abbildung 7: Braunschweiger Hafen

Im Hafen werden jährlich rund 1 Mio. Tonnen unterschiedlicher Güter umgeschlagen. Der Containerhafen hat das größte Wachstumspotenzial. Deutschlandweit wird laut der 2014 veröffentlichten Seeverkehrsprognose das Güteraufkommen auf den Wasserstraßen bis 2030 um 52 % steigen. Die Hafenbetriebsgesellschaft erwartet auch für Braunschweig zunehmende Umschlagszahlen.

Zur Sicherstellung der verkehrlichen Erreichbarkeit des Hafens Braunschweig ist eine Verbesserung überregionaler Verkehrsinfrastrukturprojekte wichtig. Dazu zählen insbesondere ein zusätzliches Abstiegsbauwerk im Elbeseitenkanal in Lüneburg, der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife und die technische Aufrüstung der Nordkurve zwischen Gliesmarode und Rühme in der Zufahrt zum Hafen Braunschweig.

Regionale Bildungs- und Wissenschaftslandschaft



Abbildung 8: Technische Universität

Die Regionale Bildungs- und Wissenschaftslandschaft ist durch eine Vielzahl öffentlicher und privater Wissenschafts- und Bildungseinrichtungen gekennzeichnet, die nachweislich sehr viele Menschen aus dem In- und Ausland in die Stadt bringen. So verzeichnet z. B. die Technische Universität mit ca. 18.500 Studierenden derzeit ein Allzeithoch. Hierzu kommen ca. 1.000 Studierende der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig. Mit dem Haus der Wissenschaft, der städtischen Braunschweig Zukunft GmbH, der TU und die ForschungsRegion Braunschweig gibt es Institutionen, die an der Vernetzung der Einrichtungen arbeiten.

Breitbandnetz

Die Entwicklung des Breitbandnetzes ist im Vergleich zum Umland weit fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen. Ein zu langsames Breitbandnetz stellt heute für viele Betriebe noch immer ein Problem dar. Hieran muss weiter intensiv gearbeitet werden, um auch bei diesem wichtigen und nach wie vor immer noch weiter an Bedeutung gewinnenden Standortfaktor bessere Bedingungen für die Unternehmen zu bieten.

Weiche Faktoren

Braunschweig verfügt mit seiner kompakten Dichte und der daraus resultierenden hohen Urbanität, dem attraktiven Einzelhandel, der historischen Innenstadt, dem vielfältigen kulturellen Angebot, guten Sport- und Freizeitmöglichkeiten und den attraktiven Parkanlagen und Grünflächen über eine hohe Qualität der weichen Standortfaktoren. Der aktuell angespannte Wohnungsmarkt stellt die Stadt vor die Herausforderung, durch aktive Baulandpolitik auch in diesem wichtigen Feld dafür Sorge zu tragen, dass Braunschweig für Hinzuziehende attraktiv bleibt.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die für die erfolgreiche Akquisition von Betrieben heutzutage notwendige attraktive Infrastruktur in Braunschweig nahezu vollständig vorhanden und die Stadt somit ein Standort mit großem Zukunftspotenzial ist.

3.4 Gewerbeflächen Angebot und Nachfrage

Gewerbeflächen sind in Braunschweig derzeit knapp

Die aktuelle Situation hinsichtlich (städtischer) Gewerbeflächenreserven im Stadtgebiet Braunschweig stellt sich mittlerweile als zunehmend problematisch dar. Bedingt durch zahlreiche Verkäufe von Grundstücken in den letzten Jahren und die Umsiedlung eines Hightech-Unternehmens innerhalb des Stadtgebietes mit einer Fläche von fast 8 ha gibt es nur noch wenige kommunale Restflächen für die freie Vermarktung. Auch aufgrund des aktuell nach wie vor sehr niedrigen Zinsniveaus erreichen die Wirtschaftsförderung regelmäßig Flächenanfragen von Unternehmen. Etliche dieser Gesuche können momentan aber aus den vorgenannten Gründen nicht sofort bedient werden, sondern werden vielfach auf entsprechende Wartelisten gesetzt. Eine gezielte Ansiedlungssteuerung mit Blick auf Branchen, Betriebsgröße und

Art der Nutzung ist derzeit nicht gegeben, für die zukünftige gesamtstädtische Entwicklung aber unumgänglich.

Kleinteiliger Flächen-nachfrage, Mittelstand ist wichtigste Nachfragegruppe

Insgesamt ist in Braunschweig die Flächennachfrage nach wie vor hoch, allerdings in den letzten Jahren auch deutlich kleinteiliger geworden. Nur noch im Ausnahmefall suchen Großunternehmen neue Standorte. Großansiedlungen mit hohem Flächenbedarf kommen (Ausnahme Logistik) nur noch etwa alle ca. 5 bis 10 Jahre vor. Der Mittelstand bzw. die kleinen und mittleren Unternehmen sind somit die wichtigste Nachfragegruppe in Braunschweig, insbesondere Bestandsunternehmen am Standort.

**Gefragte Flächengrößen:
2.000 bis 10.000 m²**

Die nachgefragten Flächengrößen bewegen sich schwerpunktmäßig i. d. R. zwischen ca. 2.000 und 10.000 m². Insgesamt kommen ca. 80 % bis 90 % der Nachfragen nach Gewerbegebäuden aus dem Stadtgebiet und dem Umland von Braunschweig. Viele Mittelständler sind in Braunschweig und der Region verwurzelt und wechseln deshalb nur ungern den Standort, selbst wenn woanders höhere Fördergelder und günstige Flächen locken. Teilweise werden sogar nur bestimmte Stadtteile bevorzugt.

80% bis 90 % der Nachfrage stammt aus Braunschweig

Für die Bestandsentwicklung prosperierender, lokal ansässiger Unternehmen ist daher die Bereitstellung attraktiver Gewerbeflächen eine Grundvoraussetzung. Für diese wichtige Nachfragegruppe sind auch in Zukunft ausreichend qualifizierte Standorte und Flächen auszuweisen. Wichtigster Anlass für die Aufstellung dieses Gewerbeplänenkonzeptes ist die Tatsache, dass dem Markt in Braunschweig kaum noch verfügbare, nutzungsbereite Gewerbegebäuden zur Verfügung stehen. Mit Stand September 2015 beläuft sich die Größe der zur Bebauung freigegebenen städtischen Gewerbegebäuden insgesamt auf ca. 78 ha. Davon stehen dem Markt derzeit allerdings nur ca. 2 ha frei zur Verfügung. Etwa 52 ha sind an Nutzungsoptionen (Reservierungen) gebunden, die Investoren von der Stadt zugesichert wurden. Die Vergabe von weiteren ca. 24 ha ist an die Erfüllung von Förderkriterien im Umfeld des Forschungsflughafens gebunden. Wird für die Zukunft ein vergleichbarer Flächenbedarf wie in den vergangenen Jahren angenommen, reichen die verbliebenen Flächenreserven für industrielle bzw. gewerbliche Nutzungen voraussichtlich für weniger als ein Jahr.

Derzeit nur noch 2 ha Gewerbegebäuden frei verfügbar

52 ha durch unbefristete Optionen gebunden

24 ha an die Förderkriterien gebunden (flughafenaffin)

Bisherige Flächenvorsorgepolitik/Gewerbeplänenentwicklung der Stadt Braunschweig, Nachfrage und Flächenbedarfe

Keine tragfähige Prognosemethoden

Anders als bei Wohnbauflächen gibt es keine verlässlichen Prognosemethoden zur Bestimmung des zukünftigen Gewerbeplänenbedarfs. Die Stadt Braunschweig hat die Flächenvorhaltung in den 1990er Jahren daher an den durchschnittlichen Bedarfen der vorausgegangenen Jahre von ca. 10 ha pro Jahr ausgerichtet. Um diesem Ziel zu entsprechen, wurden, neben kleineren Gewerbegebäuden, seitdem die beiden großen Gewerbegebiete Hansestraße-West (ca. 117 ha) und Waller See (ca. 64 ha) planerisch zur Rechtskraft und an den Markt gebracht. In Fortsetzung dieser strategischen Flächenvorsorgepolitik war in

**Durchschnittliche Nachfrage als Richtgröße:
10 ha/a in den 90er Jahren**

Planungen für Rüningen West 2011 eingestellt

Schwankende Nachfrage nach Gewerbeflächen 1988 bis 2013

Rüningen-West (36 ha) ein weiteres Gebiet vorgesehen. Aufgrund von Widerständen aus den benachbarten Ortsteilen wurden die Planungen 2011 eingestellt. Die Aufstellungsbeschlüsse zu den bereits laufenden Bauleitplanverfahren wurden zurückgenommen. Die Neuentwicklung größerer zusammenhängender Gewerbeflächen ist damit bis heute zum Erliegen gekommen. Derzeit werden nur noch die rechtskräftigen Bestandsflächen weiter erschlossen und vermarktet.

Die Gewerbeflächennachfrage war in Braunschweig von 1988 bis 2013 starken Schwankungen unterworfen. In der jüngeren Vergangenheit seit 2005 wurden im Schnitt ca. 6 bis 8 ha städtischer Gewerbeflächen veräußert. Anlass des Erwerbs sind weit überwiegend die Erweiterung bestehender Betriebe bzw. der Standortwechsel innerhalb Braunschweigs (insg. ca. 80 %). Für Neuansiedlung bzw. Neugründung wurden lediglich 17 % der veräußerten Flächen beansprucht. Nachgefragt werden vor allem Flächen unter 5.000 m² (1996-2013: 93 von 152 Fällen).

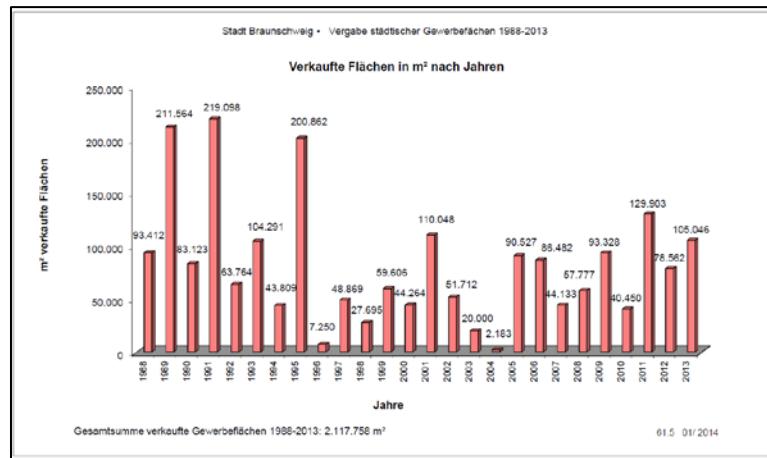


Abbildung 9: Verkaufte Flächen in m² nach Jahren

Flächenreserven und -potenziale sowie Handlungsdruck nach Nachfragetypen

Flächen für Industriebetriebe

→ Bestandsreserven: Das Gebiet Waller See verfügt in Teilbereichen über Industrieflächen (GI), die jedoch über Flächenreservierungen gebunden sind.

Größtes Flächenpotenzial: Bereich Stiddien Beddingen: 150 ha

→ Flächenpotenziale: Größtes Flächenpotenzial ist eine im Südwesten des Stadtgebietes bislang nicht bebaute und nicht beplante ca. 150 ha große Fläche bei Stiddien. Im Flächennutzungsplan ist hier eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Die Fläche ist allerdings nur über das Stadtgebiet von Salzgitter wirtschaftlich sinnvoll zu erschließen. Entsprechende Gespräche zwischen beiden Städten über die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebiets Stiddien-Beddingen sollen wieder aufgenommen werden. Da bei der Neuplanung von Industriegebieten aus Immissionsschutzgründen ein größerer Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung eingehalten werden muss (Größenordnung mindestens 500 m), gibt es praktisch

keine weiteren Bereiche in Braunschweig in vergleichbarer Größenordnung, die sich für neue Industriegebiete eigneten.

→ Handlungsdruck: Frei verfügbare, baureife Bauflächen für Industriebetriebe sind derzeit unzureichend vorhanden. Es müssen daher weitere Flächen ausgewiesen werden.

Flächen für Gewerbebetriebe

→ Bestandsreserven: Größere städtische gewerbliche Bauflächen sind nur noch in den Gebieten Waller See und Rautheim-Nord vorhanden. Die größten Baulandreserven in Höhe von 33 ha liegen im Gewerbe- und Industriegebiet Waller See, die allerdings größtenteils reserviert sind. Insgesamt belaufen sich die frei verfügbaren Flächenreserven der Stadt Braunschweig in Waller See und Rautheim-Nord auf ca. 3 ha.

Stand: 11.11.2015	Gesamt- fläche	ver- kauft	Freie städt. Flächen	Davon reserviert	Rest
Rautheim-Nord	21,18	19,20	1,98	0,77	1,21
Hansestraße- West	117,40	102,30	17,10	17,10	0,00
Kralenriede-Ost	6,40	1,18	5,22	0,00	5,22
Waller See, 1.BA	25,68	23,23	2,38	1,9	0,48
Waller See, 2. BA	38,00	4,96	33,04	33,04	0,00
Braunstraße- Süd	9,00	9,00	0,00	0,00	0,00
Forschungs- flughafen- Nordwest	7,60	0,00	7,60	0,00	7,60
Forschungs- flughafen-West	13,3	2,10	11,20	1,00	10,20
Insgesamt	238,56	161,97	78,52	53,81	24,71

Abbildung 10: Flächenreserven in städtischen Gewerbegebieten, alle Angaben in ha netto

Flächenreserven in städtischen Gewerbegebieten

Konversionsflächen bieten Flächenpotenziale

→ Flächenpotenziale: Es gibt in der Stadt Braunschweig mehrere große Konversionsflächen, die teilweise seit mehr als zehn Jahren brachliegen und für die noch keine tragfähigen Nachnutzungskonzepte vorhanden sind. Hierzu gehört u.a. das ehem. Eisenbahnausbesserungswerk. Erweiterungen bzw. Neuentwicklungen von Gewerbegebieten sind außerdem u.a. an den Standorten Wenden-West, Ölper-Kreuz-Nord (bislang nicht beplant), Peterskamp-Süd sowie Stiddien-Beddingen möglich. Die Gebiete stehen für jeweils eigene Qualitäten und Nutzungs-potenziale; teilweise wurden bereits erste Planungsschritte für die Schaffung von Baurecht unternommen.

→ Handlungsdruck: Wird für die Zukunft ein vergleichbarer Flächenbedarf wie in den vergangenen Jahren angenommen, reichen die verbleibenden Flächenreserven voraussichtlich weniger als ein Jahr. Es müssen daher weitere Flächen ausgewiesen werden.

Flächen für Hochtechnologiebetriebe

→ Bestandsreserven: Braunschweig verfügt über mehrere erfolgreiche Cluster im Bereich der Hochtechnologie. Das bedeutendste Cluster befindet sich im Bereich des Forschungs-

Mehrere bestehende erfolgreiche Cluster für Hochtechnologie

Kein Handlungsdruck für flughafenaffine Betriebe

Umfangreiche Flächenreserven für Forschungseinrichtungen und die Technische Universität

flughafens. Die Stadt Braunschweig hat um den Flughafen zwei Sondergebiete ausgewiesen (Forschungsflughafen-Nordwest, Forschungsflughafen-West) und ein Gewerbegebiet (Kralenriede-Ost) in denen technologieorientierte Unternehmen und Behörden aus den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie der Verkehrstechnik angesiedelt werden sollen.

Die Gebiete verfügen insgesamt noch über ca. 24 ha verfügbare Baulandreserven, so dass für dieses Nachfragesegment kein Flächenengpass absehbar ist.

→ Flächenpotenziale: Für hochwertige Gewerbenutzungen eignen sich generell sowohl die innenstadtnahen Konversionsflächen des ehem. Eisenbahnausbesserungswerks sowie der ehem. Heinrich-der-Löwe-Kaserne, aber auch andere Standorte im Umfeld des Ringgleises bzw. im räumlichen Anschluss bzw. Zusammenhang mit bestehenden Forschungs- oder universitären Einrichtungen.

→ Handlungsdruck: Für flughafenaffine Betriebe bzw. Forschungseinrichtungen besteht kein Handlungsdruck. Ansiedlungsmöglichkeiten für andere Hochtechnologiebetriebe müssen aktiv von der Stadt geschaffen werden.

Flächen für Forschungs- und Hochschuleinrichtungen

→ Flächenreserven: Im Flächennutzungsplan sind umfangreiche Flächen für die großen Forschungseinrichtungen (DLR, PTB, Von-Thünen-Institut, Julius-Kühn-Institut, Helmholtz-Zentrum für Infektionsforschung) dargestellt. Flächenengpässe diesbezüglich sind seit Jahrzehnten nicht aufgetreten. Nordöstlich der Innenstadt, zu großen Teilen integriert in die gründerzeitliche Bebauung, befinden sich die Flächen der Technischen Universität (TU) Braunschweig. Auch hier sind im Flächennutzungsplan weitreichende Sonderbauflächen dargestellt, von denen weite Bereiche von der TU bis heute nicht in Anspruch genommen wurden.

→ Flächenpotenziale: Derzeit nicht benötigt.

→ Handlungsdruck: gering. Mittelfristig sollten die zukünftigen Flächenbedarfe dieser für die Stadt wichtigen Forschungseinrichtungen geprüft und entsprechend im neu aufzustellenden Flächennutzungsplan berücksichtigt werden. Die TU hat ein Entwicklungskonzept vorgelegt, das im Wesentlichen Entwicklungsmöglichkeiten im derzeitigen Flächenbestand beschreibt. Das Konzept hat bis dato noch keine Verbindlichkeit erlangt.

Flächen für Dienstleistungsbetriebe/Büros

→ Flächenreserven: Das Cluster "Finanzdienstleistungen" an der Gifhorner Straße hat sich in den letzten Jahren mit einer hohen Dynamik entwickelt (Kern ist VW Financial mit rd. 6.000 Mitarbeitern). Im sogenannten ARTmax-Zentrum an der Frankfurter Straße hat ein privater Entwickler um das Bau-

denkmal der ehem. Zuckerraffinerie ein Zentrum für Medien & Design entwickelt. Im Umfeld der Industriedenkmäler der soge-

Übersicht Flächenpotenziale

Flächenpotenziale

Arbeitsstätten in integrierten Lagen

- Innenstadt
- Westliche Innenstadt
- Nordstadt
- Ringgleisgürtel
- Otto-von-Guericke Straße

Bestehende Gewerbe- und Industriegebiete

- Bestandsergänzung, Nutzungsintensivierung, Neunutzung

Potenzielle Gewerbe- und Industriegebiete

- Ausbesserungswerk
- Stiddien/Beddingen
- Ölper Kreuz
- Wenden-West
- Peterskamp-Süd
- Ölper Kreuz-Nord
- Rüningen-West
- Wendebrück-Süd
- Stöckheim-Südost
- Altstandorte ehem. großflächiger EZH

Wissensbasierte Arbeitsstätten Forschung und Lehre (Universitäten, Forschungseinrichtungen)

- Nutzungsintensivierung vorhandener Flächen

Wissensbasierte Betriebe (Hochtechnologie, Dienstleister, Büros)

- Erweiterungsflächen im Bereich und Umfeld der Forschungscampi
- Aufwertung DIBAG-Gelände Kralenriede
- Heinrich-der-Löwe-Kaserne
- Ausbesserungswerk
- Harz und Heide Gelände
- Ehem. Praktiker Hans-Sommer-Straße
- Nachnutzung ehemaliger Industriestandorte im Ringgleisgürtel (z.B. Roggenmühle, Schimmelhof)
- Große Stadteinfahrten (Büros)
- Bahnhofsumfeld (Büros)
- Stöckheim- Südost

nannten "Roggenmühle" an der A 391 und der Jürgens-Brauerei östlich der Hamburger Straße expandieren ebenfalls Dienstleistungs- und Bürozentren. Im Bereich des Bahnhofs und des Heinrich-Büssing-Rings findet sich ein weiterer Schwerpunkt (Ringcenter, Atrium-Bummel-Center, BraWoPark). Im Zuge des Ausbaus des BraWoParkes entsteht ein weiterer Büroturm. Des Weiteren gibt es in den meisten bestehenden Gewerbegebieten die Möglichkeit, auch Büronutzungen anzusiedeln.

→ Flächenpotenziale: Teilbereiche der ehem. Heinrich-der-Löwe-Kaserne und des ehem. Eisenbahnausbesserungswerks, das städtische Harz-und-Heide-Gelände sowie die seit Jahren zwar vermieteten, aber größtenteils ungenutzten Industriehallen auf dem ehem. Gelände der MIAG im Nordwestlichen Ringgebiet bieten Raum für Neuansiedlungen von Betrieben bzw. auch Wohnungen. Perspektivisch bietet sich an, den vorhandenen Forschungsstandort im Bereich Stöckheim-Südost bei Bedarf nach Süden zu erweitern.

**Bisher keine spezielle
Flächenvorsorge der Stadt
für Dienstleistungsbetriebe**

→ Handlungsdruck: Eine eigenständige Flächenvorsorge für Dienstleistungsbetriebe wurde in der Vergangenheit nicht betrieben. Gegenüber der Stadt wurden in der Vergangenheit nur selten entsprechende Bedarfe artikuliert.

4 Konzept

4.1 Flächenbedarfe und Ansiedlungsziele

Gewerbebedarf kaum prognostizierbar

Doppelstrategie: Schwerpunkt Innenentwicklung, dennoch Ausweisung traditioneller Gewerbegebiete

Regionale Aufgabenteilung

Qualitatives Ziel: Flächenangebote für unterschiedliche Ansprüche als Stadt vorhalten

Quantitative Ziele

Wie dargelegt ist kaum seriös zu prognostizieren, wieviel Gewerbeflächen zukünftig gebraucht werden. Das liegt ganz wesentlich an den wirtschaftlichen übergeordneten Rahmenbedingungen – Konjunktur, Zinsentwicklung, Technologieentwicklung, Regulierung des Handels durch transnationale Abkommen etc., die über einen längeren Zeitraum nicht vorhersehbar sind. Anhaltspunkt ist deswegen der Flächenverbrauch der letzten Jahre.

Bei der Ableitung quantitativer Ziele finden zwei wesentliche Überlegungen Berücksichtigung. Erstens: Braunschweig legt in Zukunft den Schwerpunkt auf die Entwicklung urbaner, gemischter Entwicklungsgebiete, vornehmlich für wissensbasierte Betriebe (Hochtechnologie, Dienstleister). Zweitens: Das Oberzentrum Braunschweig kann in Anbetracht der begrenzten Flächenkapazitäten nicht allen Ansiedlungswünschen von Betrieben nachkommen. Als Lösung bietet sich hier eine stärkere regionale Aufgabenwahrnehmung an.

Konkret könnte das bedeuten, dass ein weiteres interkommunales Gewerbe- bzw. Industriegebiet, z. B. mit Salzgitter entwickelt wird, um auch Industrie- und produzierenden Betrieben in der Region eine Ansiedlungsmöglichkeit zu bieten. Daneben weist Braunschweig aber weiterhin in integrierten Lagen der Stadt Gewerbegebiete für unterschiedliche Ansprüche aus, mit dem Ziel ein möglichst breit gefächertes Flächenangebot vorzuhalten.

Schwer zu greifen ist, wie hoch der zukünftige Flächenbedarf der vorhandenen universitären bzw. der Forschungseinrichtungen ist. Laut dem von der TU erarbeiteten Strukturkonzept „Campus Stadt“ (2015) wird sich die weitere bauliche Entwicklung der TU im Bestand organisieren lassen.

Quantitative Ziele bis 2030

- **Gewerbegebiete traditioneller Prägung**
für große (Industrie)betriebe,
Produzierendes Gewerbe 30 ha
- **Gewerbegebiete traditioneller Prägung**
für kleine und mittelgroße Betriebe 50 ha
- **Wissensbasierte Betriebe** (Hochtechnologie,
Dienstleister) 50 ha
- **Erneuerung integrierter Standorte für Kultur- und Kreativwirtschaft etc. am Innenstadtrand und Ringgebiete** keine Angabe möglich
- **Erweiterungsmöglichkeiten für vorhandene universitäre und Forschungseinrichtungen**
(dauerhafte Freihaltung im Flächennutzungsplan) keine Angabe möglich

Daneben sind in integrierten, gemischt genutzten Lagen Ansiedlungsmöglichkeiten für die Kreativwirtschaft vorzuhalten.

Die Großwohngebiete der 60er und 70er Jahre, Weststadt, Schwarzer Berg, und Heidberg, sind stark monofunktional auf das Wohnen konzipiert und auch so entwickelt worden. Perspektivisch soll hier – gerade auch im Zug von Stadterneuerungsprozessen – integriert in die Wohnlagen kleinere personenbezogene Produktions- und Dienstleistungsbetriebe aktiv gefördert und entwickelt werden, um dem Ideal der gemischten Stadt näher zu kommen.

4.2 Flächenkonzept und Infrastrukturentwicklung

Strategische Ziele

Strategische Ziele bis 2030

Allgemeine Ziele

- **Doppelstrategie:** Sowohl Realisierung urbaner gemischt genutzter Standorte für wissensbasierte Betriebe (1. Priorität) als auch Ausweisung von Gewerbegebieten in Randlagen der Stadt für Clusterbildung (2. Priorität).
- Der Nachfrage entsprechend **weit aufgefächertes städtisches Angebot** an Gewerbefflächen bzw. Ansiedlungsmöglichkeiten
- Angebotsplanung und „**Erschließung auf Vorrat**“ bei traditionellen, produktionsorientierten Gewerbe- und Industriegebieten
- Minimierung des Flächenverbrauchs: **Innenentwicklung hat Vorrang vor Außenentwicklung.**
- **Wohnen, Einzelhandel und Vergnügungsstätten sind nur ausnahmsweise zulässig.**

Ziele Neuansiedlung

- **Vermehrte Flächenangebote im Süden des Stadtgebietes** zur Verminderung des derzeitigen Ungleichgewichtes
- **Planungsgrundsätze für neue produktionsorientierte Gewerbegebiete:**
 - Vermeidung von Erschließungsverkehren durch Wohngebiete
 - direkte Anbindung der Erschließungsverkehre an das übergeordnete Netz
 - großflächige, konzentrierte Anordnung von Flächen - möglichst gebündelt entlang lärmvorbelasteter Flächen (Verminderung der Gebietsemision)
 - ausreichender Abstand zu vorhandener Wohnbebauung
 - Minimierung des Flächenverbrauchs (insbesondere durch Nutzung von Konversionsflächen)
- Ansiedlungen von Betrieben **mit vielen Arbeitsplätzen pro Fläche** haben Vorrang.

Strategische Ziele

Strategische Ziele bis 2030

Ziele Bestandsentwicklung

- **Minimierung der Konfliktlagen bei bestehenden Gewerbegebieten/Gemengelagen:** nur die notwendigsten Erweiterungsmöglichkeiten nutzen, Entflechtung der verkehrlichen Erschließung, nach Möglichkeit Verlagerung von problematischen Betrieben
- **Nutzungsintensivierung von Bestandsgebieten, Clusterbildung**
- **Ggf. Aufgabe/Änderung besonders konflikträchtiger Standorte und Umnutzung zu Wohnzwecken**, sofern angemessene Ersatzstandorte angeboten werden können.

Ziele Infrastruktur

- **Ausbau des Breitbandnetzes, Ausbau der Weddeler Schleife**

Strategische Ziele, Flächenkonzept für Gewerbe- und Industriegebiete

Ausweisung traditioneller Gewerbegebiete

Für die Neuan- und vor allem auch Umsiedlung ansässiger Betriebe wird es notwendig sein, in integrierten, verkehrlich gut angebundenen Lagen der Stadt konventionelle Gewerbegebiete in städtischer Regie und Eigentum planungsrechtlich vorzubereiten, zu erschließen und die einzelnen Grundstücke zu marktüblichen Preisen an geeignete Betriebe zu veräußern.

Qualitatives Ziel: Flächenangebote für unterschiedliche Ansprüche als Stadt vorhalten

Bei der Ausweisung traditioneller Gewerbegebiete sind die nachfolgenden strategischen Leitlinien die Richtschnur für Entscheidungen. Die Ausweisung von neuen Gebieten muss den unterschiedlichen Ansprüchen der Betriebe hinsichtlich Emmissionsverhalten, Größenstruktur und Branchenzugehörigkeit Rechnung tragen. Die Stadt strebt an, bei den Grundstücksverkäufen an die einzelnen Betriebe auch großzügige Spielräume für künftige Entwicklungen zu berücksichtigen. Es muss aber in Anbetracht der kostengünstigen Grundstückspreise verhindert werden, dass zu große Grundstücke verkauft werden, die von den Betrieben dann nicht bestimmungsgemäß genutzt werden (z. B. Abstellplätze für Wohnwagen).

Angebotsplanung und „Erschließung auf Vorrat“ bei traditionellen Gewerbegebieten

Für die traditionellen produktionsorientierten Gewerbe- und Industriegebiete in Stadtrandlagen empfiehlt es sich, großzügig Planungsrecht zu schaffen und zu erschließen. Auf der anderen Seite ändern sich die Ansprüche an die Planung – anders als bei Wohngebieten – nicht in kurzer Zeit. Die Nachfrager von gewerblichem Bauland erwarten in der Regel, nach ihrer Standortentscheidung unverzüglich mit dem

Bau beginnen zu können. Auch deswegen ist „Erschließung auf Vorrat“ notwendig.

In der Vergangenheit hat sich bewährt, große Gebiete wie *Hansestraße* oder *Waller See* auszuplanen und auf Vorrat zu erschließen. Bewährt hat sich auch, im Bebauungsplan ein nicht zu engmaschiges Erschließungsnetz festzulegen, da die Größe der Betriebe stark schwankt. Für den Fall, dass doch ein engmaschigeres Erschließungsnetz benötigt wird, kann dies in der Regel ohne zeitaufwändige Planänderungsverfahren realisiert werden.

Mehr Gewerbegebiete im Süden der Stadt

Betrachtet man die Verteilung der Gewerbe- und Industriegebiete in der Stadt, zeigt sich ein Ungleichgewicht: Die meisten Gebiete finden sich im nördlichen Stadtbereich. Strategisches Ziel ist, vermehrt auch im Süden der Stadt Gebiete zu entwickeln, um dem Konzept *Stadt der kurzen Wege* besser gerecht werden zu können.

Trennung der Erschließungsverkehre Wohnen/Gewerbe

Strategisches Ziel ist weiterhin, die Erschließungsverkehre von Wohn- und gewerblicher Nutzung nach Möglichkeit konsequent zu trennen. Dies ist auch als Aufgabe für die vorhandenen Gebiete zu verstehen. Gutes Beispiel hierfür ist die Neuordnung des Bereiches Westbahnhof, wo dies gelungen ist.

Wohnen, Einzelhandel und Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig

Es gilt auch in Zukunft, in den traditionellen Gewerbegebieten Fehlentwicklungen hinsichtlich der Nutzung zu verhindern. Diese Gebiete sind nur sehr eingeschränkt für das Wohnen bzw. nur für die privilegierte Wohnnutzung geeignet. Einzelhandel soll mit Blick auf das städtische Zentrenkonzept *Einzelhandel* nach wie vor nur ausnahmsweise zulässig sein, nur dann, wenn der Einzelhandel in Verbindung mit dem eigentlichen gewerblichen Betriebszweck steht und von deutlich untergeordneter Bedeutung ist. Vergnügungsstätten sollen nur in sehr begrenztem Maß – gemäß dem städtischen Steuerungskonzept *Vergnügungsstätten* – ausnahmsweise in ausgewählten Gewerbegebieten zugelassen werden.

Im Stadtgebiet sind zahlreiche, kleinteilige Flächen für Arbeitsstätten vorhanden, häufig in Mischgebieten. Vorrangiges Ziel der Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung muss es sein, diese möglichst prioritär einer angemessenen Nutzung zuzuführen

Vorschlag für neue Gewerbe- und Industriegebiete

Im enger werdenden Stadtgebiet wird es immer schwieriger, zu angemessenen Konditionen Flächen für neue Gewerbegebiete anzukaufen. Um städtebauliche Vorhaben besser durchsetzen zu können, soll künftig fallweise ein besonderes Vorkaufsrecht der Stadt begründet werden (Bsp. Stiddien Beddingen).

Die Stadt Braunschweig setzt privatrechtlich in den Kaufverträgen den Verwendungszweck eines gewerblichen Grundstückes fest und sichert dies auch im Grundbuch. Weicht der

Betrieb davon ab, hat die Stadt das Recht, den Kaufvertrag rückabzuwickeln. An dieser bewährten Praxis soll auch zukünftig festgehalten werden.

Vor dem Hintergrund der genannten strategischen Zielsetzungen wird die Ausplanung folgender Gebiete vorgeschlagen:

Vorschlag für neue Gewerbe- und Industriegebiete

Vorschlag für neue Gewerbe- und Industriegebiete

Priorität 1

- Wenden-West
- Peterskamp-Süd
- Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk
- Heinrich-der-Löwe-Kaserne (Teilbereiche)
- Stiddien-Beddingen (interkommunal)
- Thiedestraße-Ost

Weitere Flächenpotenziale Gewerbe

- Ölper Kreuz
- Wendebrück-Süd
- Rüningen-West

Flächenkonzept Gewerbe- und Industriegebiete

Die folgende Abbildung zeigt das Flächenkonzept Gewerbe- und Industriegebiete. Neben den genannten priorisierten neu zu entwickelnden Gebieten sind auch die bestehenden Gewerbe- und Industriegebiete dargestellt, die nach den oben genannten strategischen Zielsetzungen weiterentwickelt werden sollen.

Maßstabsbedingt werden in diesem Konzept nur die für die Gesamtentwicklung der Stadt bedeutsamen bestehenden Gewerbegebiete dargestellt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die aufgrund ihrer geringen Größe bzw. geringen Bedeutung für die Stadtentwicklung nicht dargestellten Gewerbestandorte in ihrer Existenz infrage gestellt werden. Der Bestandsschutz für die Betriebe gilt selbstverständlich unabhängig von diesem Konzept.

Um Ansiedlungsmöglichkeiten für industrielle Nutzungen zu gewährleisten, ist es vordringlich, vorhandene Reservierungen zurückzunehmen.

Entwicklungskonzept Gewerbegebächen

Flächenkonzept Gewerbe- und Industriegebiete

Strukturelle Ziele



Bestehende Gewerbe-/ Industriegebiete

- Weiterentwicklung nach den Strategischen Zielen des Konzeptes

Siedlungserweiterung Ziele und Planungen



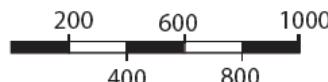
Gebiete mit rechtsverbindlichem Bebauungsplan nicht bzw. teilweise bebaut



Schwerpunkt der Gewerbegebächen-entwicklung - 1.Priorität

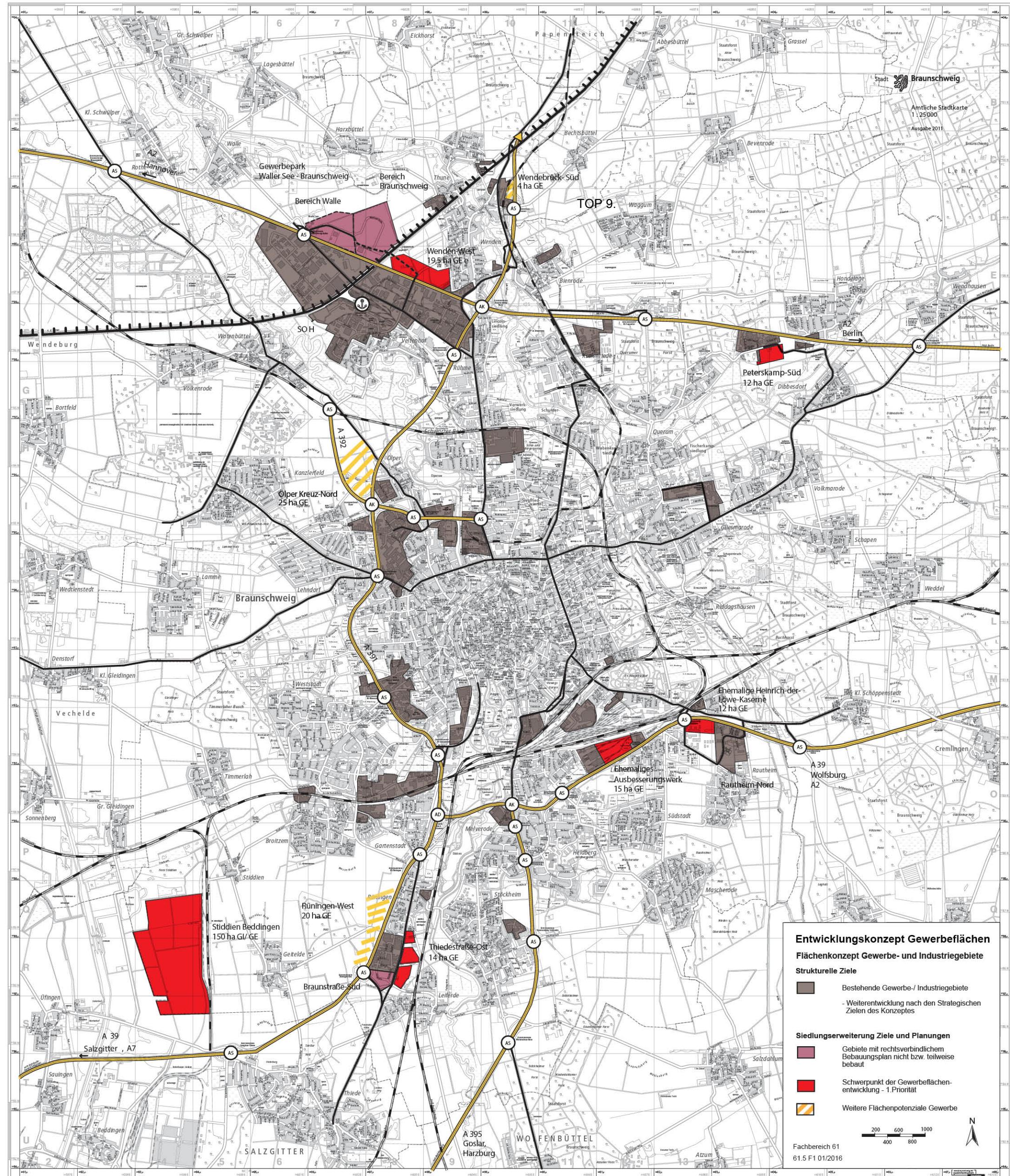


Weitere Flächenpotenziale Gewerbe



Fachbereich 61

61.5 F1 11/2015



Flächenkonzept für wissensbasierte Unternehmen, Forschungs- und universitäre Einrichtungen sowie unternehmensbezogene Dienstleister

Eindeutige Zuordnung schwierig, Mischformen

Die Unterteilung in produktions- und wissensbasierte (Hochtechnologie) Unternehmen ist nicht immer eindeutig zu treffen. Dennoch werden in diesem Konzept diese Themenfelder unterschieden, weil sich hieraus ganz unterschiedliche kommunale Handlungsnotwendigkeiten hinsichtlich Planung, Flächenmanagement und Wirtschaftsförderung ergeben. Hat sich erst einmal ein Hochtechnologiecluster an einem Ort etabliert, zieht dies die Ansiedlung unternehmensbezogener Dienstleister nach sich. Bei den wissensbasierten Arbeitsstätten wird hier unterschieden in:

Unterteilung wissensbasierte Arbeitsstätten

Wissensbasierte Arbeitsstätten

- wissensbasierte Unternehmen
- Forschungseinrichtungen
- Lehreinrichtungen, Universitäten

Standorte für Hochtechnologiebetriebe müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um angenommen zu werden.

Standortkriterien

Standortkriterien wissensbasierte Betriebe

- Nähe TU/Forschungseinrichtungen
- Anbindung Autobahnen u. ÖPNV
- Attraktives gemischt genutztes urbanes Umfeld
- Vielfältige Nutzungsangebote im Umfeld (Gastronomie, Fitness- und Freizeitmöglichkeiten, Kinderbetreuung)

Entwicklungschancen Innovationszone Ringgleis und DB-Flächen



Abbildung 13: Ehemalige Pantherwerke, heute Fitnesseinrichtung, Büros und Gastronomie

Betrachtet man das Stadtgebiet, findet sich ein Bereich, in dem sich die genannten Kriterien besonders gut erfüllen lassen: Um das Ringgleis siedelten sich in der Gründerzeit vielerorts gründerzeitliche Produktionsbetriebe und flächenintensive Infrastrukturen zur Versorgung der Stadt an. Dieser Bereich stellt die größte „Störzone“ der Stadtentwicklung Braunschweigs dar. Die geordneten gründerzeitlichen Wohnstrukturen gehen in ungeordnete gemischte Nutzungsstrukturen über. Seit Jahrzehnten sind hier Transformationsprozesse im Gang. Produktionsbetriebe weichen an den Stadtrand aus, neue Betriebe nutzen die alten baulichen Strukturen. Hier, im direkten Anschluss an die gründerzeitliche Stadt, besteht die Chance, aus der stadtstrukturell größten Schwäche eine Stärke zu machen. Die - anderenorts so innenstadtnah nicht mehr vorhandenen - Entwicklungsspielräume sollten genutzt werden, um hier wissensbasierte Unternehmen anzusiedeln. Damit könnte ein nutzungsverträgliches Miteinander unterschiedlicher Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur) sowie eine neue örtliche Identität geschaffen werden.

Unternehmensbezogene Dienstleistungsunternehmen

Gegenstand der hier aufgeführten konzeptionellen Überlegungen sind auch die unternehmensbezogenen Dienstleistungsunternehmen. Es wird vorgeschlagen, die vorhandenen

Schwerpunkte – soweit möglich – weiter auszubauen bzw. zu ergänzen.

Im Folgenden werden die einzelnen Bereiche der Stadt, die über Entwicklungspotenziale verfügen, aufgeführt.



Abbildung 14: Niedersächsisches Forschungszentrum für Fahrzeugtechnik

Forschungsflughafen

Der Bereich Forschungsflughafen kann in vielerlei Hinsicht als Muster für Entwicklungen in anderen Bereichen angesehen werden. Um den vorhandenen Regionalflughafen und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt wurde in den letzten Jahrzehnten ein tragfähiges Hochtechnologie-Cluster entwickelt, das europaweit führend im Kompetenzbereich Luftverkehrssicherheit bzw. Mobilität ist. Einzigartig an diesem Standort ist, dass sowohl universitäre Forschungszentren als auch flughafenaffine Unternehmungen, Behörden, Vereine und weitere Forschungseinrichtungen hier konzentriert vorhanden sind. Die Forschungsflughafen Braunschweig GmbH und die Braunschweig Zukunft GmbH sind die Klammer für die unterschiedlichen Akteure, führen diese zusammen und koordinieren die Aktivitäten. Der Bereich Forschungsflughafen verfügt über absehbar gute Entwicklungsmöglichkeiten, sowohl westlich des Flughafens, als auch südlich der Autobahn. Diese Flächen sind auch im Bauungsplan ausdrücklich für flughafenaffine Betriebe, Unternehmungen oder Behörden oder Einrichtungen festgesetzt.

Weitere liegenschaftliche oder planungsrechtliche Maßnahmen sind derzeit nicht erforderlich.



Abbildung 16: TU Braunschweig am Standort Flughafen



Abbildung 17: Neuansiedlung im Baugebiet Kralenriede-Ost

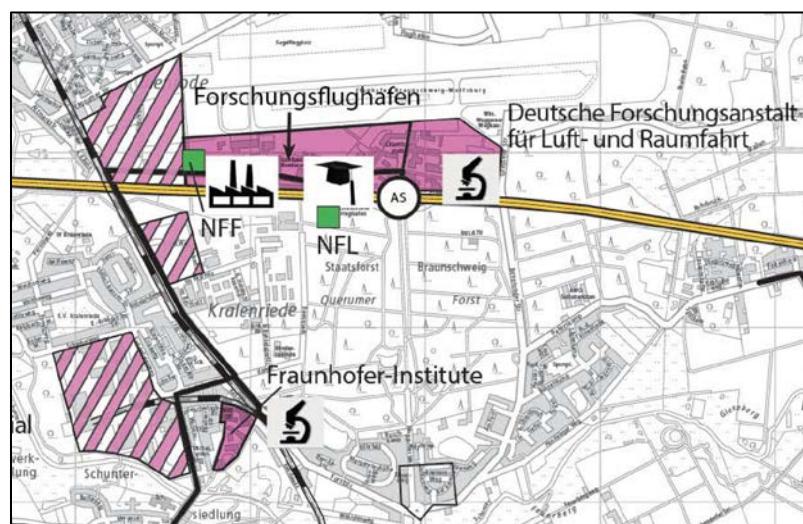


Abbildung 15: Bereich Forschungsflughafen und Kralenriede

Bereich Fraunhofer-Institute/ Gewerbepark Kralenriede

Fraunhofer Institute ohne Erweiterungsmöglichkeiten



Abbildung 18: Fraunhofer Institut Kralenriede

Die beiden Fraunhofer-Institute befinden sich in einer schwierigen stadträumlichen Lage, umgeben von Wohngebieten. Verkehrlich sind die Institute über ein Wohngebiet erschlossen und so schwer auffindbar. Die Institute haben in den letzten Jahrzehnten fast alle noch vorhandenen Flächenreserven zur baulichen Erweiterung ausgeschöpft.

Die örtlichen Gegebenheiten lassen keine nennenswerte bauliche Entwicklung am Standort zu.

Westlich des Bienroder Weges, wenige hundert Meter weit von den Forschungsinstituten entfernt, liegt der Gewerbepark Braunschweig Steinriedendamm (ehemaliges DIBAG-Gelände). Im Gewerbepark sind hauptsächlich Logistikunternehmen zu finden, die aufgrund deren verkehrlich bedingter Lärmemissionen zunehmend in Konflikt mit der nahen Wohnnachbarschaft geraten. Vor Ort haben sich entsprechende Initiativen herausgebildet und das Thema wurde auch im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung öfter genannt.

VW bündelt seine verschiedenen logistischen Standorte im Bereich Wendeburg-Harvesse, sodass Teile der Nutzung im Gewerbepark freigezogen werden. Dieser Umstand könnte zum Anlass genommen werden, über eine höherwertige Nutzung dieser Liegenschaft nachzudenken. Sie befindet sich zwischen TU-Hauptcampus und dem Forschungsflughafen mit guter Anbindung an die BAB 2. Der Gewerbepark selbst ist geprägt durch eine Vielzahl von Grünstrukturen, die dem Begriff „Park“ weit mehr gerecht werden als in vielen anderen vergleichbaren Gewerbeparks. Zusammen mit dem Eigentümer sollte nach Möglichkeit eine höherwertige Nachnutzung dieses Bereichs angedacht werden. Hier könnte ein weiterer Branchenschwerpunkt, ggf. auch ein weiteres Forschungs- und Hochtechnologie-Cluster nach dem Vorbild des Forschungsflughafens räumlich entwickelt werden, ggf. auch bauliche Entwicklungsbedarfe der benachbarten Fraunhofer Institute befriedigt werden oder auch Wohnnutzung entstehen.

VW Financial Services AG/Hamburger Straße

Als größter unternehmensbezogener Dienstleister mit ca. 6.000 Beschäftigten in Braunschweig nimmt VW Financial Services eine Sonderrolle in Braunschweig ein. In den letzten Jahren hat VW Financial Services sich baulich in bedeutendem Umfang erweitert. Freie Erweiterungsflächen gibt es am Standort kaum noch.

Bereich nördlich Kanzlerfeld

Seit den 1950er Jahren sind in diesem flächenmäßig größten Forschungsbereich der Stadt verschiedene Bundesfor-

Größter unternehmensbezogener Dienstleister: VW Financial

Große Flächenreserven für Forschungseinrichtungen im Bereich Kanzlerfeld



Abbildung 19: Gewerbepark Kralenriede - Verwaltung



Abbildung 20: Gewerbepark Kralenriede



Abbildung 21: Physikalisch Technische Bundesanstalt

schungseinrichtungen tätig. Zum einen im Bereich der Messtechnik (PTB), zum anderen in den Bereichen Fischerei, Forst- und Holzwirtschaft bzw. Landwirtschaft.

Dieser Bereich bietet enorme Flächenreserven. Östlich der PTB bestehen Möglichkeiten, weitere Sonderbauflächen für die Forschung zu entwickeln.

In Interaktion mit den verschiedenen Akteuren der Forschungslandschaft und der Stadt Braunschweig sollte in der Zukunft ausgelotet werden, ob hier ein weiteres Cluster entwickelt werden soll. Vorstellbar wäre, Hochtechnologiebetriebe in den genannten Fachsparten zusätzlich zu den Forschungseinrichtungen hier anzusiedeln.

Bereich Roggenmühle

Erfolgreiches Dienstleistungszentrum Roggenmühle mit Entwicklungspotenzialen



Abbildung 22: Roggenmühle Lehn-dorf

Ein privater Investor hat vor wenigen Jahren das markante denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen Roggenmühle zu einem modernen Dienstleistungszentrum ausgebaut, ergänzt um gastronomische und kulturelle Angebote. Das Zentrum ist so erfolgreich, dass eine zweite Ausbaustufe errichtet wurde. Zielrichtung der Stadt Braunschweig sollte sein, dieses Zentrum weiter auszubauen. Voraussetzung dafür wäre die Verlagerung der nördlich angrenzenden Betriebe (Cederbaum u. a.). In dieses Konzept könnten auch die angrenzenden leerstehenden Hallen von Bühler-MIAG einbezogen werden. Hier ist in Teilbereichen auch Wohnnutzung gut vorstellbar. Entsprechende Perspektiven würden sich durch die eventuelle Verlagerung von angrenzenden Betrieben ergeben.

Bereich Hamburger Straße/Schimmelhof/Panther-Werke

Erfolgreiches Dienstleistungszentrum Schimmelhof/Panther-Werke mit Entwicklungspotenzialen



Abbildung 23: Schimmelhof

Das Panther-Business-Center, der Schimmelhof und das Bürogebäude der Braunschweiger Zeitung bilden mit den heute schon ansässigen wissensbasierten Dienstleistungsbetrieben zusammen betrachtet eine der wichtigsten Adressen für hochwertige Büronutzungen in Braunschweig. Die Attraktivität dieses Standortes wird durch die beabsichtigte bauliche Entwicklung im gesamten Bereich und durch die geplante Weiterführung des Ringgleises als Fuß- und Radweg sicher noch zunehmen. Um mit der wachsenden Konkurrenz vergleichbarer Standorte in Braunschweig Schritt halten zu können, wäre aus planerischer Sicht eine funktionale und gestalterische Erneuerung bzw. Weiterentwicklung dieses Standortes gut vorstellbar. So könnte der Eingangsbereich an der Hamburger Straße deutlich attraktiver gestaltet werden (attraktivere bzw. qualitätsvollere Herstellung der Freiräume und der versiegelten Flächen sowie ergänzende Bürogebäude an der Hamburger Straße).

In dieses „Business-Center-Nord“ könnte auch das freigegebene Verwaltungsgebäude der Braunschweiger Zeitung sinnvoll einbezogen werden. Vorstellbar wäre die Gründung einer Standortgemeinschaft durch die dortigen Eigentümer

mit gemeinsamem Marketing. Erstrebenswert bzw. erfolgversprechend erscheint hier ein Schwerpunkt für Büronutzung, eine Spezialisierung der hier ansässigen Betriebe, wie es im Bereich ARTmax beispielhaft realisiert ist. Denkbar wären in diesem Zusammenhang insbesondere Folgenutzungen aus dem Umfeld der TU (Spin-Offs) oder Einrichtungen der TU.

TU-Campus

TU-Hauptcampus mit Entwicklungspotenzialen

Der Bereich des TU-Campus reicht von der nördlichen Innenstadt in einem Band, das nach Nordosten führt, fast an das Siegfriedviertel heran. Neben den zahlreichen Instituten der TU finden sich hier auch interdisziplinär aufgestellte bedeutsame Forschungszentren.

Forschungszentren

- Niedersächsisches Forschungszentrum Luftfahrt (NFL)
- Niedersächsisches Forschungszentrum Fahrzeugtechnik (NFF)
- Braunschweiger Zentrum für Systembiologie (BRICS)
- Zentrum für Pharmaverfahrenstechnik (PVZ)
- Laboratory of Emerging Nanometrology (Lena)

Masterplan TU EnEff Campus



Abbildung 24: TU Braunschweig

Derzeit arbeitet die TU an einem breit angelegten Forschungsprozess (EnEff Campus). Für den Bereich der TU Braunschweig wird ein integraler energetischer Masterplan entwickelt mit dem Ziel, den Primär-Energieverbrauch der TU bis zum Jahr 2020 um 40 % zu reduzieren. Daneben wurde in diesem Zusammenhang von der TU ein städtebaulicher Masterplan für die Entwicklung aller Bereiche der TU erstellt.

Für die Fortentwicklung des Haupt-Campus scheint folgendes Vorgehen zielführend: Stadt und TU erarbeiten zusammen im ISEK-Prozess und auch anschließend an einer gemeinsam getragenen Zukunftsvision für den Campus-Bereich. Zu klären wäre aus Sicht der Stadt vordringlich, in welchen räumlichen Bereichen weitere Entwicklungspotenziale gesehen werden. Diesbezüglich sollte geprüft werden, ob Teile der Sportfreiflächen im Bereich nördlich der Hans-Sommer-Straße z. B. für eine strassenbegleitende Bebauung für Forschungseinrichtungen oder wissensbasierte Betriebe genutzt werden können (Vorbild BRICS). Weitere Entwicklungsmöglichkeiten befinden sich im Bereich nördlich des Ringgleises bis hin zur Ottenroder Straße.



Abbildung 25: Hochschule für Bildende Künste

Ebenfalls an der Haupteinfallstraße Berliner Heerstraße gelegen, findet sich die Liegenschaft eines leergefallenen Baumarktes (ehem. Praktiker). Hier könnte eine gemischte Nachnutzung Platz greifen (Wohnen, Forschungseinrichtungen, wie wissensbasierte Betriebe oder hochwertige Dienstleister). Entsprechendes Planungsrecht und die liegenschaftlichen Voraussetzungen hierfür müssten noch geschaffen werden.

Julius-Kühn-Institut

Julius-Kühn-Institut

Eingebettet in die Ortslage Gliesmarode liegt das Institut. Erweiterungsflächen oder Entwicklungsmöglichkeiten sind derzeit nicht erkennbar.

Hochschule für Bildende Künste

Hochschule für Bildende Künste

Die HBK liegt im westlichen Ringgebiet am Ringgleis. Entwicklungsabsichten bzw. Entwicklungsmöglichkeiten sind derzeit nicht bekannt.

ARTmax-Gelände/Holzhof/Theodor-Heuss-Straße/Harz- und Heide Gelände



Abbildung 26: ARTmax

Ein privater Entwickler hat mit dem Zentrum ARTmax in der denkmalgeschützten Bausubstanz der ehemaligen Zuckerraffinerie ein beispielhaftes Cluster für Dienstleistungen und Behörden entwickelt. Hier ist das Zentrum in Braunschweig für die Themenfelder „Kunst, Medien, Design und Business“. Östlich davon im direkten räumlichen Anschluss befindet sich das Gelände des sogenannten Holzhofes. Diese stadt-räumlich bedeutsame Fläche am Europaplatz in Nachbarschaft zur VW-Halle eignet sich als Entwicklungspotenzial für Büronutzungen. Städtebaulich wünschenswert wäre hier ein mehrgeschossiger Bau, der stadträumlich teilweise den Europaplatz fassen könnte. Die südlich anschließende Theodor-Heuss-Straße gilt ebenfalls in Braunschweig als eine der hochwertigsten Adressen für Büros und Dienstleistungen. Der Endpunkt dieses Bereiches wird durch die attraktiven Bauten der Öffentlichen Versicherung bzw. der Firma Bosch gekennzeichnet. Direkt anschließend im Südosten befindet sich der Bereich des städtischen Harz und Heide-Geländes, das heute nicht mehr in dieser Funktion genutzt wird. Hier könnte ein Bürozentrum realisiert werden. Außerdem befindet sich der Entwicklungsschwerpunkt für den großflächigen zentrenverträglichen Einzelhandel „Otto-v.-Guericke-Straße/Frankfurter Straße“ in nächster Nähe.

Bereich Hauptbahnhof

Im Bereich um den Hauptbahnhof gibt es verschiedene Ansätze, in denen sich schwerpunktmäßig Büros angesiedelt haben, so z. B. im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße als auch im Bereich des Heinrich-Büssing-Rings und des Willy-Brandt-Platzes (BraWo-Park). Die Entstehung des Businesscenters II im Zusammenhang mit dem BraWo-Park stärkt die Funktion des Bahnhofsumfeldes als Adresse für hochwertige Dienstleister. Entwicklungspotenziale werden im Bereich südlich des Heinrich-Büssing-Rings gesehen. Dort sind entsprechende Projekte zur Fassung dieser Straße mit Bürogebäuden und Einzelhandelsnutzungen in Planung.



Abbildung 27: Öffentliche Versicherung

Hauptbahnhof als Adresse für Dienstleistungsunternehmen

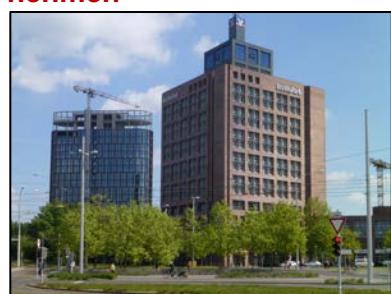


Abbildung 18: BraWoPark

Bereich Siemens/Hauptgüterbahnhof

Siemens als Nukleus für weitere Entwicklungen auf den anschließenden Bahnflächen

Einen der Hochtechnologiebetriebe in Braunschweig stellt die Dependance von Siemens dar (Bahntechnik). Entwicklungsmöglichkeiten baulicher Art sind auf dem Grundstück weitgehend ausgeschöpft. Perspektivisch und auf lange Sicht hin wäre es vorstellbar, den Bereich des untergenutzten Hauptgüterbahnhofs hin zu einem urbanen Wohn- und Arbeitsstandort zu entwickeln sowie nicht mehr benötigte Bahnflächen im Westen des Standortes ebenfalls für weitere urbane Wohn- und Arbeitsstandorte umzuwandeln.

Ehemaliges Ausbesserungswerk

Ehemaliges Ausbesserungswerk: Potenzial zur Ansiedlung von Hochtechnologiebetrieben



Abbildung 29: Ehemaliges Ausbesserungswerk

Die beiden denkmalgeschützten Großhallen des ehemaligen Ausbesserungswerkes wären ein idealer Ausgangspunkt, um hier an architektonisch positiv vorgeprägter Stelle Hochtechnologiebetriebe anzusiedeln. Die bisherigen Schwierigkeiten, dieses Gelände verkehrlich angemessen zu erschließen, werden derzeit in Gesprächen zwischen Stadt und Eigentümer versucht zu lösen. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtreparatur sollte geprüft werden, ob gegebenenfalls Städtebaufördermittel zur Entwicklung des Standortes eingeworben werden sollen bzw. ob die Stadt eine stadt eigene Entwicklungsgesellschaft gründet, um die notwendigen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Betrieben zu schaffen.

Bereich Heinrich-der-Löwe-Kaserne

Die Heinrich-der-Löwe-Kaserne steht seit mehr als zehn Jahren leer. Ein privater Entwickler ist derzeit in Abstimmung konkreter Planungen mit der Stadt Braunschweig, um hier ein multifunktionales Konzept (Wohnen/Einzelhandel/gewerbliche Nutzung/ Dienstleistungsnutzung) zu entwickeln. Die Lagegunst der Kaserne an der A 39 legt nahe, im oberen Drittel der Liegenschaft Technologiebetriebe oder Unternehmen aus der Dienstleistungsbranche gezielt anzusiedeln.

Bereich Rüningen/GOM

Ein für Braunschweig wichtiger Hochtechnologiebetrieb hat die gesamten Restflächen von knapp 8 ha des städtischen Gewerbegebietes Braunstraße-Süd aufgekauft. Derzeit entsteht gerade das Unternehmen baulich. Erweiterungsbedarfe sind auf dem aktuellen Grundstück abgedeckt.

Heinrich-der-Löwe-Kaserne



Abbildung 30: Heinrich-der-Löwe-Kaserne

GOM Rüningen

Helmholtz-Zentrum



Bereich Stöckheim/Helmholtz-Zentrum

Erweiterungsmöglichkeiten für das Helmholtz-Zentrum sollten liegenschaftlich und bauleitplanerisch langfristig im südlichen Anschluss an das heutige Gelände gesichert werden.

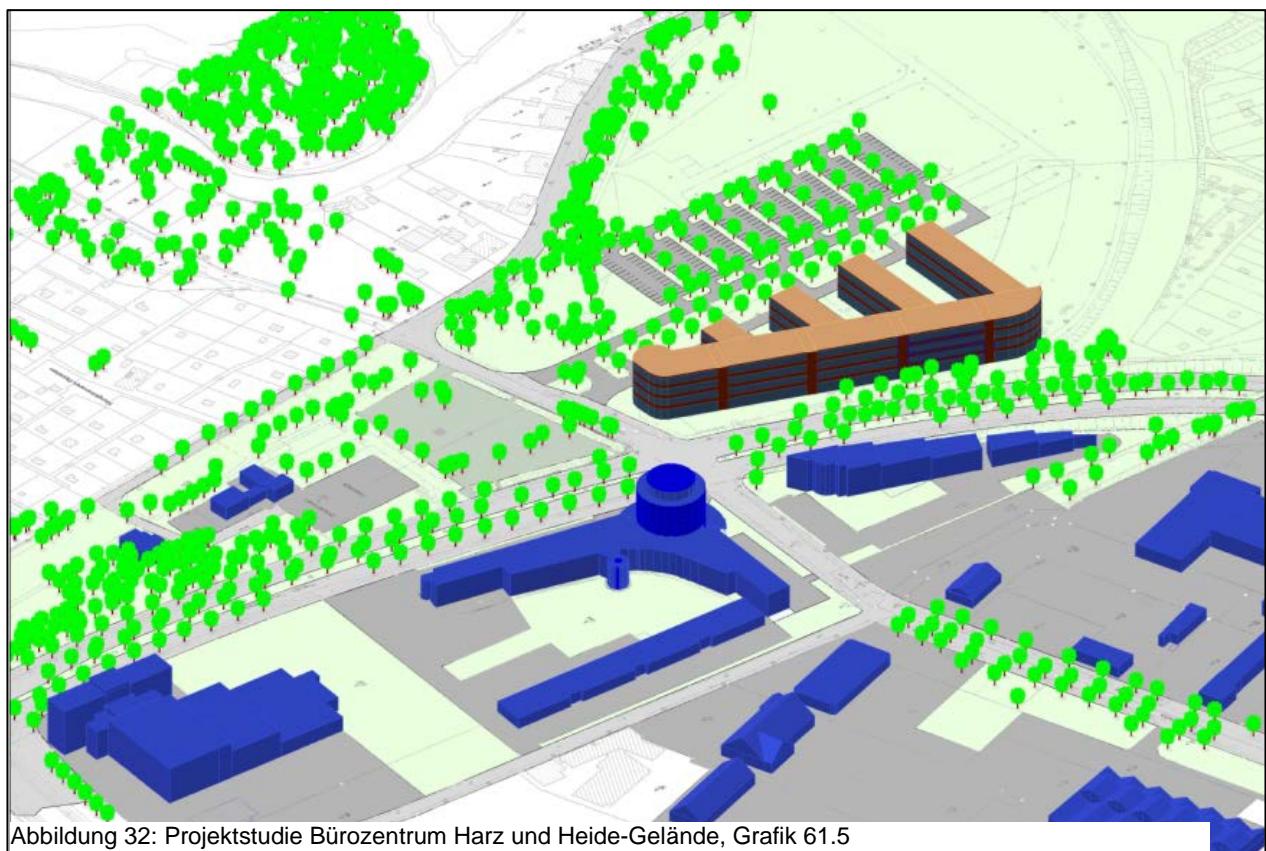


Abbildung 32: Projektstudie Bürozentrum Harz und Heide-Gelände, Grafik 61.5

Infrastrukturentwicklung

Vordringlich erscheint generell, stadtweit ein schnelles Breitbandnetz zu realisieren. Bei der Realisierung neuer gewerblicher Baugebiete sollte die Stadt dafür Sorge tragen, dass bei der Ausschreibung der technischen Erschließung auch Leerrohre bzw. Glasfaserkabel ausgeschrieben und verlegt werden und die Stadt Braunschweig aktiv Telekommunikationsunternehmen akquiriert, die dieses Leitungsnetz betreiben. Anzustrebender Standard ist, Glasfaserkabel bis zum Endverbraucher mit einer Leistung von mindestens 200 Mbit/s bereitzustellen.

Der Ausbau der Weddeler Schleife ist dringend notwendig, um die Pendlerverkehre zwischen Braunschweig und Wolfsburg tragfähiger zu gestalten und die Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens zu sichern. Für die überregionale Anbindung sollte die Stadt auf eine tragfähige DB-Direktverbindung nach Hamburg hinarbeiten.

4.3 Flächenmanagement und Liegenschaftspolitik

In punkto Flächenmanagement bzw. Liegenschaftspolitik kann auf bewährte Instrumente zurückgegriffen werden, die beibehalten bzw. in Teilen fortentwickelt werden sollten. Der weitere Prozess der Grundstücksverkäufe wird von der Wirtschaftsförderung gemeinsam mit der Grundstücksgesellschaft verantwortet.

Verkauf/Reservierung von städtischen Flächen

Konzeptverträge

Die Verträge der Grundstücksgesellschaft Braunschweig (GGB) zum Verkauf von Grundstücken sollten weitere Möglichkeiten eröffnen, die privatrechtliche Vergabe von Grundstücken der Stadt an Bedingungen zu knüpfen (Konzeptverträge).

Kriterien bei der Vergabe von Grundstücken

Wesentliche Kriterien bei der Vergabe von städtischen Grundstücken sind nach wie vor die zu erwartenden Gewerbesteuereinnahmen, die zu erwartenden Arbeitsplätze und der Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz. Betriebsgröße, Branchen- bzw. Clusterzugehörigkeit sowie ggf. die Tatsache, dass das anfragende Unternehmen bereits seinen Sitz in Braunschweig hat, sind bei der Flächenvergabe ebenfalls zu berücksichtigen.

Kriterien Grundstücksvergabe

- Zu erwartende Gewerbesteuereinnahmen
- Zu erwartende Arbeitsplätze
- Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz
- Betriebsgröße
- Branchenzugehörigkeit
- Firmensitz in Braunschweig

Flächenreservierungen neu überdenken

Grundsätzlich sollte eine Reservierung in der Regel auf wenige Monate begrenzt werden, um dauerhafte Blockaden städtischer Grundstücke durch einzelne Betriebe zu verhindern.

Akquise von Flächen

Strategisches Ziel: Bodenvorratspolitik stärken

Strategisches Ziel der Stadt Braunschweig ist, sowohl für die Wohn- als auch die gewerbliche Nutzung zukünftig noch mehr Bodenvorratspolitik zu betreiben. Notwendige Bausteine hierfür sind:

- Angemessene Ausstattung der GGB/BSZ (Budget, Personal)
- Vermehrter Einsatz von Vorkaufssatzungen gem. BauGB.

Zu prüfen ist, ob durch die Vergabe von Geschäftsbesorgungsverträgen z.B. an die Niedersächsische Landgesellschaft die Bodenvorratspolitik unterstützt werden kann. Grundsätzlich sollten Bodenpolitik strategische Planung und Stadtplanung zukünftig noch stärker verzahnt werden.

Gründung einer städtischen Entwicklungsgesellschaft

Breit zu diskutieren ist, ob und wie die Stadt Braunschweig die Schaffung von wissensbasierten Arbeitsstätten fördern kann. Vorstellbar ist, dass die GGB nicht nur bebaubare Grundstücke verkauft, sondern die Stadt Braunschweig eine Entwicklungsgesellschaft mbH gründet, um Bestandsobjekte oder Flächen aufzukaufen mit dem Ziel, diese Liegenschaften hochbaulich zu entwickeln und an den Markt bringt.

Monitoring und Baulandnachweis, Informationen für ansiedlungswillige Betriebe**Monitoringkonzept**

Zukünftig erscheint es vorteilhaft, das vorhandene Monitoringkonzept der Stadt Braunschweig weiterzuentwickeln. Verkaufsfälle werden heute schon statistisch unter verschiedenen Parametern erfasst (Betriebsgröße, Herkunft, usw.) und ausgewertet. Zu prüfen wäre, ob weitere Parameter erfasst werden sollen.

Systematisches Verlagerungsmanagement

Im Sinne eines umfassend verstandenen Servicegedankens wird bei Verlagerungen von Betrieben innerhalb Braunschweigs regelmäßig der Kontakt zum verlagerungswilligen Betrieb hergestellt und dieser Betrieb bei der Auswahl eines Folgebetriebes beraten (z. B. hinsichtlich der Einhaltung der bauplanungsrechtlichen Bestimmungen). Ansiedlungswilligen Betrieben werden umfassende Informationen über das regional verfügbare Bauland bereitgestellt.

Die Gemeinden und Städte – auch die Stadt Braunschweig geben auf ihrer Homepage Informationen zu freien Bauflächen. Vorgeschlagen wird, umfassende Informationen für ansiedlungswillige Betriebe professionell aufzubereiten.

Flächenmanagement und Liegenschaftspolitik

- Vertragswerke ergänzen um sog. Konzeptverträge (Verknüpfung von Bedingungen an die Grundstücksvergabe)
- Geschäftsbesorgungsverträge z.B. mit der Landgesellschaft zum Ankauf von Ersatzflächen, Ersatzhöfen, pot. Gewerbeflächen
- Ankauf von Bestandsobjekten in urbanen Lagen, Entwicklung von Standorten ggf. durch die BSZ.
- Ergänzung Monitoringkonzept: Erfassung der Fälle: Umzug innerhalb BS; Folgenutzung der freiwerdenden Grundstücke steuern

4.4 Wirtschaftsförderung

Aufgaben der Wirtschaftsförderung

Zentraler Ansprechpartner

Die Braunschweig Zukunft GmbH ist als Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Braunschweig Partner und zentrale Anlaufstelle für die Wirtschaft. Sie ist Dienstleister für Unternehmen, die in Braunschweig expandieren, die sich umstrukturieren oder ansiedeln wollen.

Beratung und Genehmigungsmanagement

Die Beratung von Betrieben erfolgt zentral durch die Braunschweig Zukunft GmbH. Dieses Prinzip – ein Ansprechpartner nach außen für alle Fragen – ist zielführend und soll beibehalten werden. Im Zuge von Grundstücksverhandlungen werden in den Gesprächen auch konkrete Hinweise zu etwaigen Fördermöglichkeiten, allgemeine Standortinformationen sowie Kontaktmöglichkeiten am Standort (vorhandene Netzwerke, Verbände etc.) gegeben. Die Braunschweig Zukunft GmbH leistet auch ein zentrales Genehmigungsmanagement.

Standortberatung

Dabei geht es nicht nur um die Erschließung neuer Flächen, sondern auch um die Nachverdichtung, die Umnutzung von Standorten und die Revitalisierung früherer gewerblicher Flächen. Dies verknüpft die Bestandspflege, die Bestandsentwicklung und die Bestandssicherung. Die Aktivitäten erstrecken sich somit auch auf Beiträge zur Infrastruktur - seien es Fragen zu Verkehrsanbindungen und Erschließung, Breitband-Internetanschlüssen oder zu einem kostenlosen WLAN-Angebot.

Zu den infrastrukturellen Standortfaktoren gehört auch die Bildung. Mit regionalen Partnern arbeitet die Braunschweig Zukunft GmbH deshalb in den Bereichen Fachkräftegewinnung, Ambient Assisted Living/eHealth und Ressourceneffizienz eng zusammen. Zudem zählen im Zeichen des demographischen Wandels und des wachsenden Fachkräftemangels Argumente der Wirtschaftsförderung immer mehr, wenn es um eine möglichst lückenlose Grundversorgung von der Kleinkinderbetreuung über Schulen bis zu Hochschulen und anderen Ausbildungseinrichtungen geht.

Standortmarketing

Darüber hinaus wirkt die Braunschweig Zukunft GmbH durch ihre Beiträge zur Imagebildung aktiv an der Standortentwicklung mit. Sie trägt gemeinsam mit der Braunschweig Stadtmarketing GmbH dazu bei, Braunschweig als starke Marke zu etablieren und sie bekannt zu machen, um das investitionsfreundliche Klima vor Ort zu propagieren. Im Kontext eines offensiven Standortmarketings, das Investoren und Unternehmen auf den attraktiven Wirtschaftsstandort Braunschweig aufmerksam machen soll, steht etwa die Präsenz auf der EXPO REAL in München. Auf Europas größter Fachmesse für Immobilien und Investitionen werden auch Braunschweiger Unternehmen dabei unterstützt, sich als leistungsfähige Partner zu präsentieren.

Die Kommunikationsinstrumente reichen vom Einsatz geeigneter Publikationen über aktive Pressearbeit, Marketing, Werbung bis zu Unternehmensbesuchen, um Partner aus Forschung, Wissenschaft und Wirtschaft in eine produktive Beziehung zu setzen. Mit dieser intensiven Netzwerkarbeit werden städtische und regionale Partner aus der Wirtschaft mit Kammern, Verbänden, Hochschulen und der Stadt im Rahmen einer integrierten Standortpolitik miteinander verknüpft. Diese Konzeption steht auch hinter dem von der Wirtschaftsförderung geleisteten Management des Mobilitätsclusters Forschungsflughafen und Veranstaltungen zum Austausch in anderen Fachgruppen wie etwa im Bereich der Photonik und optischen Technologien.

Technologietransfer

Die Zusammenarbeit seitens der Wirtschaftsförderung mit der TU Braunschweig hat eine zentrale Bedeutung. Sie wurde in den letzten Jahren insbesondere in den Bereichen Technologietransfer und Unternehmensgründungen intensiviert. Grundlage hierfür bildet ein Kooperationsvertrag zwischen der TU und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Braunschweig Zukunft GmbH. So werden u. a. Ausgründungen aus der Hochschule beiderseitig sehr eng begleitet. Da KMU häufig Probleme haben, am Technologietransfer aus Wissenschaft und Forschung zu partizipieren, bringt sich die Wirtschaftsförderung auch auf diesem Gebiet ein, indem sie etwa im Rahmen der Veranstaltung Braunschweiger

Förderung von Existenzgründungen

Technologieforum gemeinsam mit TU Braunschweig und Industrie- und Handelskammer Braunschweig Begegnungen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft arrangiert. Gemeinsam mit diesen Partnern forciert sie den Technologietransfer – nicht zuletzt, um Hochschulabsolventen in der Stadt zu halten. Beim Technologietransfer werden gemeinsame Veranstaltungen und Firmenbesuche durchgeführt. Ein weiterer Ausbau der Aktivitäten ist für die nächsten Jahre geplant – auch unter Berücksichtigung der dann voraussichtlich in der neuen Förderperiode zur Verfügung stehenden Fördermittel.

Technologiepark Unternehmensgründungen

Zukünftig wird es darauf ankommen, die Zusammenarbeit zwischen der TU bzw. der Forschung und der Stadt Braunschweig sowie Braunschweig Zukunft GmbH institutionell weiter zu verstetigen.

Auch Existenzgründungen stehen stark im Fokus der Wirtschaftsförderung. Die Braunschweig Zukunft GmbH bietet Unternehmensgründern gemeinsam mit Partnern ein umfassendes Beratungsangebot, um ihnen den Weg in die Selbstständigkeit zu erleichtern. Ein wichtiges Instrument der Wirtschaftsförderung ist die Starthilfe, die aus dem Gründerfonds der Stadt gewährt werden kann.

Darüber hinaus betreibt sie den Technologiepark Braunschweig und ist Mitglied und Geschäftsstelle des Gründungsnetzwerkes Braunschweig, in dem 20 Institutionen zusammenarbeiten – vom Arbeitgeberverband über die Bun-

desagentur für Arbeit, Handwerkskammer, Industrie- und Handelskammer bis zu den Wirtschaftsjunioren. Seit seiner Gründung 1986 sind aus dem Technologiepark 149 Firmen mit mehr als 1.600 überwiegend hochqualifizierten Arbeitsplätzen entstanden. 144 von ihnen haben sich am Markt behauptet, darunter Unternehmen wie GOM, Aerodata oder AICON 3D, die auf dem Weltmarkt präsent sind. Über 90 Prozent haben ihren Standort immer noch in Braunschweig.

Clusterbildung auf regionaler Ebene

Clusterbildung auf regionaler Ebene voranbringen

Zukünftig soll der regionale Ansatz eine noch stärkere Rolle bei der Gewerbeflächenentwicklung einnehmen. Denkbar wären bei entsprechender Kapazitätserweiterungen neben der möglichen Entwicklung weiterer Gewerbegebiete auch Strategien, bestimmte Standorte in der Region mit zweckentsprechenden Flächen für vergleichbare Betriebe, z. B. klassische Industrieunternehmen, zu entwickeln. Hieraus können dann spezielle Cluster entstehen, die aufgrund verschiedener Synergien weitere positive Effekte für die beteiligten Unternehmen haben. Potenzielle Partner wären in diesem Zusammenhang z. B. die umliegenden Landkreise sowie die kreisfreien Städte.

Interkommunales Gewerbegebiet

Bei einer denkbaren Ausweisung eines interkommunalen Gewerbegebietes könnte die Stadt Braunschweig auf ihre Erfahrungen mit dem Baugebiet „Waller See“ zurückgreifen auf die dort bewährten Mechanismen, vertraglich die Erschließungspflichten und die Verteilung der Gewerbesteuereinnahmen eines Gebietes einvernehmlich zwischen den Gebietskörperschaften zu regeln.

Netzwerkstrukturen weiter ausbauen

Die guten, bereits seit vielen Jahren bestehenden Verbindungen zur IHK und Handwerkskammer sowie zum AGV und der Allianz für die Region bilden seit geraumer Zeit ein bewährtes Fundament für zahlreiche Unternehmenskontakte in Braunschweig. Gemeinsame Veranstaltungen und Projekte dienen dazu, die bestehenden Vernetzungen zu entwickeln und stets aktuelle Themen zu bespielen.

Aufgaben Wirtschaftsförderung

- Standortberatung und zentrales Genehmigungsmanagement
- Standortmarketing
- Förderung von Existenzgründungen
- Weitere interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete entwickeln
- Entwicklung von Clustern
- Regionale Abstimmung und Kooperationen

Entwicklungskonzept Gewerbeflächen

Flächenkonzept für wissensbasierte Arbeitsstätten

Strukturelle Ziele

 Bestehende Gebiete für wissensbasierte Betriebe bzw. Arbeitsstätten

 Universitäten

 Forschungseinrichtungen

 wissensbasierte Unternehmen

 Bestehende Gebiete für unternehmensbezogene Dienstleistungen

- Clusterbildung hinsichtlich der Wissens- bzw. Forschungssparten

- Aktives Flächenmanagement zur Nachnutzung von leerstehenden Flächen

 Forschungszentren

Siedlungserweiterung Ziele und Planungen

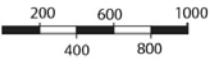
 Innovationzone Ringgleis, DB-Flächen

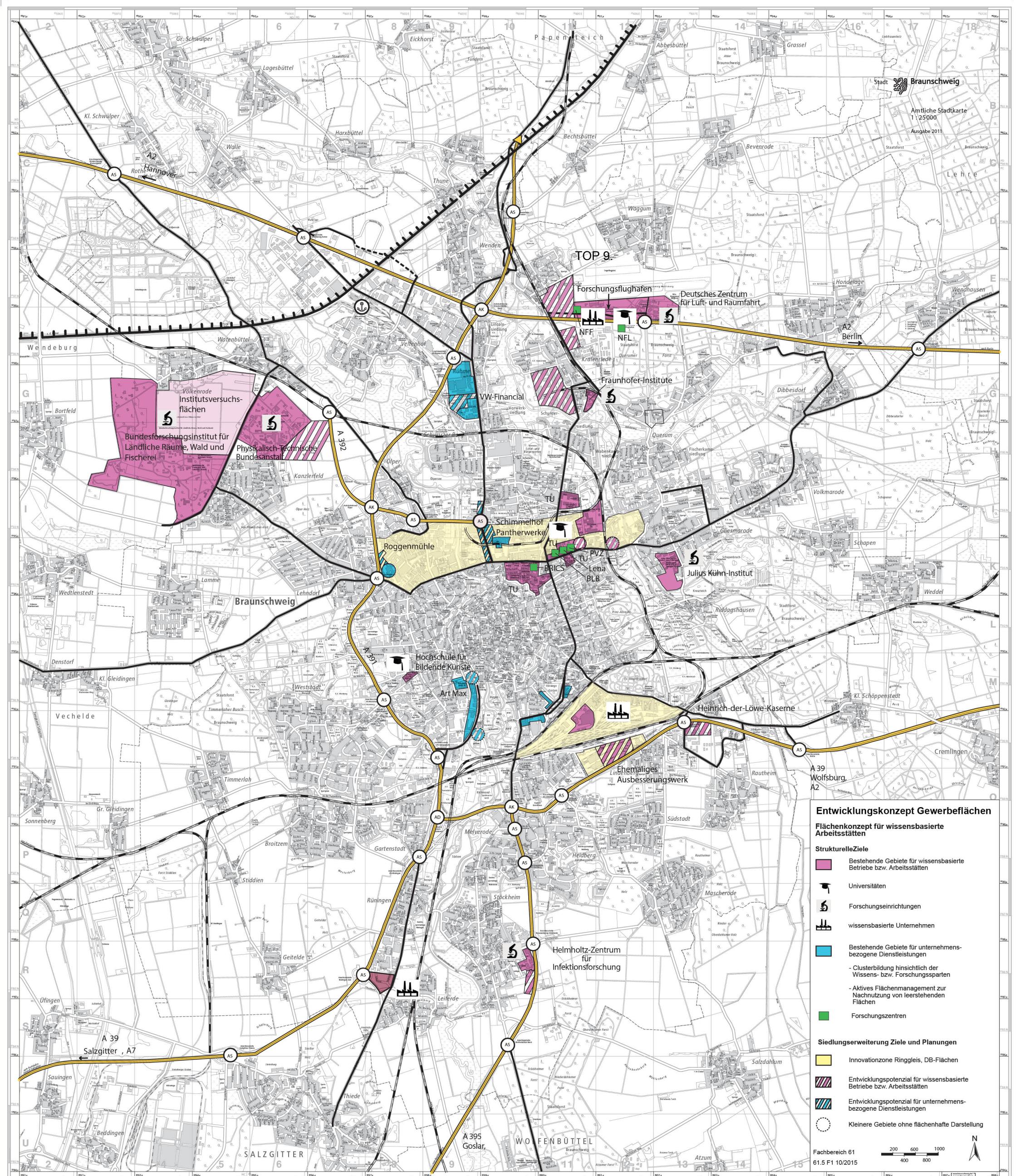
 Entwicklungspotenzial für wissensbasierte Betriebe bzw. Arbeitsstätten

 Entwicklungspotenzial für unternehmensbezogene Dienstleistungen

 Kleinere Gebiete ohne flächenhafte Darstellung

Fachbereich 61
61.5 F1 02/2015





5 Handlungserfordernisse und Ausblick

Sofort umzusetzende Maßnahmen

Sofort umzusetzende Maßnahmen

Die Aktivitäten der Stadt Braunschweig zur Planung von städtischen Gewerbegebieten und die Akquise der dafür notwendigen Grundstücke werden laufend fortgeführt.

Prioritär sind die Gebiete

- **Wenden-West**
- **Peterskamp-Süd**
- **Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk**
- **Heinrich-der-Löwe-Kaserne (Teilbereiche)**
- **Stiddien-Beddingen**
- **Thiedestraße-Ost**

zu entwickeln.

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

Das vorliegende Konzept der Stadt versteht sich als Grundlage für weitere Abstimmungen. Aufgabe ist es, in Abstimmung mit den einschlägigen Akteuren der Wirtschaft und anderen Interessenvertretern gemeinsam getragene Handlungsvorschläge zur Entwicklung von gewerblichen Bauflächen bzw. zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung zu entwickeln. Das Thema wird im aktuell anlaufenden Prozess zur Entwicklung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes aufgegriffen und vorangebracht werden.

Die Braunschweig Zukunft GmbH wird weiter unter Einbindung der Kammern und Verbände sowie der TU und der Forschung an den relevanten Themen kontinuierlich arbeiten.

Betreff:

**"Westliches Ringgebiet - Soziale Stadt"
Modernisierung und Umbau der Gebäude Jahnstraße 11, 12, 18, 19
und 20**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 12.04.2016
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Vorberatung)	19.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	20.04.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	26.04.2016	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	03.05.2016	Ö

Beschluss:

„Dem Einsatz von Städtebaufördermitteln als Zuschuss an die Braunschweiger Baugenossenschaft in Höhe von max. 520.000 € zur Modernisierung der Wohngebäude Jahnstraße 11, 12, 18, 19 und 20 als auch dem Abschluss eines begleitenden Modernisierungsvertrages wird zugestimmt. Die Haushaltsmittel werden aus dem Projekt „Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet (4S.610009)“ für die Jahre 2017 und 2018 zur Verfügung gestellt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Gemäß § 58 Absatz 1 Nr. 14 NkomVG i.V.m. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig beschließt der Rat über Rechtsgeschäfte, wenn der Vermögenswert 300.000 € übersteigt.

Anlass

Die Jahnstraße liegt im Süden des Sanierungsgebiets „Soziale Stadt – Westliches Ringgebiet“ und ist durch Gemengelagen aus Kleingärten, öffentlichen Grün- und Freiflächen und der Bundesautobahn 391 vom Stadtgefüge isoliert.

Die Gebäude der Jahnstraße wurden Anfang des 20. Jh. für die Arbeiter der ehemals umliegenden Fabriken errichtet und gehören zu den ersten genossenschaftlichen Wohnungen der Braunschweiger Baugenossenschaft (BBG), die auch heute noch Eigentümerin des Gebäudeensembles ist. Die Jahnstraße ist nahezu einmalig in Braunschweig, da sie in Gänze die ursprüngliche Gründerzeitbebauung aufweist. Der Erhalt dieses städtebaulich, geschlossenen Straßenzuges ist von großem Interesse.

Die Jahnstraße ist mit Mieten von tlw. 2,44 € pro m² und weniger ein wichtiger Wohnstandort für Menschen mit geringen oder unregelmäßigem Einkommen. Der Erhalt von günstigem Wohnraum durch eine Förderung der unrentierlichen Kosten ist anzustreben, um eine Verdrängung der Bestandsmieter zu vermeiden und kostengünstigen Wohnraum durch Städtebaufördermittel langfristig zu erhalten.

In diesem Bereich liegen städtebauliche Missstände vor, die durch Gebäudesanierungen zu beheben sind. Die Ausstattung der Gebäude 11, 12, 18, 19 und 20 entspricht nicht den heutigen Wohnstandart (Fenster mit Einfachverglasung, Kohleöfen und Toiletten auf halber Treppe). Defizite bestehen insbesondere im Bereich Elektro-, Sanitär und Heizungsinstallation sowie im Bereich Wärmeschutz. Die viergeschossigen Gründerzeitbebauungen sind teilweise leerstehend und können nach einer erfolgten Sanierung dem Wohnungsmarkt wieder zur Verfügung gestellt werden.

Voraussetzung für eine Förderung durch Städtebaufördermittel ist die Inanspruchnahme von Wohnungsbaufördermitteln. Die Mittel sind von der BBG bereits beim Land Niedersachsen beantragt.

Gebäudesanierung Jahnstraße 11, 12, 18, 19 und 20

Die Häuser 11, 12, 18, 19 und 20 sind in einem schlechten baulichen Zustand und sollen schrittweise saniert werden. Die Sanierungsarbeiten umfassen Fassadenanstriche, Dacheindeckungen sowie Aufbodendämmungen und die Sanierung oder den Rückbau der Schornsteine. Die dafür notwendigen Genehmigungen wurden im Dezember 2015 erteilt, da keine Versagungsgründe vorlagen.

Für die Gebäude 11 und 12 ist außerdem dem vorzeitigen und förderunschädlichen Baubeginn der Maßnahmen wie Erneuerung der Heizungsanlage, Einbau von Bädern sowie der Instandsetzung von Sanitär- und Elektroinstallationen zugestimmt worden, da diese Gebäude bereits leer stehen. Nach Aussage der BBG soll die Umsetzung zeitnah erfolgen, um ggf. Ersatzwohnungen für Mieter aus noch zu modernisierenden Blöcken anzubieten. Für die Gebäude 18 bis 20 sind die oben genannten Maßnahmen nach Erstellung eines Sozialplans ebenfalls vorgesehen.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Sanierung der Gebäude belaufen sich auf 2,7 Mio. €. Die Ermittlung der unrentierlichen Kosten gemäß Jahresmehrertragsbereich betragen insgesamt für alle fünf Gebäude ca. 620.000 €. Wegen der lange Zeit unterlassenen Instandhaltung wird der Betrag auf 520.000 € gekappt. Die Miethöhe mit einer maximalen Miete von 4,90 € pro Quadratmeter soll für 15 Jahre vereinbart werden.

Im Falle einer Förderung durch Städtebaufördermittel ist für die Jahnstraße ein Sozialplan nach §180 BauGB zu erstellen, um nachteilige Auswirkungen der Sanierungsmaßnahmen auf die Bewohner zu vermeiden oder zu mindern. In diesem Zuge ist auch z. B. eine Erstattung von Umzugskosten gemäß der Richtlinie der Stadt denkbar.

Finanzierung

Die Stadt Braunschweig verpflichtet sich, nach Abschluss des Modernisierungsvertrages einen Investitionszuschuss in Höhe von max. 520.000 € zu leisten. Der Zuschuss wird in Raten bei entsprechendem Baufortschritt ausgezahlt und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Die Kosten sollen aus dem Projekt „Soziale Stadt - Westliches Ringgebiet“ (4S.610009) finanziert werden. Der Gesamtbetrag in Höhe von 520.000 € verteilt sich voraussichtlich auf die Jahre 2017 (200.000 €) und 2018 (320.000 €).

Der Abschluss des Modernisierungsvertrages stellt eine für die Stadt Braunschweig bindende Vorfestlegung zu den Haushaltsansätzen 2017 und 2018 dar. Die entsprechenden Haushaltsmittel sind aufgrund der vertraglichen Verpflichtung bereitzustellen.

Im Haushaltsplan 2016 / IP 2015 - 2019 sind folgende Finanzraten vorgesehen:

	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>
Einzahlungen*	1.290	1.300	1.000	950
Auszahlungen*	2.165	2.175	1.825	1.725

* Beträge in Tausend €

Zum Eingehen des Modernisierungsvertrages in 2016 stehen Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten 2017 in Höhe von 465.000 € und zu Lasten 2018 in Höhe von 525.000 € zur Verfügung.

Sonstiges

Im Zusammenhang mit den Verhandlungen zur Förderung der Gebäude Jahnstraße 11, 12, 18, 19 und 20 soll auch über den Verbleib von Künstlerateliers in der Jahnstraße 8 A verhandelt werden.

Leuer

Anlagen:

- Anlage 1: Übersichtsplan
- Anlage 2: Lageplan
- Anlage 3: Gebäudeansichten

Anlage TOP 10
Übersichtsplan



FRISBI
Nur für den
Dienstgebrauch

Angefertigt: 21.03.2016

Maßstab: 1:5.000

Erstellt für Maßstab

0 25 50 100 150
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

Anlage 20 Lageplan



Jahnstraße 11, 12, 12A**Jahnstraße 18, 19, 20** Sanierung der Fassade bereits erfolgt

Betreff:**Anbindung der IGS Weststadt an Lamme (Im Ganderhals)**

<i>Organisationseinheit:</i>	<i>Datum:</i>
Dezernat III	29.03.2016
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	13.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)	13.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	19.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	20.04.2016	Ö

Beschluss:

Der Errichtung einer Haltestelle an der Straße Im Ganderhals im Einmündungsbereich Peenestraße sowie der Anpassung der Borde im Verlauf der Emsstraße wird zugestimmt.

Sachverhalt:Begründung der Vorlage

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, die den ÖPNV betreffen, für die der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Planungs- und Umwaltausschuss hat am 8. Juli 2015 der Planung zum Ausbau des Madamenwegs mit dem Ziel der Weiterführung der Buslinie 418 vom Raffteichbad nach Lamme zugestimmt (DS 17620/15). Im Abschnitt „Erreichbarkeit der Integrierten Gesamtschule in der Weststadt (IGS Weststadt)“ hat die Verwaltung zugesagt, die Einführung eines Einsatzwagens für den Schülerverkehr zur IGS Weststadt sowie grundsätzliche Überlegungen zur Führung von Rad-, Fuß-, und Kfz-Verkehr über die Straße Im Ganderhals zu prüfen und hierzu separat zu berichten.

Zusätzlich hat der Stadtbezirksrat 310 - Westliches Ringgebiet in seiner Sitzung am 12.05.2015 beantragt (DS 3931/15):

- „1. Im Interesse der Verkehrssicherheit/Verkehrsberuhigung auf der Straße Im Ganderhals an drei Stellen eine Einengung der Straßenbreite auf 3,50 m/max. 4,00 m herzurichten. Die Einengungsbereiche sind nicht im Bereich der Grundstückseinfahrt zum „Millenium“ (ehem. Ziegelei = Grimme) und der Parkplatzeinfahrt zu planen. Eine Einengung soll im Bereich der Wegekreuzung Am Weinberg als Querungshilfe für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ausgebildet werden.“

2. auf der Straße Im Ganderhals Fahrradschutzstreifen auszuweisen.
3. entlang der Westseite der Straße Im Ganderhals vom Madamenweg bis zur Peenestraße einen Gehweg mit Beleuchtung herzustellen.
4. am Madamenweg westlich der Straßeneinmündung Im Ganderhals ein barrierefreies Bushaltestellenpaar herzustellen.
5. Planungskosten dafür im Haushaltsjahr 2016, die Objektkosten in der Finanzplanung für das Haushaltsjahr 2017 zu veranschlagen.“

Optionen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV

Die Verwaltung hat die Erreichbarkeit der IGS Weststadt aus Lamme, die Führung von Fuß- und Radverkehr und ÖPNV über die Straße Im Ganderhals sowie genannten Antrag des Stadtbezirksrats 310 - Westliches Ringgebiet geprüft und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1. Fußläufige Erreichbarkeit der IGS Weststadt vom Madamenweg:
 - Ein Fuß- und Radweg entlang des Ganderhals wäre ca. 700 m lang und ist nicht umsetzbar, da die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. Entsprechende Grundstückskäufe wären mit hohen Kosten verbunden. Falls die erforderlichen Flächen erworben werden können, schätzt die Verwaltung die Kosten für die Erstellung eines richlinienkonformen Fuß- und Radweges inklusive Beleuchtung sowie der Verlegung des im südlichen Abschnitt des Ganderhals vorhandenen Gehwegs an die Fahrbahn auf grob 550.000 €. Die Kosten des erforderlichen Grunderwerbs sind hierin nicht enthalten.
 - Da Fußgänger sehr umwegempfindlich sind, ist davon auszugehen, dass Schülerinnen und Schüler der IGS Weststadt aus Lamme statt über einen zu errichtenden Fußweg entlang des Ganderhals zu gehen, an einer der vorhandenen Haltestellen entlang des Madamenwegs aus- bzw. einsteigen und durch den Westpark zur IGS Weststadt gehen würden.
2. Erreichbarkeit der IGS Weststadt aus Lamme mit dem Fahrrad:
 - Die für den Fußverkehr aufgeführten Aspekte treffen gleichermaßen auf den Radverkehr zu.
 - Da Radfahrer ebenfalls ungern Umwege nehmen, ist davon auszugehen, dass Schülerinnen und Schüler aus Lamme, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, eine direktere Route zur IGS Weststadt durch den Westpark wählen, anstatt die längere Route über den Ganderhals zu wählen.
 - Die vorhandene Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs auf der Straße Im Ganderhals lässt gemäß der Straßenverkehrsordnung sowie der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu.
 - Die Breite der Fahrbahn der Straße Im Ganderhals beträgt ca. 6 m. Gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ ist die Ausweisung von Radfahrschutzstreifen (je Richtung mindestens 1,25 m) auszuschließen, da die verbleibende Restbreite der Fahrbahn von ca. 3,50 m zu gering wäre.

- Die angeregten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Verlauf des Ganderhals (Einengungen an drei Stellen) sind sinnvoll und machbar. Einengungen von ca. 6 m Fahrbahnbreite auf ca. 4 m Fahrbahnbreite können im Straßenverlauf an mehreren Stellen in Form von durch umlaufende Borde eingefassten Baumtoren realisiert werden (Anlage 1). Die Verwaltung schätzt die Kosten für diese Maßnahme auf 15.000 € pro Einengung. Mittel hierfür stehen derzeit nicht zur Verfügung.
- Auf Höhe der Einmündung Heinz-Friedrich-Weg/Im Ganderhals ist eine Einengung ebenfalls sinnvoll und machbar. Die Umsetzung kann durch Baumtore mit entsprechenden Borden erfolgen (Anlage 2). Darüber hinaus ist es sinnvoll, in diese Einengung eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer zu integrieren. Hierdurch wird die Fuß- und Radwegverbindung aus der Weststadt in Richtung Innenstadt über Heinz-Friedrich-Weg und die Straße Am Weinberg vereinfacht sowie die Verkehrssicherheit erhöht. Die Kosten für diese Maßnahme schätzt die Verwaltung auf 60.000 €. Mittel hierfür stehen derzeit nicht zur Verfügung.

3. ÖPNV-Anbindung von Lamme an die IGS Weststadt:

- Grundsätzlich dient die Weiterführung der Buslinie 418 nach Lamme der besseren ÖPNV-Anbindung des gesamten Stadtteils an die Innenstadt. Für Schülerinnen und Schülern aus Lamme wird darüber hinaus die Erreichbarkeit der IGS Weststadt verbessert. In Verbindung mit dem bereits vorhandenen ÖPNV-Angebot können sie an der Haltestelle „Madamenweg“ in den Ringbus und anschließend an der Haltestelle „Cyriaksring“ in die Straßenbahn Richtung Weststadt umsteigen. Eine zusätzliche Umsteigemöglichkeit aus der Linie 418 in die Straßenbahn zur Haltestelle „Alsterplatz“ besteht in der Innenstadt.
- Die Verkehrs-GmbH beabsichtigt, auf der Linie 418 Schülerfahrten anzubieten. Diese sollen vom Madamenweg kommend die Straße Im Ganderhals befahren und in der Emsstraße wenden. Hierdurch steht Schülerinnen und Schülern aus Lamme - zusätzlich zum beschriebenen Angebot - eine weitere, attraktive Verbindung zur IGS Weststadt zur Verfügung. Die Schülerfahrten werden zu Unterrichtsbeginn bzw. -ende passenden Zeiten morgens sowie mittags/nachmittags angeboten. An der Einmündung Peenestraße/Im Ganderhals wird eine Haltestelle eingerichtet (Anlage 3), die in Verbindung mit einer Wendemöglichkeit in der Emsstraße für beide Fahrtrichtungen genutzt wird. Eine Testfahrt hat ergeben, dass zum einfacheren Wenden eine geringfügige Anpassung der Borde in der Emsstraße sinnvoll ist (Anlage 4). Die Kosten für die Einrichtung der Haltestelle sowie die Anpassung der Borde schätzt die Verwaltung in Summe auf ca. 35.000 €. Im Haushalt 2016 sind die hierfür erforderlichen Mittel im Projekt 4S.660020 eingeplant. Über eine weitergehende Lösung mit einer Haltestelle pro Richtung kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

Die jährlichen Betriebskosten, die durch die Weiterführung der Buslinie 418 nach Lamme entstehen, erhöhen sich durch die ergänzenden Schülerfahrten von rund 200.000 €/Jahr auf rund 235.000 €/Jahr. Die Mehrkosten von 35.000 €/Jahr sind nicht im Wirtschaftsplan der Verkehrs-GmbH enthalten. Es wird angestrebt, diese im Rahmen des Gesamtbudgets (Verlustausgleichsbedarf 2016: rd. 18.848.000 €) zu kompensieren. Ein Nachtragswirtschaftsplan ist aufgrund der marginalen Ausweitung von rd. 0,2 % nicht erforderlich.

Zeitliche Planung

Um zeitgleich mit der Betriebsaufnahme der Weiterführung der Buslinie 418 nach Lamme (voraussichtlich im Mai 2016) auch die Schülerfahrten zu ermöglichen, wird zunächst ein Haltestellenschild als Provisorium aufgestellt. Der Bau der Haltestelle und die Anpassung der Börde in der Emsstraße sind für die Schulferien vorgesehen.

Fazit

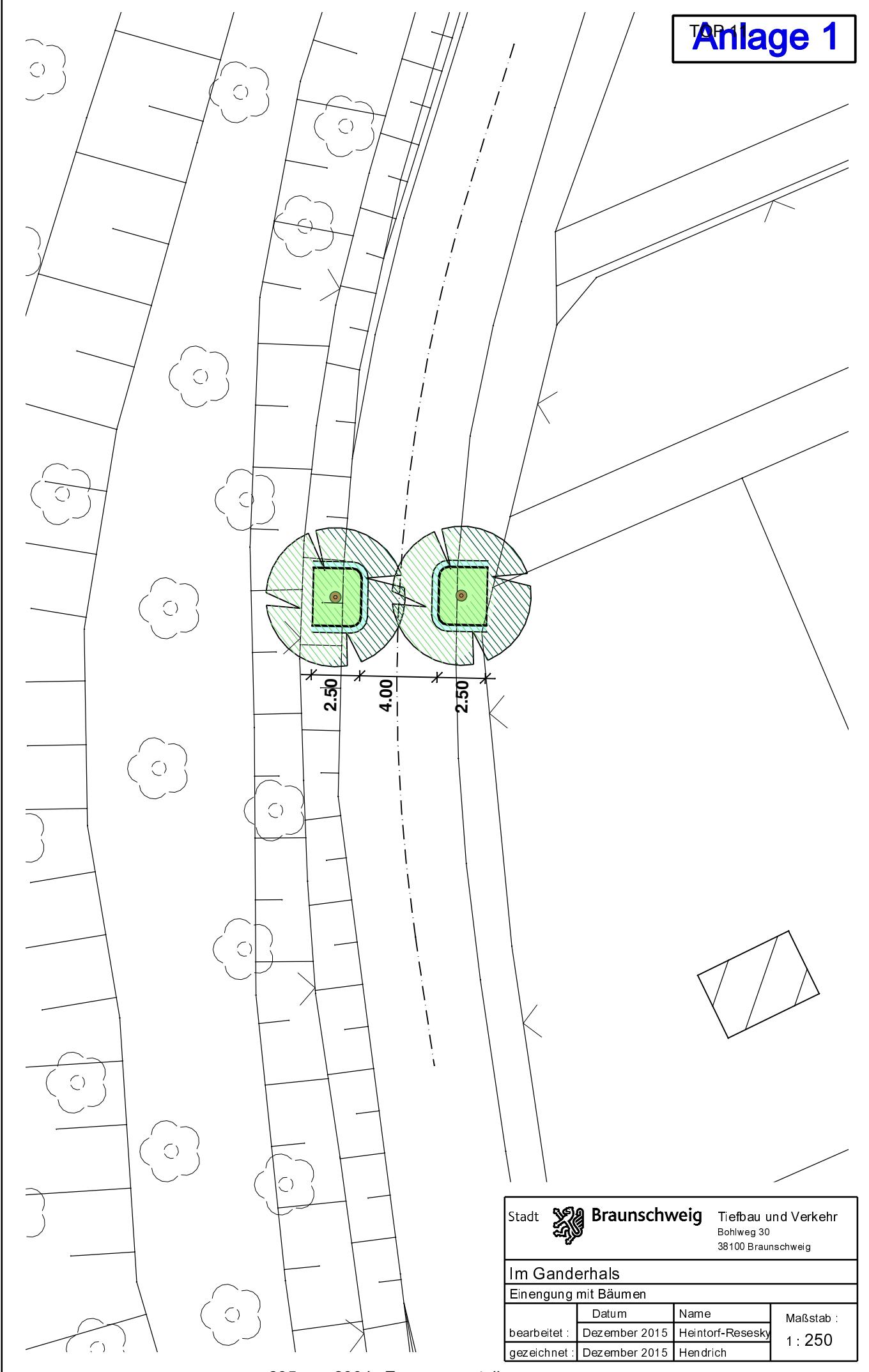
Unter Abwägung aller vorgenannten Aspekte kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass das Angebot von Schülerfahrten zur einzurichtenden Bushaltestelle „Peenestraße“ die geeignete Lösung ist, um die zu erwartende Verkehrsnachfrage sicher, effizient und umfeldverträglich abzuwickeln.

.

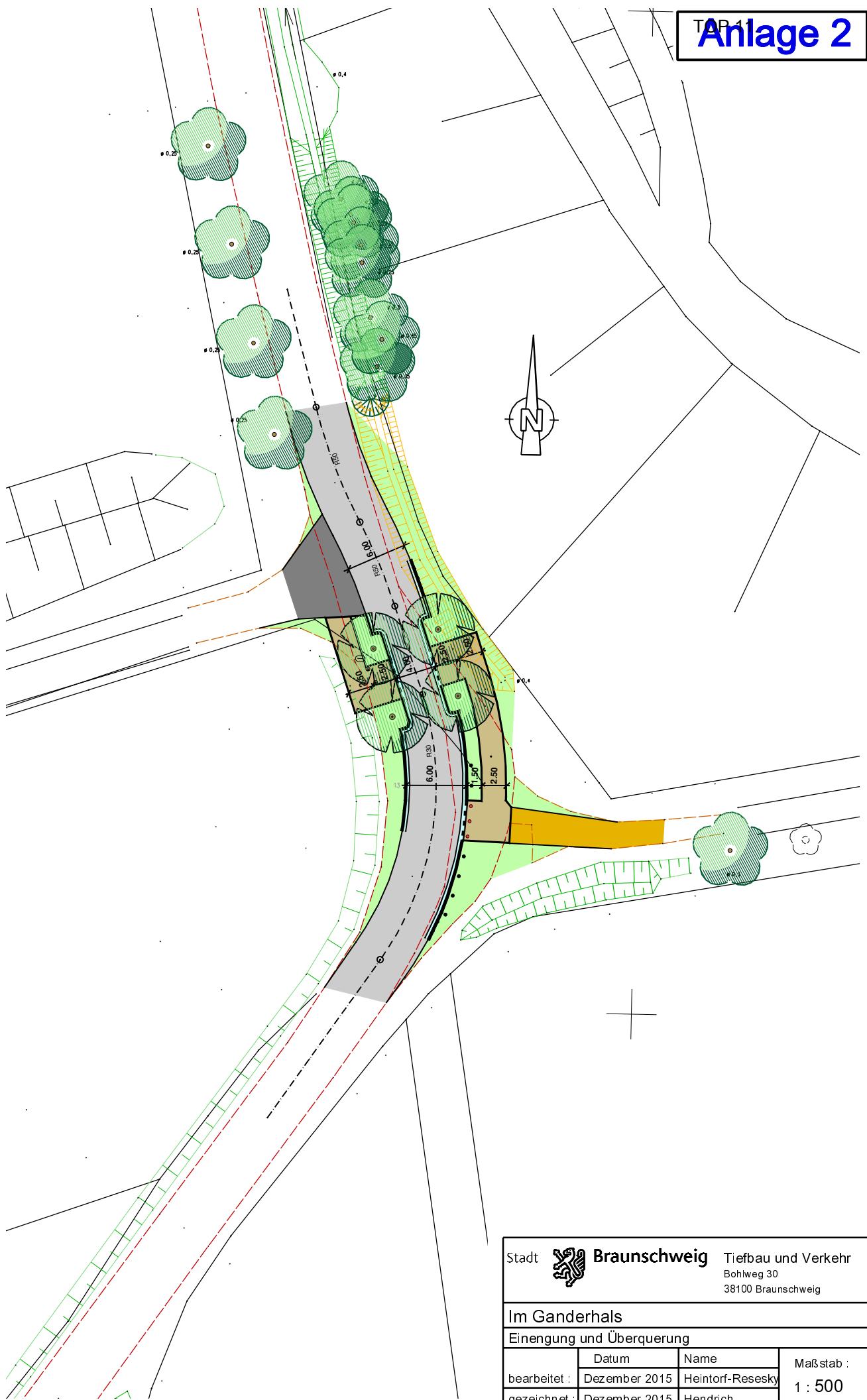
Hornung

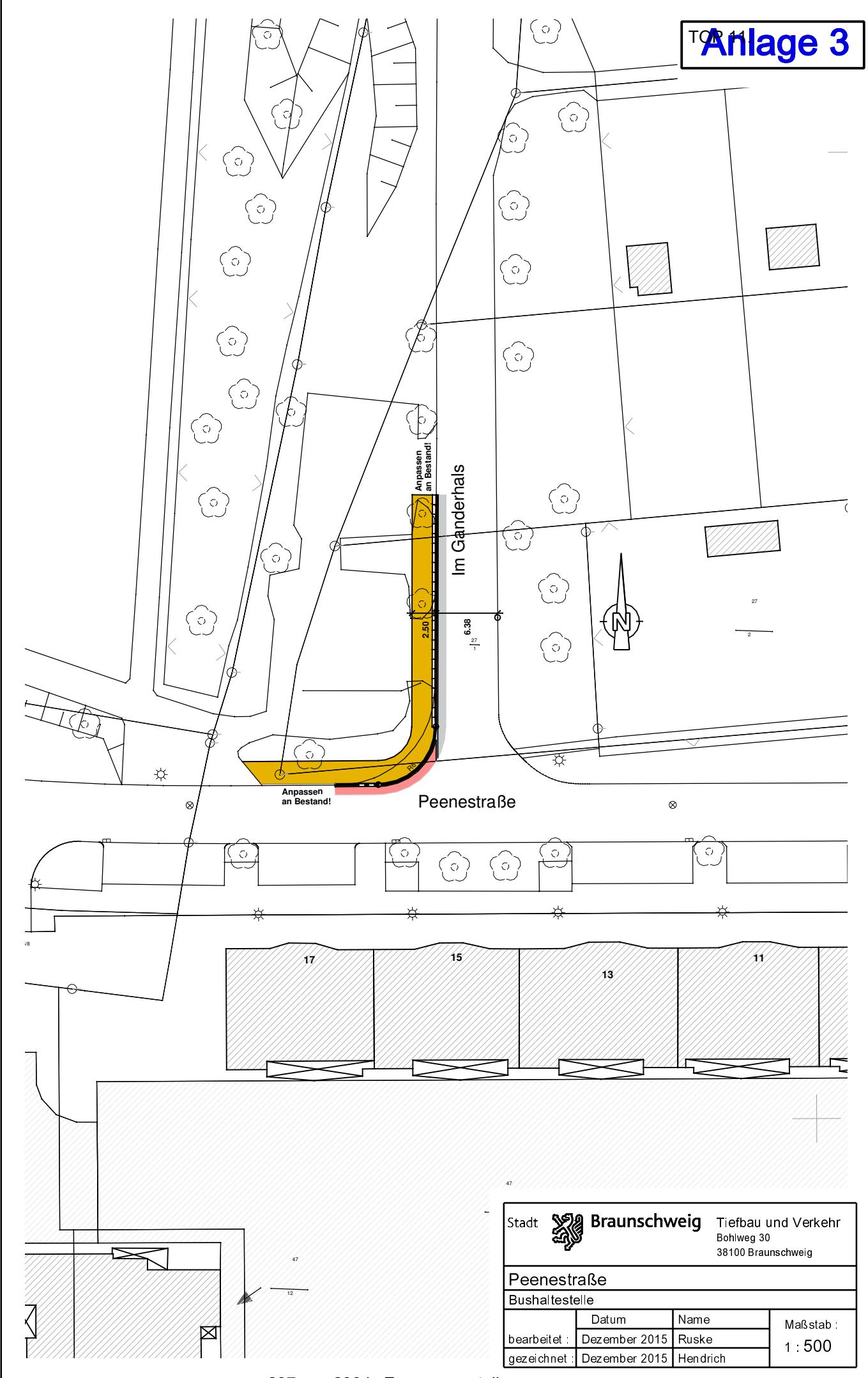
Anlage/n:

1. Plan: Im Ganderhals - Einengung mit Bäumen
2. Plan: Im Ganderhals - Einengung und Überquerung
3. Plan: Im Ganderhals - Bushaltestelle provisorisch
4. Plan: Emsstraße - Umkehrspur für Bus

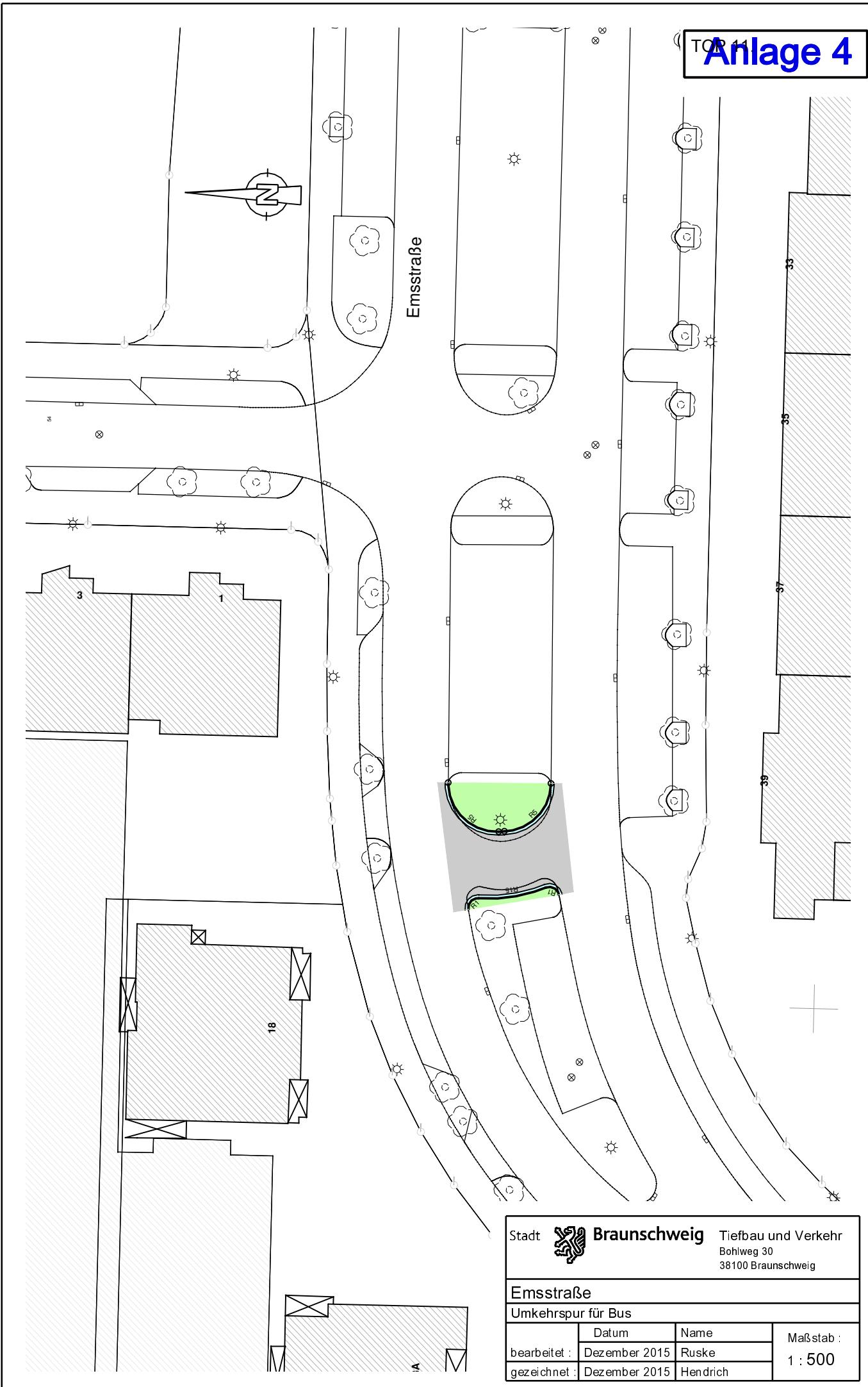


TOP 11 Anlage 2





Stadt  Braunschweig		Tiefbau und Verkehr
		Bohlweg 30
38100 Braunschweig		
Peenestraße		
Bushaltestelle		
bearbeitet :	Datum	Name
Dezember 2015	Ruske	
gezeichnet :	Dezember 2015	Hendrich
Maßstab : 1 : 500		



Betreff:

**Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz
Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Am
Hauptgüterbahnhof**

Organisationseinheit:Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

29.03.2016

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	06.04.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	06.04.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	20.04.2016	Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Planung Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof (Anlage 1) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umwaltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NkomVG i. V. mit der Hauptsatzung der Stadt § 6 Nr. 4 lit. b. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage um einen Beschluss über eine städtische Stellungnahme im Zusammenhang mit einem Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG.

Anlass

Der Planungs- und Umwaltausschuss hat am 08.07.2015 die Drucksache 15-00276 „Planung der Helmstedter Straße im Abschnitt zwischen Leonhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof“ beschlossen.

Die jetzt zur Planfeststellung vorgesehene Planung der Gleisanlagen basiert auf diesem Beschluss des Planungs- und Umwaltausschusses. Veränderungen an den Gleisanlagen bedürfen nach § 28 PBefG der Planfeststellung. Aus diesem Grund hat die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Braunschweig als Träger öffentlicher Belange angeschrieben und der Stadt die Möglichkeit gegeben, sich im Rahmen des Verfahrens zu äußern.

Zur Fristwahrung wurde die Stellungnahme bereits an die Planfeststellungsbehörde vorbehaltlich der Zustimmung des Planungs- und Umwaltausschusses versandt.

Inhalt der Stellungnahme

Die Verwaltung hat die Planfeststellungsunterlagen geprüft und keinerlei wesentliche Gründe gefunden, Einwände zu erheben. Der Entwurf der Stellungnahme (Anlage 1) enthält eine Reihe von redaktionellen und inhaltlichen Hinweisen, die im weiteren Verlauf der Planung in gewohnt enger Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und BSVG Berücksichtigung finden werden. Die vollständigen Planfeststellungsunterlagen liegen derzeit zur Einsichtnahme aus. Dieser Drucksache sind der Erläuterungsbericht (Anlage 2) und die Lagepläne (Anlage 3) zur thematischen Orientierung beigelegt.

Hornung

Anlage/n:

Anlage 1: Entwurf der Stellungnahme

Anlage 2: Erläuterungsbericht aus den Planfeststellungsunterlagen Helmstedter Straße

Anlagen 3 a) bis d) : Lagepläne aus den Planfeststellungsunterlagen Helmstedter Straße

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Straßenplanung und Brücken
Bohlweg 30

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Harztorwall 24 b
38300 Wolfenbüttel

Name: Herr Pottgießer

Zimmer: N 4.48

Telefon: 0531/470-3128

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1

Fax: 0531/470-4265

E-Mail: detlef.pottgiesser@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens
3326.30161-2/16-
BSVGmbH

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

66.22

Tag
18.03.2016

**Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz
Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang der Helmstedter Straße zwischen Le-
onhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 15.02.2016 haben Sie mir Gelegenheit gegeben, zu den Planfeststellungsunterlagen als Trägerin öffentlicher Belange Stellung zu nehmen. Ich habe die Unterlagen geprüft und übermittele Ihnen vorbehaltlich des Beschlusses des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Braunschweig am 20.04.2016 folgende Stellungnahme:

Die Stadt Braunschweig begrüßt die Planung und erhebt keinerlei grundsätzliche Bedenken. Die Stadt Braunschweig ist bei der Planung der ÖPNV-Anlagen sehr eng eingebunden gewesen und hat die Planung mitgestaltet. Dessen ungeachtet werden im Verfahren die nachfolgenden Hinweise gegeben.

Die Stadt Braunschweig ist davon überzeugt, dass es im Rahmen der weiteren Planung und der Realisierung der Maßnahme gemeinsam mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH gelingt, alle diese Hinweise zufriedenstellend aufzugreifen.

Hinweise:

Abfallrecht

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand bestehen aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planung.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Immissionsschutz

Erläuterungsbericht; zu Nr. 3.8:

b.Lärm:

Die unter Nr. 3.8 im letzten Absatz getätigte Aussage, dass an 8 Gebäuden dem Grunde nach (entsprechend den Regelungen der 16. BlmSchV) ein Anspruch auf passiven Schallschutz entstünde, kann derzeit nicht abschließend geklärt werden, da die Gutachten (Unterlagen Nr. 17.2 und 17.3) aktuell überarbeitet werden.

Gutachten:

Die Gutachten Nr. 17.2 und 17.3 werden aktuell überarbeitet; eine Stellungnahme kann daher derzeit nicht abschließend erfolgen.

Maßnahmen:

Passiver Schallschutz:

Die ggf. erforderlichenfalls durchzuführenden Maßnahmen sind in einer schalltechnischen Untersuchung nach 24. BlmSchV (Verkehrsweg-Schallschutzmaßnahmenverordnung) durch ein nach §§ 26, 28 BlmSchG anerkanntes Gutachterbüro zu ermitteln. Für die Feststellung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen ist vom Gutachter eine Besichtigung der Gebäude/Wohnungen durchzuführen, um die Nutzungsart der einzelnen Räume, die Raumabmessungen und die vorhandenen Schalldämmmaße der Außenbauteile ermitteln zu können. Anhand dieser Angaben ist zu prüfen, ob das vorhandene Schalldämmmaß der Außenfassade ausreichend ist oder, ob dem Grunde nach Verbesserungen (i. d. R. der Einbau von Schallschutzfenstern und Lüfter) erforderlich werden.

Allgemeine Prüfung des Einzelfalls:

Unter Nr. 1.4 (Abs. 1, Satz 2) wird davon ausgegangen, dass die gesetzlichen Richt- und Grenzwerte in Hinblick auf Schall, Erschütterung, Emissionen durch die geplanten Maßnahmen eingehalten werden.

Hieraus lässt sich nicht erkennen, von welchen Maßnahmen gesprochen wird; vom Vorhaben (= Umgestaltung des Schienenweges etc.) oder von Minderungs-/Heilungsmaßnahmen, die aufgrund von Überschreitungen der Richt- und Grenzwerte vorgenommen werden müssen? Handelt es sich bei dieser Aussage um das Vorhaben, wurden zumindest bisher in den Gutachtenentwürfen Überschreitungen ermittelt (s. a. Erläuterungsbericht Nr. 3.8). Sollte es sich bei dieser Aussage jedoch um Minderungs-/Heilungsmaßnahmen handeln, z. B. im Sinne der 24. BlmSchV, sind diese weder aufgeführt noch erläutert worden. Ein Zusammenhang ist daher nicht erkennbar.

Gewässerschutz

Bei Einleitung in das Kanalnetz ist eine qualitative und quantitative Bewertung des abzuleitenden Niederschlagswassers erforderlich, entsprechende Umweltqualitätsnormen sind in Abstimmung mit der SE|BS einzuhalten.

Bodenschutz

Aus Altlastensicht bestehen gegen die Planung keine Bedenken. Ich verweise allerdings auf meine Stellungnahme vom 03.11.2015 bezüglich vorhandener Grundwassermessstellen. In Kürze wird im Bereich der Helmstedter Straße, auf Höhe der Einmündung Ackerstraße noch eine weitere Grundwassermessstelle errichtet werden, so dass sich dann nunmehr vier Messstellen im Planungsbereich bzw. unmittelbar angrenzend daran befinden werden (s. Lageplan in der Anlage).

Kampfmittel

Im Bereich der beabsichtigten Maßnahmen besteht aufgrund der Bombardierungen des Zweiten Weltkrieges der Verdacht auf Kampfmittel. Aus Sicherheitsgründen sind Erdarbeiten baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen mit anschließender Sohlensondierung.

Klima/Luft

Aus stadtclimatischer und lufthygienischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Erläuterungsbericht, zu Nr. 1.2: Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Hier wird dargestellt, dass eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls für das Vorhaben gemäß „Bau einer nicht von Nummer 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße (Anlage 1, Nr. 5 zu § 3 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG))“ durchgeführt wurde.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen handelt, ist die allgemeine Vorprüfung aufgrund von Nr. 14.11 (Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführen. Dies ist in der Anlage 19: „Umweltfachliche Untersuchung - Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ richtig dargestellt.

Der Text des Erläuterungsberichtes sollte entsprechend geändert werden.

Feuerwehr

Gegen die vorgelegte Planung bestehen aus Sicht des Brandschutzes keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Zufahrt auf das Gelände vom Marienstift sowie alle Belange, insbesondere etwaiger Aufstellflächen für die Drehleiter auf der Straße (z. B. Fahrleitungen, Baumscheiben, Maststandorte) betreffend, haben den Anforderungen an das NdsMBI. 37 q_2012 (Flächen für die Feuerwehr) zu genügen. Abweichungen hiervon können im Einzelfall gestattet werden, wenn planerisch der Nachweis der Dennoch-Funktionalität zur Erfüllung der Schutzziele gewährleistet ist und eine künftige, negative Veränderung im baulichen Bestand ausgeschlossen ist.

Denkmalschutz

Der Planung wird zugestimmt.

Redaktioneller Hinweis: Auf Seite 31 der textl. Erläuterungen steht „Amt für Denkmalpflege“. Richtigerweise müsste es „Referat Stadtbild und Denkmalpflege“ heißen.

Mit freundlichen Grüßen

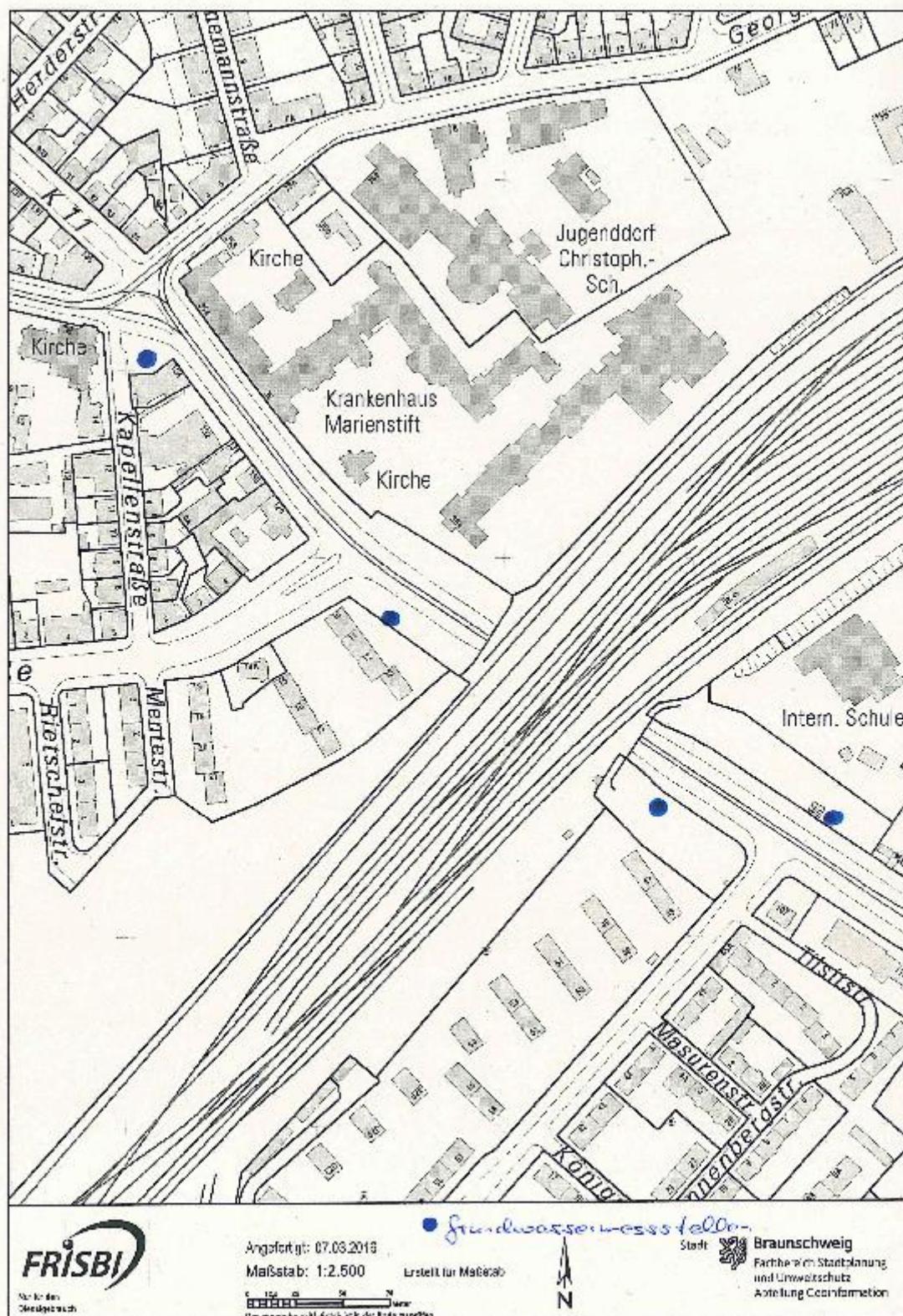
i. V.

Leuer

Anlage:

Übersicht der Grundwassermessstellen

Anlage Übersicht der Grundwassermessstellen



Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang der Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Anlage 1

der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren der Braunschweiger Verkehrs-GmbH
Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang der Helmstedter Straße zwischen
Leonhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Erläuterungsbericht

Antragsteller: Braunschweiger Verkehrs-GmbH,
Am Hauptgüterbahnhof 28, 38126 Braunschweig
Tel.: 0531 / 383-0 E-Mail: info@verkehr-bs.de

Braunschweig, den 25.01.2016, gez. ppa. Dirk Fischer, gez. i.A. Ulrike Harms

Verfasser: ARGE Helmstedter Straße West
Waller Weg 23, 38112 Braunschweig
Tel.: 0531 / 314051 E-Mail: arge-helmstedter-strasse@bpr-braunschweig.de

Braunschweig, den 22.01.2016, gez. Thomas Pfeiffer

**Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des
Straßenzuges Helmstedter Straße / Leonhardstraße
zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof
in Braunschweig**

Erläuterungsbericht

Stand 21.01.2016

Inhaltsverzeichnis

Darstellung der Baumaßnahme	5
1. Begründung des Vorhabens	5
1.1 Vorgeschiede der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren ...	5
1.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	6
1.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag	6
1.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung	6
1.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	6
1.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	6
1.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	7
1.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
1.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	7
2. Variantenuntersuchung	8
3. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	8
3.1 Ausbaustandard.....	8
3.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale, Beschreibung des Entwurfs.....	8
3.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität.....	10
3.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	11
3.1.4 Betriebsdienstaudit.....	11
3.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	11
3.2.1 Beschreibung des Trassenverlaufs	11
3.3 Linienführung	12
3.3.1 Zwangspunkte.....	12
3.3.2 Linienführung im Lageplan.....	12
3.3.3 Linienführung im Höhenplan	13
3.3.4 Räumliche Linienführung und Sichtweiten	13
3.4 Querschnittsgestaltung	13
3.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	13
3.4.2 Fahrbahnbefestigung	14
3.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	15
3.5.1 Anordnung von Knotenpunkten	15
3.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	15
3.5.3 Zufahrten zur Erschließung angrenzender Grundstücke.....	16
3.6 Besondere Anlagen	16

3.7	Ingenieurbauwerke	16
3.8	Lärmschutzanlagen.....	16
3.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	16
3.10	Leitungen	17
3.11	Baugrund/Erdarbeiten.....	17
3.12	Entwässerung	18
3.13	Ausstattung	18
3.13.1	Signaltechnik / Telekomunikation.....	18
3.13.2	Fahrleitungsanlage.....	19
3.13.3	Haltestellen	20
4.	Angaben zu Umweltauswirkungen.....	20
4.1	Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	20
4.1.1	Bestand.....	20
4.1.2	Umweltauswirkungen	20
4.2	Biologische Vielfalt.....	21
4.2.1	Schutzgut Tiere	21
4.2.2	Schutzgut Pflanzen	22
4.2.3	Artenschutz	23
4.2.4	Natura 2000	24
4.2.5	Weitere Schutzgebiete.....	24
4.3	Schutzgut Boden	24
4.3.1	Bestand.....	24
4.3.2	Umweltauswirkungen	24
4.4	Schutzgut Wasser.....	25
4.4.1	Bestand.....	25
4.4.2	Umweltauswirkungen	25
4.5	Schutzgut Klima/Luft.....	25
4.5.1	Bestand.....	25
4.5.2	Umweltauswirkungen	26
4.6	Schutzgut Landschaft-/Ortsbild.....	27
4.6.1	Bestand.....	27
4.6.2	Umweltauswirkungen	27
4.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	28
4.7.1	Bestand.....	28
4.7.2	Umweltauswirkungen	28

4.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	28
5.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen	30
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	30
5.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	30
5.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	30
5.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	30
6.	Kosten.....	32
7.	Verfahren	32
8.	Durchführung der Baumaßnahme	32

Darstellung der Baumaßnahme

Die hier beschriebene geplante Baumaßnahme verläuft in den Straßenzügen Helmstedter Straße und Leonhardstraße. Das östliche Bauende schließt östlich der Ackerstraße an den bereits umgebauten Abzweig zum Stadtbahnbetriebshof an und das westliche Bauende schließt in der Leonhardstraße in Höhe der Einmündung Kurze Straße an den bereits sanierten Abschnitt des Leonhardplatzes an.

Die hier vorliegende Unterlage bezieht sich ausschließlich auf die Änderungen an den Betriebsanlagen der Stadtbahn; dazu gehören die Gleis- und Fahrleitungsleitungsanlagen sowie die Haltestellen. Für wesentliche Änderungen an diesen Betriebsanlagen ist nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

1. Begründung des Vorhabens

1.1 Vorgeschiede der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Helmstedter Straße/Leonhardstraße im o.g. Teilabschnitt ist sowohl im Bereich der Fahrbahn und Nebenflächen als auch im Bereich der eingepflasterten Stadtbahngleisanlagen stark erneuerungsbedürftig.

Deshalb hat die Stadt Braunschweig gemeinsam mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH geplant, den Straßenzug grundhaft zu erneuern. Hierfür wurde von der Stadt Braunschweig eine ganzheitliche Konzeptplanung erstellt, die mit einer Neuordnung sämtlicher Verkehrsanlagen in diesem Abschnitt einhergeht. Die Planung wurde in Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH unter Berücksichtigung aller fachspezifischen Anforderungen und unter Verwendung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter durchgeführt. Diese Planung wurde vom Rat der Stadt Braunschweig im Juli 2015 beschlossen.

Im Vorfeld des Ratsbeschlusses wurden durch die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH verschiedene Varianten für die Lage der Haltestellen untersucht, die unter Punkt 2 beschrieben sind.

1.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde auf Grundlage einer allgemeinen Einzelfallprüfung ermittelt, da es sich bei dem Vorhaben um den „Bau einer nicht von Nummer 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße“ (Anlage 1, Nr. 5 zu § 3 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)) handelt. Grundlage der allgemeinen Einzelfallprüfung ist eine Darstellung der wichtigsten Merkmale des geplanten Vorhabens gemäß Anlage 2 zu § 3 NUVPG.

Die Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass aufgrund der auch unter ökologischen Gesichtspunkten durchgeführten Trassenwahl, die Beeinträchtigungen der angrenzenden Schutzgebiete vermeidet, eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht (s. Anlage 19).

1.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Die Maßnahme wird in einem anthropogen stark überprägten städtischen Umfeld durchgeführt. Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht nicht.

1.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung

1.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und der Bauleitplanung. Eine Veränderung des Stadtbahnnetzes erfolgt nicht.

1.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Stadtbahnstrecke zwischen Leonhardplatz und Am Hauptgüterbahnhof hat eine hohe betriebliche Bedeutung im Netz der Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

Neben der Bedienung mit der Stadtbahnlinie 4 (Radeklink-Helmstedter Straße) im 15-min-Takt ist die Strecke die einzige Zufahrt zum Stadtbahndepot der Verkehrs-GmbH und wird von sämtlichen ein- und aussetzenden Fahrzeugen befahren. Der Abschnitt ist daher zur Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebs von höchster Bedeutung. Eine Veränderung in der Taktfrequenz des Stadtbahnbetriebs ist nicht vorgesehen.

Für den MIV, der die Gleisanlagen teilweise mit benutzt, wurde die Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des geplanten BraWoParks auf dem ehemaligen Postareal in

Braunschweig (Gutachten der WVI GmbH August 2012, Aktualisierung April 2013) mit berücksichtigt.

1.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ergibt sich im vorliegenden Projekt insbesondere durch die neue Lage der Haltestellen Marienstift und Ackerstraße. Bisher liegen die Haltestellen im Verkehrsraum der Straße, d.h. die Stadtbahnen halten in Straßenmitte und der Fahrgast muss teilweise vom Wartebereich am Fahrbahnrand einen Fahrstreifen queren, um dann vom Fahrbahniveau aus über Stufen ins Fahrzeug zu gelangen. Dieser Zustand entspricht nicht den Anforderungen an einen modernen, sicheren und behindertengerechten ÖPNV.

Die Haltestellen Marienstift und Ackerstraße erhalten neue Standorte und werden niederflurgerecht ausgebaut. Die Haltestellen von Stadtbahn und Bus werden zusammengelegt, sodass künftig eine Bedienung am selben Bahnsteig erfolgen kann. Dies verbessert die Verkehrssicherheit für die Fahrgäste und den Stadtbahn- und Busbetrieb in hohem Maße.

1.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die geplante Maßnahme ist mit einer geringfügigen Reduktion versiegelter Flächen verbunden. Ferner werden durch die Neuordnung des Straßenraums Verkehrsflüsse verstetigt. Aufgrund der Veränderung der Lage der Gleisachsen (z.T. rückt das Gleis näher an die Bebauung) und der Änderung des Straßenverkehrs und der LSA-Signalisierung der Einmündung Schillerstraße entsteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz an insgesamt 8 Gebäuden (s. Anlage 17).

1.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Es werden weder europäische Schutzgebiete noch besonders oder streng geschützte Arten betroffen.

Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 44 ff. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses ist daher nicht erforderlich.

2. Variantenuntersuchung

Der Untersuchungsraum der Stadtbahnführung zwischen der Kurzen Straße und der Straße Am Hauptgüterbahnhof mit dem Abzweig zum Betriebshofs der Braunschweiger Verkehrs-GmbH lässt keine großräumige Variantenuntersuchung im eigentlichen Sinne zu. Der Verlauf der Stadtbahntrasse steht fest.

Innerhalb dieses Straßenzuges wurden durch die Braunschweiger Verkehrs-GmbH und die Stadt Braunschweig kleinräumig die Lage der Haltestellen untersucht und bewertet.

Die Haltestelle Marienstift ist an den Fahrbahnrand verlegt worden, um die Verkehrsflächen zu minimieren. Des Weiteren unterstützt der Halt der Stadtbahn auf der Straße die beabsichtigte Verkehrsberuhigung im Abschnitt westlich der Einmündung Schillstraße. Eine Variante mit Haltestelleninseln wurde verworfen, da dies zu sehr schmalen Nebenanlagen führen würde.

Die Haltestelle Ackerstraße war in die Seitenlage nicht zu realisieren, weil die Stadtbahn dann in der Haltestellenausfahrt mehrere Fahrstreifen hätte queren müssen und somit jeweils separat signalisiert werden müsste. Die geschützte Ausfahrt der Stadtbahn würde die Leistungsfähigkeit des hochbelasteten Knotenpunktes Ackerstraße für alle Verkehrsteilnehmer verschlechtern. Entsprechend wurde die Lage der Haltestellen in der Straßenmitte wie im vorliegenden Feststellungsentwurf gewählt.

3. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

3.1 Ausbaustandard

3.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale, Beschreibung des Entwurfs

Die Helmstedter Straße kann im Braunschweiger Straßennetz als angebaute Hauptverkehrsstraße bezeichnet werden. Sie ist nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Untergruppe HS III zuzuordnen.

Die Stadtbahn verläuft im Bestand in dem zu planenden Abschnitt der Helmstedter Straße / Leonhardstraße mittig im Straßenraum, straßenbündig in den Fahrstreifen des Individualverkehrs. Der Entwurf lässt sich in Abschnitte aufteilen, die wie folgt beschrieben werden können:

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/

Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Seite 9

Abschnitt 1: Bereich Leonhardstraße (zwischen Kurze Straße und Georg-Westermann-Allee)

Die Planung schließt östlich der Kurzen Straße an die Ausbauplanung der Stadtbahn aus dem Projekt Leonhardplatz an. Die Stadtbahn verläuft als straßenbündiger Gleiskörper in Straßenmitte. Die Gleise werden durch den MIV mitgenutzt.

In Höhe der Einmündung Georg-Westermann-Allee befinden sich Gleis- und Weichenanlagen, die der Anbindung des ehemaligen Stadtbahndepots an der Georg-Westermann-Allee dienten und inzwischen funktionslos geworden sind. Diese werden zurückgebaut und die Trassierung der Stadtbahntrassen im Knotenpunktsbereich optimiert. Der Rückbau der Gleisanlagen im gesamten Knotenpunktsbereich bis in die Georg-Westermann-Allee hinein ist Bestandteil der Planfeststellung. Der neue Knotenpunkt Leonhardstraße / Georg-Westermann-Allee / Helmstedter Straße wird gemäß den geltenden Richtlinien verkehrssicher ausgebaut. Es gibt an allen Knotenpunktarmen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Im Knotenpunktsbereich wird der Gleisbereich zur Verdeutlichung des Gefahrenraums der Stadtbahn mit aufgehellttem Material hergestellt.

Abschnitt 2: Bereich Helmstedter Straße zwischen Georg-Westermann-Allee und Schillstraße

Im diesem Abschnitt wird die Stadtbahntrasse als straßenbündiger Bahnkörper in Straßenmitte geführt. Die Lage der Gleisachsen entspricht in etwa der alten Lage, wird aber ebenfalls optimiert.

In diesem Abschnitt wird die Haltestelle Marienstift neu angelegt. Es erfolgt ein niedrigeburgerechter Ausbau als Haltestelle am Fahrbahnrand. Der Gleisoberbau im Bereich der Haltestellen wird mit Stahlfaserbeton hergestellt, da diese auch vom Linienbusverkehr mit genutzt werden.

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind an den Knotenpunkten zur Georg-Westermann-Allee und zur Schillstraße vorhanden.

Abschnitt 3: Bereich Helmstedter Straße zwischen Schillstraße und Ausbauende östlich der Einmündung Ackerstraße

Der dritte Abschnitt des Projektes beginnt an der Schillstraße, unterquert die DB-Gleisanlage und schließt zwischen den Einmündungen Ackerstraße und Am Hauptgüterbahnhof an den Bestand an. Auch in diesem Abschnitt wird die Stadtbahntrasse als straßenbündiger Gleiskörper geführt. Die Lage der Achsen wurde jedoch in größerem

Umfang gegenüber der Bestandslage verändert. Dies resultiert zum einen aus der Neuanlage der Haltestelle Ackerstraße in Straßenmitte und zum anderen aus den von der Stadt Braunschweig im Zuge der Verkehrsuntersuchung BraWoPark geplanten zwei Linksabbiegefahrstreifen von der Helmstedter Straße in Richtung Schillstraße. Die stadtauswärts führende Gleisachse wurde im linken Fahrstreifen trassiert, um so direkt in die Haltestelle Ackerstraße in Straßenmitte einfahren zu können. Die stadteinwärts führende Gleisachse wurde nach der Haltestelle Ackerstraße in den rechten Fahrstreifen des MIV gelegt, um am Knotenpunkt Schillstraße richtungsrein im Geradeausfahrstreifen geführt werden zu können. Das stadteinwärts führende Gleis wird vor dem Knotenpunkt Ackerstraße im linken Geradeausfahrstreifen geführt, um gegenseitige Behinderungen mit dem Linksabbieger zur Ackerstraße zu vermeiden und auch auf kurzem Wege die neue Haltestelle Ackerstraße in Straßenmitte zu erreichen. Die Haltestelle Ackerstraße wurde als niederflurgerechte Haltestelle in Straßenmitte geplant. Der Gleiskörper wird im Haltestellenbereich ebenfalls in Stahlfaserbeton ausgeführt, da die Haltestelle vom Linienbus mitbenutzt werden soll.

Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind an allen Knotenpunktsarmen vorgesehen.

Die Lichtsignalanlagen werden im Zuge des Umbaus neu hergestellt bzw. angepasst. Die Stadtbahn wird an den Knotenpunkten bevorrechtigt und damit in einigen Abschnitten auch als Pulkführer in die gemeinsam genutzte Verkehrstrasse (Fahrstreifen/Gleis) einfahren.

3.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die vorliegende Planung berücksichtigt die im bereits erwähnten Verkehrsgutachten der WVJ festgelegten Grundsätze zur Bündelung der Verkehrsströme und künftigen Führung der K11 über die Schillstraße. Dadurch werden Bereiche mit schutzwürdigen Nutzungen entlang der Helmstedter Straße (Wohnen, Krankenhaus, etc.) stark entlastet und die Aufenthaltsqualität erhöht sich dort deutlich.

Die Dimensionierung der Verkehrsanlagen und die Signalisierung der Knotenpunkte berücksichtigen die künftigen Verkehrsbelastungen in den jeweiligen Straßenzügen, sodass sich die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert.

Durch die neue Gleistrassierung und die Neuanlage der Haltestellen Marienstift und Ackerstraße wird sich die Verkehrsqualität auch für die Nutzer öffentlicher Verkehrs-

mittel erheblich verbessern. Die Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten werden mit einer Priorisierung für den ÖPNV programmiert, sodass die Verkehrsqualität für den ÖPNV bestmöglich realisiert wird.

Die Nutzung des ÖPNV erleichtert sich insbesondere für Menschen mit Behinderungen durch den zukünftig barrierefreien Zugang zu den Haltestellen erheblich.

3.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird durch die Berücksichtigung der geltenden Regelwerke gewährleistet, der geplante Ausbau entspricht dem Stand der Technik.

3.1.4 Betriebsdienstaudit

Die Grundlagen des Entwurfes unterhaltungsfreundlicher Anlagen sind berücksichtigt worden.

3.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Im Bereich des Knotenpunktes Helmstedter Straße / Georg-Westermann-Allee wird die Gleisanlage in Richtung des ehemaligen Betriebshofes zurückgebaut. Damit entfällt ein Abzweig des bestehenden Stadtbahnnetzes, der seit ca. 8 Jahren nicht mehr genutzt wurde. Weitere Änderungen am Stadtbahnnetz erfolgen nicht.

Die für den MIV erforderlichen Verkehrsbeziehungen gemäß des bereits oben erwähnten Verkehrsgutachtens zum BraWoPark von WVI wurden berücksichtigt.

3.2.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Trassenführung der Gleisanlage bleibt grundsätzlich in der vorhandenen Lage. Abweichungen sind unter 3.1.1 ausführlich beschrieben.

3.3 Linienführung

3.3.1 Zwangspunkte

Die wesentlichen Zwangspunkte in Lage und Höhe sind:

- Die möglichst gestreckte Linienführung der Gleisanlagen.
- Die Anlage von Abbiegemöglichkeiten für den MIV in den Knotenpunkten.
- Minimierung des Eingriffs in die Bausubstanz
- Der Wunsch nach einer optimalen Erschließung durch entsprechenden Platzierung der Haltestellen. Die verkehrlich bedingten Fahrbahnbreiten für den MIV. Die Anlagen für den ruhenden Verkehr. Die getrennt zu führenden Geh- und Radwege.
- Die Möglichkeit Maststandorte für die Fahrleitungsanlage mit anderen Maststandorten der Lichtsignalanlagen und/oder der Beleuchtung zu kombinieren.
- Die vorhandenen Zufahrten.
- Der Anschluss an die vorhandenen Gleisanlagen.
- Die Höhe der DB-Brücke

3.3.2 Linienführung im Lageplan

Als Grundlage für die Lageplandarstellung sowie die Höhendarstellung erfolgt eine EDV-technische Berechnung aller Gleisachsen. Dargestellt wurden in den Lageplänen die stadtauswärts und die stadteinwärts führenden Gleisachsen.

Grundlage der gesamten Trassierung bilden die BOStrab-Trassierungsrichtlinien sowie die internen fahrzeugspezifischen Festlegungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

Ziel der Trassenplanung für die Stadtbahn ist eine betrieblich und für das Fahrgastempfinden optimale, möglichst gestreckte Linienführung. Die in bebauten Bereichen insgesamt beengte Situation erfordert stets eine besondere Rücksichtnahme auf eine Vielzahl von Zwangspunkten, wie z.B. die vorhandene Bebauung.

Als Bemessungsfahrzeug wurde ein 2,65 m breites Fahrzeug mit den entsprechenden Hüllkurvenwerten in Ansatz gebracht.

Die Trassierung erfolgt mit möglichst großen Radien, um einen maximalen Fahrkomfort für die Fahrgäste zu erzielen und den Verschleiß der Gleise und damit die Instandhaltungsaufwendungen zu minimieren. Alle Übergangsbögen werden als Klothoiden ent-

sprechend BOStrab-Trassierungsrichtlinie ausgebildet. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

3.3.3 Linienführung im Höhenplan

Die Höhentrassierung wird von den parallel zur Gleisachse vorhandenen Zwangspunkten wie Straßen und Gehwegen, Einfahrts- und Eingangsbereiche bestimmt. Die Gradienten bewegen sich entsprechend dem heutigen Straßenverlauf mit für die Stadtbahn unproblematischem Längsgefälle (max. 3,1%).

Eine besondere Beachtung verdient der Höhenverlauf im Bereich der Unterführung unter den DB-Gleisen. Hier ist aus Gründen der Betriebssicherheit des Stadtbahnverkehrs ein Abstand zwischen dem straßenbündigen Gleiskörper und der Fahrleitungsanlage von 4,70 m gemäß BOStrab (§25) zwingend einzuhalten. Die Erfahrung der Stadt / Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Stadtgebiet zeigt, dass bei niedrigeren Abständen es zu Berührungen/oder Abriss der Fahrleitung durch MIV-Fahrzeuge kommt, was zu einem längeren Ausfall des Streckenabschnittes während der Reparatur führt. Dies soll in diesem kritischen Abschnitt im einzigen Zulauf zum Stadtbahnbetriebshof n durch Herstellung der erforderlichen Abstände auch Möglichkeit vollständig ausgeschlossen werden.

Die angestrebte Höhe von 4,70 m zwischen OK-straßenbündiger Gleiskörper und Fahrleitung bedingt eine Absenkung der Straßengradienten unter der Unterführung. Die Anlagen für Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich werden aufgrund der Vielzahl der Ver- und Entsorgungsleitungen nicht abgesenkt, sondern mit einer Winkelstützwand abgesichert.

3.3.4 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Aspekte der räumlichen Linienführung und der Sichtweiten waren nicht zu berücksichtigen

3.4 Querschnittsgestaltung

3.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Für die Querschnittsbemessung des straßenbündigen Gleiskörpers wurde das Lichtraumprofil eines 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeuges berücksichtigt.

Damit ergibt sich minimaler Abstand zwischen den beiden Gleisachsen von $2 \times 1,65 \text{ m} = 3,30 \text{ m}$. Der Gleisachsabstand vergrößert sich bei entsprechenden Radien entsprechend der Hüllkurvenberechnungen.

Im Bereich der Haltestelle Ackerstraße (Haltestelle in Straßenmitte) ergeben sich zwischen den Haltestellenborden folgende Querschnittsbreiten:

Haltestellenbord – Gleisachse: 1,22 m

Abstand zwischen den Gleisachsen: 3,56 m

Gesamtbreite: $2 \times 1,22 \text{ m} + 3,54 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$

Damit ist die Haltestelle auch für die Busmitbenutzung ausreichend bemessen.

Bei der Bemessung der Breite von 6,0 m wurde berücksichtigt, dass die Busse im Bereich der Haltestellen auf jeden Fall am Bahnsteig halten und so eine langsame Vorbeifahrt unproblematisch ist.

Die Querneigung des straßenbündigen Bahnkörpers orientiert sich am Deckenhöhenplan des gesamten Fahrbahnbereiches. Zu berücksichtigen sind bei entsprechenden Radien erforderliche Gleisüberhöhungen zur Sicherstellung des Fahrkomforts.

3.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die geplante Stadtbahntrasse wird im Planungsbereich komplett auf straßenbündigem Bahnkörper geführt. Es wird im gesamten Bereich eine neue Betontragplatte ($d=30 \text{ cm}$) hergestellt. Im gesamten Abschnitt werden Rillenschienen 60R2 mit Schienenisolierung eingebaut.

Die in Abhängigkeit vom Straßenaufbau, den Baugrundverhältnissen und der vorgesehenen Oberbauform ist eine Aufbauhöhe für den Bahnkörper von ca. 90 cm erforderlich. Für den MIV ist im Fahrbereich ein Oberbau entsprechend den RStO 2012 und der Belastungsklasse Bk 10 erforderlich, der durch den Oberbau der Stadtbahntrasse abgedeckt wird.

Die Oberflächen des straßenbündigen Bahnkörpers werden überwiegend als Gussasphaltbelag hergestellt. Die Fahrbahn wird im Bereich der Knotenpunkte aufgehellt. In den Bereichen direkt vor den Haltestellen wird die Oberfläche als Stahlfaserbeton ausgeführt (gemeinsame Nutzung mit Bussen).

Ein besonderes Augenmerk wurde beim vorliegenden Projekt auf die Einflüsse aus den Erschütterungen gelegt. Hierzu wurde ein schwingungstechnisches Gutachten durch das Büro IBU (Uderstädt & Partner) erstellt, welches den Planfeststellungsunterlagen als Anlage beigefügt ist.

Aus diesem Gutachten ergab er sich eine Einteilung wie folgt:

Bereich Leonhardstraße (bis in die Helmstedter Straße hinein)

Einbau eines kontinuierlichen elastisch gebetteten Schienensystems entsprechend DIN 45673-8 mit einer vertikalen Schienenfederung von 3-4 mm unter maximaler Radsatzlast.

Bereich Helmstedter Straße (bis zur Schillstraße)

Einbau einer elastischen Rillenschienenlagerung entsprechend DIN 45673-8 mit einer vertikalen Schienenfederung von 1-1,5 mm unter maximaler Radsatzlast.

Aufgrund der Lage des Krankenhauses Marienstift in unmittelbarer Nähe zur Gleistrasse hat sich die Braunschweiger Verkehrs-GmbH entschieden, über die nach gutachterlicher Aussage notwendige Ausführungslänge hinaus, die hochelastische Schienenlagerung bis zum Bahnsteigende der stadteinwärtigen Haltestelle Marienstift auszuführen.

Die genaue Ausbildung der einzelnen Bauformen ist der Unterlagen 5 und 14 im Detail zu entnehmen.

3.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

3.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Die Knotenpunkte entsprechen dem Bestand. Eine Anordnung von neuen Knotenpunkten ist nicht vorgesehen.

3.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Knotenpunkte werden entsprechend dem Verkehrsgutachten der WVI dimensioniert. Dies war Bestandteil der von der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH als Grundlage des Ratsbeschlusses erstellten Vorplanung. Durch den Verkehrsgutachter wurde in diesem Zusammenhang auch die Leistungsfähigkeit der

Knotenpunkte nachgewiesen. Die Befahrbarkeit der Knotenpunkte wurde im Rahmen der Planung geometrisch geprüft und nachgewiesen.

3.5.3 Zufahrten zur Erschließung angrenzender Grundstücke

Die vorhandenen Zufahrten zu den nördlich und südlich angrenzenden Grundstücken werden entsprechend der heutigen Situation wieder angeschlossen.

3.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind im Planungsraum nicht vorhanden.

3.7 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke werden im Zuge der Veränderung der Gleistrasse nicht erforderlich.

3.8 Lärmschutzanlagen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 14.05.1990 in der Fassung vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.10.2007, in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassen "16. Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19.09.2006.

Gemäß schalltechnischem Gutachten (s. Unterlage 17.2) wurde an acht Gebäuden dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz festgestellt.

3.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Das Planfeststellungsverfahren bezieht sich auf die Änderung der schienengebundenen Verkehrsanlage einschließlich der Haltestellen. Die im Planungsraum verkehrenden Stadtbahnlinien sind unter Zf. 1.4.2 bereits genannt. Im Planungsraum verkehren Buslinien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH sowie der KVG Braunschweig mbH.

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/

Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Seite 17

3.10 Leitungen

Im Straßenraum befinden sich Ver- und Entsorgungstrassen folgender Leitungsträger (siehe Leitungsbestandsplan Anlagen 16.1):

Braunschweiger Verkehrs-GmbH,

BS Energy (Fernwärme)

BS Netz GmbH (Gas, Trinkwasser, Strom – Nieder-/Mittelspannung, Datenkabel),

Bellis GmbH (Lichtsignalanlagen),

Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (Regenwasser- und Schmutzwasser-kanäle),

Deutsche TELEKOM,

Kabel Deutschland/Vodafone,

Stadt Braunschweig (Beleuchtung)

Alle Leitungstrassen sind, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, entsprechend den gültigen Konzessionsverträgen oder gesetzlichen Regelungen umzulegen und/ oder anzupassen. Darüber hinaus gehende Veränderungen / Neuverlegungen gehen vollständig zu Lasten der jeweiligen Versorgungsträger und sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.

Vor Baubeginn ist eine rechtzeitige Koordinierung mit den Leitungsträgern erforderlich.

3.11 Baugrund/Erdarbeiten

Aus bisherigen Erfahrungen mit dem Braunschweiger Baugrund (u. a. durch die Baumaßnahmen Leonhardplatz, Helmstedter Straße Ost und Am Hauptgüterbahnhof) und vor dem Hintergrund, dass sich die geplante Stadtbahntrasse größtenteils auf vorhandenen Verkehrswegen befindet, ist davon auszugehen, dass keine besonderen Gründungsmaßnahmen erforderlich werden.

Um dennoch genauere Bodenaufschlüsse (u. a. vor dem Hintergrund der Versickerungsmöglichkeit sowie möglicher Kontaminationen) zu erlangen, wurden entsprechende Erkundigungen im Sommer 2015 durchgeführt.

3.12 Entwässerung

Die Entwässerung der Stadtbahntrasse bei geschlossenem Oberbau und der Fahrbahn erfolgt über eine Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers in den städtischen RW-Kanal (analog zum Bestand). Zusätzlich sind Drainagen mit Anschluss an die RW-Kanäle vorgesehen.

Die Detailplanung und Endfassung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

3.13 Ausstattung

3.13.1 Signaltechnik / Telekomunikation

Oberirdisch geführte Stadtbahnen in straßenbündiger Lage fahren auf Sicht. Sie benötigen keine Signale zur Abstandshaltung. Lediglich an Straßenkreuzungen, - einmündungen und an signalisierten Überwegen werden sie in die Wechsellichtzeichen des allgemeinen Straßenverkehrs so einbezogen, dass eine Stadtbahn-Bevorrechtigung erreicht wird.

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen im Bereich der Knotenpunkte Leonhardstraße / Georg-Westermann-Allee / Helmstedter Straße / und Ackerstraße / Helmstedter Straße werden an die neue Straßenführung angepasst und erneuert. Im Bereich der Einmündung Schillerstraße wird eine neue Anlage hergestellt. Zusätzlich wird die Ausfahrt der Stadtbahn aus der Haltestelle Ackerstraße in stadteinwärtiger Richtung mit einer Lichtzeichenanlage gesichert.

Die Lichtsignalanlagen werden mit Bevorrechtigung für die Bahnen ausgestattet, die die Wartezeiten für den ÖV auf ein Minimum reduzieren.

Die Streckenausrüstung beschränkt sich beim Betrieb nach BOStrab auf eine Kabelkanalanlage, die parallel zu den Gleisen geführt wird. Diese Versorgungstrasse enthält sechs Leerrohre mit einem Durchmesser DN 90. Zur Wartung und für die Kabelverlegung werden ca. alle 45 m Schächte mit den Abmessungen 70/70/90 cm eingebaut. Teilweise werden im Bereich der Helmstedter Straße vorhandene Kabelkanalanlagen weitergenutzt und nur für den neuen Stadtbahnbetrieb ergänzt. Im Bereich von Kreuzungen erhöht sich die Anzahl der Rohre und Schächte entsprechend den baulichen Erfordernissen. Folgende Einrichtungen werden über die Leerrohre versorgt:

- Lichtsignalanlagen,
- Stromversorgung Fahrleitung/ Haltestellen/ Steuereinrichtungen,
- Verbindung Betriebsleitstelle/ Telefon/ Fernwirkanlagen.

3.13.2 Fahrleitungsanlage

Die Fahrleitungsanlage zwischen Einmündung Kurze Straße in die Leonhardstraße bis ca. Einmündung Am Hauptgüterbahnhof in die Helmstedter Straße wird erneuert.

Die bestehende Fahrleitungsanlage wird demontiert. Der Fahrdräht der neuen Fahrleitungsanlage beginnt ca. 100 m westlich der Kreuzung Altewiekring / Leonhardstraße mit einer festen Abfangung. Der Fahrdräht wird bis in das Wechselfeld in der Haltestelle Marienstift geführt. Hier wird der von Nordwesten kommende Fahrdräht beweglich abgespannt. Der nach Südosten verlaufende Fahrdräht wird im Wechselfeld festabgespannt und endet an einer bereits bestehenden beweglichen Abspaltung ca. 100 m östlich der Einmündung Posener Straße in die Helmstedter Straße. Somit werden die Fahrdrähte im gesamten neu zu errichtenden Abschnitt nachgespannt. Als Fahrleitungstyp wird eine nachgespannte Einfachfahrleitung eingesetzt.

Die bestehenden Maste der Fahrleitungsanlage in diesem Abschnitt werden demontiert. Als neue Masten werden konische Stahlsechskantmaste eingesetzt. Als Fahrdräht wird ein silberlegierter Fahrdräht mit einem Querschnitt von 100 mm² eingesetzt. Die Regelfahrdrahthöhe ist 5,50 m. Im Bereich der Bahnunterführung wird der Fahrdräht gemäß den örtlichen Gegebenheiten in der Höhe von 4,70 m angepasst.

Die Aufhängung der Fahrdrähte erfolgt über Seilverspannungen mit Seilgleitern und Seitenhaltern. Unter der Bahnbrücke wird der Fahrdräht mit elastischen Stützpunkten geführt, welche direkt an die Brücke montiert werden. Des Weiteren wird je Fahrspur ein GFK Brückenschutz direkt an die Bahnunterführung montiert. Ca. 60 m südöstlich der Haltestelle Marienstift befindet sich ein Speisepunkt und eine Trennstelle im Fahrdräht. Im Bereich Einmündung Georg- Westermann- Allee befindet sich ein weiterer Speisepunkt und die Anschlüsse der Rückleiter. Die Speisepunkte und die Rückleiter werden an das vorhandene Gleichrichterunterwerk in der Georg- Westermann- Allee angebunden.

Als Gründungsart für die Fahrleitungsmaste ist das Bohrrohreindrehverfahren vorgesehen. Es werden, abhängig von der Statik, Rohre mit Durchmessern zwischen 610 mm und 812 mm und zwischen 5 m und 8 m Länge in den Boden gedreht.

3.13.3 Haltestellen

Im beschriebenen Gleisabschnitt befinden sich die Haltestellen „Marienstift“ und „Ackerstraße“ östlich der Straßenunterführung.

Die Bahnsteige der Haltestelle Marienstift werden aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (vorhandene Zufahrten) versetzt am Fahrbahnrand angelegt und sind von dem Gehweg direkt erreichbar.

Die neue Haltestelle Ackerstraße wird in der Mittellage unmittelbar östlich der Straßenunterführung mit Halteinseln angelegt und erhält eine Nutzlänge von 45 Meter. Die Bahnsteige sind über eine lichtsignalgesicherte Fahrbahnquerung zu erreichen.

Die Haltestellen werden niederflurgerecht ausgebaut, um den Ein- und Ausstiegskomfort für alle Fahrgäste, aber insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen zu verbessern.

Die Bahnsteighöhe beträgt gemäß den aktuellen Angaben der Braunschweiger Verkehrs-GmbH einheitlich 0,25 m über Schienenoberkante. Die Bahnsteigkante ist mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet.

Die Ausstattung erfolgt, wie in Braunschweig üblich, mit Wetterschutz, Haltestellenschildern, Beleuchtung etc. Die Information der Fahrgäste über das Fahrtenangebot soll zusätzlich zur statischen Information in Info-Vitrinen durch eine dynamische Anzeige, die die verbleibende Zeit bis zu tatsächlichen Abfahrt angibt, ergänzt werden.

4. Angaben zu Umweltauswirkungen

4.1 Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

4.1.1 Bestand

Der beplante Straßenzug wird von Wohn- und Geschäftshäusern gesäumt.

Die Erholungsfunktion des Gebietes ist untergeordnet.

4.1.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Im Zuge der Bauausführung kommt es zu temporären Beeinträchtigungen der Anwohner durch den Baustellenbetrieb (Lärm, Staub, Abgase). Da geplant ist, nur tags-

über und nicht am Wochenende (Ausnahmen bilden u.U. sog. „power-Baustellen“ in Kreuzungsbereichen) zu bauen, sind keine das Ausmaß der gegenwärtigen Belastungen qualitativ deutlich übersteigende Beeinträchtigungen zu erwarten. Nachhaltige Beeinträchtigungen oder bleibende Schäden sind nicht zu erwarten.

Eine Umleitungsstrecke wird zu Beeinträchtigungen (Lärm, Abgase) der dortigen Anwohner führen. Auch diese Beeinträchtigungen sind befristet. Qualitative Verschlechterungen, die zu bleibenden Schäden der Anwohner führen, sind grundsätzlich nicht zu erwarten.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Beeinträchtigungen von Anwohnern sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind durch den Ausbau des Straßenzuges Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof keine das Ausmaß der Vorbelastungen übersteigenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Durch den Ausbau werden keine zusätzlichen Verkehre geschaffen. Das Ausmaß der zu erwartenden stofflichen Immissionen wird durch den geplanten Ausbau daher nicht erhöht.

Im Rahmen eines schall- und eines schwingungstechnischen Gutachtens werden die zu erwartenden Wirkungen beschrieben. Es wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BlmSchV für die umliegende Bebauung nicht überschritten werden.

4.2 Biologische Vielfalt

4.2.1 Schutgzut Tiere

4.2.1.1 Bestand

Über gefährdete Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsgebiet liegen keine Angaben vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass aufgrund der Vorbelastungen durch die bereits bestehende, intensiv genutzte Straße im unmittelbaren Straßenseitenraum, der

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/

Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Seite 22

durch das Vorhaben betroffen wird, keine gefährdeten Tier- und Pflanzenarten vor-
kommen.

4.2.1.2 Umweltauwirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Baubedingte Störungen der Fauna sind aufgrund der hohen Vorbelastungen des Ge-
bietes nicht zu erwarten.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingte Beeinträchtigungen der Fauna sind nicht zu erwarten.

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Verlärzung, Kollisionen mit Tieren) werden
durch die Umgestaltung der Straße nicht vergrößert. Sie entsprechen den bereits vor-
handenen Vorbelastungen.

4.2.2 Schutgzut Pflanzen

4.2.2.1 Bestand

Der Straßenzug Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Am Hauptgüter-
bahnhof wird streckenweise beidseitig von Straßenbäumen gesäumt. Bei den Straßens-
bäumen, die als Einzelbäume/Baumbestand des Siedlungsbereiches (HE) erfasst wur-
den, handelt es sich vorrangig um Platanen die bis in eine Höhe von 4 m vollständig
aufgeastet sind. Der Stammdurchmesser der Bäume beträgt bis zu 60 cm, ihre Höhe
liegt bei bis zu 12 m.

Einige Flächen weisen artenarmen Scherrasen (GRA) auf. Zwei etwas größere Pflanzin-
seln weisen Bodendecker (Mahonien, Zwergmispeln, Schneebiere) auf. Sie wurden als
Rabatten (ER) erfasst.

4.2.2.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Durch nicht zu vermeidende Tiefbauarbeiten im Wurzelbereich werden nahezu alle Bäume des Untersuchungsraumes betroffen sein. Geringfügige Beeinträchtigungen können daher nicht immer vermieden werden. Durch Schutzmaßnahmen und eine behutsame Bauausführung (ggf. Handschachtung) sollen jedoch erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Gehölze vermieden werden.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt sind durch die geplante Maßnahme im Straßenseitenraum vorrangig zwei Formen von unmittelbaren Beeinträchtigungen zu erwarten. Es werden

- 38 Gehölze beseitigt,
- 736 m² Biotope (Scherrasen, Bodendecker, Offenböden) überbaut.

Die Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig. Sie werden durch Kompen-sationsmaßnahmen ausgeglichen (Kap.5).

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Aufasten von Bäumen zur Schaffung des erforderlichen Lichtraumprofils) werden durch die Umgestaltung der Straße nicht vergrößert. Sie entsprechen den bereits vorhandenen Vorbelastungen.

4.2.3 Artenschutz

Der beplante Straßenzug unterliegt starken Vorbelastungen durch den Straßenverkehr. Mit dem Auftreten gefährdeter Arten war nicht zu rechnen.

Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass die betroffenen Gehölze Lebensraum von Vögeln sind. Die erforderlichen Rodungen werden außerhalb der Brutphase durchgeführt.

Die betroffenen lokalen Populationen sind in ihrem Bestand nicht gefährdet und finden an anderer Stelle Ausweichquartiere.

4.2.4 Natura 2000

Natura 2000-Gebiete werden durch das geplante Vorhaben nicht betroffen.

4.2.5 Weitere Schutzgebiete

Es werden keine Schutzgebiete betroffen.

4.3 Schutzgut Boden

4.3.1 Bestand

Durch das geplante Vorhaben werden fast ausschließlich bereits versiegelte Flächen betroffen. Lediglich kleinräumig werden einige noch unversiegelte Flächen im unmittelbaren Straßenrandbereich betroffen.

4.3.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Da Baulager auf bereits versiegelten Flächen errichtet werden sollen, sind baubedingt durch das geplante Vorhaben nur in geringem Umfang Beeinträchtigungen des Bodens zu erwarten. Unversiegelte Flächen, die durch Eintrag von Kraft- oder Schmierstoffen oder Verdichtung beeinträchtigt werden könnten, sollen durch Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen bewahrt werden.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zu einer Neuversiegelung von 736 m² bisher nicht versiegelten Bodens.

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind Immissionen aufgrund des Straßenverkehrs zu erwarten, die den Boden des angrenzenden Seitenraums belasten. Da die geplante Maßnahme nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen soll, sind keine das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung übersteigenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

4.4 Schutzgut Wasser

4.4.1 Bestand

Aufgrund der Vorbelastungen des Untersuchungsgebietes durch die starke verkehrliche Nutzung und das bereits hochgradige Ausmaß von Versiegelungen weist das Untersuchungsgebiet keine besondere Bedeutung in Hinblick auf seine Schutzfunktion für das Grundwasser auf.

4.4.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt sind keine Beeinträchtigungen des Schutzes „Wasser“ zu erwarten.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es durch die Neuversiegelung von 736 m² zu einer Reduktion der Grundwasserneubildungsrate und zu erhöhtem Oberflächenabfluss. Diese Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig und werden ausgeglichen.

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind Immissionen aufgrund des Straßenverkehrs zu erwarten, die sich auch auf das Grundwasser des angrenzenden Seitenraumes auswirken können. Da die geplante Maßnahme nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen soll, sind keine das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung übersteigenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

4.5 Schutzgut Klima/Luft

4.5.1 Bestand

Das Untersuchungsgebiet befindet sich am Rand der Braunschweiger Innenstadt und ist in mesoklimatischer Hinsicht sehr homogen. Seine zentrale Achse wird durch das etwa 20 m breite versiegelte Band des Straßenzuges Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Ackerstraße dominiert. Die Flächen hier zeichnen sich durch eine

starke Erwärmung im Sommer, geringe nächtliche Abkühlung und hohe Konzentrationen an Staub und Schadstoffen sowie eine geringe Luftfeuchte aus.

Vorbelastungen des Schutzwertes „Klimas“ ergeben sich vorrangig aufgrund anthropogener Eingriffe wie Versiegelung, Wärmeleitung und die Unterbrechung von Luftaustauschbeziehungen. Das Untersuchungsgebiet unterliegt im Hinblick auf das Klima Vorbelastungen, die denen des Randbereichs von „innerstädtischen Wärmeinseln“ entsprechen, diese jedoch nicht übertreffen.

Luftqualität

Durch die zunehmende Industrialisierung, die fortschreitende Motorisierung und den darauf zurückzuführenden ansteigenden Energieverbrauch ist die Atmosphäre mit einer großen Anzahl von Schadstoffen belastet.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich keine lokal oder regional bedeutsamen Emittenten. Die Vorbelastung entspricht der Grundbelastung Braunschweigs.

Lokal bedingte Vorbelastungen, die sich auf Korridore von 100 bis 200 m Breite beschränken, beruhen in der Regel auf den Belastungen durch den Straßenverkehr.

4.5.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Da baubedingt keine bioklimatisch wirksamen Flächen in Anspruch genommen werden, sind keine diesbezüglichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die baubedingten Schadstoffemissionen durch Baufahrzeuge stellen eine temporäre Beeinträchtigung der Luftqualität dar.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden Gehölze entfernt und Biotope überbaut. Auf diese Weise gehen 38 Bäume und 736 m² klimaausgleichender bzw. lufthygienisch wirksamer Grundfläche verloren. Durch die Neuversiegelung kommt es zu einer geringfügigen Vergrößerung der innerstädtischen „Wärmeinsel“.

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/
Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig Seite 27

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind Immissionen aufgrund der Straßenverkehrs zu erwarten, die zu Belastungen der Luftqualität führen. Da die geplante Maßnahme nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen soll, sind keine das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung übersteigenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

4.6 Schutzgut Landschaft-/Ortsbild

4.6.1 Bestand

Das Untersuchungsgebiet wird geprägt durch den breiten Straßenzug der Helmstedter Straße, den in seiner Achse verlaufenden Gleisanlagen der Stadtbahn und die quer verlaufenden Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG, die mit einem etwa 95 m langen und 22 m breiten Brückenbauwerk unterquert werden. Es weist ein sehr heterogenes Stil- und Nutzungsgemisch auf, dessen gestalterische Qualität durch den insgesamt hohen Versiegelungsgrad und die weitgehend ungegliederten Verkehrsflächen mit ihrem geringen Grünanteil noch weiter gemindert wird.

4.6.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Durch die Einrichtung der Baustelle und den Baustellenbetrieb kommt es temporär zu Beeinträchtigungen des Ortsbildes.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Entfernung von 38 Straßenbäumen bedeutet einen weiteren Verlust des Chausseecharakters des Straßenzugs Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Ackerstraße.

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind Aufastungen der Straßenbäume zu erwarten. Da die gegenwärtigen Begrenzungen der Straße nur unwesentlich verändert werden, sind diesbezüglich keine das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung übersteigenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

4.7.1 Bestand

Angrenzend an den Straßenraum befinden sich einige denkmalgeschützte Gebäude:

- Leonhardstraße 38 (Kirche St. Johannis)
- Leonhardstraße 39/40
- Helmstedter Straße 35 (Kapelle Marienstift)
- Helmstedter Straße 38 (Friedhof einschließlich Einfriedung)
- Helmstedter Straße 135 (Wohngebäude)

Der Straßentunnel unter den Bahnanlagen stellt eine typische Brückenkonstruktion der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts dar (1954).

4.7.2 Umweltauswirkungen

- Baubedingte Auswirkungen

Durch die Einrichtung der Baustelle und den Baustellenbetrieb kommt es temporär zu Beeinträchtigungen des Ortsbildes.

- Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte Entfernung von 38 Straßenbäumen bedeutet einen weiteren Verlust des Chausseecharakters des Straßenzugs Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen des Schutzgebietes sind nicht zu erwarten.

- Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind Aufastungen der Straßenbäume zu erwarten. Da die gegenwärtigen Begrenzungen der Straße nur unwesentlich verändert werden, sind diesbezüglich keine das Ausmaß der gegenwärtigen Belastung übersteigenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

4.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die durch die Realisierung des geplanten Vorhabens zu erwartenden Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern sind komplexer Natur und zum gegenwärtigen Zeitpunkt in quantitativer Hinsicht nicht darstellbar. „Umfassende Ökosys-

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/

Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Seite 29

temanalysen, die alle denkbaren Wechselwirkungen einbeziehen sowie systemanalytische Prognosen von ökosystemaren Wirkungen (z.B.: mathematische Simulationsmodelle) können aufgrund der fehlenden bzw. unzureichenden wissenschaftlichen Erkenntnisse über die ökosystemaren Wirkungszusammenhänge nicht in einer UVS erarbeitet werden und sind in der Regel auch nicht planungsrelevant und entscheidungsrelevant. Sie sind unangemessen und nicht zumutbar" (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.11.1995; zitiert in Sporbeck et al. 1997).

Zudem ist der Begriff „Wechselwirkung“ nicht scharf definiert, sondern umfasst eine Reihe unterschiedlicher Begriffsinhalte, so dass hinsichtlich möglicher Wechselwirkungen u.a. unterschieden werden kann zwischen:

Sekundärwirkungen (z.B. Auswirkungen der Absenkung des Grundwasserspiegels auf die Fauna und Flora),

synergistischen (sich verstärkenden) Wechselwirkungen (z.B. erhöhte NOx-Emissionen durch Straßenverkehr ☐ „saurer Regen“ ☐ Absenkung des pH-Wertes der Bodenlösung ☐ erhöhte Löslichkeit potentiell toxischer Schwermetallsalze),

Emissions- und Immissionswechselwirkung (z.B. Ozonbildung),

Schadstoffpfaden (z.B. Luft - Boden - Pflanze - Mensch) und

Wirkungsverlagerungen (Problemverschiebungen aufgrund von Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände oder -wälle)).

Neben diesen ökosystemaren Wechselwirkungen sind in Zusammenhang mit Wechselwirkungen vor allem noch Wirkungsverlagerungen aufgrund von Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Diese „Problemverschiebungen“ sind vor allem in ökologisch sensiblen Trassenabschnitten zu erwarten. Daneben ist jede kleinräumige Trassenverschiebung, die den Schutz einer Struktur impliziert, potentielle Quelle weiterer Problemverlagerungen.

Für das geplante Vorhaben sind keine derartigen Wirkungsverlagerungen anzunehmen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erkennbare Wechselwirkungen wurden bereits in Zusammenhang mit den jeweiligen Schutzgütern abgehandelt.

5. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Aktive Lärmschutzmaßnahmen scheiden aufgrund der örtlichen Situation und der geringen Anzahl der Betroffenheiten (§41 Abs.2 BlmSchG) aus.

An den acht Gebäuden werden dem Grunde nach passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich (vgl. Unterlage 17).

5.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Die Maßnahmen zur Reduzierung der Auswirkung der Erschütterung aus dem Stadtbahnbetrieb sind aus Zf. 4.4.2 und dem anliegenden Gutachten (Unterlage 17.1) beschreiben.

5.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Es handelt sich nicht um ein Wassergewinnungsgebiet. Besondere Maßnahmen werden daher nicht erforderlich.

5.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die Darstellung der hier aufgelisteten landschaftspflegerischen Maßnahmen nur nachrichtlich da sie nicht in Folge der Gleisbaumaßnahmen erforderlich sind.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Vermeidungsmaßnahmen genießen im Rahmen der Eingriffsregelung höchste Priorität.

Da es sich um ein Vorhaben von verhältnismäßig geringem räumlichen Umfang handelt, dessen Lage durch den bereits vorhandenen Straßenzug weitgehend vorgegeben ist, ergeben sich grundsätzlich nur geringe Möglichkeiten zur Vermeidung von Beeinträchtigungen.

Eine Vermeidung durch flächenhafte Beschränkung des Eingriffs auf das verkehrstechnisch unbedingt erforderliche Maß erfolgt bereits aus finanziellen Überlegungen. Ebenso werden die Bauzeitenpläne eng gesetzt, um den Zeitraum der Beeinträchtigungen möglichst kurz zu halten.

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/

Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Seite 31

Ferner kommen die folgenden Maßnahmen zur Vermeidung und Reduktion von Beeinträchtigungen in Betracht:

- Durch Einbeziehung und Planung in Abstimmung mit dem Amt für Denkmalpflege werden Risiken für die historische Bausubstanz vermieden.
- Durch die frühzeitige Einbeziehung des Landesarchäologen werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbare Konflikte bei Erdarbeiten in Hinblick auf das evtl. Antreffen von archäologischen Fundstellen reduziert.
- Die Straße und die Gleisanlagen werden von der bereits bestehenden Straße aus gebaut, so dass keine Eingriffe in Gehölzbestände über den unmittelbar betroffenen Bereich hinausforderlich werden.
- Evtl. anfallender Oberboden im Bereich der umgestalteten Straße wird einer umweltgerechten Weiterverwendung zugeführt.
- Die Baufahrzeuge und Maschinen werden mit biologisch abbaubaren Schmier- und Hydraulikölen betrieben.
- Die zu erhaltenden, an die Straße und ihre Nebenanlagen grenzenden Gehölze werden durch Baumschutzmaßnahmen in Anlehnung an DIN 18920 und RAS-LG 4 geschützt. Neben technischen Maßnahmen (Stammschutz durch Bohlenummantelung, ggf. Wurzelvorhänge) kommt hier vor allem einer sachgemäßen, d.h. behutsamen Bauausführung (ggf. Handschachtung) besondere Bedeutung zu.
- Die unbedingt erforderlichen Gehölzrodungen werden während der Vegetationsruhe durchgeführt.

Ferner sind folgende landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen:

- die Entsiegelung von 777 m² bisher versiegelter Fläche (A1),
- die Begrünung der entsiegelten und anderer unversiegelten Fläche (G1) und
- die Pflanzung von 112 Gehölzen im Straßenseitenraum (67 Expl. im unmittelbar betroffenen Raum, 45 Expl. an anderer Stelle im Stadtteil) (A2).

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/

Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig

Seite 32

6. Kosten

Der Umbau der Stadtbahnbetriebsanlagen ist eine Folgemaßnahme der von der Stadt Braunschweig beabsichtigten Neuordnung aller Verkehrsanlagen und Umgestaltung der hier beschriebenen Straßenabschnitte der Helmstedter Straße und Leonhardstraße. Es wurde eine Kostenberechnung für die Maßnahme erstellt. Der Kostenträger für die Maßnahme „Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang der Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig“ ist die Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

Weiterhin greifen, wie unter Zf. 4.10 bereits erwähnt, die gesetzlichen Regelungen bzw. Konditionsverträge mit den Ver- und Entsorgungsbetrieben.

Zusätzlich wird eine gesonderte Vereinbarung zwischen der Stadt Braunschweig (Kostenträger Straßenbau) und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH abgeschlossen.

7. Verfahren

Die Stadtbahn im rechtlichen Sinne unterliegt dem Personenbeförderungsgesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen, insbesondere der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab).

Die Planfeststellung für Stadtbahnen ist im Personenbeförderungsgesetz (§§ 28 ff) geregelt.

Der Planfeststellungsbereich umfasst die Gleis- und Fahrleitungsanlagen, die Haltestellen, die neu aufzustellenden Fahrleitungsmasten und die Befestigungspunkte an Gebäuden (Wandanker). Weiterhin gehört der Rückbau der vorhandenen Gleis- und Fahrleitungsanlagen inkl. der Gleise in der Georg-Westermann-Allee dazu.

Die Neuordnung der Verkehrsflächen und der Seitenbereichen im Planungsabschnitt sind Bestandteil des rechtswirksamen Bebauungsplans AW71, Helmstedter Straße West und gemäß Ratsbeschluss vom 08.07.2015 geregelt.

Die Dimensionierung der Verkehrsanlagen und die Aufteilung der Querschnitte richten sich nach der BOStrab, in Verbindung mit den Trassierungsrichtlinien zur BOStrab, den Richtlinien für Anlage von Stadtstraße (RASt 06) sowie den in Braunschweig üblichen Abmessungen für Verkehrsanlagen.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Sorge für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, die störungsfreie Abwicklung des Stadtbahnverkehrs und die Notwendigkeit der Verbesserung der zum Teil unzu-

Erläuterungsbericht

Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang des Straßenzuges Helmstedter Straße/
Leonhardstraße zwischen Kurze Straße und Am Hauptgüterbahnhof in Braunschweig Seite 33

reichenden nicht barrierefreien Haltestellenzu- und abgänge machen eine zeitnahe Realisierung des Projektes erforderlich.

Die Umsetzung der Maßnahme ist unter Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebes vorgesehen.

Vor Baubeginn werden die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen mit den zuständigen Dienststellen im Detail abgestimmt.

Der Bauablauf muss im Gesamtzusammenhang zwischen

- der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und
- der Stadt Braunschweig und Leitungsträgern

im Verlauf der Ausführungsplanung weiter aufeinander abgestimmt werden.

Wesentliche Punkte, die im Vorfeld zu klären sind, sind u. a.

- die Verkehrsführung einschließlich möglicher Bauphasen
- der zeitliche Ablauf für die Verlegung/Umlegung der Versorgungsleitungen

Gemäß Rahmenterminplan ist die Bauausführung ab Frühjahr 2017 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt unter Berücksichtigung der zu erneuernden Ver- und Entsorgungsleitungen ca. 24 Monate.

Im Verlauf des Planungsabschnittes besteht gemäß Auskunft vom 23.07.2015 Kampfmittelverdacht.

Aus Sicherheitsgründen ist bei allen Erdarbeiten gemäß Empfehlung des Fachbereiches Kampfmittelräumdienst eine baubegleitende Aushubüberwachung durchzuführen.

Zur Erfassung von möglichen Beschädigungen an der vorhandenen Bausubstanz durch die Bauaktivität bei der Realisierung der Maßnahme wird vor Beginn in Rücksprache mit den Eigentümern eine Beweissicherung der angrenzenden Gebäude und Anlagen durchgeführt.

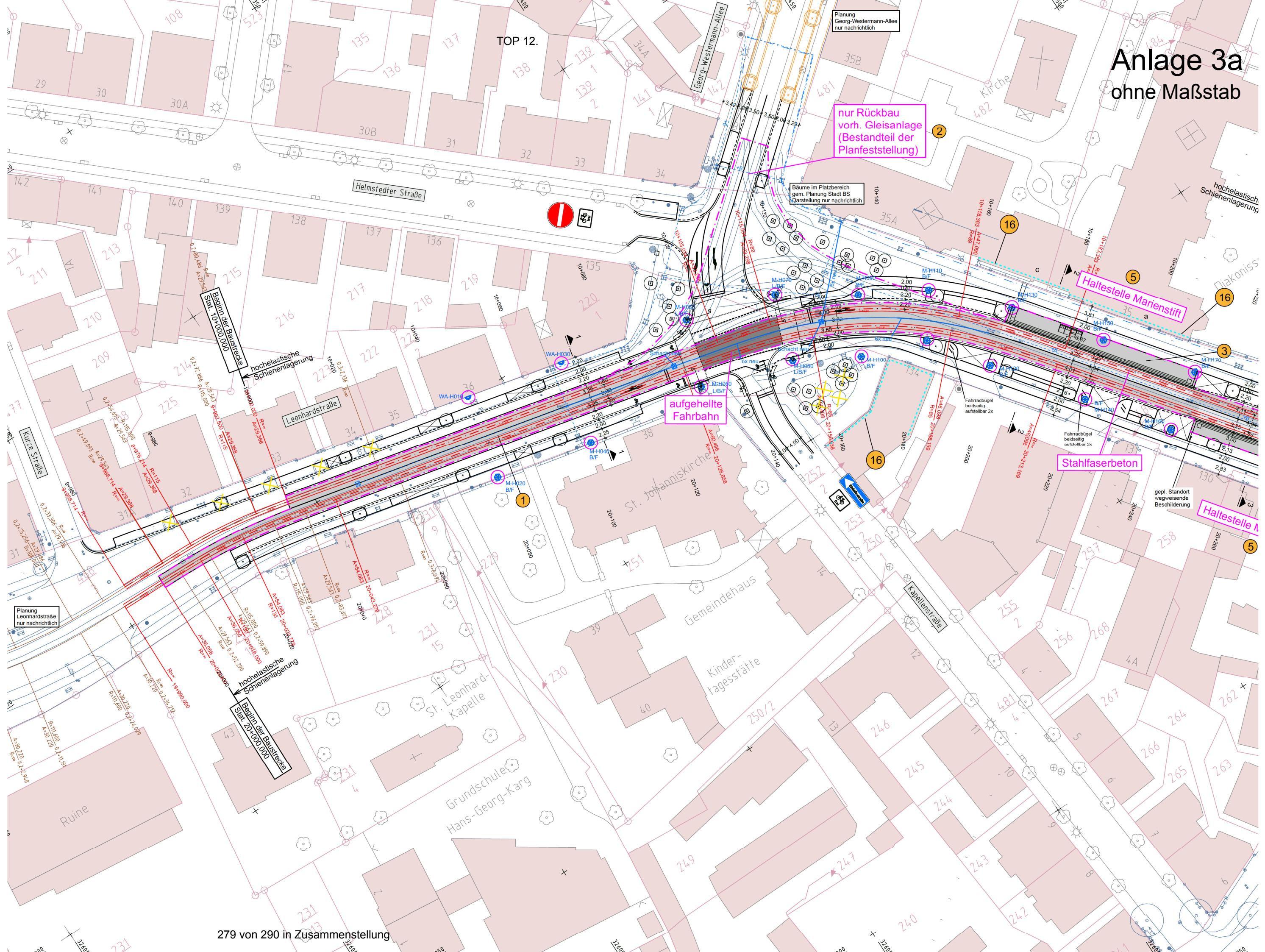
Aufgestellt:

Braunschweig, 21.01.2016

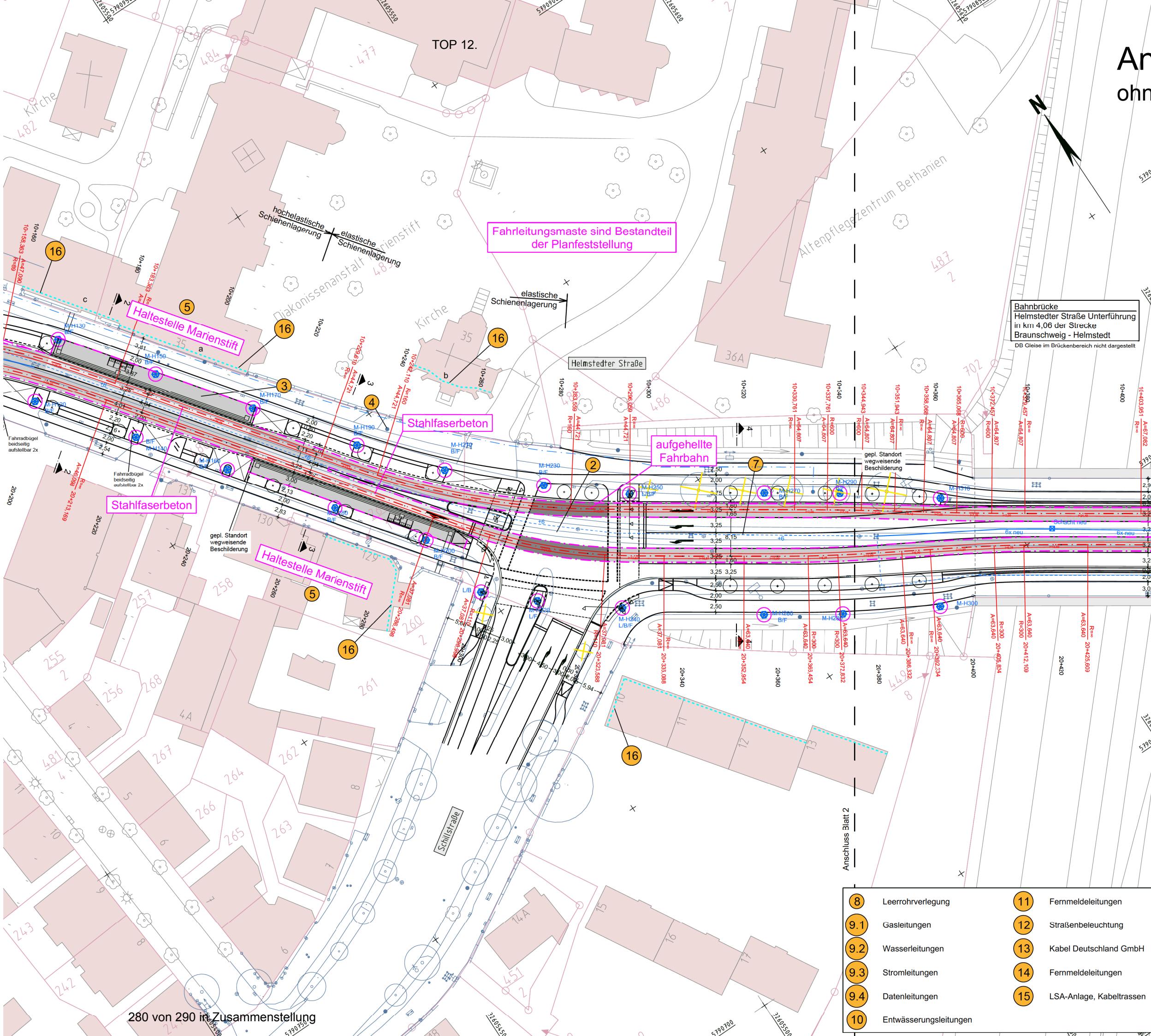
ARGE Helmstedter Straße West

B/M Consult / BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner mbB

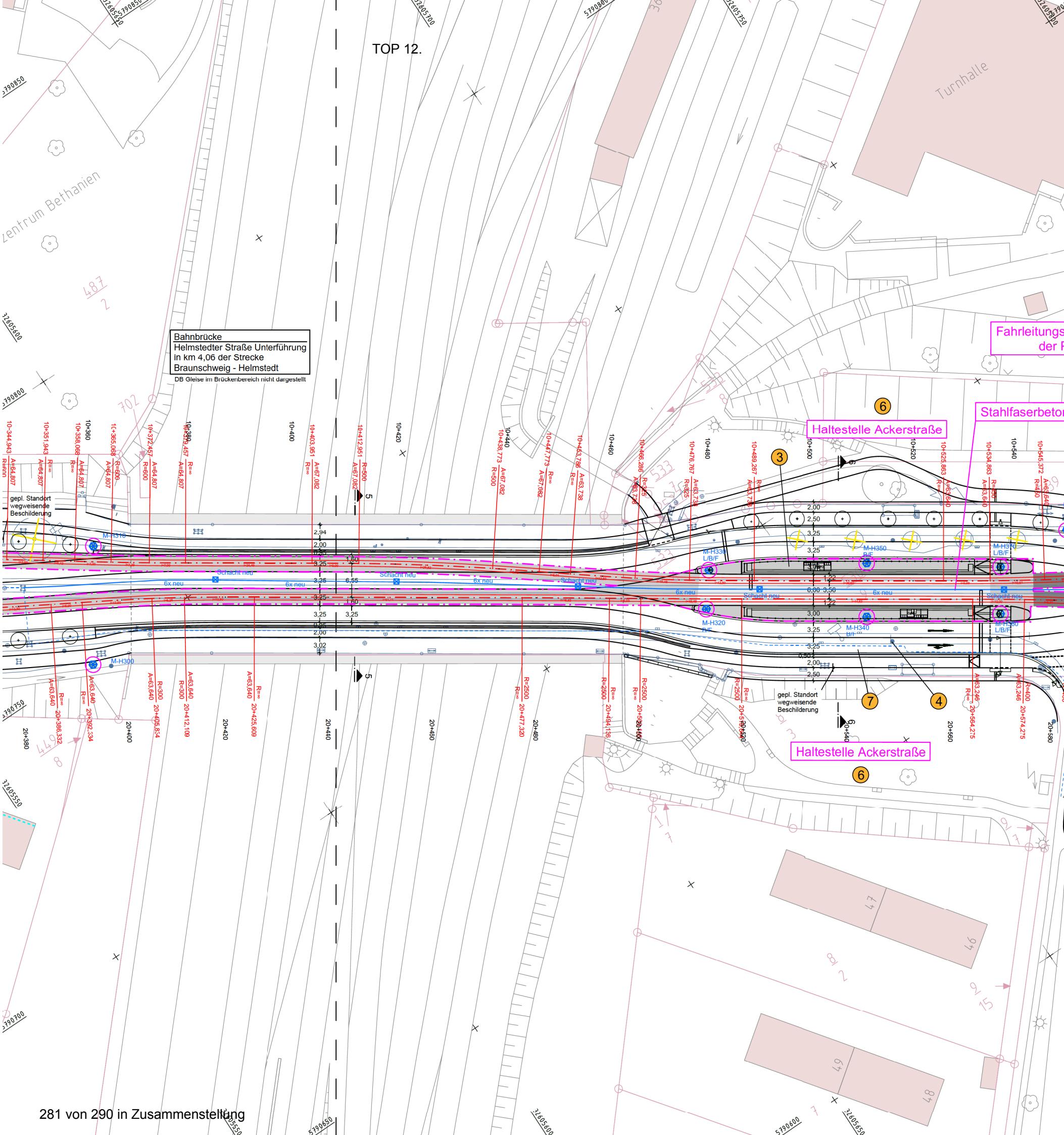
Anlage 3a ohne Maßstab



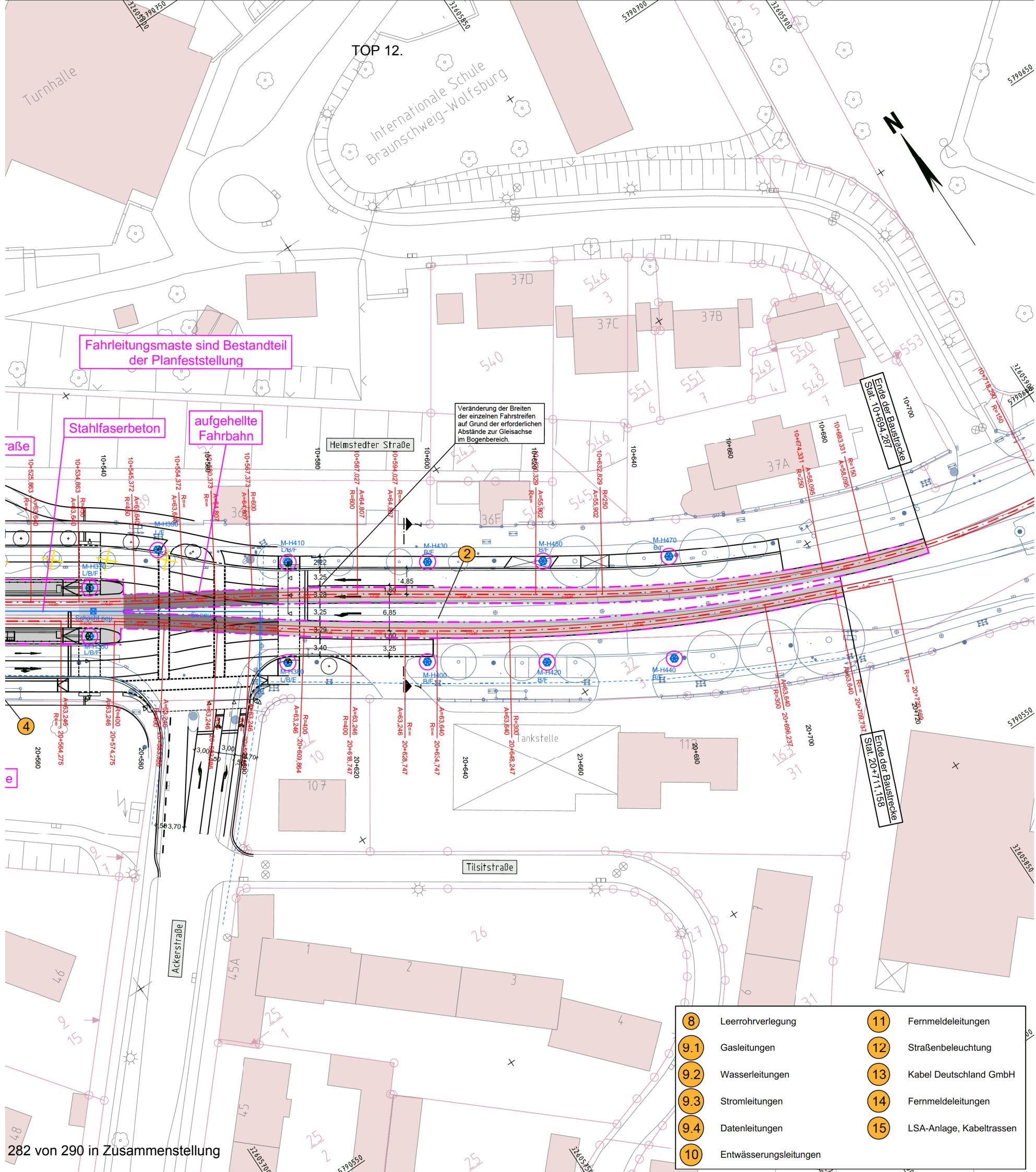
Anlage 3b ohne Maßstab



Anlage 3c ohne Maßstab



Anlage 3d ohne Maßstab



Absender:

Fraktion der Piratenpartei im Rat der Stadt

16-02012

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Stadtbahnausbaukonzept, hier: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Korridore

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.04.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

20.04.2016

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Stellungnahme der Verwaltung 15-01028-01 vom 11.11.2015 heisst es:

"Voraussichtlich Anfang 2016 liegen die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor, die anschließend den Ratsgremien vorgelegt werden. Auf dieser Grundlage kann dann entschieden werden, ob und für welche Trassen mit Detailplanungen begonnen werden soll."

Quelle: <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1001320>

Daher fragen wir an:

- Liegen die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der ausgewählten Stadtbahnkorridore vor?
- Wenn ja, wann erhalten die Gremien diese?

Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

Anlagen:

keine

Absender:
SPD-Fraktion im Rat der Stadt

TOP 14.2
16-02014
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Ortsdurchfahrt Watenbüttel

Empfänger: Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	Datum: 07.04.2016
---	----------------------

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	Status 20.04.2016 Ö
---	------------------------

Sachverhalt:

Die Bürgervertreter aus Watenbüttel möchten weitere Verbesserungen an der Ortsdurchfahrt erreichen. Inzwischen haben sie auch mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gesprochen und Maßnahmen zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs erreicht. Nun möchten sie mit der Verwaltung weitere Vorschläge zur Verbesserungen der Gegebenheiten gemeinsam erörtern.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Verwaltung

1. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Thema Ortsdurchfahrt Watenbüttel?
2. Wann wird die Verkehrszählung zur Ermittlung des Lkw-Verkehrs auf der B 214 (Ortsdurchfahrtsstraße) durchgeführt?
3. Für wann sind die nächsten Gespräche zwischen den Bürgervertretern und der Verwaltung anberaumt?

Anlagen: keine

Betreff:

Igelschutz in Braunschweig

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

07.04.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

20.04.2016

Ö

Sachverhalt:

Im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode ist das Thema „Igelschutz“ bereits intensiv diskutiert und das Aufhängen von Plakaten zum Schutz dieser Tiere vorgenommen worden.

Dazu fragen wir die Verwaltung:

1. Ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, in allen Stadtbezirken, in denen das Thema „Igelschutz“ eine Rolle spielt, genehmigte Warnplakate für die Kraftfahrer aufzuhängen?
2. Wie kann aus Sicht der Verwaltung die Finanzierung sichergestellt werden?
3. Wenn die Verwaltung bisher keinen Zuschuss gewährt hat, wäre eine zukünftige anteilige Förderung zum Schutz der Igel seitens der Verwaltung vorstellbar?

Anlagen: keine

*Absender:***CDU-Fraktion im Rat der Stadt****16-02018****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Umsetzungsstand Wohnraumversorgungskonzept***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

08.04.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

20.04.2016

Ö

Sachverhalt:

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 24. März des letzten Jahres das Wohnraumversorgungskonzept für Braunschweig beschlossen (DS-Nr. 17376/15). Inhalt dieser Planung ist vor allem die Entwicklung der Wohnungsneubautätigkeit bis zum Jahr 2019.

Änderungen oder Ergänzungen in der Wohnbaupolitik sind in der Folge stets mit dem Hinweis auf das beschlossene Konzept abgelehnt worden, Flexibilität ist seitdem nicht erwünscht. Wichtiger Bestandteil der Verwaltungsvorlage ist in der Anlage 1 eine Übersicht und rechnerische Zusammenfassung avisierte Baugebiete. Teilweise umfasst diese mehrere Jahre - so sind beispielsweise zahlreiche Neubaugebiete (u.a. Stöckheim-Süd, Heinrich der Löwe Kaserne und Langer Kamp) für die Jahre 2015 bis 2017 vorgesehen - an einigen Stellen gibt es aber auch konkrete Aussagen zu einzelnen Jahren - so sollten etwa alleine durch entsprechende Entwicklungen im Innenbereich im letzten Jahr 80 neue Wohneinheiten in Einfamilienhäusern, 200 neue Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern und 50 neue Einheiten durch Umnutzungen entstehen.

Wie bereits einleitend geschrieben, hat sich der Beschluss des Wohnraumversorgungskonzeptes inzwischen gejährt, so dass eine Überprüfung der seinerzeit gesetzten Ziele erfolgen muss. Gerade vor dem Hintergrund andauernder Diskussionen über die zusätzliche Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum ist dies geboten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Konnten die in der Anlage 1 zum Wohnraumversorgungskonzept festgelegten Entwicklungen im Jahr 2015 (80 neue Wohneinheiten in Einfamilienhäusern, 200 neue Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern und 50 neue Einheiten durch Umnutzungen) realisiert werden?
2. Welche der für die Jahre 2015 bis 2017 vorgesehenen Baugebiete konnten in 2015 realisiert werden bzw. bei welchen steht in Kürze eine Entscheidung an?
3. Sind bisher alle im Wohnraumversorgungskonzept festgelegten Baugebiete im zeitlichen Plan ihrer vorgesehenen Realisierung oder gibt es bereits nach einem Jahr Verzögerungen?

Anlagen:

Anlage 1 der seinerzeitigen Vorlage zum Wohnraumversorgungskonzept (DS-Nr. 17376/15)

Absender:

**Faktion BIBS im Rat der Stadt
Büchs, Wolfgang**

16-02022**Anfrage (öffentlich)***Betreff:*

**Sinn und Unsinn von sog. "Pförtnerungen" an baustellenfernen
Straßenabschnitten**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.04.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

20.04.2016

Ö

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen in der Stobenstraße und dort unvermeidlichen Behinderungen des Durchgangsverkehrs hat die Stadtverwaltung an baustellenfernen Standorte sog "Pförtnerungen" installiert, die mehrspurige Straßen über kurze Strecken auf eine Spur verengen und dadurch künstliche Staus erzeugen, sich dann aber wieder mehrspurig werden. Der Sinn dieser Maßnahmen wird von vielen BürgerInnen nicht gesehen, zumal Straßenabschnitte betroffen sind, die in keinem Zusammenhang mit der Stobenstraße stehen (z.B. Güldenstraße/Lange Straße) und wo Autofahrer völlig andere Fahrrichtungen und -ziele als z.B. die Stobenstraße wählen können.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

- 1) Welchen wissenschaftlichen Hintergrund haben die o.g. baustellenfernen Pförtnerungen (Nennung von Quellen und Beispielen) und aufgrund welcher fachlich qualifizierten Analyse und Beratung (z.B. Verkehrsflussmodellierungen) sind die Pförtnerungen genau an diesen und nicht an anderen Standorten installiert worden (hier auch: vergleichende Darstellung von Verkehrsmodellierungen mit und ohne Pförtnerungen)?
- 2) Gibt es nach mehrwöchiger Einrichtung der Pförtnerungen schon datenbasierte Erkenntnisse (z.B. ein verminderter Gesamttaufkommen von Feinstaub oder sonstiger Schadstoffe inkl. Lärmbelastungen, verminderte Staubbildung und damit verminderte Durchfahrtsdauer, veränderte Verkehrströme etc.) bzw. welche Daten werden in diesem Zusammenhang überhaupt erhoben?
- 3) Ist damit zu rechnen bzw. denkbar, dass bestimmte Pförtnerungen, die sich offenkundig nicht als sinnvoll erweisen vor Ende der Baumaßnahmen Stobenstraße wieder aufgehoben werden und - wenn ja - von welchen Kriterien und datenbasierten Erkenntnissen wird dies abhängig gemacht?

gez.

Dr. Dr. habil. Wolfgang Büchs

Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt
Büchs, Wolfgang**

16-02023**Anfrage (öffentlich)***Betreff:*

**Standortkonzept Flüchtlingsunterbringung - Baumfällungen zur
Baulandvorbereitung**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

08.04.2016

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

20.04.2016

Ö

Vor dem 1. März wurden von BürgerInnen vermehrt massive Baumfällungen und Beseitigung von Naturbestandteilen an verschiedenen Standorten, die für die Flüchtlingsunterbringung vorgesehen sind, vermeldet.

Neben den Standorten Melverode Glogaustraße und Gartenstadt/Elzweg wurden besonders drastische Beseitigungen von Bäumen und Naturbeständen für die Standorte Ölper/Blberweg und sowie Technische Universität/Mendelsohnstraße gemeldet. Insbesondere bzgl. des Standortes Mendelsohnstraße war als entgegenstehendes Planungsziel "Naturschutz" angegeben, d.h. die Fläche war in der Ersteinschätzung offenbar als schutzwürdig betrachtet worden. Gerade der letztgenannten Fläche kommt aber aufgrund ihrer Lage in der Nähe des Baugebietes "Langer Kamp", an dem mit der Beseitigung von über 80 alten Bäume schon eine drastische Reduktion von Naturbestandteilen mit erheblicher Klimaschutzfunktion, eine signifikante Ausgleichswirkung zu. Dennoch wurden auch dort mit der Beseitigung der Vegetation Fakten geschaffen.

Nach Mitteilung 16-01873 vom 30.03.2016 ist bisher im Rahmen der Phase II nur an den Standorten Bienrode/Im Großen Moore, Melverode/Glogaustraße und Gartenstadt/Elzweg der Baubeginn von Flüchtlingsunterkünften (jeweils 100 pro Standort) überhaupt absehbar, auch wenn selbst für diese Standorte noch keine näheren Angaben zu Baubeginn und Fertigstellung gemacht werden.

Einer Zeitungsmeldung (Braunschweiger Zeitung) vom 7. April zufolge heißt es "die Stadt reagiert auf die derzeitig sinkende Zahl an Flüchtlingen, die..zugewiesen werden", demzufolge z.B. keine Leichtbauhallen mehr am Hungerkamp gebaut werden sollen.

Vor dem Hintergrund der sinkenden Flüchtlingszahlen und des nicht feststehenden Baubeginns selbst für die Standorte, die zuerst realisiert werden sollen erscheinen, die drastischen Baumfällungen und Beseitigung von anderen naturnahen Bestandteilen als "vorauselender Gehorsam" und sachlich nicht gerechtfertigt, zumal nicht davon ausgegangen werden kann, dass die betroffenen Gebiete, die ja erst im November ausgewählt wurden, einer ordnungsgemäßen und fachlich fundierten naturschutzfachlichen Erhebungen sowie einer adäquaten Prüfung der Umweltbelange insgesamt unterzogen werden konnten.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende Fragen:

1) Welche der 16 ausgewählten Flächen sind bisher in welchem Umfang von Baumfällungen und von Beseitigung andersartiger Naturbestandteile betroffen und was geschieht mit Flächen, die ggf. nicht mehr für die Errichtung von Flüchtlingsunterkünften gebraucht werden?

2) In welchem Umfang und in welcher Art (detaillierte Beschreibung) sind an den 16 ausgewählten Standorten generell sowie insbesondere an den Standorten mit entgegenstehenden Planungszielen wie z.B. "Naturschutz" (Mendelsohnstraße, Lamme/Bruchstieg), Grünnutzung (Gartensatdt/Elzweg,Melverode/Glogaustraße, Stöckheim/Mascheroder Weg), Ausgleichsfläche (Rautheim/Braunschweiger Straße), Überschwemmungsschutz (Rühme, Flachsrottenweg, Rünningen/Uferstraße) naturschutzfachliche Erhebungen und eine adäquate Prüfung der Umweltbelange durchgeführt worden und in den Abwägungsprozess eingegangen bzw. sind solche Dinge geplant?

3) Sollten auf den betroffenen Flächen tatsächlich im Winterhalbjahr keine sachgerechten naturschutzfachlichen Erhebungen und adäquaten Prüfungen der Umweltbelange durchgeführt worden sein: Wie rechtfertigt die Stadtverwaltung (sowohl von der Art der Vorgehensweise als auch von der Rechtsgrundlage her) Maßnahmen wie Baumfällungen und Beseitigung anderer Naturbestände ohne hinreichende Umweltpreuung zumal es sich bei den Standorten nicht um herkömmlich ausgewiesenes Bauland handelt, der Baubeginn nicht absehbar ist und möglicherweise gar nicht mehr alle Flächen für die Schaffung von Flüchtlingsunterkünften gebraucht werden und welche Ausgleichsmaßnahmen sieht sie für bereits erzeugte Schäden an Natur und Umwelt vor?

gez.

Dr. Dr. habil. Wolfgang Büchs

Fraktionsvorsitzender

Hinweis: Als "weitere Naturbestände" oder "Naturbestandteile" werden alle nicht mit Bäumen bestandenen, unbebauten und (selbst-)begrünten Areale verstanden.

Anlagen: