

Betreff:

Weiterführung des Ringgleises

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

04.10.2016

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	13.10.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	18.10.2016	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	18.10.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	19.10.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	25.10.2016	N

Beschluss:

Der Planung und Baurealisierung folgender Bauabschnitte zur Weiterführung des Ringgleises im Norden und Süden von Braunschweig wird zugestimmt:

1. Nördliches Ringgleis - Okerbrücke bis Hamburger Straße
2. Nördliches Ringgleis - Hamburger Straße bis Mittelweg
3. Nördliches Ringgleis - Mittelweg bis Bienroder Weg
4. Nördliches bis Östliches Ringgleis - Beethovenstraße bis Hans-Sommer-Straße
5. Südliches Ringgleis - A 391 bis Okerbrücke mit Anschluss an den Kennelweg

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S.1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Freiflächenplanung dieser überbezirklichen Wegeverbindung auf dem Ringgleis 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 verbleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Hintergrund

Braunschweig verfügt mit dem Ringgleis über ein stadtumfassendes und damit einzigartiges Freiraumpotenzial. Das Ringgleis fördert die Nahmobilität, erschließt und verbindet Orte der Braunschweiger Stadtentwicklung, öffnet neue Stadträume, initiiert städtebauliche Entwicklungen und dient als grüner Ring der Naherholung zahlreicher Braunschweigerinnen und Braunschweiger.

Mit dem Ratsbeschluss vom 28. Juni 2011 (Drucksache 14329/11) wurde die Verwaltung beauftragt, das Ringgleis als einen „die Stadt umschließenden, grünteprägt, klimaschutz-wirksamen Freiraumring von hohem Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg“ zu entwickeln. Nachdem bis heute eine Wegstrecke von 7 km Länge fertiggestellt werden konnte, sollen nun an den Endpunkten im Süden und Norden weitere Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 4,1 km realisiert werden, um sukzessive den stadtumlaufenden Ring-schluss zu vollziehen.

Mit der Fertigstellung der Okerbrücke am nördlichen Ende des Ringgleises wurde am 19. September 2016 der „Brückenschlag“ über die Oker für die Fortführung des Ringgleises vom Westlichen Ringgebiet in die Nordstadt vollzogen. Damit ist ein weiterer Meilenstein erreicht worden. Die hier zum Beschluss stehende Baurealisierung der Teilabschnitte im nördlichen, östlichen und südlichen Ringgleis bieten jetzt die Chance, unter Nutzung bereits vorhandener Alternativstrecken dem Ringgleisschluss einen großen Schritt näher zu kommen (s. Anlage 1).

1. Nördliches Ringgleis - Teilabschnitt Okerbrücke bis Hamburger Straße

Die geplante Trasse in Asphaltbauweise (s. Anlage 2) beginnt im Anschluss an die Okerbrücke, quert die Feuerwehrstraße und läuft gradlinig auf ein Stahlrahmentor mit Infotafel zu, das den Eingang zu diesem Wegeabschnitt markiert. Ab hier verläuft der Weg zwischen der aufgeständerten Ferngasleitung und dem historischen Gebäude des Kohlenbunkers auf dem Gelände der Hauptfeuerwehrwache auf einer Breite von 3,00 m.

Durch den Bau des Ringgleisweges auf dem Gelände der Feuerwehr müssen 18 Mitarbeiterstellplätze verlegt werden. Mit Baubeginn des Ringgleisweges wird zur Kompensation eine Ersatzstellplatzanlage mit 18 Stellplätzen westlich der Tunicastraße und damit im direkten Umfeld der Feuerwache bereitgestellt. Der Parkplatz wird eingezäunt und erhält eine abschließbare Toranlage.

Im weiteren Verlauf knickt der Weg auf der bereits asphaltierten Straße „Hasenwinkel“ nach Norden ab und erhält hier zur Kennzeichnung des weiteren Wegeverlaufs eine sandfarbene Asphaltdeckschicht. Am Ende der Straße, hinter dem nördlichen Grenzzaun des Kleingartenvereins Hasenwinkel, wird der Fuß- und Radweg sodann am Rand der Grünanlage des Heizkraftwerkes (HKW) verlaufen. Den Anforderungen des Heizkraftwerkes entsprechend, wird die komplette Trasse hin zum HKW eingefriedet und mit Mastleuchten ausgestattet.

Im Bereich der Zufahrtstraße auf dem Gelände des HKW ergibt sich eine Engstelle, sodass hier eine Inanspruchnahme eines 2,0 m breiten Streifens auf vier Parzellen der Kleingartenanlage erforderlich wird. Die vorhandenen Gartenlauben bleiben dabei unangetastet. Bevor die Wegetrasse die Stellplatzanlage von BSI Energy erreicht, quert sie den Kleinkinderspielplatz des Kleingartenvereins. Der Spielbereich muss somit an dieser Stelle aufgegeben werden und wird südlich des Vereinsheimes wiedererrichtet.

Die projektierte Wegetrasse verläuft weiter am Rand der Stellplatzanlage von BSI Energy, wodurch 24 Stellplätze in Senkrechtaufstellung entfallen. Diese werden durch zehn Längsstellplätze an gleicher Stelle und zusätzlich durch die Neuerrichtung von 14 weiteren Stellplätzen auf dem Betriebsgelände von BSI Energy kompensiert. Die vorhandenen Bäume auf der Stellplatzanlage werden erhalten. An der Reiherstraße 2 führt dieser Wegeabschnitt durch ein weiteres Stahltor, bevor man auf der gegenüberliegenden Straßenseite zur Ampelanlage an der Hamburger Straße geleitet wird. Dort ist auch die Aufstellung eines Industriecontainers analog zum Westbahnhof mit Informationstafeln zur Geschichte des Ringgleises sowie Technik und Natur vorgesehen. Diese Straßenquerung wurde bereits mit der kürzlich erfolgten Straßenumgestaltung für das Ringgleis berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der hohen Sicherheitsanforderungen und der Betriebsabläufe des Heizkraftwerkes, der Belange der Feuerwehr und des hiesigen Kleingartenvereins Hasen-

winkel wurde eine Trassenplanung erarbeitet, die lediglich eine minimale Flächeninanspruchnahme des Betriebsgeländes Heizkraftwerk und der Kleingartenanlage Hasenwinkel beinhaltet und im Ergebnis umsetzbar ist.

Der Planung wurde seitens BSI Energy, der Feuerwehr und des Kleingartenvereins Hasenwinkel grundsätzlich zugestimmt.

Vor Baurealisierung ist der Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zur Nutzung von Flächen auf dem Grundeigentum von BSI Energy notwendig.

Realisierung und Finanzierung

Die Kosten für die Herstellung des Ringgleises im Abschnitt Feuerwehrstraße bis Hamburger Straße betragen 650.000 €.

Kostenschätzung:

Geländebearbeitung, Vorarbeiten	70.000 €
Flächenbefestigungen	160.000 €
Vegetationsflächen	50.000 €
Ausstattung	240.000 €
(Zaun, Beleuchtung, „Ringgleistore“, Spielgeräte, Industriecontainer)	
Ersatzstellplatz Feuerwehr	50.000 €
 Baukosten gesamt	 570.000 €
Planungs- und Gutachtenkosten	80.000 €
 Gesamtkosten	 650.000 €
für den Abschnitt Feuerwehrstraße bis Hamburger Straße	

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

2. Nördliches Ringgleis - Teilabschnitt Hamburger Straße bis Mittelweg

Im Abschnitt Hamburger Straße bis Mittelweg (s. Anlage 3) verläuft der Ringgleisweg auf 420 m zwischen vorhandenen Bahngleisen und dem ehemaligen Gelände der Braunschweiger Zeitung. Mit der Ampelquerung an der Hamburger Straße mündet der Ringgleisweg unmittelbar und fast gradlinig in den Trassenabschnitt Richtung Mittelweg. Südlich der Vorbehaltsfläche der Stadtbahn führt der Weg an dem weiterhin bestehenden Bürogebäude vorbei. Die vorhandenen Bäume in diesem Abschnitt bilden den späteren Rahmen für den 3,00 m breiten Freizeitweg in wassergebundener Decke.

Die Anbindung des neuen Wohnquartiers auf dem BZ-Gelände wird über einen Abzweig sichergestellt, über den mittelfristig eine Verbindung durch das Quartier bis zum Rebenring geplant ist. Am Endpunkt Mittelweg gelangt der Ringgleisnutzer über eine Querungshilfe zum Haus der Kulturen im Gebäude des ehemaligen Nordbahnhofs.

Für die Umgestaltung des ehemaligen Pressegeländes sind derzeit zwei Bebauungspläne HA 132 und der HA 113 in Aufstellung. Innerhalb des Bebauungsplans HA 113 ist die Trassenführung planungsrechtlich gesichert. Der Streckenverlauf ist dem Investor bekannt, die Anbindung des neuen Wohnquartiers an das Ringgleis wird begrüßt.

Der Rat hat am 13.09.2016 (Drucksache Nr. 16-02858) dem Grunderwerb im Rahmen eines Flächentausches zugestimmt.

Realisierung und Finanzierung

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	12.500 €
Flächenbefestigung	62.000 €
Vegetationsflächen	6.500 €
Ausstattung	63.000 €
Baukosten gesamt	144.000 €

Kosten für Bodengutachten und Kampfmittelbgleitung 5.000 €

Gesamtkosten für den Abschnitt Hamburger Straße bis Mittelweg 149.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt.
Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

3. Nördliches Ringgleis - Teilabschnitt Mittelweg bis Bienroder Weg

Der Bereich „Nordpark“ mit dem integrierten Ringgleisweg beschreibt den Freiraum zwischen Mittelweg und Bienroder Weg und ist Bestandteil des Bebauungsplanes HA 135 Taubenstraße. Die Herstellung des Ringgleisweges auf einer Strecke von 1.070 m soll als vorgezogene Maßnahme bereits 2017 umgesetzt werden (s. Anlagen 4 und 5).

Die Trasse des Ringgleisweges wird von Westen direkt auf das Gelände des früheren Nordbahnhofs geführt und erreicht mit dem Haus der Kulturen im historischen Bahnhofsgelände ein wichtiges Etappenziel, das Radwanderer zum Rasten einlädt. Am Bahnhofsgebäude sind daher weitere Aufstellflächen für Fahrräder geplant. Von dort führt der Weg auf der Straße Am Nordbahnhof bis zum Wendehammer auf Höhe der Geysstraße. Hier wird der Fuß- und Radweg nicht direkt auf bzw. nahe an der historischen Ringbahntrasse geführt, da der Abschnitt nördlich des Bahnhofs als Vorbehaltsfläche der Stadtbahnfläche dient und zudem der derzeitige Gleisverlauf unter dem Brückenhaus der Stadtwerke für den zusätzlichen Freizeitweg keinen Raum lässt.

Ab dem Wendehammer an der Geysstraße umrundet die Ringgleistrasse daher als Teil der neuen Parkanlage „Nordpark“ das Gebäude der Stadtwerke und schwenkt dahinter wieder in Richtung der vorhandenen Bahngleise ein. Auf Höhe des Luftschifferweges (ehemals Spargelstraße) führt der Weg unterhalb der ehemaligen Eisenbahnbrücke hindurch bis zum Bienroder Weg. An mehreren Stellen wird der Weg dabei mit den neuen und alten Wohnquartieren des Nördlichen Ringgebietes vernetzt.

Der Streckenverlauf ist der Nibelungen-Wohnbau-GmbH bekannt, die Anbindung des neuen Baugebietes an das Ringgleis wird allgemein begrüßt. Die Verwaltung ist derzeit in Grunderwerbsverhandlungen mit der SBBG (Stadt Braunschweig Beteiligungsgesellschaft) und der Deutschen Bahn.

Realisierung und Finanzierung

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	13.200 €
Flächenbefestigung	122.000 €
Vegetationsflächen	26.800 €
Ausstattung	202.000 €

Baukosten gesamt 364.000 €

Planungs- und Gutachtenkosten 10.000 €

Gesamtkosten für den Abschnitt „Nordpark“ 374.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610029 Taubenstraße sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

4. Nördliches und Östliches Ringgleis - Teilabschnitt Beethovenstraße bis Hans-Sommer-Straße

Von der Beethovenstraße verlässt der geplante Ringgleisweg die historische Ringgleisstrasse, um auf vorhandenen Wegen auf einer Strecke von 1.045 m nach Süd-Osten in Richtung Östliches Ringgebiet und Abtstraße einzuschwenken (s. Anlage 6)

Die Beethovenstraße ist Fahrradstraße und maßgeblich vom Fahrradbetrieb der Studentinnen und Studenten und Bediensteten der angrenzenden TU bestimmt. So beginnt dieser Abschnitt des Ringgleises am Bahnübergang Beethovenstraße und schwenkt von dort auf das Gelände der TU ein. Der Ringgleisweg verläuft in diesem Abschnitt überwiegend auf vorhandenem Asphalt, der zusätzlich mit einer sandfarbenen Deckschicht versehen wird. Hinter dem Gelände der TU schwenkt der Weg nach Süden in die Abtstraße ein.

Auf Höhe der Melanchthonstraße und parallel zum Gelände der Ricarda-Huch-Schule erreicht der Asphaltweg dann eine kleine Grünanlage, in der momentan Fußgänger und Radfahrer auf getrennten, ca. 1,50 m breiten Wegen geführt werden. Als Trennelement fungiert eine Baumreihe, deren Wurzelsystem die Wege zu beiden Seiten zum Teil bereits erheblich beschädigt hat.

Zukünftig soll eine gemeinsame Fuß- und Radwegtrasse mit 3,00 m Breite und in Asphaltbauweise jenseits der Baumreihe verlaufen.

Am Ende dieser Grünanlage mündet der Ringgleisweg auf die Abtstraße. Der Fachbereich Tiefbau und Verkehr prüft, hier mittelfristig die Abtstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

Die TU hat für die Führung des Ringgleisweges auf eigenen Flächen bereits ihre Zustimmung signalisiert. Angestrebt ist ein Gestattungsvertrag zwischen der Stadt BS und der TU. Begrüßt wurde seitens der TU auch die Idee, im Zugangsbereich des Leichtweißinstituts für Wasserbau am Ringgleis einen thematischen „Industriecontainer“ mit Exponaten und Informationstafeln zu installieren.

Realisierung und Finanzierung

Die Kosten für die Herstellung des Ringgleises im Abschnitt Beethovenstraße bis Abtstraße betragen 278.000 €

Kostenschätzung:

Geländebearbeitung, Vorarbeiten	9.000 €
Flächenbefestigungen	179.000 €
Vegetationsflächen	13.500 €
Ausstattung (Industriecontainer, Beleuchtung, Bänke)	66.500 €
Baukosten gesamt	268.000 €

Gutachtenkosten und Kampfmittelüberwachung	10.000 €
--	----------

Gesamtkosten für den Abschnitt Beethovenstraße bis Abtstraße	278.000 €
--	-----------

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2018 vorgesehen.

5. Südliches Ringgleis - Teilabschnitt A 391 bis zur Okerbrücke mit Anschluss an den Kennelweg

Am südlichen Ende des bis dato hergestellten Ringgleisweges soll ein weiterer 900 m langer Abschnitt des Freizeitweges in erhöhter Dammlage auf der stillgelegten Bahntrasse von der A 391 bis zum Kennelweg realisiert werden, um damit den „Brückenschlag“ vom westlichen zum südlichen Ringgleis herzustellen (s. Anlage 7).

Zur Weiterführung des Ringgleisweges von der A 391 bis zum Kennelweg ist zunächst ein Höhenunterschied von ca. 4 m mittels einer Rampe zu überwinden, um an die höher gelegene Trasse des südlichen Ringgleises anzuschließen. In einer attraktiven, bis auf 17 m Höhe ansteigenden Dammlage bewegt sich die Ringgleistrasse in diesem Bauabschnitt bis zur Echobrücke am Kennelweg. Hier entstehen bemerkenswerte Ausblicke und Sichtbeziehungen zur Stadtsilhouette und in die Umgebung bis zum Harz. Zur verkehrlichen Vernetzung soll im Bereich des Kennelweges über eine Rampe der Anschluss an den Kennelweg geschaffen werden. Wichtige Naherholungsziele wie das Kennelbad, die südlichen Erholungsbereiche rund um den Südsee, der überregionale Radweg Weser-Harz-Heide sowie das Nachwuchsleistungszentrum von Eintracht Braunschweig können damit direkt an das Ringgleis angebunden werden.

Die Planung der Ringgleistrasse für den 1. BA Südliches Ringgleis wurde unter Beachtung und Abwägung folgender Kriterien erarbeitet:

- Verknüpfung mit dem Weser-Harz-Heide-Radweg
- Verknüpfung mit dem Nachwuchsleistungszentrum Eintracht Braunschweig
- Barrierefreiheit und behindertenfreundliche Ausführung (ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, DIN 18040, Niedersächsische Bauordnung)
- Funktionalität und Befahrbarkeit für Radfahrer
- Erreichbarkeit des Dammes und Ringgleisweges für Rettungs- und Unterhaltungsfahrzeuge
- Landschaftseinbindung
- Artenschutz und Eingriffe in den Baumbestand
- Bau- und Unterhaltungskosten

Zur Erfassung und Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes wurde vorab im September 2015 ein Fachgutachten erstellt. Demnach gibt es im Planungsgebiet Vorkommen der in Niedersachsen sehr seltenen, vom Aussterben bedrohten und besonders geschützten Blauflügeligen Sandschrecke und ein Vorkommen der besonders geschützten Waldeidechse. Außerdem liegt im Bereich des Kennelweges (östlicher Damm zwischen NLZ Wendepplatz und Oker) ein bedeutsamer Amphibienwechsel. Nach Informationen der Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig lag die Anzahl an dort wandernden Erdkröten in den letzten Jahren immer deutlich im vierstelligen Bereich.

Zur Vermeidung von erheblichen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen dieser Arten und ihrer Lebensräume werden verschiedene Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wie das Belassen von vorhandenem Totholz, das Freistellen von bewachsenen Schotterflächen und die Integration einer Leiteinrichtung für Amphibien an der Rampe zum Kennelweg umgesetzt.

Variantenbewertung und Beschlussempfehlung

Folgende Planungsvarianten wurden untersucht:

Variante 1 – „0-Variante“ ohne Ost-Rampe zum Kennelweg

Nachteile: keine Anbindung an das Kennelbad, den Weser-Harz-Heide-Radweg, das Nachwuchsleistungszentrum Eintracht Braunschweig und das bestehende Freizeitwegenetz zum Ringschluss

Variante 2 – Rampen mit 6 % Steigung

Nachteile: nur eingeschränkt barrierefrei und behindertenfreundlich

Variante 3 – „Serpentinenrampe mit 3,2 % Steigung

Nachteile: erhebliche Eingriffe in den Baumbestand, das Landschaftsbild (Stützmauern) und Erdkrötenhabitate. Sehr hohe Baukosten.

Variante 4 – Rampen mit 4 % Steigung

Nachteile: Durch die Länge der Rampen werden große Eingriffe in den Baumbestand und die Erdkrötenhabitate ausgelöst. Hohe Baukosten.

Variante 5 – Rampen mit 5 % Steigung

Im Ergebnis des komplexen Planungsprozesses nebst Diskussion im Gesamtstädtischen Arbeitskreis Ringgleis empfiehlt die Verwaltung aus fachlicher Sicht unter Abwägung funktionaler, verkehrsplanerischer, ökologischer und wirtschaftlicher Aspekte, die Variante 5 - eine Rampe mit 5 % Steigung zum Kennelweg zu realisieren (s. Anlage 7).

West-Rampe, Ost-Rampe mit 5 % und 290 m Länge mit Endpunkt NLZ, Treppe vor der Echobrücke

Vorteile:

- Verknüpfung mit NLZ, Kennelbad und Weser-Harz-Heide-Radweg
- gute Funktionalität und Befahrbarkeit der Rampe für Radfahrer
- Zufahrt für Rettungs- und Unterhaltungsfahrzeuge ist gegeben
- mittlere Barrierefreiheit und Behindertenfreundlichkeit
- gute landschaftliche Einbindung durch Endpunkt der Ost-Rampe am NLZ
- Altbaumbestand bleibt erhalten

Nachteile:

- mittlerer Eingriff in Natur und Landschaft durch Beeinträchtigung vorhandener Flora und Fauna

Hiermit entsteht eine wünschenswerte Verbindung mit dem Nachwuchsleistungszentrum von Eintracht Braunschweig sowie eine gute Erreichbarkeit des Weser-Harz-Heide-Radweges und des Kennelbades. Mit einem Gefälle von 5 % erfolgt die Bauausführung weitestgehend barrierefrei. Außerdem ist der Ringgleisweg über die Rampe für Unterhaltungs- und Rettungsfahrzeuge erreichbar. Unterhalb der geplanten Rampe können der Baum- und Strauchbestand sowie insbesondere der Altbaumbestand und die Amphibienlebensräume im Bereich der Echobrücke erhalten werden. Die Rampe zum Kennelweg verbindet das Ringgleis mit dem bestehenden Freizeitwegenetz und öffentlichen Verkehrsflächen und stellt somit im weiteren Verlauf den Ringgleisschluss über bestehende Wege dar.

Neben den o. g. genannten Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Vorentwurfsplanung zum geplanten Freizeitweg die anerkannten Regelwerke wie ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und DIN 18040 Barrierefreies Bauen berücksichtigt.

Die wesentlichen Entwurfparameter und Vorgaben der ERA mit einer Mindestwegebreite von 2,50 m und einer maximalen Länge der Steigungsstrecke bei Rampen mit 5 % von 120 m Länge sind bei der westlichen Rampe der Variante 5 erfüllt. Des Weiteren werden die Orientierungsrichtwerte gemäß DIN 18040 Rampen an Gebäuden mit Längsgefälle max. 6 %, lichte Breite mind. 1,20 m, Handlauf-Höhe, Länge Rampenpodest mind. 1,50 m und Höhe Radabweiser 0,10 m eingehalten. Lediglich die Länge der Rampe Ost zum Kennelweg mit besonderer Höhensituation und beengter Platzverhältnisse und die empfohlenen Anhaltewege bei nasser Oberfläche ausgehend von einer Geschwindigkeit von 30 km/h sind räumlich gemäß Empfehlung der ERA nicht umsetzbar. Daher ist im Rahmen der Ausführungspla-

nung zu prüfen, ob geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Bereich der Podeste umsetzbar sind.

Im Rahmen der weitergehenden Ausführungsplanung ist ebenso zu prüfen, ob im Bereich der Rampe West eine flachere Neigung und die Schaffung einer Aufstellfläche realisiert werden kann.

Zusammenfassend sind hier wesentliche Kriterien der Barrierefreiheit und der Behindertenfreundlichkeit erfüllt. Das Ringgleis bietet in diesem Abschnitt als selbstständig geführter Geh- und Radweg losgelöst vom motorisierten Individualverkehr zudem per se ein hohes Maß an Attraktivität und Verkehrssicherheit.

Der notwendige Grunderwerb wurde bereits vollzogen.

Beteiligung des Arbeitskreises Ringgleis

In der 11. und 13. Sitzung des Gesamtstädtischen Arbeitskreises Ringgleis am 9. März und 21. September 2016 wurde die hier zum Beschluss stehende Planung umfassend vorgestellt und diskutiert. Die ebenfalls diskutierte 0-Variante (Treppenabgang statt Rampe) wurde wegen der mangelnden Nutzbarkeit für Radfahrer und der fehlenden Möglichkeit, die Alternativrouten bis zur Helmstedter Straße (vgl. Anlage 1) anzubinden, seitens der Verwaltung nicht weiterverfolgt.

Realisierung und Finanzierung

Kostenschätzung:	
Geländebearbeitung, Vorarbeiten	700.000 €
Flächenbefestigung	285.000 €
Entwässerung	85.000 €
Vegetationsflächen	95.000 €
Ausstattung (Geländer, Leerrohre f. Beleuchtung, Beschilderung)	105.000 €
 Baukosten gesamt	 1.270.000 €
 Planungs- und Gutachtenkosten	 150.000 €
 Gesamtkosten	 1.420.000 €

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis sichergestellt. Die Bauausführung ist für 2017 vorgesehen.

Gesamtfinanzierung der Teilabschnitte

Auf dem Investitionsprojekt 5E.610028 Ausbau Ringgleis stehen bis 2019 ausreichende Haushaltsmittel in Höhe von 3,45 Mio. € zur Verfügung. Im Entwurf des Haushaltsplans/Investitionsprogramms 2017 der Verwaltung sind folgende Raten vorgesehen:

2016:	450.000 €
2017:	1.500.000 € (VE)
2018:	1.000.000 € (VE)
2019:	500.000 € (VE)

Es ist beabsichtigt, für das Projekt Ringgleis anteilig eine Refinanzierung über Mittel aus dem Niedersächsischen Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (NKoMInvFöG) einzusetzen.

Ausblick

Das Braunschweiger Ringgleisprojekt liefert auf Grund seines innovativen Charakters, der dem Projekt zugrunde liegenden sozialen Impulse und Beteiligungsformen und des Alleinstellungsmerkmals der Nachnutzung aufgelassener Gleistrassen vielfältige Initialzündungen für die Stadtentwicklung. Durch die Förderung des Radverkehrs wird zudem ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Aktuell sorgt unser Ringgleis zunehmend bundesweit für Furore und wurde am 15. September 2016 in Hannover im Rahmen der Verleihung des Deutschen Städtebaupreises mit einer Belobigung ausgezeichnet. Der Deutsche Städtebaupreis, ausgelobt von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, prämiiert zukunftsweisende städtebauliche Projekte, die sich durch nachhaltige und innovative Beiträge zur Stadtkultur auszeichnen und aktuellen Herausforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raumes, den sparsamen Ressourcenverbrauch und der Orts- und Stadtbildpflege gerecht werden.

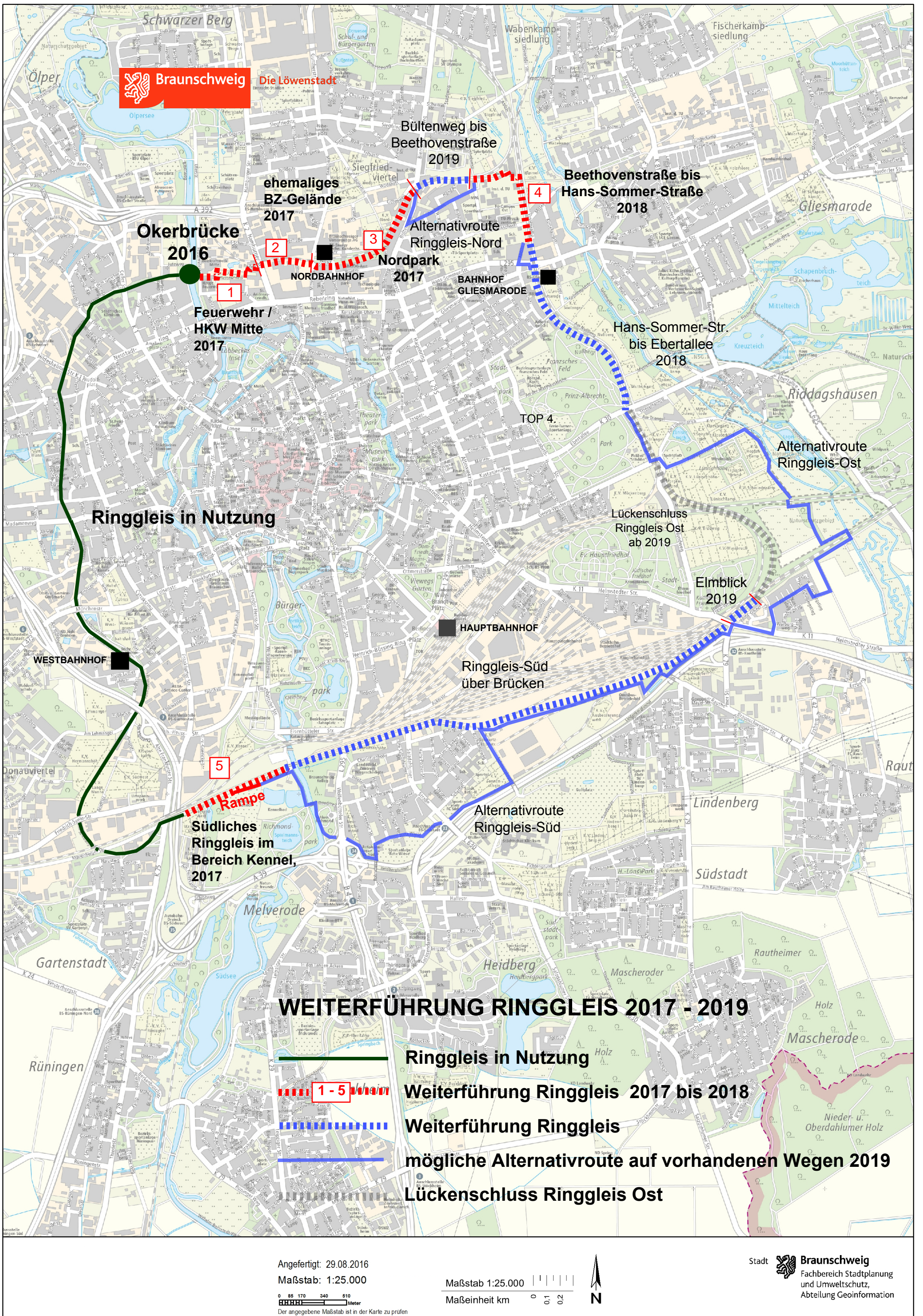
Mit der Weiterführung des Ringgleises (s. Anlage 1) unter Nutzung vorhandener Alternativstrecken überwiegend im Nahbereich von Bahnanlagen werden für die Naherholung bedeutsame Landschafts- und Naturräume sowie historische Parkanlagen mit dem Ringgleis verbunden. Innenstadtumlaufend entsteht so ein hoch attraktiver Fuß- und Radweg mit vielfältigen Anbindungen in die Ortsteile. Im Südwesten werden so Teile des Richmondparks und die Grünanlagen um das Rote-Wiese-Stadion angebunden. Im weiteren Verlauf der Alternativstrecke erreichen Fußgänger und Radfahrer die ökologisch und landschaftlich interessanten Niederungsbereiche der Wabe und Mittelriede sowie diverse Kleingartenanlagen im Bereich Lünischhöhe. Hier besteht auch eine direkte Anbindung an das Naturschutzgebiet Rid-dagshausen. An der Ostseite des Prinz-Albrecht-Parks wird im Folgenden die Ursprungstrasse des Ringgleises wieder erreicht und der Anschluss an den Bahnhof Glesmarode und den Ringgleisabschnitt Beethovenstraße – Hans-Sommer-Straße hergestellt.

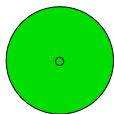
Somit bietet sich mit der Umsetzung der hier zum Beschluss stehenden Teilabschnitte und der Nutzung vorhandener Alternativrouten (s. Anlage 1) die großartige Möglichkeit, dem Ringschluss um die Innenstadt einen großen Schritt näher zu kommen und damit dieses einzigartige, die Stadt umlaufende Grün- und Freiraumsystem Realität werden zu lassen.

Leuer

Anlagen:

- Anlage 1: Gesamtübersicht mit Alternativrouten
- Anlage 2: Nördliches Ringgleis – Okerbrücke bis Hamburger Straße
- Anlage 3: Nördliches Ringgleis – Hamburger Straße bis Mittelweg
- Anlage 4: Nördliches Ringgleis – Mittelweg bis Luftschifferweg
- Anlage 5: Nördliches Ringgleis – Luftschifferweg bis Büldenweg
- Anlage 6: Nördliches bis Östliches Ringgleis – Beethovenstraße bis Hans-Sommer-Straße
- Anlage 7: Südliches Ringgleis – A 391 bis Okerbrücke mit Anschluss an den Kennelweg





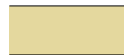
gepl. Bäume



gepl. Gehölzflächen



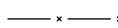
gepl. Hecke



Fuß- und Radweg (Ringgleis)



vorh. Zaun



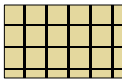
gepl. Zaun



Stahltrahmentor mit Infotafel
s. Detailplan



Informationspunkt
Technik und Natur



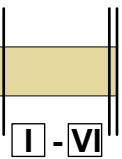
Wurzelbrücke



vorh. Mastleuchte



gepl. Mastleuchte



Abschnitt I-VI
vgl. A3-Pläne, M.1:250

Stadt  **Braunschweig**

Fachbereich Stadtplanung u. Umweltschutz
Abteilung Stadtgrün - Planung und Bau
Auguststr. 9 - 11
38100 Braunschweig

Planung:
Büro Dipl. Ing. A. Schmolke, Garten- u. Landschaftsarchitekt
Waldweg 4, 38527 Meine - Bechtsbüttel
Tel: 05307/6347 Fax: 05307/7713
Internet: www.Schmolke-Landschaftsarchitekt.de

Projekt:	Nördliches Ringgleis		
Plan:	Übersichtsplan Abschnitt Oker - Hamburger Straße		
Kostenstelle: PSP-Element:	Maßstab:	1 : 1.250	
	Format:	A3	
Bauleitung:	Plan-Nr.:	1	
gezeichnet:	12.09.2016	gesehen:	
bearbeitet:	09/2016 Schmolke		


E:\VECTORWORKS\Nördliches Ringgleis\160825_Nördliches_Ringgleis_Entwurf_geändert.vwx

Kartengrundlagen:
Stadtgrundkarte ¹ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²
¹ © 2014 Stadt Braunschweig/Abteilung Geoinformation ² © 2014 



Stadt Braunschweig		Projekt: Ringleis Nord - HA 113+132
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz Abt. 61.7 Stadtgrün-Planung und Bau Objektplanung & Baudurchführung Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig		Bereich: HHstr. - Mittelweg
Plan:	4S.610034.04.500.613	Kostenstelle: 610-7200
PSP-Element:	160628_Ringleis_Nord_HHstr_Buellerweg_Entwurf	
Datei:	14.09.2016	Pape
gezeichnet:	1:1000	Projektleiterin: Christine Martin
Maßstab:	3.1	
Planr.:		
gesehen:		



<div>Stadt  Braunschweig</div>		Projekt: Ringleis Nord	
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz Abt. 61.7 Stadgrün-Planung und Bau Objektplanung & Baudurchführung Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig		Bereich: Mittelweg - Luftschiffenweg	
Plan:		PSP-Element: 4S.610034.04.50.613 Kostenstelle: 610-7200	
Datei:		160628_Ringleis_Nord_HHStr_Buelteweg_Entwurf	
gezeichnet:		09.09.2016 Fape	
Maßstab:		1:1000 Projektleiterin: Christine Martin	
Planr.:		3,2	
gesehen:			



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz
Abt. 61.7 Stadtgrün-Planung und Bau
Objektplanung & Baudurchführung
Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig

Projekt:

Ringgleis Nord

Plan:

Bereich: Luftschifferweg - Bültenweg

PSP-Element:

4S.610034.04.500.613 Kostenstelle: 610-7200

Datei:

160628_Ringgleis_Nord_HHstr_Bueltenweg_Entwurf

gezeichnet:

09.09.2016 Pape

Maßstab:

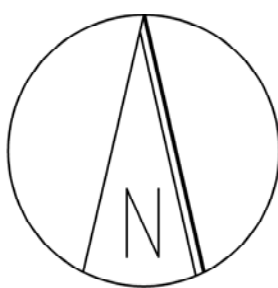
1:1000 Projektleiterin: Christine Martin

Plannr.:

3.3

gesehen:

ANLAGE 5



Index:	Datum:	Name:	Änderung:

Stadt

Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz
Abt. 61.7 Stadtgrün-Planung und Bau
Objektplanung & Baudurchführung
Auguststr. 9 - 11, 38100 Braunschweig

Projekt:	Ringgleis NO: Beethovenstr. - Abtstr.		
Plan:	Übersicht vom Planungsbereich		
<small>Kartengrundlagen: Stadtgrünkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 1:10.000 Stadt Braunschweig (Stand/Geometrie: 10.2016) WGS84</small>		Maßstab:	1 : 1000
Kostenstelle:	610-7200	Plan-Nr.:	3.1 - Index 0
Bauleitung:	Christine Martin	Pape	
gezeichnet:	30.05.2016	gesehen:	
bearbeitet:	April 2016	Martin	
<small>P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKT_PLANUNG\Ringgleis_Nordost_Beethovenstr_Abststr_2016\Ringgleis_NO_Beethovenstr_Abststr_Entwurf_160317</small>			

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Mittelweg-Südwest",
HA 113
Stadtgebiet zwischen der Hamburger Straße, dem Ringgleis, dem
Mittelweg und der Bebauung am Rebenring**

Auslegungsbeschluss

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

30.09.2016

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Sitzungstermin

13.10.2016

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

19.10.2016

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

25.10.2016

N

Beschluss:

"Dem Entwurf des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Mittelweg-Südwest“, HA 113, 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 Abs. 2 S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (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

Durch den Umzug der Druckerei und der Redaktion der Braunschweiger Zeitung an andere Standorte ist der Bereich zwischen Hamburger Straße und Mittelweg für andere Nutzungen vakant geworden.

Das Gebiet liegt unmittelbar nördlich des die Innenstadt begrenzenden Rebenringes in der zum Stadtbezirk Nordstadt gehörigen Gemarkung Hagen. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst im Wesentlichen Teilbereiche des ehemaligen Grundstücks der Braunschweiger Zeitung sowie die unmittelbar südlich und nördlich angrenzenden Flächen.

Die Stadt Braunschweig hat daher im Juni 2011 die Aufstellungsbeschlüsse für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan HA 132 „Hamburger Straße-Südost“ und die hierfür notwendige 107. Änderung des Flächennutzungsplanes mit dem Ziel gefasst, sowohl Flächen für großflächigen Einzelhandel als auch für den Wohnungsbau zu entwickeln und darzustellen. Im weiteren Projektverlauf ergab sich die Teilung des Gesamtvorhabens. Dies führte zu einer Abspaltung des Wohnbauvorhabens von dem Einzelhandelsvorhaben. Der dem Aufstellungsbeschluss zugrunde liegende Geltungsbereich wird für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Hamburger Straße-Südost“, HA 132, entsprechend verkleinert und in einem separaten Verfahren behandelt.

In der Stadt Braunschweig besteht ein dringender Bedarf an der Schaffung neuer Wohngebiete. Prognosen sagen Braunschweig ein moderates Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2030 vorher. Es besteht insbesondere eine starke Nachfrage nach innenstadtnahem Wohnraum. Damit mittel- bis langfristig der entsprechende Bedarf gedeckt werden kann, müssen geeignete Standorte für die künftige Entwicklung von Wohnbauland gefunden werden. Mit dem Bebauungsplan „Mittelweg-Südwest“, HA 113, soll daher ein innenstadtnahes Wohnquartier mit etwa 300 neuen Wohneinheiten und einem Studentenwohnheim mit rund 240 Apartments geschaffen werden.

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes „Mittelweg-Südwest“, HA 113, ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines innenstadtnahen Wohnquartiers und die Umsetzung des im nördlichen Bereich des Plangebietes verlaufenden Abschnitts des Ringgleisweges zu schaffen.

Der städtebauliche Entwurf sieht ein städtisch geprägtes verdichtetes Wohngebiet mit Geschosswohnungsbau vor. Zum Mittelweg ist ein gemischt genutzter Bereich mit nicht störendem Gewerbe vorgesehen. Mit Blick auf die Nähe zur Technischen Universität soll im Plangebiet auch ein Studentenwohnheim entstehen. Im südöstlichen Bereich des Geltungsbereichs werden gereifte Stadthäuser das Angebot an Wohnformen ergänzen. Freistehende Einfamilienhäuser sind aufgrund der mit dieser Bauform verbundenen geringen städtebaulichen Dichte nicht vorgesehen. Die Erschließung des Wohnquartiers erfolgt vom Mittelweg.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes soll entlang der bestehenden Gleisanlagen ein Teilabschnitt des die Stadt umschließenden grünegeprägten, klimaschutzwirksamen Freiraumrings entstehen. Am 11. Oktober 2011 hat der VA daher die Aufstellung eines Bebauungsplanes „Nordöstliches Ringgleis“, HA 133, mit dem Ziel beschlossen, auf den Flächen entlang der Gleistrassen der ehemaligen Braunschweiger Landeseisenbahn eine Freiraumachse sowie einen Geh- und Radweg zu realisieren (Ringgleisweg). Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Mittelweg-Südwest“, HA 113, wird das städtebauliche Ziel der besagten Freiraumachse konkret berücksichtigt.

Durch die Nutzung vorhandener infrastruktureller Ressourcen und die Umnutzung bereits bebauter und erschlossener Gebiete ist dieses Vorhaben ein bedeutender und positiver Beitrag im Sinne einer nachhaltigen und ressourcenschonenden und somit effizienten Stadtentwicklung der Stadt Braunschweig.

Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung. Die durch die Festsetzungen mögliche zulässige Grundfläche beträgt ca. 13.700 m². Der angrenzende in Aufstellung befindliche Bebauungsplan „Hamburger Straße-Südost“, HA 132, liegt nicht in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang zur vorliegenden Planung. Die beiden Planungen verfolgen unterschiedliche Nutzungen (Einzelhandel bzw. Wohnen) und haben räumlich getrennte Erschließungssysteme von der Hamburger Straße bzw. vom Mittelweg sowie unterschiedliche Ortsbezüge. Die Aufstellung des Bebauungsplanes „Hamburger Straße-Südost“, HA 132, erfolgt zeitlich versetzt und unabhängig. Zudem dient er der Entwicklung eines übergeordneten Nahversorgungsstandortes und wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan im Normalverfahren mit Umweltprüfung aufgestellt. Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind somit erfüllt. Der

Bebauungsplan HA 113 wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB aufgestellt.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB und sonstiger Stellen

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 31. August bis 2. Oktober 2015 durchgeführt.

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

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 1. März bis 2. Mai 2016 durchgeführt.

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

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

In der Zeit vom 6. Oktober bis 30. Oktober 2015 standen die Unterlagen zur Planung in Form eines Aushangs sowie im Internet der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB haben zwei betroffene Bürger um ein Gespräch gebeten. Der Gesprächsvermerk ist dieser Vorlage als Anlage 6 beigelegt. Von der Planung sind die Stellplätze des benachbarten Anglervereins betroffen. Mit den Beteiligten des Vereins wird eine Lösung gesucht. Der Bebauungsplan sieht für diese Flächen perspektivisch Wohnbauflächen vor.

Darüber hinaus gab es keine Beiträge während der Beteiligungsfrist.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Mittelweg-Südwest“, HA 113.

Leuer

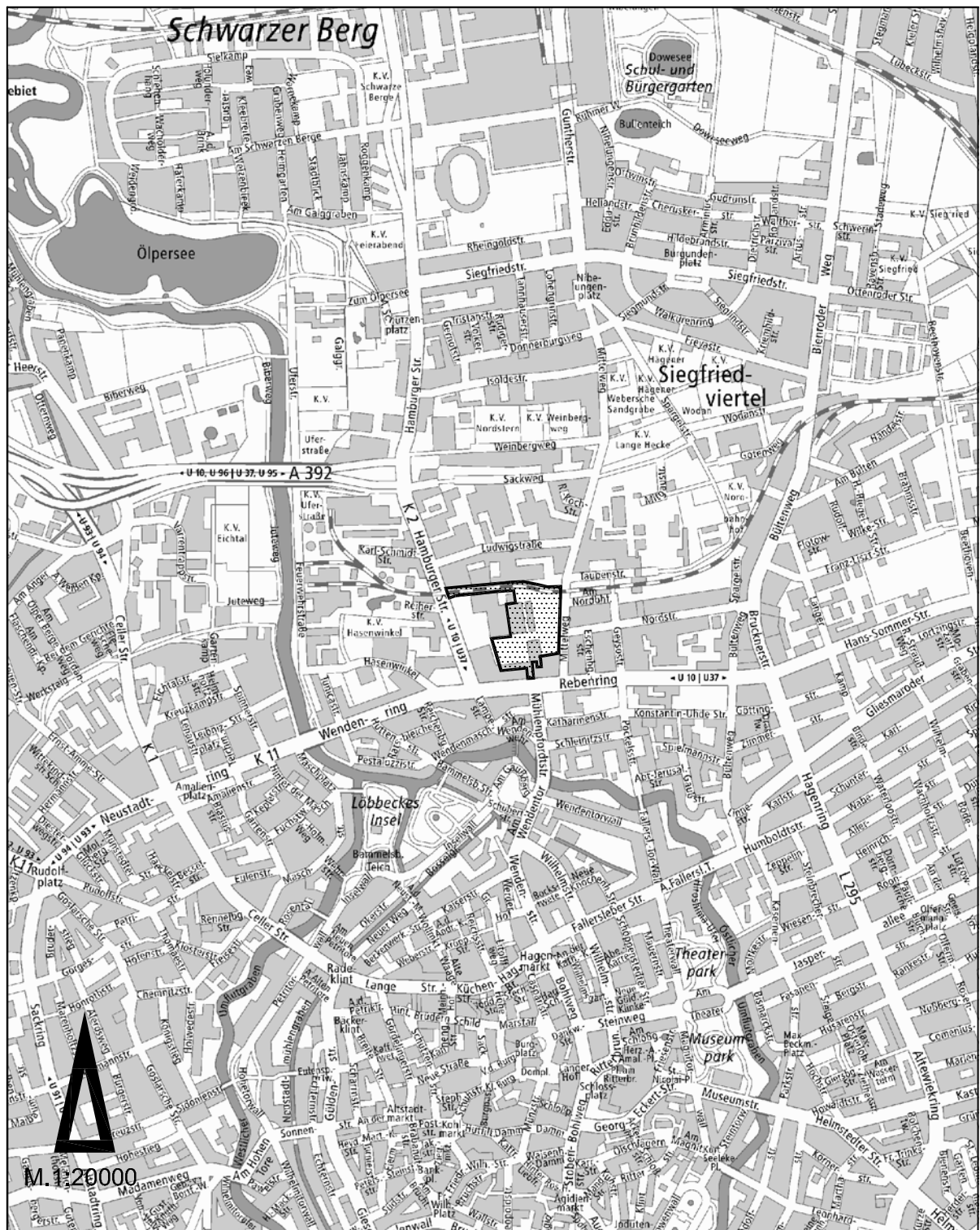
Anlage/n:

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Nutzungsbeispiel
- Anlage 3.1: Zeichnerische Festsetzungen
- Anlage 3.2: Planzeichenerklärungen
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise
- Anlage 5: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 6: Vermerk über das Gespräch mit zwei betroffenen Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Mittelweg-Südwest**HA 113**

Übersichtskarte zur Lage des Baugebietes im Stadtgebiet



Stadt



Braunschweig

Anlage 2

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift Mittelweg-Südwest, HA 113 Nutzungsbeispiel

Stand: 27. Juli 2016

0 10 48 50 100m

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

LGLN Landesamt für Geoinformation und Liegenschaftskataster
Regionaldirektion Braunschweig

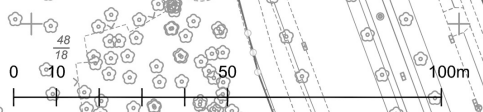
St.Andreasfriedhof

M. 1:1250

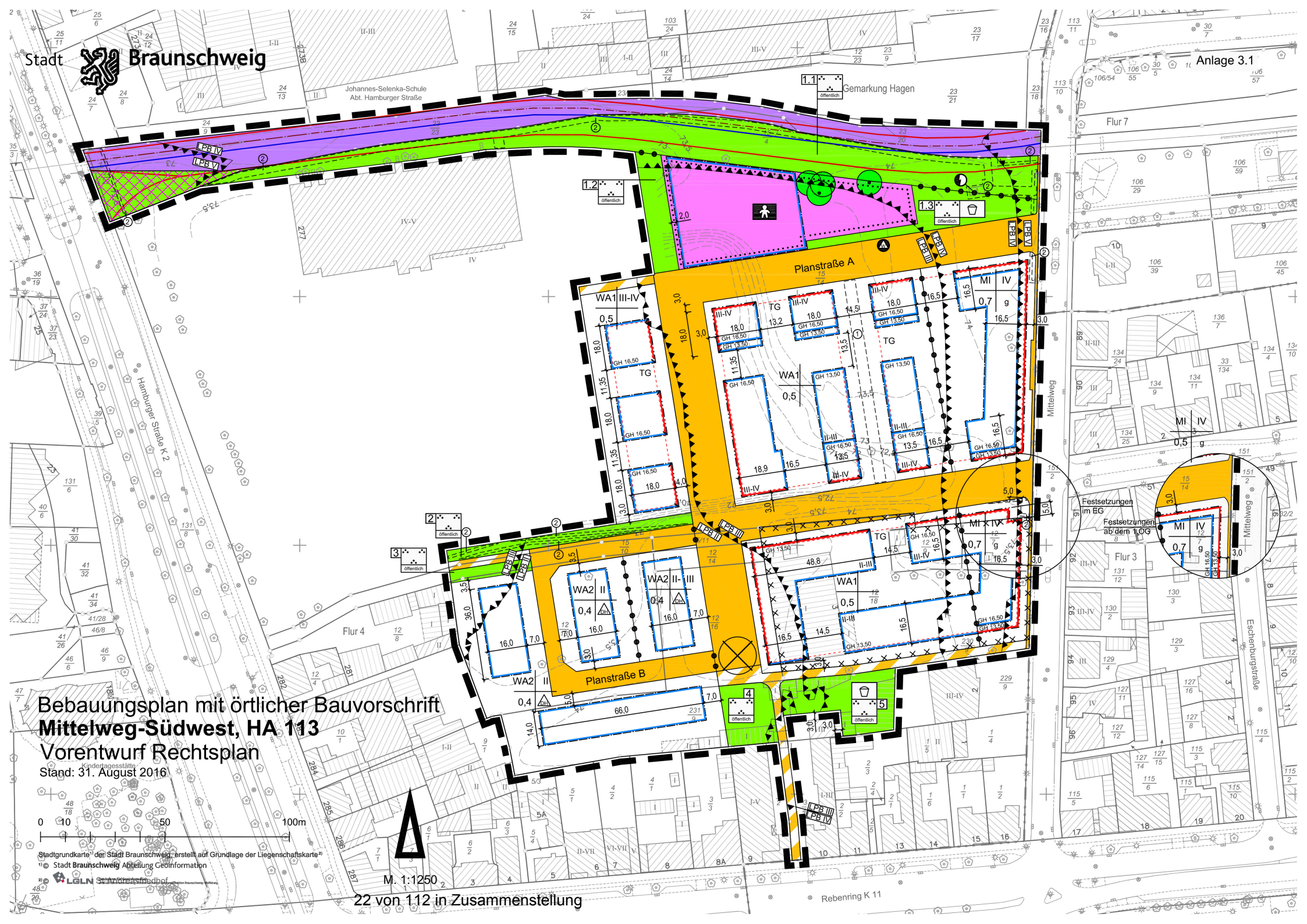
21 von 112 in Zusammenstellung

Rebenring K 11

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Mittelweg-Südwest, HA 113
Vorentwurf Rechtsplan
 Stand: 31. August 2016



Stadtgrundkarte der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
 © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation
 LGLN Stadt Braunschweig



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Mittelweg - Südwest

HA 113

Planzeichenerklärungen (Zahlenangaben sind Beispiele)




Art der baulichen Nutzung

WA	Allgemeines Wohngebiet
MI	Mischgebiet

Maß der baulichen Nutzung, Höhen bauliche Anlagen in Metern über dem Bezugspunkt entsprechend textlicher Festsetzung

0,5	Grundflächenzahl (GRZ)
II-III	Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß
GH 7,50	Gebäudehöhe als Höchstmaß in Metern



Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

g	geschlossene Bauweise
	Baulinie
	Baugrenze
	nur Doppelhäuser und Hausgruppen zulässig



Flächen für den Gemeinbedarf

	Kindertagesstätte
---	-------------------

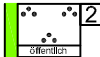

Verkehrsflächen

	Straßenverkehrsflächen
	Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung "Geh- und Radweg"

Flächen und Anlagen der Ver- und Entsorgung

	Elektrizität
	Wertstoffcontainer


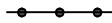

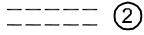

Grünflächen

	Parkanlage (öffentlich) entsprechend textlicher Festsetzung
	Spielplatz



Maßnahmen für Natur und Landschaft

	Erhaltung einzelner Bäume
---	---------------------------



Sonstige Festsetzungen

	Grenze des Geltungsbereiches
	Nutzungsabgrenzung
	Flächen für Tiefgaragen
	Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung
	Abgrenzung der unterschiedlich festgesetzten Lärmpegelbereiche


Nachrichtliche Übernahmen

	Bahnanlagen
	zu entwidmende Bahnflächen





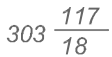
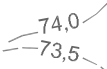

Kennzeichnung

	Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
	Altlast

Hinweise

	Mögliche Fläche "Schienenverkehr" zur Neutrassierung der vorhandenen Eisenbahnstrecke mit begleitender Stadtbahn ("Campusbahn")
---	---

Bestandsangaben

	Wohngebäude
	Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude
	Gebäude nicht im amtlichen Liegenschaftskataster enthalten
	Flurstücksgrenze vorh. Geschosszahl
	Flurstücksnummern
	Höhenangaben über NN
	Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

„Mittelweg Südwest“

HA 113

Textliche Festsetzungen und Hinweise

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I	Art der baulichen Nutzung
1.	<p>Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind Nutzungen gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO wie folgt zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebäude, • die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe, • Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, • sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, • Anlagen für Verwaltungen. <p>Ausnahmsweise können gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebe des Beherbergungsgewerbes. <p>Nicht zulässig sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gartenbaubetriebe und Tankstellen. <p>Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind Nutzungen gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO wie folgt zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohngebäude, • die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. <p>Ausnahmsweise können gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, • sonstige nicht störende Gewerbebetriebe. <p>Nicht zulässig sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anlagen für Verwaltungen, • Betriebe des Beherbergungsgewerbes, • Gartenbaubetriebe und Tankstellen. <p>Im Mischgebiet sind im Erdgeschoss Nutzungen gemäß § 6 Abs. 2 BauNVO wie folgt zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschäfts- und Büronutzungen, • sonstige Gewerbebetriebe, • Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,

- die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes.

Im Mischgebiet sind Nutzungen oberhalb des Erdgeschosses gemäß § 6 Abs. 2 BauNVO wie folgt zulässig:

- Wohnnutzungen,
- Geschäfts- und Büronutzungen,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes.

Nicht zulässig sind insbesondere:

- Gartenbaubetriebe und Tankstellen,
- Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellähnliche Betriebe sowie Wohnungsprostitution.

II	Maß der baulichen Nutzung
1.	<p>In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind Überschreitungen der zulässigen Grundflächen gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO bis maximal 20 % zulässig durch die Grundflächen von</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellplätzen mit ihren Zufahrten, • Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, • baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird.
2.	<p>In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet ist die Fläche von Tiefgaragen nicht in die Ermittlung der maximal zulässigen Grundfläche einzurechnen, soweit die nicht überbauten Flächen auf den Tiefgaragen mit einer durchwurzelbaren Substratüberdeckung von mindestens 0,5 m mit Ausnahme von notwendigen Zu- und Ausfahrten sowie Terrassen und Wegen versehen werden.</p> <p>Soweit zur Erfüllung der Textlichen Festsetzungen A V 2.1 auf den Flächen von Tiefgaragen Baumpflanzungen erforderlich sind, ist eine durchwurzelbare Substratabdeckung von mindestens 1,2 m auf einer Fläche von mindestens 9 m² je Baumstandort erforderlich.</p>
3.	<p>In dem Allgemeinen Wohngebiet WA1 und in dem Mischgebiet wird die erforderliche Tiefe der Abstandsfläche abweichend vom Bauordnungsrecht gemäß § 9 Abs.1 Nr. 2a BauGB auf mindestens 0,3 H festgesetzt. Der Mindestabstand von 3,0 m bleibt von dieser Regelung unberührt.</p>

III Höhe baulicher Anlagen

1. Gebäudehöhen

In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind Überschreitungen der zeichnerisch festgesetzten maximalen Gebäudehöhe für technische Anlagen (z. B. Lüftungsanlagen, Abgasschornsteine, Antennen, PV-Anlagen) und Erschließungsanlagen (Treppenhäuser und -aufgänge, Aufzüge) bis zu 3,0 m ausnahmsweise zulässig, soweit sie um das Maß ihrer Höhe von der Fassadenkante zurückspringen.

In dem Mischgebiet beträgt die Gebäudehöhe von Hauptgebäuden mindestens 9 m.

2. Sockel

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und im Mischgebiet darf die Höhe der Oberkante des fertigen Fußbodens des Erdgeschosses (OKFF EG) höchstens 1,2 m über dem Bezugspunkt betragen.

3. Bezugspunkt der Höhenangaben

Bezugspunkt für die Höhenangaben ist die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, der der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

Steigt oder fällt das Gelände vom Bezugspunkt zur Mitte der straßenseitigen Gebäudeseite, so ist die Normalhöhe um das Maß der natürlichen Steigung oder des Gefälles zu verändern.

Loggien dürfen die Baulinien im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 maximal um 1,5 m überschreiten.

3. Nebenanlagen

Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO müssen zu öffentlichen Flächen einen Abstand von mindestens 3,0 m einhalten. Ausgenommen von dieser Abstandsregelung sind Müllboxen, Fahrradständer, Einfriedungen gemäß B V, Werbeanlagen gemäß B IV 3 und Briefkastenanlagen.

Standorte für Müllboxen müssen gemäß A V 2.4 begrünt werden.

Ausnahmsweise ist eine bauliche Einfassung zulässig, soweit sie eine Höhe von 1,6 m nicht überschreitet und aus den unter B III 2 aufgeführten Materialien besteht.

Sichtschutzanlagen sind nur innerhalb der Baugrenzen zulässig.

4. Stellplätze

4.1 In dem Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und in dem Mischgebiet sind Stellplätze nur wie folgt zulässig:

- Oberirdische Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
- Tiefgaragen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen oder den dafür festgesetzten Flächen zulässig.

In dem Allgemeinen Wohngebieten WA 1 sowie im Mischgebiet sind Stellplätze in Gebäuden nur in Tiefgaragen unterhalb der Erdgeschosszone bis zu einer Sockelhöhe gemäß A III 2 zulässig.

4.2. Im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 ist je Grundstück nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig.

Im Wohngebiet WA 2 ist je Grundstück nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 3,0 m zulässig.

IV Überbaubare Grundstücksflächen

1. Überschreitung von Baugrenzen und Baulinien

In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet dürfen die Baugrenzen und Baulinien durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppen, Kelleraußentreppen, Kellerlichtschächte, sonstige Außentreppen und Rampen bis zu einer Tiefe von 1,5 m auf insgesamt maximal 50 % der jeweiligen Fassadenbreite überschritten werden.

Soweit eine nach innen versetzte Baugrenze für die Staffelgeschosse festgesetzt ist, darf diese auf maximal 40 % der Fassadenbreite um bis zu 3,0 m überschritten werden.

2. Vor- und Rücksprünge von Baulinien

In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet dürfen die Gebäude von Baulinien auf maximal 30 % der jeweiligen Fassadenbreite um bis zu 0,5 m vor- oder zurückspringen.

Rücksprünge von Loggien oder Hauseingängen dürfen auch mehr als 0,5 m betragen.

V Grünordnung

1. Begrünung öffentlicher Flächen

1.1 Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen sind wie folgt zu begrünen:

- Innerhalb der Planstraße A sind mindestens 50 großkronige Laubbäume integriert in die Parkplatzflächen zu pflanzen.
- Innerhalb der Planstraße B sind insgesamt mindestens 14 mittelkronige Laubbäume in-

- tegriert in die dort vorgesehenen Parkplatzflächen zu pflanzen.
- Die Anpflanzungen sind zu erhalten und gemäß des natürlichen Habitus zu pflegen.
- 1.2 Die Anpflanzungen auf den öffentlichen Verkehrsflächen sind spätestens in der nächstfolgenden Pflanzperiode nach Abnahme der Verkehrsflächen entsprechend den Festsetzungen herzustellen.
- 1.3 Innerhalb der Öffentlichen Grünfläche 1.3 mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ ist eine Kinderspielfläche von mindestens 500 m² zu integrieren.
- Innerhalb der Öffentlichen Grünfläche 5 ist eine Kinderspielfläche von mindestens 850 m² zu integrieren.
- Die übrigen Flächen sind als Rasen-/Wiesenflächen auszubilden. Einrichtungen für die Erholungsinfrastruktur wie z. B. Wege und Bänke sind zulässig. Vorhandene Bäume werden möglichst erhalten und in die Grünflächengestaltung integriert.
2. Begrünung privater Flächen
- 2.1 Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete sind auf den Baugrundstücken je angefangene 750 m² Grundstücksfläche mindestens ein mittelkroniger Laubbaum wie Eberesche, Hainbuche oder Feldahorn oder ein Obstbaum als Hochstamm und zusätzlich zwei Großsträucher zu pflanzen.
- 2.2 Stellplatzanlagen für jeweils mindestens vier Pkw sind mit Ausnahme der Zufahrten mit einer mindestens 0,9 m hohen Hecke aus Laubgehölzen einzugrünen.
- 2.3 Auf privaten Grundstücksflächen mit mindestens sechs Stellplätzen ist je angefangene sechs Stellplätze ein mindestens mittelkroniger Laubbaum zu pflanzen und als gliederndes Element in die Stellplatzanlage zu integrieren.
- 2.4 Standorte für Müllboxen sind dreiseitig mit einer mindestens 1,6 m hohen Hecke aus Laubgehölzen oder mit einem mindestens 1,6 m hohen und vollständig mit Schling- und Kletterpflanzen berankten Stabgitterzaun einzufassen.
- 2.5 In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind die zur Begrünung vorgesehenen Grundstücksflächen bis zur Ingebrauchnahme der baulichen Anlagen, spätestens jedoch in der darauffolgenden Pflanzperiode, herzustellen. Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.
- 2.6 Vorhandene Bäume, die die Anforderungen nach V 2.1 und V 2.3 erfüllen, können auf diese Festsetzungen angerechnet werden.

3. Öffentliche und private Flächen

- 3.1 Bäume sind innerhalb einer offenen Pflanzfläche von mindestens 9 m² und mindestens 2,5 m Breite zu pflanzen. Ausnahmsweise ist bei den in die Längsstellplatzflächen integrierten Bäumen eine Breite von mindestens 2,0 m zulässig. Die Flächen sind dauerhaft mit bodendeckenden Gehölzen zu begrünen und gegen Überfahren zu sichern.
- 3.2 Die zeichnerisch zum Erhalt festgesetzten Bäume sind fachgerecht zu pflegen. Bei Abgang sind sie an annähernd gleicher Stelle mit der gleichen Baumart in einer Qualität von 25-30 cm Stammumfang in 1,0 m Höhe zu ersetzen. Bauliche Anlagen im Bereich der Kronentraufe zzgl. 1,5 m sind unzulässig.
- 3.3 Für die festgesetzten Anpflanzungen auf öffentlichen und privaten Flächen sind folgende Mindestpflanzqualitäten vorzusehen:
- Laubbäume auf öffentlichen Flächen: Hochstämme, Stammumfang 18 - 20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe,
 - Laubbäume auf privaten Flächen: Hochstämme, Stammumfang 16 -18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe,
 - Großsträucher: Wurzelware, mind. 3 x verpflanzt, 100 - 125 cm,
 - sonstige Strauchpflanzungen: Wurzelware, mind. 2 x verpflanzt, 60 - 100 cm,
 - Straßenbäume: Hochstämme, Stammumfang 18–20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe,
 - Obstbäume: Hochstämme, Stammumfang 10–12 cm, gemessen in 1,0 m Höhe.
- 3.4 Die öffentlichen Grünflächen 1.2, 1.3, 2 und 3 sind spätestens drei Jahre nach Erschließungsbeginn herzustellen und spätestens in drei weiteren Jahren fertig zu stellen.
- 3.5 Die Anpflanzungen und sonstigen Begrünungen auf öffentlichen Flächen sind mit einer dreijährigen Entwicklungspflege im Anschluss an die Fertigstellungspflege herzustellen.
- 3.6 Die festgesetzten Anpflanzungen sind fachgerecht herzustellen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode zu ersetzen.

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

1. Für die Kompensation der durch die Baumaßnahmen wegfallenden Nistplätze des Hausrotschwanzes sind mindestens sechs geeignete Nistkästen im Plangebiet zu installieren und dauerhaft zu erhalten sowie zu pflegen. Hiervon jeweils drei Kästen an Bäumen anzubringen. In der Gemeinbedarfsfläche sind drei wartungsfreie und selbstreinigende Nisthilfen fassaden-

<p>bündig unter Putz einzubauen und dauerhaft zu erhalten.</p> <p>2. Für die Kompensation möglicher Fledermausquartiere ist in den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet pro Gebäude mindestens ein geeigneter Kasten anzubringen. Die Kästen sind als wartungsfreie und selbstreinigende Variante unter Putz einzubauen und dauerhaft zu erhalten.</p> <p>3. Die Auswahl und die Positionierung der Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.</p>	<p>(1. OG) und bei Schienenlärm bei 8,6 m (2. OG).</p> <p>2.2 Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte bzgl. des Straßenverkehrslärms ist auf Grundlage der schalltechnischen Rechenvorschrift RLS-90 „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.</p> <p>2.3 Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte bzgl. des Schienenverkehrslärms ist auf Grundlage der schalltechnischen Rechenvorschrift Schall 03 „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.</p>
<p>VII Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes</p>	
<p>1. <u>Lärmpegelbereiche</u></p> <p>1.1 In den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet sind bei Errichtung und Änderung von Gebäuden für Aufenthaltsräume passive Schallschutzmaßnahmen für die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereiche nach den Bestimmungen gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und gemäß VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchzuführen.</p> <p>1.2 Ab Lärmpegelbereich III sind schutzwürdige Außenwohnbereiche, wie z. B. Terrassen, Loggien und Balkone, nur auf der von der Lärmquelle abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des Hauses zulässig.</p> <p>1.3 Von den Festsetzungen unter 1.1 und 1.2 kann ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn im Einzelfall nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Art und Weise gewährleistet wird.</p>	
<p>2. Nachweis im Einzelfall:</p> <p>2.1 Schallausbreitungsberechnungen sind nach der DIN ISO 9613-2 für eine Mittenfrequenz $f = 500 \text{ Hz}$, Bodenfaktor $G = 0,3$ und für die meteorologische Korrektur C_{met} mit $C_0 = 2 \text{ dB}$ bei Mitwindwetterlage unter Anwendung des allgemeinen Verfahrens gemäß Nr. 7.3.1 anzufertigen.</p> <p>Die Reflexionen sind bis zur ersten Reflexion zu berücksichtigen und für die Gebäudefassaden ist ein Reflexionsverlust in Höhe von 1 dB(A) zu Grunde zulegen.</p> <p>Für die Immissionshöhe ist für das Erdgeschoss eine Höhe von $H_{\text{IO,EG}} = 3,0 \text{ m}$ (GOK) und für jedes weitere Geschoss eine Höhe von $H_{\text{IO,G}} = 2,8 \text{ m}$ (GOK) zu berücksichtigen. Die kritische Immissionspunkthöhe für Fassaden liegt bei Straßen- und Gewerbelärm bei $5,8 \text{ m}$</p>	<p>2.4 Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungs-/ Immissionsrichtwerte bzgl. des Gewerbelärms (Anlagenlärm) ist auf Grundlage der TA Lärm „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.</p>
<p>Bebauungsplan „Mittelweg Südwest“, HA 113</p>	<p>VIII Sonstige Festsetzungen</p> <p>1. <u>Geh-, Fahr- und Leitungsrechte</u></p> <p>1.1 Innerhalb der mit „1“ gekennzeichneten Fläche werden ein Gehrecht und ein Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit sowie für Rettungsfahrzeuge festgesetzt.</p> <p>1.2 Innerhalb der mit „2“ gekennzeichneten Flächen wird ein Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.</p> <p>Textliche Festsetzungen, Stand: 4.8.2016 Verfahrensstand: § 3 (2) BauGB</p>

B Örtliche Bauvorschrift

gemäß §§ 80 und 84 NBauO in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB

I Geltungsbereich

Die Örtliche Bauvorschrift gilt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Mittelweg Südwest“, HA 113.

II Dächer

1. Dachformen

In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind für Gebäude nur Flachdächer mit einer Dachneigung von maximal 6° zulässig.

2. Dachbegrünung

In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind mindestens 50 % der Dachfläche der Hauptgebäude extensiv zu begrünen.

Innerhalb der Begrünung befindliche Oberlichter können auf die begrüneten Flächen angerechnet werden. Oberhalb der Begrünung sind Photovoltaik- und Solaranlagen zulässig, sofern die Funktionsfähigkeit der Dachbegrünung gewährleistet ist.

III Fassaden

1. Fassadengliederung

1.1 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 und im Mischgebiet sind die den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden mindestens alle 25 laufende Meter durch

- Material- und/oder Farbwechsel und Traufsprünge oder
- durch Vor- und Rücksprünge der Fassade zu gliedern.

Ausnahmsweise kann die Gliederung der Fassaden auch mit anderen architektonischen Mitteln erfolgen.

1.3 In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind Fenster in den, den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden, in stehenden Formaten auszuführen. Ausnahmen von dieser Vorschrift können zugelassen werden, wenn die vorgesehene vertikale Gliederung der Baukörper auf andere Art und Weise erfolgt.

2. Materialien/ Farbigkeit

2.1 Im Mischgebiet sind die den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden in Ziegelsichtmauerwerk auszuführen. Zulässig sind folgende Farbtöne:

NCS S 2020-Y bis 2020-Y70R
NCS S 3010-Y bis 3010-Y70R
NCS S 1505-Y bis 1505-Y70R
NCS S 2005-Y bis 2005-Y70R
NCS S 1015-Y bis 1015-Y70R
NCS S 1020-Y bis 1020-Y70R
und Zwischentöne der genannten Farben.

Als verbindliche Farbkarte ist das Farbbregister NSC zu verwenden.

2.2 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden in Ziegelsichtmauerwerk, in durchgefärbtem Sichtbeton oder mit mineralischem Putz auszuführen. Zulässig sind folgende Farbtöne:

Grau:
NCS 1502-G
NCS 2000-N

Weiß:
NCS 0903-Y27R
NCS 1402-G83Y
NCS 0602-G06Y
NCS 0502-Y07R
NCS 0300-N
und Zwischentöne der genannten Farben.

Als verbindliche Farbkarte ist das Farbbregister NSC zu verwenden.

2.3 Im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind mindestens 10 %, höchstens jedoch 30 % anderweitige Materialien in beliebigen Farbtönen zu verwenden. Bei der Flächenberechnung werden Fenster und andere Öffnungen nicht mitgerechnet.

3. Loggien und Balkone

3.1 Im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die den öffentlichen Flächen zugewandten Freisitze nur als Loggien zulässig.

3.2 Loggien im Sinne dieser Festsetzungen sind Freisitze, die maximal 1,5 m über die äußere Begrenzungslinie der Fassaden hinausragen.

IV Werbeanlagen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind Werbeanlagen nur wie folgt zulässig:

- Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig.

- Werbeanlagen sind nur an den Fassaden im Bereich der Erdgeschosszone zulässig.
 - Werbeanlagen dürfen eine Länge von 2/3 der Fassade der zugehörigen Nutzungseinheit und eine Höhe von 0,6 m nicht überschreiten.
2. In den Allgemeinen Wohngebieten und dem Mischgebiet sind insbesondere unzulässig:
- Anlagen mit sich turnusmäßig verändernder Werbedarstellung, wie z. B. LED-Bildschirme, Rollbänder, Filmwände oder CityLightBoards,
 - blinkende Werbeanlagen, Wechsellicht, Lauflichtbänder und Skybeamer,
 - akustische Werbeanlagen.

V Einfriedungen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet sind Einfriedungen entlang von öffentlichen Flächen und entlang der Flächen des mit „1“ gekennzeichneten Gehrecht nur wie folgt zulässig:
- als Hecke aus Laubgehölzen ggf. in Verbindung mit einem integrierten Maschendrahtzaun oder Stabgitterzaun bis zu einer Höhe von maximal 0,8 m oder
 - als gemauerter Sockel mit einer Höhe von maximal 0,5 m.
- Entlang der als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzten Flächen sind Einfriedungen ausnahmsweise bis zu einer Höhe von maximal 1,60 m zulässig.
2. Die Einfriedung der Gemeinbedarfsfläche ist angrenzend an öffentliche Grünflächen als Hecke aus Laubgehölzen mit einem Zaun auszuführen.

VI Einstellplätze

1. Für Doppelhaushälften und Reihenendhäuser müssen zwei Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Dabei ist die Anordnung hintereinanderliegender („gefangener“) Einstellplätze zulässig.
2. Für Reihenmittelhäuser und Mehrfamilienhäuser müssen ein Einstellplatz je Wohnung hergestellt werden.
3. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche gemäß Wohnflächenverordnung und für Wohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden.
4. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche gemäß Wohnflächenverordnung, die an das Studentenwerk oder einen anderen Träger ge-

bunden sind, gilt der Stellplatzschlüssel von mindestens 0,33 Einstellplätzen je Wohnung, wenn mindestens 1,0 Fahrradeinstellplatz je Wohnung hergestellt wird.

VII Sonstige Festsetzungen

1. Niederschlagswasserbeseitigung

Das anfallende Niederschlagwasser von privaten Flächen ist auf den Baugrundstücken zu versickern.

VIII Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig gemäß § 80 Abs. 3 NBauO handelt, wer eine Baumaßnahme durchführt oder durchführen lässt, die der örtlichen Bauvorschrift widerspricht.

C Hinweise

1. Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist mit Kampfmitteln aus dem 2. Weltkrieg zu rechnen. Aus Sicherheitsgründen sind Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen. Der Untergrund für geplante Bauflächen ist so zu untersuchen, dass diese nachweislich frei sind von Kampfmitteln.

2. Informationen zu passiven Schallschutzmaßnahmen

Zur Umsetzung der textlichen Festsetzungen A VII „Festsetzungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ sind folgende Grundlagen maßgeblich:

- VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1987,
- DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1989.

Diese Unterlagen können in der „Beratungsstelle Planen - Bauen - Umwelt“ der Stadt Braunschweig eingesehen werden.

3. Schallvorbelastung

Das Plangebiet ist durch den Verkehr auf der Straße Mittelweg sowie durch den Schienenverkehr im Bereich des Ringgleises lärmvorbelastet.

4. Qualifizierter Freiflächenplan

Mit den Bauantragsunterlagen ist ein qualifizierter Freiflächenplan einzureichen.

5. Gehölzpflanzungen

Für die auf öffentlichen Grünflächen und den Maßnahmenflächen genannten Gehölzpflanzungen sind Gehölze nachweislich aus autochthonen Erntebeständen mit dem Herkunftsgebiet 1 (entsprechend dem Leitfaden des BMU 2012) zu verwenden.

6. Altlasten

Im Geltungsbereich liegen Bodenbelastungen vor. Diese Belastungen können nicht einer früheren Nutzung zugeordnet werden. Vielmehr beschränken sich die Belastungen weitestgehend auf den Auffüllungsbereich, bestehen großteils aus teerhaltigem Abbruchmaterial wie die Untersuchungen des am stärksten belasteten Grundstücks Mittelweg 3 zeigen.

Für die gegenwärtige Nutzungen (gewerbliche Nutzung, Brachfläche) geht von den Verunreinigungen keine Gefahr aus, aufgrund der schlechten Wasserlöslichkeit der Schadstoffe auch nicht für das Grundwasser. Für die zukünftige Wohnnutzung hingegen sind in den gekennzeichneten Bereichen die Belastungen zu hoch.

Als Maßstab für gesundes Wohnen und die Kennzeichnung dienen die in der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) genannten Prüfwerte. Es sind daher die Flächen gekennzeichnet, bei denen die dort genannten Prüfwerte für den Boden überschritten werden. Um die zukünftige Nutzung zu ermöglichen und gesundes Wohnen zu garantieren, müssen alle Verunreinigungen beseitigt werden, die über diesen Prüfwerten liegen.

Die Beseitigung der Verunreinigungen erfolgt durch Bodenaushub bzw. Bodenaustausch. Zur Beweissicherung werden seitens eines Gutachters Bodenproben aus den Sohlen- und Randbereichen gezogen und analysiert. Zwei Teilbereiche mit Belastungen wurden bereits saniert und sind dementsprechend nicht mehr gekennzeichnet. Sanierungsgutachten liegen dazu vor. Trotz der Sanierungsmaßnahmen können bereichsweise bei Aushub Böden anfallen, die so stark belastet sind, dass sie nicht uneingeschränkt verwertbar sind, sondern ggf. als gefährlicher Abfall zu entsorgen sind.

7. Entwässerung

Die dezentrale Versickerung der öffentlichen Bereiche ist so bemessen, dass das Regenwasser bei einem 20-jährlichen Regenereignisses zurückgehalten werden kann, ohne dass Wasser auf angrenzende Verkehrs- oder Grundstücksflächen überläuft. Es wird dennoch empfohlen, die Tiefgaragen baulich gegen eindringendes Regenwasser bei größeren Regenereignissen zu schützen.

D Nachrichtliche Übernahmen

1. Bahnanlagen

In die Planzeichnung sind alle derzeit dem Fachplanungsrecht unterliegenden Flächen als nachrichtliche Übernahme dargestellt. Bis zu einer Freistellung gemäß § 23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) unterliegen auch die als „zu entwidmende Bahnflächen“ bezeichneten Flächen dem Fachplanungsrecht. Danach treten hierfür gem. § 9 Abs. 2 BauGB die Festsetzungen des Bebauungsplanes in Kraft (siehe auch A.VIII.3).

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Mittelweg-Südwest
Begründung

HA 113

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 17. Februar 2016 -	2
2	Planungsrechtliche Verhältnisse	3
3	Anlass und Ziel der Planung	4
4	Umweltbelange	6
5	Begründung der Festsetzungen	21
6	Gesamtabwägung	49
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	50
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	51
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	51
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne	52

1 **Rechtsgrundlagen**

- Stand: 17. Februar 2016 -

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 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 Planungsrechtliche Verhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Raumordnungsplan

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum verbindlich festgelegt. Dem oberzentralen Verbund sind die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird im RROP 2008 nachrichtlich als „vorhandener Siedlungsbereich“ dargestellt, weitere Darstellungen enthält das RROP nicht.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Er stellt für das Plangebiet gewerbliche Bauflächen dar. Die derzeitige Darstellung als gewerbliche Baufläche resultiert aus der bisherigen gewerblichen Nutzung durch Druckerei und Redaktion der Braunschweiger Zeitung. Die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes „Mittelweg Südwest“, HA 113, lassen sich somit nicht aus dieser Darstellung entwickeln.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB wird der Flächennutzungsplan daher parallel zur Bekanntmachung des hier vorliegenden Bebauungsplanes „Mittelweg-Südwest“, HA 113 angepasst. Die zukünftige Darstellung wird Wohnbaubaufläche sein. Entlang des Ringgleises soll eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage fortgeführt werden. Mit dieser Änderung ist der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

In einem Teilbereich des Geltungsbereiches des neuen Bebauungsplanes entlang der Hamburger Straße existiert der rechtskräftige Bebauungsplan „Hamburger Straße-Süd“, HA 117, der auf einem ca. 20 m breiten Streifen parallel zur Hamburger Straße im Bereich des Ringgleises Flächen für Bahnanlagen nachrichtlich darstellt.

2.4 Nachrichtliche Übernahmen

Die im Geltungsbereich befindlichen Flächen der Gleistrassen der ehemaligen Braunschweigischen Landeseisenbahn wurden in die Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

3 Anlass und Ziel der Planung

Das Gebiet liegt unmittelbar nördlich des die Innenstadt begrenzenden Rebenringes in der zum Stadtbezirk Nordstadt gehörigen Gemarkung Hagen. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst im Wesentlichen Teilbereiche des ehemaligen Grundstücks der Braunschweiger Zeitung sowie die unmittelbar südlich und nördlich angrenzenden Flächen.

Durch den Umzug der Druckerei und der Redaktion der Braunschweiger Zeitung an andere Standorte ist der Bereich zwischen Hamburger Straße und Mittelweg für andere Nutzungen vakant geworden.

Die Stadt Braunschweig hat daher im Juni 2011 die Aufstellungsbeschlüsse für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Hamburger Straße-Südost“, HA 132, und die hierfür notwendige 107. Änderung des Flächennutzungsplanes mit dem Ziel gefasst, sowohl Flächen für großflächigen Einzelhandel als auch für den Wohnungsbau zu entwickeln und darzustellen. Im weiteren Projektverlauf ergab sich die Teilung des Gesamtvorhabens. Dies führte zu einer Abspaltung des Wohnbauvorhabens von dem Einzelhandelsvorhaben. Der dem Aufstellungsbeschluss zugrunde liegende Geltungsbereich wird für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Hamburger Straße-Südost“, HA 132, entsprechend verkleinert und in einem separaten Verfahren behandelt.

In der Stadt Braunschweig besteht ein dringender Bedarf an der Schaffung von Wohnraum. Prognosen sagen Braunschweig ein moderates Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2030 vorher. Es besteht insbesondere eine starke Nachfrage nach innenstadtnahem Wohnraum. Damit mittel- bis langfristig der entsprechende Bedarf gedeckt werden kann, müssen geeignete Standorte für die künftige Entwicklung von Wohnbauland gefunden werden. Mit dem Bebauungsplan „Mittelweg-Südwest“, HA 113, soll daher ein innenstadtnahes Wohnquartier mit etwa 300 neuen Wohneinheiten und einem Studentenwohnheim mit rund 240 Appartements geschaffen werden.

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes „Mittelweg-Südwest“, HA 113, ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines innenstadtnahen Wohnquartiers und die Umsetzung des im nördlichen Bereich des Plangebietes verlaufenden Abschnitts des Ringgleisweges zu schaffen.

Der städtebauliche Entwurf sieht ein städtisch geprägtes verdichtetes Wohngebiet mit Geschosswohnungsbau vor. Zum Mittelweg ist ein gemischt genutzter Bereich mit nicht störendem Gewerbe vorgesehen. Mit Blick auf die Nähe zur Technischen Universität soll im Plangebiet auch ein Studentenwohnheim entstehen. Im südöstlichen Bereich des Geltungsbereichs werden gereihe Stadthäuser das Angebot an Wohnformen ergänzen. Freistehende Einfamilienhäuser sind aufgrund der mit dieser Bauform verbundenen geringen städtebaulichen Dichte nicht vorgesehen. Die Erschließung des Wohnquartiers erfolgt vom Mittelweg.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes soll entlang der bestehenden Gleisanlagen ein Teilabschnitt des die Stadt umschließenden grüengeprägten, kli-

maschutzwirksamen Freiraumrings entstehen. Am 11. Oktober 2011 hat der VA daher die Aufstellung eines Bebauungsplanes „Nordöstliches Ringgleis“, HA 133, mit dem Ziel beschlossen, auf den Flächen entlang der Gleistrassen der ehemaligen Braunschweiger Landeseisenbahn eine Freiraumachse sowie einen Geh- und Radweg zu realisieren (Ringgleisweg). Im Geltungsbe-
reich des Bebauungsplanes „Mittelweg-Südwest“, HA 113, wird das städte-
bauliche Ziel der besagten Freiraumachse konkret berücksichtigt.

Durch die Nutzung vorhandener infrastruktureller Ressourcen und die Um-
nutzung bereits bebauter und erschlossener Gebiete ist dieses Vorhaben ein
bedeutender und positiver Beitrag im Sinne einer nachhaltigen und ressour-
censchonenden und somit effizienten Stadtentwicklung der Stadt Braun-
schweig.

Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung. Die durch die
Festsetzungen mögliche zulässige Grundfläche beträgt ca. 13.700 m². Der
angrenzende in Aufstellung befindliche Bebauungsplan „Hamburger Straße
Südost“, HA 132, liegt nicht in einem engen sachlichen und räumlichen Zu-
sammenhang zur vorliegenden Planung. Seine Aufstellung erfolgt zeitlich
versetzt und unabhängig. Zudem dient er der Entwicklung eines übergeord-
neten Nahversorgungsstandortes und wird als Vorhabenbezogener Bebau-
ungsplan mit Umweltbericht aufgestellt. Anhaltspunkte für die Beeinträchti-
gung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind nicht erkennbar. Die Voraus-
setzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind somit er-
füllt. Der Bebauungsplan HA 113 wird als Bebauungsplan der Innenentwick-
lung im Sinne von § 13a BauGB aufgestellt.

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 bei Bebauungsplänen
mit einer zulässigen Grundfläche von weniger als 20.000 m² 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.

4 Umweltbelange

Die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und nach § 1a Abs. 3 BauGB und die abwägungsrelevanten Umweltauswirkungen, die sich durch die Planung ergeben, werden mit ihren entsprechenden Wirkungsfeldern betrachtet und bewertet.

4.1 Beschreibung der Planung

Das ca. 5 ha große Plangebiet liegt unmittelbar nördlich des die Innenstadt begrenzenden Rebenringes zwischen der Hamburger Straße und dem Mittelweg. Im Norden wird das Gebiet durch den Gewerbebereich „Schimmelhof“, im Osten durch den Mittelweg und im Süden durch die anschließende Bebauung am Rebenring begrenzt. Im Westen grenzt das ebenfalls auf dem Grundstück der ehemaligen Braunschweiger Zeitung befindliche und parallel zu diesem Verfahren in der Entwicklung stehende Gebiet „Hamburger Straße-Südost“ (Vorhabenbezogener Bebauungsplan HA132) an, auf dem großflächiger Einzelhandel sowie Büro- und Gewerbenutzungen realisiert bzw. erhalten werden sollen.

Zum dem Geltungsbereich des Bebauungsplans „Mittelweg-Südwest“, HA 113, gehören die ehemaligen Stellplatzflächen der Braunschweiger Zeitung, die zur Eingrünung der Stellplatzanlagen dienenden Grünflächen im Osten des Plangebietes, ca. die Hälfte des ehemaligen Druckereigebäudes, sowie die entlang der Gleisanlagen verlaufenden Grünflächen zwischen Hamburger Straße und Mittelweg. Das gesamte Grundstück, auf dem sich die mittlerweile abgerissenen Gebäude der Druckerei und der Redaktion der Braunschweiger Zeitung sowie im östlichen Bereich die hierfür notwendigen Stellplatzflächen befanden, sind für die Öffentlichkeit bisher nicht zugänglich. Südlich entlang der Grundstücksgrenze gibt es jedoch eine bestehende und gut genutzte Wegeverbindung die in Ost-Westrichtung zwischen Hamburger Straße und Mittelweg verläuft.

Südlich an den Weg grenzt eine städtische Fläche, die derzeit von Gewerbetreibenden an der Hamburger Straße zu einem kleinen Teil als Stellplatzfläche genutzt wird. Auf der übrigen Fläche befindet sich Wildwuchs. Des Weiteren gehören ein vom Rebenring erschlossenes Gartengrundstück, sowie mehrere vom Mittelweg zugängliche gewerblich genutzte Grundstücke, zum Geltungsbereich.

Die im Plangebiet liegenden Flächen sollen zu einem innenstadtnahen verdichtetem Wohngebiet mit Anbindung an den Ringgleisweg entwickelt werden. Die Baufelder lassen verschiedene Wohnformen, wie z. B. den angestrebten Geschosswohnungsbau oder auch gereifte Stadthäuser zu. In dem durch den Entwurf vorgegebenen städtebaulichen Rahmen soll aufgrund der Nähe zur Technischen Universität ein Studentenwohnheim geschaffen werden. Somit kann den Anforderungen der beabsichtigten durchmischten Bewohnerstruktur Rechnung getragen werden. Darüber hinaus sieht der Entwurf am Mittelweg einen gemischt genutzten Bereich mit nicht störendem Gewerbe vor.

Die westliche Hälfte des ehemaligen Geländes der Braunschweiger Zeitung bildet den überwiegenden Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Hamburger Straße-Südost“ HA 132, der mit dem Entwicklungsziel eines Gewerbe- bzw. Sondergebiet Einzelhandel parallel zu diesem Verfahren bearbeitet wird.

Die Erschließung des Wohngebiets soll vom Mittelweg erfolgen. Eine Verbindung für den Kfz-Verkehr zu den westlich angrenzenden gewerblichen Nutzungen ist nicht geplant, um keine Schleichverkehre entstehen zu lassen. Ein bereits existierender, jedoch noch nicht durchgängig gewidmeter Fuß- und Radweg zwischen der Hamburger Straße und dem Mittelweg wird nach Westen eine Durchbindung für den Rad- und Fußverkehr zu dem geplanten Einzelhandel an der Hamburger Straße bilden.

Im nördlichen Plangebiet wird, als Folgenutzung auf aufgegebenen Bahnanlagen des historischen Ringgleises sowie entlang noch genutzter Bahnanlagen des Gleisringes, ein Streckenabschnitt des Ringgleisweges entstehen. Der Ringgleisweg soll langfristig zu einem die Stadt umschließenden, grün geprägten, klimaschutzwirksamen Freiraumring von hohem Naherholungs- und Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg entwickelt werden. Der Freizeitweg wird über die Quartiersgrenzen hinaus ein verbindendes Element darstellen und das neue Wohngebiet sowohl an den Nordpark mit den freizeitbezogenen Einrichtungen (Spielplätze, Aufenthaltsbereiche, Rodelhügel etc.) als auch an die Naherholungsflächen Ölper See im Westen und Schuntertal im Osten anbinden. Im Bereich der durch den nördlichen Geltungsbereich führenden Bahnstrecke zur Versorgung des BS|ENERGY-Kraftwerkes und den begleitenden Grünflächen sind Flächen zur Schaffung einer Stadtbahnverbindung („Campusbahn“) berücksichtigt.

Um den Fuß- und Radverkehr zukünftig weiter zu stärken, ist außerdem eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Wegeverbindung zwischen Ringgleisweg und der Kreuzung Rebenring Ecke Mühlenpfordtstraße vorgesehen.

4.2 Beschreibung und Bewertung der Umwelt

Die Ermittlung und Beurteilung der Umweltsituation der einzelnen Schutzgüter erfolgt durch geeignete Prüfungsmethoden für die Umweltmerkmale, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden. Vorrangig ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu betrachten. Der Betrachtungsraum der Umweltbelange geht über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinaus, soweit räumlich-funktionale Beziehungen dies erfordern.

4.2.1 Mensch und Gesundheit

Insgesamt ist das Plangebiet außerhalb der Verkehrswege nicht bzw. nur eingeschränkt für die Öffentlichkeit zur Erholung nutzbar. Am nördlichen Rand des Plangebietes befinden sich Gleisanlagen, die keinen unmittelbaren Wert für die Erholung darstellen. Das gesamte ehemalige Druckereigelände ist öffentlich nicht zugänglich. An der Grundstücksgrenze verläuft ein nicht

durchgängig gewidmeter Geh- und Radweg, der einen geringen Wert für die Erholung hat. Die südlich daran angrenzenden Flächen sind für die Öffentlichkeit ebenfalls nicht zugänglich.

Als Folge der Realisierung der vorliegenden Planung wird das Gelände der Druckerei zu einem Wohnquartier entwickelt. Durch die Realisierung von ca. 300 neuen Wohneinheiten ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf an überörtlichem und örtlichem wohnungsnahem Freiraum für die Erholung der neuen Anwohner. Analog der DIN 18034 entsteht außerdem ein Mehrbedarf von jeweils 1350 m² an Spielfläche für Kinder und Jugendliche.

Für die Sicherung des überörtlichen Freiraumbedarfs soll innerhalb des Bebauungsplanes der stadtweit bedeutsame Ringgleisweg mit angrenzenden Grünflächen festgesetzt werden. Der Ringgleisweg schafft zudem eine Fuß- und Radwegverbindung zu dem zukünftig in ca. 500 m Entfernung entstehenden Nordpark im angrenzenden Bebauungsplangebiet „Taubenstraße“. Innerhalb des Wohnquartiers sollen wohngebietsbezogene Freiräume das unmittelbare Wohnumfeld ergänzen.

4.2.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde im Geltungsbereich „Mittelweg-Südwest“ neben der Biotoptypenkartierung eine Kartierung der Avifauna, Fledermäuse (inkl. Aufnahme von Höhlenbäumen) und bedingt der Reptilien und Amphibien durchgeführt.

Der Untersuchungsraum ist durch intensive Nutzung (Überbauung, Versiegelung) in erster Linie im Bereich der Druckerei, der Redaktion und des Parkplatzes der Braunschweiger Zeitung und des Discounters im Süden vorbelastet. Im Bereich des südwestlich angrenzenden Obstbaumbestandes kommt es durch die umliegende Bebauung und Straßen zu Vorbelastungen für vorkommende Tierarten durch Beunruhigungseffekte und Störungen durch Lärm, Bewegungen und Licht.

Im Zuge der Erfassungen von Vögeln wurden überwiegend häufige, verbreitete und ungefährdete Arten der Gehölzbestände und Siedlungsbereichen nachgewiesen. Aus der Artengruppe der Reptilien und Amphibien konnten keine Nachweise erbracht werden.

Mit Blick auf die im Gebiet nachgewiesenen Fledermaus- und Vogelarten sind zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände Maßnahmen zu ergreifen.

Zur Vermeidung erheblicher baubedingter Beeinträchtigungen bzw. des Eintretens der Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 3 und Nr. 1 BNatSchG ist unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten als Maßnahme für die Artengruppe der Fledermäuse vor Abriss eine Kontrolle der abzubrechenden Gebäude auf vorhandene Fledermausquartiere vorzusehen. Des Weiteren werden alle vorhandenen Höhlenbäume, die von Fällungen betroffen sind, mittels Endoskopkamera auf Besatz geprüft. Bei negativer Kontrolle werden die

Öffnungen der Höhlen mit Bauschaum verschlossen, um ein Einfliegen von Fledermäusen vor Fällung zu verhindern.

Zur Vermeidung erheblicher baubedingter Beeinträchtigungen bzw. des Eintretens der Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 3 und Nr. 1 BNatSchG ist eine Bauzeitenbeschränkung einzuhalten, die das Entfernen von Gehölzen und der Krautschicht zur Erschließung des Bebauungsplangebietes nur außerhalb der Brutzeit und der Besetzung der Sommerquartiere, also nur zwischen dem 01. Oktober und dem 28./29. Februar des Folgejahres, erlaubt.

Die Kompensation der entwerteten potentiellen Quartiere im Bereich der Gebäude erfolgt durch Anbringen von Fledermauskästen in der unmittelbaren Umgebung. Da es sich im Eingriffsbereich um potentielle Gebäudequartiere handelt, sind im Plangebiet Fassadenkästen auszubringen, um den unterschiedlichen Arten weiterhin Quartiere im direkten Umfeld zu bieten.

Als Ausgleich für den Verlust von Nischen als potentiellen Nistplätzen für den Hausrotschwanz sind drei für diese Art geeignete Nistkästen (Halbhöhlen) vor den Baumaßnahmen in der näheren Umgebung zu installieren. Zusätzlich sind drei geeignete Nistkästen in die Gebäudefassade zu integrieren.

Auch wenn die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist, sind insbesondere ältere, vielen Arten Lebensraum bietende Bäume möglichst zu erhalten. Sofern dies nicht möglich ist, sollen die zu fällenden Gehölze durch Neupflanzungen ersetzt werden, so dass den vorkommenden Tierarten an anderer Stelle somit wieder entsprechende Gehölze zur Verfügung stehen.

Weiterhin ist eine Baufeldbegrenzung auf das absolut erforderliche Mindestmaß zur Erschließung und Bebauung vorzusehen.

4.2.3 Boden

Im Geltungsbereich stehen wechsellagernde Talsande an, worauf sich als natürlicher Bodentyp eine Gley-Braunerde entwickelt hat. Die Böden sind zum großen Teil stark anthropogen überprägt.

Für den Geltungsbereich liegen Boden- und Altlastengutachten vor. Danach sind mehrere Teilbereiche stark belastet. Diese Belastungen können nicht einer früheren Nutzung, etwa einem ehemaligen Betrieb zugeordnet werden. Vielmehr beschränken sich die Belastungen weitestgehend auf den Auffüllungsbereich, bestehen größtenteils aus teerhaltigem Abbruchmaterial wie die Untersuchungen des am stärksten belasteten Grundstücks Mittelweg 3 zeigen.

Für die gegenwärtige Nutzungen (gewerbliche Nutzung, Brachfläche) geht von den Verunreinigungen keine Gefahr aus, aufgrund der schlechten Wasserlöslichkeit der Schadstoffe auch nicht für das Grundwasser. Für die zukünftige Wohnnutzung hingegen sind in den gekennzeichneten Bereichen die Belastungen zu hoch.

Als Maßstab für gesundes Wohnen und die Kennzeichnung dienen die in der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) genannten Prüfwerte. Es sind daher die Flächen gekennzeichnet, bei denen die dort genannten Prüfwerte für den Boden überschritten werden. Um die zukünftige Nutzung zu ermöglichen und gesundes Wohnen zu garantieren, müssen alle Verunreinigungen beseitigt werden, die über diesen Prüfwerten liegen.

Abweichend von den dort genannten Werten wird für Benzo(a)pyren (B(a)P) der strengere Prüfwert von 1 mg/kg angesetzt, da die aktuellen Werte der BBodSchV für B(a)P nicht mehr den aktuellen toxikologischen Erkenntnissen entsprechen und insofern für die Beurteilung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr herangezogen werden sollten. Die Vorwegnahme eines Wertes von 1 mg/kg (B(a)P) ist zukunftsicher. Für Neubaugebiete ist es daher sinnvoll, eine Kennzeichnung bei Überschreitung von 1 mg/kg (BaP) vorzunehmen. Es erfolgte diesbezüglich eine Abstimmung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, das noch für dieses Jahr einen entsprechenden Erlass plant.

Die Beseitigung der Verunreinigungen erfolgt durch Bodenaushub bzw. Bodenaustausch. Zur Beweissicherung werden seitens eines Gutachters Bodenproben aus den Sohlen- und Randbereichen gezogen und analysiert. Zwei Teilbereiche mit Belastungen wurden bereits saniert und sind dementsprechend nicht mehr gekennzeichnet. Sanierungsgutachten liegen dazu vor. Die durchgeführten Altlastenuntersuchungen hatten nur orientierenden Charakter. Daher können trotz der Sanierungsmaßnahmen lokal bei Aushub noch Böden anfallen, die so stark belastet sind, dass sie nicht uneingeschränkt verwertbar sind, sondern als gefährlicher Abfall zu entsorgen sind. In aller Regel sind die Talsande für die Versickerung von Niederschlagswasser gut geeignet.

Bei Umsetzung der Planung kommt es auf bisher nicht versiegelten Flächen infolge der Versiegelung zum vollständigen Verlust sämtlicher Bodenfunktionen. Außerhalb der versiegelten Flächen ist durch die Inanspruchnahme während der Bautätigkeit von einer Veränderung der Bodenstruktur auszugehen. Eine Vermeidungsmöglichkeit besteht in der Beschränkung der baulichen Nutzung und dem Versiegelungsgrad auf das notwendige Maß und den Erhalt von Flächen mit Bodenfunktionen durch ein Verbot der Inanspruchnahme dieser Flächen während der Bautätigkeit.

Insgesamt sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden als erheblich zu bewerten.

Kampfmittel

Im Plangebiet gab es Bombardierungen im 2. Weltkrieg. Der Untergrund der gesamten Baufläche ist vor der Erstellung von Gebäuden durch eine Kampfmittelerkundungsfirma untersuchen zu lassen. Der Bauherr hat den Nachweis zu erbringen, dass der Baugrund frei von Kampfmitteln ist.

4.2.4 Wasser

Oberflächengewässer

Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zum Wasserrückhaltevermögen der Einzugsgebiete ist nach Landschaftsrahmenplan stark eingeschränkt.

Grundwasser und Niederschlagsversickerung

Das Grundwasser ist als freies Grundwasser bei Höhenlagen um ca. + 67 m üNN ausgebildet, der Grundwasserstand liegt somit ca. 3 m unter der Geländeoberkante. Der Grundwasserstauer des obersten Grundwasserleiters liegt mindestens 15 m unter Gelände, die Grundwasserfließrichtung ist nach Nordwest zur Oker gerichtet. Nach dem Landschaftsrahmenplan ist der Grundwasserleiter teilweise versalzt. Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Plangebiet zwischen 101 und 150 mm/a. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zum Erhalt von qualitativ hochwertigem Grundwasser wird im Landschaftsrahmenplan als stark eingeschränkt dargestellt.

Bei Verwirklichung des Baugebietes werden zusätzliche Flächen versiegelt. Niederschlagswasser ist auf den Flächen zu belassen, damit es dem Wasserhaushalt wieder zur Verfügung gestellt wird. Im Zuge der Erstellung eines Entwässerungskonzeptes wurde eine qualitative und quantitative Bewertung des abzuleitenden Niederschlagswassers vorgenommen, um entsprechende Umweltqualitätsnormen einzuhalten. Durch die erforderlichen Maßnahmen zur Niederschlagswasserbehandlung/-rückhaltung verbessert sich u. U. die Qualität des zu versickernden Niederschlagswassers im Vergleich zum Ist-Zustand.

4.2.5 Klima, Luft

Im Klimagutachten der Stadt Braunschweig (Stadtklimaanalyse Braunschweig 2012 Steinicke & Steifenender, Richter & Röckle) werden die klimatischen Verhältnisse des Planungsgebiets als Innenstadtklima eingestuft. Charakteristisch für Innenstadtklimate sind hohe Tages- und Nachttemperaturen, geringe nächtliche Abkühlung, geringe relative Feuchte, stark reduzierter Luftaustausch, stark turbulentes Windfeld mit Böigkeit und Zugerscheinungen. Bioklimatisch wird das Innenstadtklima als belastend eingestuft.

Das Gebiet ist thermisch und lufthygienisch ein stark belasteter und verdichteter Siedlungsbereich mit hoher Empfindlichkeit. Die westlich gelegene Hamburger Straße und der östlich angrenzende Mittelweg werden als vorbelasteter Straßenabschnitte dargestellt.

Die geplante mehrgeschossige Wohnbebauung und die damit verbundene Versiegelung von Offenbodenbereichen führt zu negativen kleinklimatischen Effekten, wie z. B. einer verstärkten Überwärmung und Verringerung der Luftfeuchtigkeit durch den Verlust von Verdunstungsflächen/-bereichen. Durch die benachbarte Ansiedlung von Einkaufsmöglichkeiten wird es zu einer weiteren Verschlechterung der Situation kommen.

Eine Minderung der Beeinträchtigung kann durch eine intensive Durchgrünung des Quartiers und die Schaffung bzw. die planungsrechtliche Sicherung von Freiflächen u. a. im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen im Norden erreicht werden. Durch die festgesetzten Dachbegrünungen werden die stadtklimatische Situation verbessert bzw. die Beeinträchtigungen minimiert. Darüber hinaus können Fassadenbegrünungen hierzu einen Beitrag leisten.

Zudem kommt es durch den Verkehr im Gebiet zu einem Anstieg der Luftschadstoffkonzentrationen. Mit einer Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu rechnen. Durch eine gute Anbindung des Quartiers an den ÖPNV und eine sinnvolle Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs, sollen diese Belastungen verringert werden, so dass die Auswirkungen des Vorhabens voraussichtlich als nicht erheblich zu bewerten sind.

Störfallbetrieb

In relativer Nähe zum Plangebiet, in der Reiherstraße 3 nordwestlich des Geltungsbereichs, liegt das Heizkraftwerk Mitte der Braunschweiger Versorgungs-AG. Dieser Betrieb ist aufgrund eines Ammoniak-Lagers (NH₃-Anlage) als Störfallbetrieb im Sinne der Störfall-Verordnung.

Nach § 50 BImSchG sowie des Leitfadens KAS-18 sollen Störfallbetriebe zu schutzwürdigen Gebieten einen Sicherheitsabstand einhalten. Diese Abstandsempfehlungen beziehen sich auf schutzwürdige Nutzungen nach § 50 (1) BImSchG. Die sind ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude.

Bei der vorliegenden Anlage bemisst sich die Schutzzone nach der konkret vorhandenen möglichen Quelle der Gefahrstoffe, dem Ammoniak-Lager. Das Ammoniak-Lager, das sich im nördlichen Bereich des Betriebsgeländes befindet, wird nach KAS-18 in die Abstandsklasse II eingestuft. Der Leitfaden empfiehlt für die Abstandsklasse II einen pauschalen Abstand vom 500 m vom Ort des potentiellen Störfalls zu einer schutzwürdigen Nutzung. Von diesem Abstand ausgehend liegt lediglich ein Teilbereich der Bahnanlagen bzw. Ringgleisflächen im Nordwesten des Plangebietes in der Schutzzone. Berücksichtigt man die konkret auf den Stoff Ammoniak bezogene Abstandsempfehlung von 400 m, liegt der gesamte Geltungsbereich außerhalb der Schutzzone.

Da der Sicherheitsabstand zwischen den schutzwürdigen Gebieten und dem Ammoniak-Lager eingehalten wird, sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

4.2.6 Lärm

Das Plangebiet wird entlang des Mittelwegs als Mischgebiet mit zwei 4-geschossigen Gebäuden im Sinne einer Riegelbebauung sowie im weiteren

Bereich als allgemeines Wohngebiet mit 2-4-geschossigen Gebäuden entwickelt. Im nördlichen Bereich ist eine Kindertagesstätte vorgesehen, deren immissionsschutzrechtlicher Schutzanspruch dem eines allgemeinen Wohngebietes entspricht.

Das Plangebiet ist insbesondere durch den Straßenverkehr auf dem Mittelweg lärmvorbelastet; weitere Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm gehen von den umliegenden Straßen und Schienenwegen aus. Weiterhin sind Beeinträchtigungen des Plangebiets durch die angrenzenden bestehenden gewerblichen Nutzungen sowie durch die geplanten gewerblichen Nutzungen des parallel entwickelten Plangebiets HA 132 zu erwarten.

Bei den vom Plangebiet ausgehenden Emissionen handelt es sich lediglich um den Erschließungsverkehr. Die im Plangebiet vorgesehene Kindertagesstätte und zwei Kinderspielplätze sind im Sinne des § 22 BImSchG Abs. 1a unter dem Aspekt der „Sozialadäquanz“ zu berücksichtigen. Demgemäß sind Geräuscheinwirkungen, die durch Kinder u. a. in Kindertagesstätten und auf Kinderspielplätzen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und somit im Allgemeinen hinzunehmen. Dementsprechend werden die beiden Kinderspielplätze und die Kindertagesstätte in der weiteren Beurteilung nicht als lärmrelevante Quellen betrachtet.

Weitere immissionsrelevante Emissionsquellen liegen nicht vor.

Zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens eine schalltechnische Untersuchung (GeräuscheRechner, Dipl.-Geoökol. Henning Arps, Bericht-Nr. P 5/16; 22.03.2016) durchgeführt. Dazu wurden die Geräuscheinwirkungen der umliegenden Emissionsquellen auf das künftig als allgemeines Wohngebiet (WA) und Mischgebiet (MI) festgesetzte Plangebiet sowie die Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf die Umgebung nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionsschutz erfasst und beurteilt sowie Maßnahmen zum Schallschutz erarbeitet.

Entsprechend erfolgt die Beurteilung der Geräuschsituation im Plangebiet auf Grundlage der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) in Bezug auf die Entwicklung als Wohn- und Mischgebiet mit den maßgeblichen Orientierungswerten des Beiblattes 1 der DIN 18005:

	Verkehrslärm		Gewerbelärm	
	Tags (06.00-22.00 Uhr)	Nachts (22.00-06.00 Uhr)	Tags (06.00-22.00 Uhr)	Nachts (22.00-06.00 Uhr)
WA	55 dB(A)	45 dB(A)	55 dB(A)	40 dB(A)
MI	60 dB(A)	50 dB(A)	60 dB(A)	45 dB(A)

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt auf Grundlage der DIN ISO 9613-2 für eine Mittenfrequenz $f = 500$ Hz, Bodendämpfung $G = 0,3$ (gering absorbierend) bei Mitwindlage unter Berücksichtigung des allgemeinen Verfahrens gemäß Nr. 7.3.1 der DIN ISO 9613-2. Des Weiteren werden die Reflexionen nach den Vorgaben der DIN ISO 9613-2 bzw. der RLS 90 bis zur ersten Reflexion berücksichtigt. Für die Gebäudefassaden wird ein Reflexionsverlust von 1 dB(A) zu Grunde gelegt. Die meteorologische Korrektur (C_{met}) wird bei der Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel mit $C_0 = 2$ dB berücksichtigt. Für die Immissionsaufpunkte wird eine Immissionspunkthöhe von 3 m für den Erdgeschossbereich und jeweils 2,8 m für die weiteren Obergeschosse angesetzt.

Straßenverkehrslärm

- a) Geräuschemissionen durch Straßenverkehr, die sich auf das Plangebiet auswirken:

Die Berechnung der Geräuschemissionen durch Straßenverkehr erfolgt nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) anhand der Angaben zu den einzelnen Streckenbelastungen (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) der umliegenden Straßen für das Prognosejahr 2025 (Verkehrsuntersuchung, WVI). Als immissionsrelevante Straßen wurden dabei nachfolgende Straßenzüge berücksichtigt:

- Hamburger Straße (B 1),
- Rebenring/ Wendenring (B 4),
- Mittelweg,
- Ludwigstraße und die
- Nebenstraßen (Nordstraße und Taubenstraße).

Die Immissionssituation im Plangebiet stellt sich hinsichtlich Straßenverkehrslärm unter Beachtung der im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2025 und unter Berücksichtigung der Plan- und Bestandsbebauung gemäß den Beurteilungskriterien der DIN 18005 für die kritische Immissionspunkthöhe (1. OG) an den immissionsrelevanten Gebäuden (östliche Baufenster) wie folgt dar:

Gebiet	Zeitraum		OW* ¹⁾ in dB(A)	Straßenverkehrslärm Beurteilungspegel in dB(A)
WA	Tagzeit	6.00-22.00	55	40 - 57
	Nachtzeit	22.00-6.00	45	33 - 50
MI	Tagzeit	6.00-22.00	60	44 - 66
	Nachtzeit	22.00-6.00	50	37 - 59

KiTa	Tagzeit	6.00-22.00	55	46 - 52
Bemerkung: *1) Orientierungswerte gem. DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, Beiblatt 1				

D.h., durch die Straßenverkehrslärmimmissionen aus dem öffentlichen Straßenverkehr werden im Plangebiet bezogen auf die Baufläche an den immissionsrelevanten Gebäuden die maßgeblichen Orientierungswerte (OW) der DIN 18005

- im allgemeinen Wohngebiet WA 1 zur Tagzeit um bis zu 2 dB(A) und zur Nachtzeit um bis zu 5 dB(A) überschritten,
- im Mischgebiet zur Tagzeit um bis zu 6 dB(A) und zur Nachtzeit um bis zu 9 dB(A) überschritten und
- an der immissionsschutzrechtlich als WA zu berücksichtigenden KiTa zur maßgeblichen Tagzeit deutlich unterschritten.

Bei der Berechnung zeigt sich, dass der Verkehr auf dem Mittelweg pegelbestimmend ist. Dabei beschränken sich die Überschreitungen auf die der Straße (Mittelweg) zugewandten Ostfassaden sowie auf ca. 30 m auf die angrenzenden Bereiche der jeweiligen Nord- bzw. Südfassade der beiden straßennahen Gebäude („Gebäuderiegel“). Im weiteren Bereich der festgesetzten Baufenster werden die maßgeblichen Orientierungswerte zur Tag- und Nachtzeit deutlich unterschritten.

- b) Geräuschemissionen durch Straßenverkehr, die sich aus dem Plangebiet auf die umliegende Nutzung auswirken:

Lediglich der Erschließungsverkehr und die Stellplatznutzung können innerhalb des Plangebiets zu Geräuschemissionen führen.

In Bezug auf den Parkplatzlärm ist davon auszugehen, dass diese Geräusche in Wohnbereichen zu Alltagserscheinungen zählen. Stellplätze und Garagen, deren Anzahl dem Bedarf vor Ort entspricht, stellen keine erheblichen oder unzumutbaren Störungen dar. Sie entsprechen der Eigenart der Nutzung vor Ort („ortsüblich“).

Aufgrund der zu erwartenden Anzahl der Wohneinheiten ergeben sich für das Plangebiet insgesamt etwa 740 Fahrzeugbewegungen pro Tag (DTV). Unter Berücksichtigung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Gleichverteilung auf die beiden Erschließungsstraßen ergeben sich Emissionspegel von rd. 42 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts, die mit in die Berechnung zum Straßenverkehrslärm (s. o.) eingegangen sind. Die durch den Erschließungsverkehr verursachten Teilpegel an den Gebäuden innerhalb des Plangebiets unterschreiten die maßgeblichen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete in der Tag- und Nachtzeit.

Bei den beiden Erschließungsstraßen handelt es sich dem Grunde nach um einen Neubau von Straßen. Entsprechend ist unabhängig von einer Beurteilung des Straßenverkehrslärms nach DIN 18005 eine Beurteilung

nach den Kriterien der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) vorzunehmen.

Gemäß der 16. BImSchV ist sicherzustellen, dass bei einem Neubau von Straßen aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmenge auf diesen Straßen die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte, hier für die Gebietsarten allgemeines Wohngebiet (59 dB(A) tags/ 49 dB(A) nachts) und Mischgebiet (64 dB(A) tags/ 54 dB(A) nachts), an den schutzwürdigen Gebäuden und Außenwohnbereichen nicht überschritten werden. Aufgrund der geringen Verkehrsmenge kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch den Neubau der beiden Erschließungsstraßen innerhalb und außerhalb des Plangebiets ausgeschlossen werden.

Schienenverkehrslärm

a) Geräuschimmissionen durch Schienenverkehr, die sich auf das Plangebiet auswirken:

Die Berechnung der Geräuschemissionen durch Schienenverkehr erfolgt nach den Vorgaben der Schall 03 (1990) unter Verzicht auf die Berücksichtigung des „Schienenbonus“. Nachfolgender Schienenverkehr wurde mit Bezug auf die im Verkehrsgutachten genannten Taktzeiten schalltechnisch berücksichtigt:

- 2 Straßenbahnlinien (M1, M2) auf der Hamburger Straße (Bestand),
- „Campus-Bahn“ entlang der Nordgrenze des Plangebiets (Planung),
- Güterzugtrasse der BS|ENERGY bzw. des Heizkraftwerkes entlang der Nordgrenze des Plangebiets (Bestand).

Die Immissionssituation im Plangebiet stellt sich hinsichtlich Schienenverkehrslärm unter Beachtung der im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Plan- und Bestandsbebauung gemäß den Beurteilungskriterien der DIN 18005 für die kritische Immissionspunkthöhe (2. OG) an den immissionsrelevanten Gebäuden (nördliche Baufläche) wie folgt dar:

Gebiet	Zeitraum		OW*1) in dB(A)	Schienenverkehrslärm Beurteilungspegel in dB(A)
WA	Tagzeit	6.00-22.00	55	37 - 53
	Nachtzeit	22.00-6.00	45	30 - 47
MI	Tagzeit	6.00-22.00	60	40 - 55
	Nachtzeit	22.00-6.00	50	32 - 48
KiTa	Tagzeit	6.00-22.00	55	44 - 53
Bemerkung:*1) Orientierungswerte gem. DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, Beiblatt 1				

D.h., durch die Schienenverkehrslärmimmissionen werden im Plangebiet die maßgeblichen Orientierungswerte (OW) der DIN 18005

- im allgemeinen Wohngebiet WA 1 zur Tagzeit um mind. 2 dB(A) unterschritten und zur Nachtzeit um bis zu 2 dB(A) überschritten,
- im Mischgebiet zur Tagzeit um mind. 5 dB(A) und zur Nachtzeit um mind. 2 dB(A) unterschritten und
- an der immissionsschutzrechtlich als WA zu berücksichtigenden KiTa zur maßgeblichen Tagzeit mind. 2 dB(A) unterschritten.

Dabei beschränken sich die Überschreitungen auf die nördlichen Wohngebäude und deren nördliche Fassaden. An den im weiteren Bereich im Nutzungsbeispiel dargestellten Gebäuden werden die maßgeblichen Orientierungswerte zur Tag- und Nachtzeit deutlich unterschritten.

- b) Geräuschimmissionen durch Schienenverkehr, die sich aus dem Plangebiet auf die umliegende Nutzung auswirken:

Die Güterzugtrasse ist Bestand, so dass sich diesbezüglich keine anderen als die bisherigen Immissionen ergeben. Des Weiteren wirkt sich der anteilige Schienenverkehr aus dem Plangebiet lediglich auf die westlich und nördlich zur Trasse gelegenen Bereiche aus. Bei Umsetzung der Planung „Campus-Bahn“ ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, im Rahmen dessen die Immissionssituation nach 16. BImSchV schalltechnisch ermittelt und bewertet wird sowie ggf. erforderliche Schallminderungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Gewerbelärm

- a) Geräuschimmissionen durch gewerbliche Nutzungen, die sich auf das Plangebiet auswirken:

Westlich vom Plangebiet wird der Bebauungsplan HA132 aufgestellt. In diesem sind die Errichtung eines Einzelhandelsstandorts mit einem Verbrauchermarkt sowie einem Discounter und der Erhalt eines bestehenden Büro- und Verwaltungsgebäudes vorgesehen. Die Planung dieser Gewerbesituation wird so vorgenommen, dass es zu keinen nachteiligen Geräuschbelastungen im Plangebiet kommt. Entsprechend wurden zur Ermittlung dieser Emissionen die Angaben aus dem schalltechnischen Gutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan HA 132 angesetzt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um folgende immissionsrelevante Emittenten:

- Verbrauchermarkt und Discounter:
 - Stellplätze
 - Anlieferverkehr und Ladezone
 - Haustechnische Anlagen (insbesondere RLT-Anlagen und Containerdienste)
 - Nutzung der Einkaufswagen

- Büro- und Verwaltungsgebäude
 - Parkhaus
 - An- und Abfahrten.

Weitere Gewerbebetriebe im Untersuchungsraum befinden sich insbesondere nördlich („Schimmelhof“) und nordwestlich („Heizkraftwerk Mitte“) des Plangebiets. Zum Teil befinden sie sich in festgesetzten Gewerbegebieten (GE) bzw. eingeschränkten Gewerbegebieten (GEe). Im Gutachten wurden für diese Betriebe bzw. Betriebsflächen allgemeingültige Annahmen getroffen, um gebietstypische Betriebsaktivitäten im Rahmen der geltenden Gesetze und Verordnungen zu treffen. Entsprechend wurden konservative Annahmen in Form von gebietstypischen flächenbezogenen Schallleistungspegeln getroffen:

Gebiet	Zeitraum		Flächenbezogener Schallleistungspegel L_{WA} in dB(A)/m ²
GE	Tagzeit	6.00-22.00	60
	Nachtzeit	22.00-6.00	45
GEe	Tagzeit	6.00-22.00	58
	Nachtzeit	22.00-6.00	43
HKW (Heizkraftwerk)	Tagzeit	6.00-22.00	65
	Nachtzeit	22.00-6.00	50

Die Berechnung der Geräuschemissionen durch den Anlagenbetrieb erfolgt frequenzunabhängig nach TA Lärm in Verbindung mit der DIN ISO 9613-2 unter Berücksichtigung einer mittleren Quellpunkthöhe von 2 m GOK innerhalb der Gewerbeflächen und von 6 m GOK für das Heizkraftwerk.

Die Immissionssituation im Plangebiet stellt sich hinsichtlich Gewebelärm unter Berücksichtigung der Plan- und Bestandsbebauung gemäß den Beurteilungskriterien der DIN 18005 für die kritische Immissionspunkthöhe (1. OG) an den immissionsrelevanten Gebäuden (westliche Gebäudereihe) wie folgt dar:

Gebiet	Zeitraum		OW* ¹⁾ in dB(A)	Gewebelärm Beurteilungspegel in dB(A)
WA	Tagzeit	6.00-22.00	55	27 - 55
	Nachtzeit	22.00-6.00	40	<10 - 38
MI	Tagzeit	6.00-22.00	60	aufgrund der Entfernung nicht immissionsrelevant
	Nachtzeit	22.00-6.00	45	

KiTa	Tagzeit	6.00-22.00	55	32 - 52
Bemerkung: *1) Orientierungswerte gem. DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, Beiblatt 1				

D.h., durch die Gewerbelärmimmissionen werden im Plangebiet bezogen auf die Baufläche, an den immissionsrelevanten Gebäuden (westliche Baufläche) die maßgeblichen Orientierungswerte (OW) der DIN 18005

- in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 zur Tagzeit erreicht (= eingehalten) und zur Nachtzeit um mind. 1 2dB(A) unterschritten,
- an der immissionsschutzrechtlich als WA zu berücksichtigenden KiTa zur maßgeblichen Tagzeit deutlich unterschritten.

Bei der Berechnung zeigt sich, dass es sich bei der Ladezone, der Rangierfläche für Lieferfahrzeuge und dem östlichen Bereich der Parkplatzfläche um die dominierenden Emissionsquellen/ -flächen handelt.

An den im weiteren Bereich im Nutzungsbeispiel dargestellten Gebäuden werden die maßgeblichen Orientierungswerte zur Tag- und Nachtzeit deutlich unterschritten.

- b) Geräuschimmissionen durch gewerbliche Nutzungen, die sich aus dem Plangebiet auf die umliegende Nutzung auswirken:

Innerhalb des Mischgebietes sind nur gewerbliche Nutzungen vorgesehen, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie sich im Allgemeinen nicht störend auf die Wohnnutzungen (innerhalb und außerhalb des Plan- gebiets) auswirken.

Lärmpegelbereiche

Um die Geräuschimmissionsbelastung im Plangebiet kenntlich zu machen und den Schutzanforderungen der im Plangebiet liegenden schutzwürdigen Nutzungen Rechnung zu tragen, werden im Schallgutachten allgemeingül- tige Anforderungen an den baulichen Schallschutz in Form von Lärmpegel- bereichen (LPB) gemäß DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) ermittelt. Dazu werden für das Plangebiet die maßgeblichen Außenlärmpegel für die kritische Geschosshöhe von 8,6 m (2. OG) bei freier Schallausbreitung er- mittelt.

Sie ergeben sich im vorliegenden Fall aus dem Gewerbe-/ Anlagenlärm- und den um 3 dB erhöhten Verkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) gemäß DIN 4109. Nach dieser DIN werden die Außenlärmpegel anhand der berechneten Geräuschimmissionen am Tag ermittelt, wobei eine Diffe- renz von 10 dB zum Nachtzeitraum unterstellt wird. Da im Plangebiet auf- grund der Verkehrsgeräusche die Differenz zwischen Tag- und Nachtwert weniger als 10 dB beträgt, erfolgt die Einteilung der Lärmpegelbereiche im vorliegenden Fall auf Grundlage der um 10 dB erhöhten resultierenden Au- ßenlärmpegel zur Nachtzeit.

Dementsprechend wurden im Plangebiet innerhalb der bebaubaren Bereiche Außenlärmpegel von rd. 59 dB(A) bis 71 dB(A) ermittelt. Die daraus resultierenden Lärmpegelbereiche (LPB) ergeben sich im vorliegenden Fall entsprechend der Norm zu LPB II bis V. Dabei ergeben sich die LPB V und V benachbart zum Mittelweg (ca. 40 m) im Bereich der Mischgebiete („Gebäuderiegel“), während im rückwärtigen, weitaus größeren Bereich die LPB II und III vorliegen.

Gesamtlärmsituation

Da aufgrund der hohen aktuellen Straßenverkehrslärmbelastung auf dem Mittelweg zum Teil an den straßennahen Bestandsbauten schon Beurteilungspegel an der Schwelle zur Gesundheitsgefahr vorliegen, wird zur Beurteilung der prognostizierten Immissionssituation nach Realisierung der Bauvorhaben im Plangebiet Mittelweg-Südwest, die Gesamtlärmsituation für diese Gebäude ermittelt. Sobald eine Pegelerhöhung $\geq 0,1$ dB(A) festgestellt wird, sind ggf. weitere Prüfschritte vorzusehen.

Die Beurteilung erfolgt für die gerichtlich gefestigten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Dazu wurde eine energetische Addition der einzelnen Emissionsquellen vorgenommen und die Berechnung unter Berücksichtigung einer 3-fach-Reflexion durchgeführt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass sich an den nachfolgenden Gebäudefassaden, die Beurteilungspegel an der Schwelle zur Gesundheitsgefahr aufweisen, einzelne Pegelerhöhungen $\geq 0,1$ dB(A) ergeben:

- | | | | |
|----------------|-------------|-----------|-------------------|
| - Mittelweg 93 | Westfassade | Nachtzeit | bis zu 0,3 dB(A) |
| - Mittelweg 94 | Westfassade | Nachtzeit | bis zu 0,1 dB(A). |

Maßnahmen zum Schallschutz

Aufgrund der Erkenntnisse aus den schalltechnischen Berechnungen sind - zur Gewährleistung des notwendigen Schutzanspruchs im Plangebiet und außerhalb davon – zum Teil Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Deshalb ist anhand der berechneten Geräuschimmissionen für die betrachteten Geräuschquellen und/ oder Immissionsorte zu prüfen, welche Maßnahmen in Frage kommen. Hierzu zählen neben aktivem und passivem Schallschutz auch planerische Maßnahmen (s. Nr. 5.8).

4.2.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Kultur- bzw. Sachgüter i.S. ausgewiesener Kultur- oder Bodendenkmale sind im Geltungsbereich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorhanden. Bei Durchführung der Planung ist nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen archäologische Denkmale auftreten, die dann unverzüglich der Kreisarchäologie oder dem ehrenamtlich Beauftragten für archäologische Denkmalpflege gemeldet werden müssen (§ 14 Abs. 1 NDSchG).

5 Begründung der Festsetzungen

Das Nutzungsbeispiel bildet die Grundlage der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Die geplante Wohnnutzung soll mit unterschiedlichen Gebäudetypen realisiert werden, so dass insgesamt rd. 300 neue Wohnungen verschiedener Größe entstehen sollen. Darüber hinaus ist der Bau eines Studentenwohnheims mit ca. 240 Appartements und einer Kindertagesstätte mit fünf Gruppen geplant.

5.1 Art der baulichen Nutzung

Städtebauliches Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung eines Wohngebietes, das aufgrund seines Standortes nahe der Innenstadt aus mehrgeschossigen Wohngebäuden in verdichteter Bauweise bestehen soll. Demzufolge wird überwiegend die Gebietskategorie Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Darüber hinaus ist eine größere Nutzungsmischung innerhalb des Quartiers im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ und eines lebhaften europäischen Stadtquartiers explizit gewünscht. Dieser Idee wird mit einer lagespezifischen Ausweitung allgemein und ausnahmsweise zulässiger Nutzungen Rechnung getragen. Das Baufeld entlang des Mittelwegs wird als Mischgebiet (MI) ausgewiesen, um hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung in diesem Bereich größere Spielräume zu erlangen.

5.1.1 Allgemeines Wohngebiet (WA 1)

Das Allgemeine Wohngebiet WA 1 grenzt unmittelbar westlich an das Mischgebiet an. Über die gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen hinaus sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen allgemein zulässig. Ziel ist es, in diesem Bereich eine erweiterte Nutzungsmischung zu ermöglichen.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes können im Anschluss an das angrenzende Mischgebiet ausnahmsweise zugelassen werden, sofern sie hinsichtlich ihrer Größe für das von Wohnnutzung geprägte Umfeld städtebaulich vertretbar sind.

5.1.2 Allgemeines Wohngebiet (WA 2)

Abweichend von § 4 Abs. 2 BauNVO sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke nur ausnahmsweise zulässig. Die ebenfalls ausnahmsweise Zulässigkeit von sonstigen nicht störenden Gewerbebetrieben sollen der Lage des Wohngebietes im innenstadtnahen Bereich Rechnung tragen und die Entwicklung eines abwechslungsreichen städtischen Quartiers ermöglichen. Damit soll das Nutzungsspektrum für dem Wohnen dienende Nutzungen dieser Bereiche offen bleiben. Abweichend von § 4 Abs. 3 BauNVO sollen Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Anlagen für Verwaltungen im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 generell ausgeschlossen bleiben, um den Wohn-

standort nicht durch zusätzliche Verkehre zu belasten. Innerhalb des Gebietes stehen geeignete Standorte für Beherbergungs- und Verwaltungsbetriebe zur Verfügung.

5.2 Mischgebiete (MI)

Als Art der baulichen Nutzung wird für den Bereich unmittelbar am Mittelweg im Bebauungsplan ein Mischgebiet (MI) gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Dieser Bereich hat aufgrund seiner Lage am Mittelweg eine über die Quartiersgrenzen hinausgehende Bedeutung.

Die in der Baunutzungsverordnung für Mischgebiete allgemein oder ausnahmsweise vorgesehenen Nutzungen werden für die Mischgebiete mit einigen Ausnahmen zugelassen.

Damit wird eine bewusste Flexibilisierung dieses verkehrlich gut angebundenen Bereiches geschaffen und die Ansiedlung gebietsbezogener Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen ermöglicht. Hierbei ist das Zentrenkonzept „Einzelhandel“ der Stadt Braunschweig zu beachten, das Leitlinien für Einzelhandelsansiedlungen im gesamten Stadtgebiet enthält. Die in Mischgebieten nach Baunutzungsverordnung zulässigen Einzelhandelsbetriebe sind deshalb eingeschränkt worden. So sollen nur Läden zugelassen werden, wie sie in Allgemeinen Wohngebieten zur Versorgung des Gebietes nach der Baunutzungsverordnung vorgesehen sind. Über das Gebiet hinaus wirkende Einzelhandelsbetriebe widersprechen dem Zentrenkonzept und sind hinsichtlich der von ihnen ausgehenden Verkehrsbelastung mit den Zielen des neuen Wohngebietes nicht vereinbar. Im Umfeld des neuen Wohngebietes sind Standorte für die Nahversorgung vorhanden bzw. in Planung, so dass eine ausreichende Versorgung des Gebietes sichergestellt ist.

Unter Berücksichtigung des „Steuerungskonzeptes Vergnügungsstätten“, das am 20. November 2012 vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen worden ist, sollen in dem Mischgebiet Vergnügungsstätten ausgeschlossen werden. Auch werden Bordelle und bordellähnliche Betriebe sowie Wohnungsprostitution in dem Mischgebiet ausgeschlossen. Diese Nutzungen laufen dem städtebaulichen Ziel entgegen, ein qualitativvolles Wohn- und Arbeitsumfeld zu schaffen. Eine Entwicklung des Standortes in Richtung Freizeit und Vergnügen ist für diese Bereiche nicht vorgesehen. In dem in Planung befindlichen Wohngebiet und den angrenzenden, mit überplanten Bereichen ist durch eine Ansiedlung von Vergnügungsstätten, Bordellen und bordellähnlichen Betrieben sowie Wohnungsprostitution zudem ein trading-down-Effekt zu befürchten, der sich nachteilig auf das gesamte Quartier auswirken kann.

Die vorgesehene horizontale Gliederung des Mischgebiets soll zudem ein verträgliches Miteinander von Wohnnutzungen mit den übrigen, größtenteils auf Öffentlichkeit und Besucherverkehr angewiesenen Nutzungen ermöglichen. Störungen der Wohnnutzungen durch unmittelbar angrenzende gewerblich genutzte Einheiten, wie sie ohne horizontale Gliederung möglich wären, sollen so vermieden werden. Dabei wird unterstellt, dass gewerbliche Nutzungen, Anlagen für Verwaltungen, Läden etc. eher öffentlichkeitsorientiert sind

als private Wohnnutzungen. Eine Durchmischung innerhalb einzelner Geschosse mit den einhergehenden Störungen empfindlicher Nutzungen wird so weitgehend vermieden.

Die Obergeschosse sollen daher vorwiegend der Wohnnutzung vorbehalten werden. Neben der Wohnnutzung sind oberhalb des Erdgeschosses auch Geschäfts- und Büronutzungen sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes zulässig. Es handelt sich hierbei um Nutzungen, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie sich bei entsprechender hochbaulicher Ausbildung im Allgemeinen nicht störend auf die Wohnnutzungen auswirken.

In den Erdgeschossen sind Geschäfts- und Büronutzungen, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale gesundheitliche und sportliche Zwecke und auch die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften und Betriebe des Beherbergungsgewerbes zulässig.

5.2.1 Tankstellen

Tankstellen sind im gesamten Geltungsbereich ausgeschlossen. Sie generieren zusätzliche Fahrverkehre, die sich negativ auf die Wohnqualität des Quartieres auswirken. Zudem sind im nahegelegenen Umfeld, beispielsweise im Bereich der Ausfallstraße Hamburger Straße, aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht besser geeignete Standorte für Tankstellen vorhanden.

5.2.2 Gartenbaubetriebe

Gartenbaubetriebe widersprechen insbesondere von ihrem Flächenbedarf her den städtebaulichen Zielen eines kompakten und verdichteten Wohnquartieres in innenstadtnaher Lage und werden somit im gesamten Geltungsbereich ausgeschlossen. Innerhalb des Stadtgebietes gibt es für Gartenbaubetriebe geeignetere Standorte.

5.3 Maß der baulichen Nutzung

5.3.1 Grundflächenzahl GRZ

Für das Allgemeine Wohngebiete WA 1 wird eine maximale Grundflächenzahl von 0,5 und für das Allgemeine Wohngebiete WA 2 eine maximale Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt. Der Wert für das Allgemeine Wohngebiet WA 1 liegt über dem Höchstwert für Allgemeine Wohngebiete von 0,4. Die Umsetzung der städtebaulichen Konzeption erfordert eine leicht erhöhte GRZ. Mit der nun festgesetzten GRZ von 0,5 werden Spielräume in der hochbaulichen Ausgestaltung der Wohnhäuser eröffnet. Durch die gleichzeitige Einschränkung der Überschreitungsmöglichkeiten gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO auf 20% wird die maximale Flächenversiegelung inklusive aller oberirdischen Stellplätze und Nebenanlagen jedoch insgesamt nicht erhöht. Durch diese Festsetzungen sollen die städtebauliche Zielsetzung für ein verdichtetes Wohnquartier erfüllt und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Für das Mischgebiet wird eine maximale Grundflächenzahl von 0,7 festgesetzt, um im Bereich an dem Mittelweg größere Flexibilität für die sich dort ansiedelnden Nutzungen zu erreichen. Die Überschreitungsmöglichkeiten sind gemäß § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO auf die GRZ von 0,8 begrenzt. Insgesamt werden so gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt; die gegenüber § 17 BauNVO erhöhte Grundflächenzahl ist somit vertretbar.

Durch die festgesetzte extensive Begrünung mindestens der Hälfte der Dachflächen wird die Beeinträchtigung der stadtklimatischen Situation vermindert. Durch die umfassende Begrünung der Innenhöfe und des gesamten Quartiers werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt.

In den dafür vorgesehenen Bereichen gemäß zeichnerischen Festsetzungen besteht die Möglichkeit der Unterbauung durch Tiefgaragen. In den Bereichen außerhalb der überbaubaren Flächen muss ihre Grundfläche nicht auf die GRZ angerechnet werden. So wird die Möglichkeit eröffnet, den ruhenden Verkehr großteils gebietsverträglich in Tiefgaragen unterzubringen. Die Nichtanrechnung der GRZ für diese Bereiche ist allerdings an die Bedingung geknüpft, die Tiefgaragen mit einer Substratüberdeckung von mindestens 0,5 m herzustellen. Diese Flächen sind zu begrünen und als privat oder halböffentlich nutzbare Freiflächen zu gestalten. Auf diese Weise kann stadtklimatischen Nachteilen und Einschränkungen in der wohnungsnahen Erholung der unmittelbaren Anwohner entgegengewirkt werden.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen führt zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität auf den öffentlichen Verkehrsflächen, zu einer Verringerung der Immissionsbelastung gerade in den Wohnstraßen und somit zu einer deutlichen Erhöhung der Lebensqualität für die Bewohner. Eine vollumfängliche Anrechnung der Tiefgaragenflächen auf die GRZ würde zu einer deutlichen Reduzierung der Grundstücksnutzung führen und eine Umsetzung der städtebaulichen Konzeption insgesamt wesentlich erschweren.

5.3.2 Zahl der Vollgeschosse

Die Zahl der Vollgeschosse beträgt im Mischgebiet maximal vier, entlang der Planstraße A drei bis vier Vollgeschosse. Im Innenbereich der Blockbebauung, sowie im östlichen Bereich der Planstraße B sind zwei bis drei Vollgeschosse festgesetzt. Im westlichen Bereich der Planstraße B maximal zwei Vollgeschosse. Dies entspricht der städtebaulichen Zielsetzung für ein verdichtetes Wohnquartier, das sich vom Mittelweg ausgehend von vier bis auf zwei Vollgeschosse im südwestlichen Bereich des Geltungsbereichs reduziert.

Im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 ermöglichen von den Hauptfassaden zurückspringende Staffelgeschosse eine gute Ausnutzbarkeit des Raumes und der besonderen Wohnlage im Bereich der Dächer. Durch die vorgesehenen Rücksprünge werden negative städtebauliche Auswirkungen, wie beispielsweise eine großflächige Verschattung, begrenzt. Die Fest-

setzung der minimalen und maximalen Geschossigkeit ergänzt die Festsetzung der maximalen bzw. minimalen Traufhöhen mit dem Ziel, eine überhöhte Ausnutzung des Gebietes zu verhindern und gleichzeitig das städtebauliche Ziel einer verdichteten Bauweise sicherzustellen.

5.3.3 Höhen baulicher Anlagen

Im gesamten Baugebiet werden besondere Ansprüche an eine harmonische Höhenentwicklung der räumlich besonders wirksamen Baukörper gestellt. In den Allgemeinen Wohngebieten und den Mischgebieten werden somit die maximal zulässigen Traufhöhen der Dächer durch Festsetzungen begrenzt.

Im östlichen Planbereich werden die dem öffentlichen Bereich zugewandten Bereiche durch höhere Gebäude gestärkt, während im Blockinneren und im westlichen Bereich die maximale Gebäudehöhe reduziert wird. Durch die Höhenstaffelung soll eine hohe Wohnqualität bei der angestrebten hohen Dichte sichergestellt werden.

Im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 werden dabei für die Voll- und Staffelgeschosse getrennte Festsetzungen getroffen, um negative städtebauliche Auswirkungen zum Mittelweg zu begrenzen. Entlang des Mittelweges wird zudem eine minimale Gebäudehöhe festgesetzt, die sich an der Höhe der gegenüberliegenden Bebauung orientiert. Diese Festsetzung dient dem städtebaulichen Ziel eine klare städtebauliche Kante zu schaffen, die den Straßenraum baulich fasst.

Um den technischen Erfordernissen des modernen Wohnungsbaus gerecht werden zu können, sind Überschreitungen der festgesetzten Gebäudehöhe für technische Anlagen (z. B. Lüftungsanlagen, Abgasschornsteine, Antennen, PV-Anlagen) und Erschließungsanlagen (Treppenhäuser und Treppenaufgänge, Aufzüge) bis zu 3,0 m über der festgesetzten Gebäudehöhe zulässig. Allerdings müssen sie um das Maß ihrer Höhe von der Fassadenkante zurückspringen, um keine negativen Beeinträchtigungen der öffentlichen und privaten Freiräume zu erzeugen.

5.3.4 Sockel

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 und im Mischgebiet dürfen als Sockelgeschoss ausgebildete Tiefgaragen oder Kelleranlagen maximal 1,2 m über dem jeweiligen Bezugspunkt der Straßenverkehrsfläche liegen. Die Beschränkung der Höhe dient dazu, Beeinträchtigungen des Straßenbildes zu reduzieren und zugleich eine natürliche Belüftung der Tiefgaragen zu ermöglichen.

5.3.5 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise

Eine Gliederung des Gebietes wird durch die festgesetzten Baufelder, abgegrenzt durch Baulinien und Baugrenzen und die Regelungen der örtlichen Bauvorschrift, erreicht. An stadträumlich prägenden Bereichen sind entsprechend des städtebaulichen Konzeptes entsprechende Baulinien vorgesehen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen und Baulinien definiert. Sie sind so zugeschnitten, dass einerseits genügend Spielräume für die Bebauung der Grundstücke vorhanden sind und andererseits die städtebauliche Grundfigur klar zum Ausdruck kommt.

In den Allgemeinen Wohngebieten sowie dem Mischgebiet sind Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO grundsätzlich auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, müssen aber zu den öffentlichen Flächen einen Abstand von mindestens 3,0 m einhalten. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass beispielsweise Gartenhäuser nicht an der Grenze zu öffentlichen Flächen aufgestellt werden und so unmittelbar in den öffentlichen Raum hineinwirken. Gleichzeitig sollen entsprechende Nebenanlagen in den rückwärtigen Gartenbereichen, die außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, zulässig sein.

Ausgenommen von dieser Abstandsregelung sind Müllboxen, Fahrradständer und Briefkastenanlagen, die naturgemäß in der Vorzone von Gebäuden nahe den Eingängen untergebracht werden. Um eine negative Beeinträchtigung des öffentlichen Raumes zu vermeiden, sind die Standorte für Müllboxen gemäß der Festsetzung A V 2.4 einzugrünen. Ausnahmsweise ist eine bauliche Einfassung zulässig, soweit sie eine Höhe von 1,6 m nicht überschreitet und aus den unter B III 2 aufgeführten Materialien besteht. Negative Beeinträchtigungen des öffentlichen Raumes sollen auf diese Weise minimiert werden.

In den Allgemeinen Wohngebieten und in dem Mischgebiet dürfen die Baugrenzen und Baulinien durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstrepfen, Kelleraußentreppen, Kellerlichtschächte, sonstige Außentreppen und Rampen bis zu einer Tiefe von 1,5 m auf maximal 50 % der jeweiligen Fassadenbreite überschritten werden. Mit dieser Regelung wird die erforderliche Flexibilität in der baulichen Ausgestaltung erreicht. Gleichzeitig verhindert die Einschränkung in Art und Umfang eine Beeinträchtigung des Stadtraumes.

Mit dem Ziel, gegliederte und abwechslungsreiche Fassaden zu erhalten, dürfen Baulinien auf 30% der jeweiligen Fassadenbreite um bis zu 0,5 m über- oder unterschritten werden. Diese Festsetzung ermöglicht zudem mehr Flexibilität in der hochbaulichen Ausgestaltung. Loggien dürfen die Baulinien im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 um maximal um 1,5 m überschreiten. Die Nutzbarkeit der Loggien wird auf diese Weise erhöht, ohne die Ablesbarkeit der Baukörper zu beeinträchtigen.

Im Mischgebiet ist zu den öffentlichen Flächen jeweils eine Baulinie mit paralleler Baugrenze in einem Abstand von 3,0 m festgesetzt. Die innenliegenden Baugrenzen sind für die Staffelgeschosse vorgesehen. Sie dürfen auf maximal 40 % der jeweiligen Fassadenbreite um bis zu 3,0 m überschritten werden. Ziel ist es, eine einseitige Abstaffelung der Gebäude und so allzu gleichförmige Gebäudekubaturen zu vermeiden.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind zu der den öffentlichen Flächen abgewandten Seite jeweils zwei parallele Baugrenzen festgesetzt. Die innenliegenden Baugrenzen sind für die Staffelgeschosse vorgesehen. Sie dürfen auf maximal 40 % der jeweiligen Fassadenbreite um bis zu 3,0 m überschritten werden. Ziel ist es, eine einseitige Abstaffellung der Gebäude und so allzu gleichförmige Gebäudekubaturen sowie eine gegenseitige Verschattung der Baukörper zu vermeiden.

Da Sichtschutzanlagen die soziale Kontrolle im Quartier erheblich beeinträchtigen können, sind sie nicht als Einfriedungen, sondern lediglich innerhalb der Baugrenzen zulässig.

In dem Mischgebiet wird entsprechend des städtebaulichen Zieles eine geschlossene Bauweise festgesetzt. So sind Gebäude entlang des Mittelwegs ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten. Die Festsetzung dient dem Ziel, den Straßenraum baulich zu fassen und die dahinterliegenden Bereiche des Wohngebietes vor Immissionen zu schützen.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sollen Stadthäuser das Angebot an Wohnformen ergänzen. Freistehende Einfamilienhäuser sind aufgrund der mit dieser Bauform verbundenen geringen städtebaulichen Dichte nicht vorgesehen. Aus diesem Grund sind Hausgruppen und Doppelhäuser festgesetzt.

5.3.6 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sowie dem Mischgebiet sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB zur Verwirklichung besonderer baugestalterischer und städtebaulicher Absichten geringere als die in den §§ 5 bis 7 NBauO vorgeschriebenen Abstände festgesetzt.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die Voraussetzungen für ein städtisch geprägtes Wohnquartier zu schaffen, dass im Sinne des flächenschonenden Bauens eine dem innenstadtnahen Standort angemessene Dichte vorweist. Die beabsichtigte bauliche Struktur soll die im Nördlichen Ringgebiet vorzufindende gründerzeitliche Blockrandbebauung sinnvoll ergänzen, die im Bestand ebenfalls eine hohe Baudichte vorweist. Der dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Entwurf sieht daher vor, dass die Abstände zwischen den Gebäuden sehr sparsam gehalten werden.

Da die konkreten Festsetzung von Baukörpern und Bebauungshöhen mit den bauordnungsrechtlichen Abstandflächenerfordernis ansonsten nicht vereinbar wären, sind die mit der Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommene Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen zur Umsetzung des beabsichtigten städtebaulichen Figur und Dichte erforderlich.

Die Unterschreitung der Mindestabstandsflächen ist in Verbindung mit den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen jedoch so gewählt, dass sie jeweils nicht mehr als maximal zwei Seitenwände der Baukörper betrifft. So ist sichergestellt, dass eine verdichtete Bebauung möglich ist, ohne dass ei-

ne ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten oder die Zugänglichkeit der geplanten Gebäude, die Erschließung der Grundstücke sowie die brandschutztechnischen Anforderungen eingeschränkt werden.

5.3.7 Stellplätze

In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1 und in dem Mischgebiet sind ebenerdige Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Dies entspricht der städtebaulichen Zielsetzung für ein verdichtetes Wohnquartier in zentraler Lage. Die für die Bewohner vorgesehenen Blockinnenbereiche sollen vom Fahrverkehr freigehalten und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld vermieden werden. Die Wohnqualität im unmittelbaren Umfeld soll geschützt werden.

In den dafür vorgesehenen Bereichen sind die Tiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Um zu erreichen, dass die von ihnen ausgehenden negativen Auswirkungen auf die Blockinnenbereiche möglichst gering sind, werden die Garagendachflächen in den nicht durch Hochbauten überbauten Bereichen intensiv begrünt und für die Erholung nutzbar gestaltet. Zudem können so größere Spielräume bei den hochbaulichen Planungen ermöglicht werden.

Stellplätze in Gebäuden sind in dem Allgemeinen Wohngebiet WA 1 und in dem Mischgebiet nur in Tiefgaragen unterhalb der Erdgeschosszone zulässig. Tiefgaragen dürfen als Sockelgeschosse gemäß A III 2 ausgebildet werden. Mit dieser Festsetzung soll verhindert werden, dass Stellplätze in der Erdgeschosszone untergebracht werden, da dies erhebliche negative Auswirkungen auf den angrenzenden Stadtraum hat. Dieser soll als sozial erlebbarer Freiraum wahrnehmbar sein.

Je Grundstück ist im Mischgebiet und im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig. Je Grundstück ist im Wohngebiet WA 2 nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 3,0 m zulässig.

5.4 Gemeinbedarfsfläche Kindertagesstätte

Auf der unmittelbar an den Ringgleisweg grenzenden Fläche ist die Unterbringung einer Kindertagesstätte (Fünf-Gruppen-Kita) vorgesehen. Diese Kindertagesstätte dient u. a. der Deckung des Bedarfs des Plangebietes HA 113.

5.5 Öffentliche Verkehrsflächen

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Im Bereich der durch den nördlichen Geltungsbereich führenden Bahnstrecke zur Versorgung des BS|ENERGY-Kraftwerkes und den begleitenden Grünflächen sind Flächen zur Schaffung einer Stadtbahnverbindung („Cam-

pusbahn“) berücksichtigt. Auch eine Regio-StadtBahn, wie sie als "Trasse für den Schienenverkehr" noch im Flächennutzungsplan enthalten ist, ließe sich auf dieser Fläche umsetzen. Über die Realisierung der „Campusbahn“ und der Regio-StadtBahn ist noch nicht entschieden.

Das Quartier ist derzeit über die ca. 300 m entfernte Straßenbahnhaltestelle Ludwigstraße an die M1 und M2 und über die ca. 400 m entfernt südwestlich am Kreuzungspunkt Hamburger Straße / Rebenring liegende Haltestelle Hamburger Straße an die Buslinien M19, M29, 426 und 433 angebunden, die eine Vernetzung mit dem übrigen Netz ermöglichen.

Für den Fall, dass die „Campusbahn“ nicht gebaut wird, soll zukünftig zudem eine weitere Busverbindung vom Bienroder Weg kommend über den Mittelweg Richtung Innenstadt geführt werden und den Anschluss an das ÖPNV-Netz verbessern. Am Mittelweg in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet sollen hierfür Bushaltestellen eingerichtet werden. Entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereichs ist entsprechend der Planung eine Verbreiterung des Gehwegs am Mittelweg und eine Aufweitung für eine Haltestelle berücksichtigt und als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Die Verkehrsanbindung des Wohnquartiers soll über zwei Zufahrten an den Mittelweg erfolgen. Die südliche Zufahrt ist auf Höhe der Nordstraße geplant, die nördliche Zufahrt soll auf Höhe der Straße Am Nordbahnhof entstehen.

Eine Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen dem östlichen Teil mit Wohnnutzung und dem westlichen Bereich mit gewerblicher Nutzung ist nicht geplant, um keine Schleichverkehre entstehen zu lassen.

Es ist vorgesehen die interne Erschließung des Gebietes in Tempo-30 Zone und Verkehrsberuhigter Bereich zu differenzieren. Während die Planstraße A für Geschwindigkeiten bis 30 km/h mit beidseitig abgesetzten Gehwegen und Parkstreifen ausgebaut werden soll, soll die Planstraße B weitestgehend als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden. So soll u. a. die Aufenthaltsqualität für die Anwohner im öffentlichen Raum erhöht werden.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Das Plangebiet ist für den Fuß- und Radverkehr im Osten an den Mittelweg angebunden. Im Norden des Plangebietes entlang der bestehenden Gleisanlagen soll zudem einen Abschnitt der geplanten stadtumschließenden Ringgleisverbindung entstehen.

Im südlichen Bereich existiert ein in Ost-West-Richtung verlaufender, derzeit noch nicht durchgängig gewidmeter Fuß- und Radweg zwischen der Hamburger Straße und dem Mittelweg, der in der Planung berücksichtigt wird. Dieser soll zukünftig nach Westen eine Durchbindung für den Rad- und Fußverkehr zu den geplanten Nahversorgern an der Hamburger Straße bilden.

Für den Fuß- und Radverkehr ist zudem eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Wegeverbindung zwischen Ringgleisweg und der Kreuzung Rebenring Ecke Mühlenpfordtstraße vorgesehen, so dass das Wohnquartier zukünftig hervorragend an das Fuß- und Radwegesystem der Stadt angebunden ist.

5.5.4 Bahntrasse und Stadtbahn

Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs verläuft eine Bahntrasse, die dauerhaft zur Versorgung des Heizkraftwerkes Mitte von BS|ENERGY erforderlich ist.

Darüber hinaus war diese Trasse Bestandteil der Planungen der ehemals vorgesehen RegioStadtBahn zwischen Gifhorn, der Innenstadt von Braunschweig und Salzgitter bzw. Wolfenbüttel. Auch wenn diese Planungen gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden, steht das städtebauliche Konzept des neuen Wohnquartiers einer eventuellen späteren Wiederaufnahme der Planungen und Umsetzung dieses Konzeptes nicht im Wege.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes verläuft der Streckenabschnitts 306 des Stadtbahnausbaukonzeptes („Campusbahn“) der Stadt Braunschweig. Über die Realisierung der „Campusbahn“ ist noch nicht entschieden. Eine Planung des Streckenabschnitts erfolgt in einem separaten Planfeststellungsverfahren, der Zeitpunkt einer Umsetzung ist noch unbekannt. In der II. Untersuchungsstufe (durchgeführt im Jahr 2014) wurde der Korridor als einer von fünf verbleibenden Korridoren ausgewählt (Ratsentscheid 16.12.2014). Für die „Campusbahn“ wurde in der II. Untersuchungsstufe zusammen mit der Führung über die westliche Innenstadtschleife das höchste Potential aller untersuchten Korridore ermittelt. Da sich diese Trasse aktuell im Rahmen des Stadtbahnausbaukonzeptes in der Überprüfung befindet, wird sie in der Planung berücksichtigt.

Eisenbahnrechtliche Widmungen

Die im Bereich der Bahntrasse befindlichen eisenbahnrechtlichen Widmungen beziehen sich z. T. auf die in der Vergangenheit deutlich größeren, durch die Bahn genutzten Flächen. Für alle derzeit nicht mehr benötigten Flächen ist bereits eine Entwidmung beantragt. Die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch gewidmeten Flächen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen („zu entwidmende Bahnflächen“); ebenso werden die in der Widmung verbleibenden Flächen nachrichtlich übernommen („Bahnanlagen“).

5.6 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgungsleitungen des Gebietes werden im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen vorgesehen. Neben der Versorgung mit Elektrizität, Telekommunikation und Frischwasser soll entweder eine Gasversorgung oder eine Versorgung mit Fernwärme realisiert werden.

Entwässerung

Aufgrund mangelnder Anschlusskapazitäten sowie ökologischer Überlegungen soll das im Gebiet anfallende Regenwasser vor Ort versickert werden. Versickerungsanlagen müssen den Anforderungen der DWA, insbesondere A 138 und M153, entsprechen.

Unterirdische Versickerungsanlagen (z. B. Rigolen) sind nur für unproblematische Dachflächen (keine Metalleindeckung) in Wohngebieten zulässig. Für die Versickerung von Niederschlagswasser der Verkehrsflächen ist eine Einleitungserlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde für das Wohngebiet Mittelweg ein Entwässerungskonzept (Ingenieurbüro Dr.-Ing. Olaf Schulz, Entwässerungskonzept für Schmutz- und Regenwasser, Projekt-Nr. 1191, 07.07.2016) aufgestellt. Die Schmutzwasserkanäle sind im Bereich der öffentlichen Straßenräume vorgesehen. Das Entwässerungskonzept sieht vor, das auf den öffentlichen Flächen anfallende Regenwasser in Mulden und Rigolen mit entsprechenden Behandlungsanlagen zu leiten und in den öffentlichen Flächen zu versickern.

Für das auf den privaten Flächen anfallende Regenwasser sind Mulden bzw. Rigolen auf den privaten Grundstücken zu schaffen. Die Verpflichtung zur Versickerung kann in der Hochbauplanung aufgegriffen und mit einer Regenwassernutzung verknüpft werden.

Wertstoffcontainer

Zur Ergänzung der haushaltsnahen Wertstoffcontainer soll im neuen Wohngebiet eine Wertstoffcontainerstation eingerichtet werden (zwei Container für Pappe, Papier und Kartonage, zwei Altglascontainer, ein Altkleidercontainer, ein Reserveplatz ggf. für Elektrokleingeräte).

Um Störungen vorhandener und geplanter angrenzender Nutzungen zu vermeiden, wird ein Standort im südlich an die Gemeinbedarfsfläche anschließenden Parkstreifen der Planstraße A vorgesehen. Dieser Standort ist zudem für sämtliche Bewohner gut erreichbar.

Bestehende Leitungen

In der in Ost-West-Richtung verlaufenden Verbindung zwischen Hamburger Straße und Mittelweg und entlang des Mittelweges befinden sich Fernwärmeleitungen und Kabeltrassen, die nicht überbaut werden dürfen.

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

Die grünordnerischen Festsetzungen sollen eine Durchgrünung des Baugebietes, einen möglichst weitgehenden Erhalt vorhandener, bedeutsamer Grünstrukturen, die Nutzbarkeit der Grünflächen für die Bevölkerung und die Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt sicherstellen.

5.7.1 Grünordnung

Die festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen erfüllen sowohl städtebauliche als auch ökologische Funktionen. Zu den wichtigsten Belangen zählen gemäß Baugesetzbuch nicht nur die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, sondern auch die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie die Belange von Umweltschutz, Naturschutz und Landespflege.

Öffentliche Grünflächen

Die überörtliche Grünfläche Nr. 1.1 dient der Fortführung des Ringgleisweges zwischen Hamburger Straße und Mittelweg. Neben dem Fuß- und Radweg sind in den Grünflächen auch Flächen zur Schaffung einer Stadtbahnverbindung („Campusbahn“) berücksichtigt. Die Grünfläche könnte sich bei Realisierung der Campusbahn deutlich reduzieren. Für den Fall, dass die Campusbahn nicht gebaut wird, bleibt die Fläche als überörtliche Grünfläche erhalten in dem festgesetzten Ausmaß erhalten.

Die Grünflächen 1.2 und 1.3 dienen dem örtlichen Bedarf. Grünfläche Nr. 1.2 nimmt eine Mulde sowie einen Fuß- und Radweg auf, der das Wohngebiet an den Ringgleisweg anbindet. In die Grünfläche Nr. 1.3 sind eine straßenbegleitende Entwässerungsmulde sowie ein Kinderspielplatz mit ca. 500 m² integriert.

Die Grünfläche Nr. 2 begleitet einen Fuß- und Radweg, über den eine Verbindung zu dem geplanten Einzelhandelsmarkt an der Hamburger Straße geschaffen wird. Aufgrund der in diesem Bereich verlaufenden Leitungstrassen ist eine Bepflanzung nur eingeschränkt möglich.

Die Grünfläche 3 begleitet einen Fuß- und Radweg und nimmt eine Entwässerungsmulde auf.

Im Süden des Plangebiets ergänzen die Grünflächen Nr. 4 und 5 den örtlichen Bedarf und begleiten eine Wegeverbindung zum Rebenring sowie zum Mittelweg. In die Grünfläche Nr. 5 ist ein Kinderspielplatz mit ca. 850 m² integriert.

Private Grünflächen

Auf den privaten Flächen wird durch die auf die Grundstücksfläche bezogene Festsetzung von Gehölzpflanzungen eine auch für den Naturhaushalt qualitative Durchgrünung der Bauflächen gewährleistet.

Durch die Überstellung und Eingrünung von Stellplatzflächen werden die negativen Folgen von versiegelten Flächen wie Übererwärmung und Minderung der Luftfeuchte reduziert. Zudem werden die negativen optischen Beeinträchtigungen ausgehend von parkenden Fahrzeugen gemindert.

5.7.2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Zuordnung

Im Sinne des Artenschutzes ist grundsätzlich zu beachten, dass Baumfällarbeiten und die Beseitigung anderer Gehölze vom 1. März bis zum 30. September verboten sind. Der Bauablauf ist dementsprechend zu planen. Kurz vor den Fällarbeiten sind die Gehölze grundsätzlich auf Lebensstätten (z.B. Nester, Höhlen, etc.) und sich darin befindende Tiere zu untersuchen. Dies gilt besonders für die bereits kartierten Höhlenbäume und die kartierten potentiellen Gebäudequartiere. Diese dürfen nur vom 01. Oktober bis 29. Februar und unter biologischer Begleitung beseitigt werden. Auch beim Abriss oder Rückbau von Gebäuden sind diese vorher auf Lebensstätten zu untersuchen.

Sollten in den genannten Fällen geschützte Tiere (Fledermäuse, an Gebäuden brütende Vögel wie etwa Schwalben, etc.) aufgefunden werden, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und die Untere Naturschutzbehörde zu informieren.

Alle durch die Baumaßnahmen wegfallenden Gehölz- und Gebäudequartiere bzw. Nistplätze sind durch die Installation von geeigneten Fledermaus- und Nistkästen zu kompensieren. Drei Ersatznistkästen für den Hausrotschwanz sind spätestens mit Beginn der Erschließungsarbeiten in den festgesetzten Grünanlagen an Bäumen zur Verfügung zu stellen und dauerhaft zu erhalten. Drei Ersatznistkästen für den Hausrotschwanz und die 17 Fledermauskästen für verschiedene Arten sind als wartungsfreie und selbstreinigende Variante fassadenbündig unter Putz an Gebäuden einzubauen und dauerhaft zu erhalten. Hiermit wird der dauerhafte Verlust an Bruthöhlen kompensiert, der nicht zeitnah durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden kann. Da es sich um i.d.R. alte Gehölze handelt, an denen Höhlen entstehen, dauert es auf den externen Flächen unverhältnismäßig lange, bis der Lebensraumverlust ausgeglichen ist. Zugleich wird durch das sofortige Anbringen von Nisthilfen an Gehölzen die Erfüllung der CEF(vorgezogenen Ausgleichs-) Maßnahmen sichergestellt.

5.8 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens eine schalltechnische Untersuchung (GeräuscheRechner, Dipl.-Geoökol. Henning Arps, Bericht-Nr. P 5/16; 22.03.2016) durchgeführt. Dazu wurden die Geräuscheinwirkungen der umliegenden Emissionsquellen auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf die Umgebung nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionsschutz erfasst und beurteilt sowie Empfehlungen zum Schallschutz erarbeitet.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Mittelweg Südwest“, HA 113, sind die Entwicklung eines Mischgebiets (MI) sowie allgemeine Wohngebiete

(WA) in mehrgeschossiger Bauweise vorgesehen. Bezüglich der geplanten Gebietsarten Mischgebiet (MI) und allgemeines Wohngebiet (WA) ist aufgrund der gemäß Festsetzungen zulässigen Nutzungen davon auszugehen, dass keine immissionsrelevanten Geräusche im Umfeld zum Plangebiet auftreten.

Daraus resultierend handelt es sich im Wesentlichen um die nachfolgend genannten relevanten Emissionen:

- Straßenverkehrslärm,
- Schienenverkehrslärm,
- Gewerbelärm,

Die Beurteilung der Geräuschsituation im Plangebiet erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“).

5.8.1 Straßenverkehrslärm

Die Berechnung der Geräuschemissionen erfolgt nach den Vorgaben der ‚Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen‘ (RLS 90) anhand der Angaben zu den einzelnen Streckenbelastungen der umliegenden Straßen für das Prognosejahr 2025.

Aufgrund des Straßenverkehrslärms sind zur Tag- und Nachtzeit Geräuschemissionen im Bereich des pegelbestimmenden Mittelwegs an den nächstgelegenen Fassaden der Baufenster im Plangebiet festzustellen, die die Orientierungswerte nach DIN 18005 um bis zu 2 dB(A) tags und 5 dB(A) nachts im östlichen Bereich des allgemeinen Wohngebiets WA 1 und um bis zu 6 dB(A) tags und 9 dB(A) nachts im Mischgebiet (MI) überschreiten. Dadurch wird die Lärmsituation im Plangebiet hinsichtlich „Straßenverkehrslärm“ im Hinblick auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB abwägungsbeachtlich.

Die Überschreitungen beschränken sich dabei größtenteils auf die Ostfassade der Mischgebietsbebauung und auf nur wenige Bereiche an der Nord- und Südfassade des östlichen Wohngebiets. Gemäß DIN 18005 ist ohne besonderem Nachweis davon auszugehen, dass an der von der maßgeblichen Lärmquelle abgewandten Gebäudeseite der „maßgebliche Außenlärmpegel“ bei offener Bebauung um mind. 5 dB(A) und bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um mind. 10 dB(A) gemindert ist. Entsprechend ist im vorliegenden Fall dem Grunde nach nicht auszuschließen, dass es auch im rückwärtigen Bereich durch Verkehrslärm zu Überschreitungen an den Fassaden kommen kann.

Die schalltechnische Untersuchung zeigt jedoch ergänzend, dass sich unter Berücksichtigung von zwei langgezogenen 4-geschossigen straßenbegleitenden Gebäuden in U-Form, im rückwärtigen Bereich jeweils deutlich niedrigere Schallimmissionen ergeben. So werden an den straßenabgewandten Fassaden der straßenbegleitenden Gebäude die maßgeblichen Orientierungswerte am Tag und in der Nacht um mindestens 7 dB(A) unterschritten.

Des Weiteren werden auch an den Fassaden aller weiteren Bauflächen/ Gebäude im rückwärtigen Bereich des Plangebiets die Orientierungswerte eingehalten bis deutlich unterschritten.

Für die Freiflächen im Plangebiet führt dies innerhalb der „Hofsituationen“ zu einer deutlichen Unterschreitung der Orientierungswerte, und für alle anderen Flächen ab einem Abstand von ca. 40 m zum Mittelweg zu einer Einhaltung des für allgemeine Wohngebiete relevanten Orientierungswerts für den Tagzeitraum. Somit können im Innenbereich des Gebietes noch ruhige, qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche geschaffen werden, die den Bewohnern und den Arbeitenden zur Erholung zur Verfügung steht. Entsprechend wird zum Schutz des rückwärtigen Planbereichs für die beiden straßennahen Baufenster die Bebauung bezüglich der Bauform und der zulässigen Mindesthöhe - im Sinne einer Funktion als Gebäuderiegel - festgesetzt.

Bezüglich der von Überschreitungen betroffenen Fassaden (s. o.) sind aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. die Errichtung einer Lärmschutzwand (LSW) entlang des Mittelwegs, für die oberen Geschosse der Gebäude nicht zielführend. Zudem würde sich eine Lärmschutzwand in diesem Bereich auf das städtebauliche Umfeld und das Stadtbild negativ auswirken, da die Errichtung von Lärmschutzanlagen entlang innerstädtischer Verkehrswege städtebaulich und insbesondere im gründerzeitlichen Kontext der Bestandsbebauung nicht vertretbar ist.

Auch die planerische Maßnahme in Form von Quellabstandsfestsetzungen ist mit dem städtebaulichen Umfeld entlang des Mittelweges nicht vereinbar. Vielmehr dient die vorgesehene Anordnung der Baufenster städtebaulich einer baulichen Wiederaufnahme der oberhalb des nördlichen Gewerbegebietes angeordneten Wohnbebauung sowie eine Spiegelung der auf der Ostseite des Mittelweges angeordneten straßennahen Wohngebäude. Somit wird straßennah eine klare Raumkante des Gründerzeitgebietes geformt als auch rückwärtig mit der zweiten Baureihe ein gestalteter Auftakt zu den anschließenden niedrigeren Wohngebäuden im Plangebiet gebildet und eine Einfügung der Neubebauung im Sinne einer innerstädtischen Nachverdichtung erreicht.

Des Weiteren hätte ein Abrücken der Bebauung vom Mittelweg bis zur vollständigen Einhaltung der Orientierungswerte so große Abstände zur Folge, dass damit das Ziel einer effektiven Grundstücksausnutzung eines innerstädtischen Gebietes für ein Wohngebiet nicht umsetzbar gewesen wäre. Aufgrund der Lage des Gebietes in zentraler Lage einer Großstadt, der Nähe zur Technischen Universität Braunschweig und der ungebrochenen Nachfrage nach bezahlbarem, zentral gelegenem Wohnraum ist das Gebiet für die angestrebte Entwicklung eines verdichteten städtischen Wohnquartiers jedoch prädestiniert. Durch die Nutzung vorhandener infrastruktureller Ressourcen und die sehr gute ÖPNV- und Fahrradverbindung zur Innenstadt ist das Wohngebiet insgesamt ein bedeutender und positiver Beitrag im Sinne einer nachhaltigen und ressourcenschonenden und somit effizienten Stadtentwicklung.

Vor diesem Hintergrund wird akzeptiert, dass auch in dieser Belastungszone so wie im gesamten Umfeld des Mittelweges Wohnen stattfinden soll. Entsprechend sind hier zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse weiterführende Schutzmaßnahmen vorzunehmen (s. Nr. 5.8.4 „Ausweisung von Lärmpegelbereichen/ Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen“).

Der Neubau der beiden Erschließungsstraßen im Plangebiet ist unabhängig von der Betrachtung nach DIN 18005 nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu beurteilen. Dazu werden ausschließlich die neu zu bauenden Straßen betrachtet. Aufgrund der geringen Verkehrsmenge (ca. 740 Fahrzeuge/ 24h), kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch den Neubau der beiden Erschließungsstraßen innerhalb und außerhalb des Plangebiets ausgeschlossen werden. Somit kann grundsätzlich diesbezüglich kein Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Durch die Entwicklung des Wohn- und Mischgebietes „Mittelweg Südwest“, HA 113, erhöhen sich auch die Verkehrsbelastungen der umgebenden Straßen, insbesondere des Mittelwegs. Insgesamt erhöht sich die Verkehrsmenge um ca. 740 Fahrzeuge/ 24h im Nahbereich des Plangebiets, dies entspricht einer Erhöhung von ca. 7%. Eine Zunahme in dieser Größenordnung kann als vertretbar angesehen werden und führt zu keiner signifikanten Mehrbelastung, zumal erst eine Verdoppelung der Verkehrsmenge d. h. eine Erhöhung der Verkehrsmenge von 100 % eine Erhöhung von 3 dB(A) zur Folge hat. Des Weiteren wird erst eine Änderung des Mittelungspegels um mehr als 3 dB(A) als "wesentliche Änderung" - u. a. im Sinne der Regelungen der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) – definiert.

Diese Mehrbelastung ist in die Straßenverkehrslärberechnung für das Plangebiet (s. o.) mit eingegangen. Wie im Plangebiet, ist auch an der Bestandsbebauung am Mittelweg eine Unterschreitung der Lärmsanierungswerte der 16. BImSchV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu erwarten (beachte auch Nr. 5.8.5 „Gesamtlärmsituation“). Somit kann grundsätzlich diesbezüglich kein Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Zudem sind trotz der Anbindung des neuen Wohngebietes an den Mittelweg Verkehrsentlastungen im südlichen Abschnitt des Mittelweges um rd. 840 bis 1.530 Kfz/24h und auf dem westlichen Abschnitt der Nordstraße um 830 Kfz/24h mit entsprechend positiven Auswirkungen auf den Verkehrslärm zu erwarten. Diese Entlastung der Verkehrsstrecken resultiert laut Verkehrsgutachten im Wesentlichen aus den Verlagerungseffekten durch die geplante „Stadtstraße Nord“ sowie aus dem Wegfall des Verkehrs der ehem. Braunschweiger zeitung und des ALDI-Marktes am Mittelweg.

5.8.2 Schienenverkehrslärm

Die Berechnung der Geräuschemissionen durch Schienenverkehr erfolgt nach den Vorgaben der Schall 03 (1990) für das Prognosejahr 2025 konservativ ohne Berücksichtigung des für die Gleise privilegierten Schienenbonus' von 5 dB(A).

Aufgrund des Schienenverkehrslärms sind im Plangebiet nur an den Fassaden der nördlichen Baufenster im WA-Gebiet zur Nachtzeit Geräuschimmissionen festzustellen, die die maßgeblichen Orientierungswerte nach DIN 18005 um bis zu 2 dB(A) überschreiten. Dadurch wird die Lärmsituation im Plangebiet hinsichtlich „Schienenverkehrslärm“ im Hinblick auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB abwägungsbeachtlich.

Die geplante Kindertagesstätte, die näher an der Schienenstrecke vorgesehen ist als die anderen Gebäude im Plangebiet, ist nicht von Überschreitungen durch Schienenverkehrslärm betroffen, sofern das Gebäude eingeschossig ausgeführt wird.

Die Ergebnisse zeigen, dass die „Campus-Bahn“ pegelbestimmend ist. So sind bei alleiniger Betrachtung der Geräuschimmissionen aus dem derzeitigen Schienenverkehr (Straßenbahntrasse Hamburger Straße und Güterzugtrasse der BS|ENERGY bzw. des Heizkraftwerkes) Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte im Plangebiet auszuschließen.

Zum Zeitpunkt der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens HA 113 gibt es bzgl. der „Campus-Bahn“ lediglich eine grobe Planung ohne weitere Realisierungserkenntnisse. Dennoch wurde die „Campus-Bahn“ schalltechnisch mituntersucht, um für den Bebauungsplan HA 113 Plansicherheit zu gewährleisten und parallel sicherzustellen, dass durch das Planvorhaben HA 113 eine ggf. später kommende „Campus-Bahn“ nicht im Vorhinein immissionschutzrechtlich unmöglich gemacht wird. Somit ist anzumerken, dass der Bebauungsplan bzgl. der „Campus-Bahn“ im Wesentlichen vorerst eine Flächensicherung in der Grünfläche - parallel zum bestehenden Gütergleis - vornimmt.

Sollte es im Weiteren zu einer Realisierung der „Campus-Bahn“ kommen, ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, im Rahmen dessen die Immissionssituation gemäß 16. BImSchV schalltechnisch ermittelt und bewertet wird und infolgedessen ggf. erforderliche Schallminderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Hierbei bietet sich als effektive Schallminderung grundsätzlich quellnaher aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand (= LSW) entlang der Gleise an. Da jedoch eine Lärmschutzwand ggf. allein nicht ausreicht um bei Umsetzung der „Campus-Bahn“ eine Einhaltung der Orientierungswerte in den oberen Geschossen des betroffenen WA-Gebietes sicherzustellen, können schon jetzt – unabhängig zur Realisierung der „Campus-Bahn“ - alternativ und/ oder ergänzend im Rahmen der Vorsorge/ des Selbstschutzes weiterführende Schutzmaßnahmen vorgenommen werden (s. Nr. 5.8.3 „Ausweisung von Lärmpegelbereichen/ Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen“).

5.8.3 Gewerbe- und Anlagenlärm

Die Geräuschbelastung durch gewerblich genutzte Anlagen wird auf Grundlage der TA Lärm rechnerisch nach DIN ISO 9613-2 ermittelt. Die Berechnung der Gewerbelärmimmissionen erfolgt nach DIN ISO 9613-2 (Akustik -

Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien, Teil 2) für eine Mittenfrequenz $f = 500 \text{ Hz}$, Bodendämpfung $G = 0,3$ (gering absorbierend) bei Mitwindlage unter Berücksichtigung des allgemeinen Verfahrens gemäß Nr. 7.3.1 und einer Gleichverteilung der Geräuschemissionen in freier Schallausbreitung bei einer mittleren Quellhöhe von 2 m GOK innerhalb der Gewerbeflächen und von 6 m für das Heizkraftwerk.

Westlich vom Plangebiet wird der Bebauungsplan HA132 aufgestellt. In diesem sind die Errichtung eines Einzelhandelsstandorts mit einem Vollversorger sowie einem Discounter und der Erhalt eines bestehenden Büro- und Verwaltungsgebäudes vorgesehen. Bei den immissionsschutztechnischen Festsetzungen im Bebauungsplan „Hamburger Straße – Südwest“, HA 132, werden die Wohn- und Mischgebietsnutzungen dieses Bebauungsplans bereits berücksichtigt.

Weitere Gewerbebetriebe befinden sich insbesondere nördlich („Schimmelhof“) und nordwestlich („Heizkraftwerk Mitte“) des Plangebiets. Im Gutachten wurden für diese Betriebe bzw. Betriebsflächen allgemeingültige Annahmen unterstellt, um gebietstypische Betriebsaktivitäten im Rahmen der geltenden Gesetze und Verordnungen zu unterstellen. Entsprechend wurden diesen Gewerbeflächen konservativ gebietstypische flächenbezogene Schallleistungspegel (IFSP, LWA“) zugewiesen.

Im Plangebiet selbst sind innerhalb des Mischgebietes lediglich gewerbliche Nutzungen vorgesehen, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie sich im Allgemeinen nicht wesentlich störend auf die Wohnnutzungen (innerhalb und außerhalb des Plangebiets) auswirken.

Durch die Gewerbelärmimmissionen werden im Plangebiet bezogen auf die Bauflächen die maßgeblichen Orientierungswerte (OW) der DIN 18005 im gesamten Plangebiet eingehalten. Somit kann grundsätzlich kein Handlungsbedarf abgeleitet werden.

5.8.4 Ausweisung von Lärmpegelbereichen/ Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen

Um die vorhandene Geräuschimmissionsbelastung im Plangebiet kenntlich zu machen und den Schutzanforderungen der geplanten schutzwürdigen Nutzungen Rechnung zu tragen, wurden Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) ermittelt. Sie ergeben sich im vorliegenden Fall entsprechend der Norm zu LPB II bis V. Dabei ergeben sich die LPB IV und V benachbart zum Mittelweg im Bereich der Mischgebiete („Gebäuderiegel“) bis zu einer Tiefe von ca. 40 m. Während im rückwärtigen, weitaus größeren Bereich die LPB II und III vorliegen.

Entsprechend werden in den relevanten Bereichen des Plangebiets folgende Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 („Schallschutz im Hochbau“) in den Festsetzungen aufgeführt und gekennzeichnet:

Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	Lärmpegelbereich (LPB)
56 - 60	II
61 - 65	III
66 - 70	IV
71 - 75	V

Aus den Lärmpegelbereichen resultieren die erforderlichen Bauschalldämm-Maße ($R'_{w,res}$) zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb von Gebäuden. Durch die Kenntlichmachung der Lärmpegelbereiche im Bebauungsplan können sich Ansiedlungswillige auf die vorhandene Lärmsituation einstellen und in Anwendung der DIN 4109 i. V. m. der VDI 2719 („Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“) für eine geeignete Schalldämmung der Umfassungsbauteile inklusive der Fenster und deren Zusatzeinrichtungen (z. B. Lüftungseinrichtungen) sorgen (passive Schallschutzmaßnahme). Durch die heute übliche Bauweise und der im Allgemeinen einzuhaltenden Bestimmungen (Energieeinsparverordnung – EnEV) ergeben sich dadurch, dass diese Anforderungen mit den bestehenden baulichen Standards sicher eingehalten werden - bis Lärmpegelbereich II keine weitergehenden Auflagen an die Außenbauteile.

Im Allgemeinen können des Weiteren planerische/ bauliche Schallschutzmaßnahmen bei der Ermittlung des erforderlichen Schalldämmmaßes berücksichtigt werden. So wirken Gebäude entlang der Straße im nicht nur geringen Umfang schallreduzierend auf die rückwertig liegende Bebauung. Ebenso können z. B. durch eine sinnvolle Raumorientierung Räume, die ständig zum Schlafen genutzt werden (Schlafzimmer, Kinderzimmer) oder auch Aufenthaltsräume, an den von der maßgebenden Schallquelle (Mittelweg) abgewandten Gebäudeseiten angeordnet werden, um durch die Eigenabschirmung eine deutliche Pegelminderung an diesen Fassaden (Mischgebiet) zu erzielen. Ergänzend kann eine ausreichende Belüftung von schutzbedürftigen Räumen mit Fenstern an Fassaden mit Richtwertüberschreitungen auch durch einfache Maßnahmen, wie z. B. über Querlüftung von Fenstern an Fassaden ohne Richtwertüberschreitungen, vorgenommen werden.

Grundsätzlich liegt der „Schwachpunkt“ der Fassaden hinsichtlich Schalldämmung bei den Fenstern, deren Dämmung nur in geschlossenem Zustand entsprechend ihrer Schallschutzklasse wirksam wird. Gekippte Fenster weisen – unabhängig von ihrer Schallschutzklasse - ein Schalldämmmaß von nur etwa 15 dB auf. Um einen ungestörten Nachtschlaf zu sichern, ist ab einem Beurteilungspegel von 45 dB(A) (Fenster) die Lüftung von Schlafräumen bzw. von zum Schlafen geeigneter Räume unabhängig von geöffneten Fenstern zu sichern. Dies ist entsprechend mittels Einbau kontrollierter Be- und Entlüftungsanlagen möglich.

Die Festsetzungen zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen unter Anwendung der einschlägigen Vorschriften wurden entsprechend der obigen Ausführungen getroffen.

Zum Schutz von Außenwohnbereichen wie Terrassen, Loggien, Balkonen, etc. wurden ebenfalls Festsetzungen getroffen, indem diese ab LPB III nur auf der von der maßgebenden Lärmquelle abgewandten Seite errichtet werden dürfen. Davon abweichend oder aber auch ergänzend können unter Nutzung von anderen bzw. weiteren Abschirmungen (z. B. Vorhangfassaden), Teil- oder Vollverschalungen (z. B. Schallschutzverglasungen etc.) geschützte Außenwohnbereiche entstehen. Ebenso sinnvoll schützen zurückversetzte Fassaden den Aufenthaltsbereich von Balkonen, Loggien und Terrassen und nicht zuletzt dahinterliegende schutzbedürftige Räume.

Die Ermittlung bzw. Dimensionierung der o. g. notwendigen Schallschutzmaßnahmen ist unter Berücksichtigung von Abständen, Hindernissen im Schallausbreitungsweg, baulichen Gebäudeanordnungen und der Gebäudegeometrie vorzunehmen und mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen, zugehörig zur Bauanzeige/ zum Bauantrag zu erbringen bzw. der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Entsprechend wurden die Berechnungsverfahren eindeutig bestimmt und für den Nachweis im Einzelfall festgesetzt.

5.8.5 Gesamtlärmsituation

Da aufgrund der hohen aktuellen Straßenverkehrslärmbelastung zum Teil an den straßennahen Bestandsbauten auf dem Mittelweg schon Beurteilungspegel an der Schwelle zur Gesundheitsgefahr vorliegen, wurde zur Beurteilung der prognostizierten Immissionssituation nach Realisierung der Bauvorhaben im Plangebiet ‚Mittelweg Südwest‘, HA 113 die Gesamtlärmsituation für diese Gebäude ermittelt.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die hohe Straßenverkehrslärmbelastung am Mittelweg vor allem aus der Vorbelastung resultiert. Die durch die Planung induzierte Veränderung der Lärmwerte ist sehr gering. Allerdings erfolgt die Beurteilung für die gerichtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Liegen in der Bestandssituation schon Pegel oberhalb dieser Gesundheitswerte vor und werden sie durch die Planung weiter erhöht oder erstmalig durch das Planvorhaben erreicht/ überschritten, ist dies im besonderen Maße in der Abwägung zu würdigen.

Dies trifft für die Gebäude Mittelweg 93 und 94 zu. Hier ist der Gesundheitswert zur Nachtzeit von 60 dB(A) schon im Bestand annähernd erreicht und wird durch das Vorhaben ‚Mittelweg-Südwest‘ um 0,3 dB(A) bzw. 0,1 dB(A) überschritten. Verursacht wird dies durch die Reflexion der Straßenverkehrslärmimmissionen an der im Plangebiet vorgesehenen langgezogenen 4-geschossigen Bebauung.

Veränderungen von Mittelungspegeln < 1 dB(A) sind in der Regel nicht wahrnehmbar. Des Weiteren sind Pegel um 1 dB(A) allein für sich messtechnisch nicht erfassbar. Auch beruht die Pegelerhöhung nicht auf einem erheblichen baulichen Eingriff in die Straße, so dass keine Beurteilung nach 16. BImSchV zu erfolgen hat.

Eine Beurteilung bzgl. der Erheblichkeit und Auswirkung einer Pegelerhöhung von lediglich bis zu 0,3 dB(A) ist nicht sinnvoll, da bei der Durchführung schalltechnischer Prognosen selbst Unsicherheiten auftreten, die sich aus der Unsicherheit der zu Grunde liegenden Emissionspegel als auch der Unsicherheit der Ausbreitungsrechnung selbst ergeben. Entsprechend wird die geschätzte Genauigkeit der Ausbreitungsrechnung für die hier vorliegende Situation nach den Kriterien der DIN ISO 9613-2 mit +/- 3dB(A) angegeben.

Der geplante Gebäuderiegel am Mittelweg hat zudem zum Ziel, die rückwärtigen Bereiche des Wohngebietes entsprechend zu schützen. Das Wohngebiet ist ein wichtiger Baustein in den gesamtstädtischen Wohnungsverorgungsüberlegungen. Andere Maßnahmen kommen nicht sinnvoll in Betracht.

Nicht zuletzt ist aufgrund der im Gutachten konservativ gewählten Emissionsansätze zu erwarten, dass sich zukünftig tatsächlich niedrigere Geräuschemissionen einstellen und somit die Ergebnisse der Prognoserechnung eine höhere Geräuschbelastung als im Regelfall zu erwarten ist abbildet hat.

Zudem zielt die parallel in Aufstellung befindliche „Stadtstraße Nord“ (Verbindungsstraße von der Hamburger Straße bis zum Bienroder Weg) auf eine Entlastung der dem Plangebiet umgebenen Verkehrsstrecken ab. Entsprechend ist davon auszugehen, dass zukünftig - aufgrund der Verkehrsmengminderung auf dem Mittelweg - auch nach Errichtung der straßennahen Bebauung im Plangebiet - an der gegenüberliegenden Bestandsbebauung der Gesundheitswert zur Nachtzeit unterschritten wird.

5.9 Soziale Infrastruktur

Grundschule

Die geplanten Baugebiete in der Nordstadt haben zur Folge, dass die räumlichen Kapazitäten der jeweiligen bezirklichen Grundschulen zukünftig nicht mehr ausreichen. Das entstehende Defizit kann jedoch durch Umstrukturierung der bestehenden Schulstandorte aufgefangen werden. Auf den Neubau einer Grundschule im Baugebiet Mittelweg-Südwest kann daher verzichtet werden. Sofern im Baugebiet nicht mehr als 300 neue Wohneinheiten entstehen, müssen keine zusätzlichen Flächen für den Bau einer Grundschule vorgehalten werden.

Kindertagesstätte

Im Rahmen der Kindertagesstätten-Entwicklungsplanung werden bei Bedarfsberechnungen in Neubaugebieten zehn Kindergartenplätze und acht Krippenplätze je 100 Wohneinheiten (WE) in Mehrfamilienhäusern als Planungsgröße zu Grunde gelegt. Daraus ergibt sich für das Planungsgebiet „Mittelweg-Südwest“ bei 300 WE ein rechnerischer Bedarf von ca. 30 Kindergartenplätzen und 24 Krippenplätzen. Dieser Bedarf kann weder durch die vorhandenen noch von den sich in Planung befindlichen Kindertagesstätten in der Nordstadt gedeckt werden. Weitere Bedarfe ergeben sich aus dem B-Plan „Nordanger“, HA 136.

Aus diesem Grund wird für das Plangebiet eine Fünf-Gruppen-Kita erforderlich. Sie soll angrenzend an den Ringgleisweg im nördlichen Plangebiet untergebracht werden. Insgesamt stehen hier ca. 3.000 m² Fläche für die Kindertagesstätte nebst Außengelände zur Verfügung. Sie deckt allerdings nicht nur den Bedarf aus dem Gebiet des Bebauungsplans „Mittelweg-Südwest“, HA 113, sondern auch Bedarfe aus dem Gebiet des Bebauungsplans „Nordanger“, HA 136.

Spiel- und Jugendplatz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Spielplatzbereich 16-2, der den Spielplatz Ludwigstraße und den Jugend/Bolzplatz am Sackweg aufweist. Der Bedarf an Spielfläche für Kinder und Jugendliche ist in diesem Bereich entsprechend der DIN 18034 zurzeit gedeckt. Bei Wegfall des Jugend/Bolzplatzes am Sackweg durch den geplanten Bau der Stadtstraße Nord entsteht jedoch mittelfristig ein Fehlbedarf von 100% an Spielfläche für Jugendliche.

Bei Realisierung der geplanten 300 Wohneinheiten entsteht entsprechend der DIN 18034 zudem ein Mehrbedarf an jeweils 1.350 m² öffentlicher Kinder- und Jugendspielfläche.

Im Plangebiet sollen daher 1.350 m² an Spielfläche für Kinder entstehen. Aufgrund der damit einhergehenden Lärmbelastung wird der Bedarf aus dem neuen Wohngebiet an Jugendspielflächen nicht durch die Anlage eines Jugendplatzes gedeckt werden können. Hier ist außerhalb des Plangebietes im Zuge der Planung für die Stadtstraße Nord eine Lösung im Bereich des Nördlichen Ringgebietes zu suchen.

5.10 Entwässerung

Ein Konzept zur Entwässerung von Schmutz- und Regenwasser wurde durch Das Ingenieurbüro Dr.-Ing- Olaf Schulz aufgestellt (Entwässerungskonzept für Schmutz- und Regenwasser, Projekt-Nr. 1191, 07.07.2016).

Schmutzwasser

Für die Schmutzwasserentsorgung ist vorgesehen, das häusliche Schmutzwasser in öffentlichen Freigefällekanälen zu sammeln, zu einem neu zu errichtenden Pumpwerk abzuleiten und über eine neue Druckleitung in den öffentlichen Schmutzwasserkanal im Mittelweg einzuleiten. Die zu verlegenden Kanäle folgen weitgehend dem vermuteten natürlichen Geländegefälle.

Sollte das vorhandene Gelände vollständig durch Bodenauffüllungen nivelliert werden, kann gegebenenfalls auf das SW-Pumpwerk verzichtet werden. Aufgrund der Tiefenlage des Vorflutkanals im Mittelweg ist dann zu prüfen, ob durch Umkehren der Gefällerrichtung der Kanäle eine vollständige Ableitung des Schmutzwassers in freiem Gefälle in den Vorflutkanal möglich ist. Durch diese Variante besteht Einsparpotential der Bau- und Betriebskosten für das SW-Pumpwerk und die Druckleitung.

Regenwasser

Für die Regenentwässerung wurde ein Konzept vorgelegt, das eine vollständige Versickerung des auf öffentlichen und privaten Flächen anfallenden Niederschlagswassers dezentral im Baugebiet vorsieht. Eine Ableitung von Regenwasser in einen öffentlichen Kanal ist nicht vorgesehen.

Die Rückführung des Niederschlagswassers in den natürlichen Wasserkreislauf möglichst nahe am Ort des Anfalls ist ein ökologisch, wasserwirtschaftlich und technisch sinnvolles Ziel.

Regenwasserableitung öffentlicher Flächen

Es wurde ein Konzept zur Ableitung des abfließenden Regenwassers entwickelt, bei dem die vollständige dezentrale Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Baugebiet umgesetzt werden kann.

Dabei werden die Verkehrsflächen größtenteils über Muldenversickerungsanlagen in den Grünflächen entwässert. Die Anlage von Muldenversickerungsanlagen erfordert zwar einen größeren Platzbedarf an öffentlichen Flächen, ist aber aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten der Rigolenversickerungsanlagen vorzuziehen

Übrige Flächen, für die keine Grünflächen zur Muldenversickerung zur Verfügung stehen werden über Rigolenversickerungsanlagen entwässert. Eine Ableitung von Regenwasser in das öffentliche Kanalnetz wird nicht erforderlich.

Die Verkehrsflächen sind dafür mit einem entsprechenden Längs- und Quergefälle herzustellen, so dass das Regenwasser auf den Oberflächen abfließen und möglichst gleichmäßig und oberflächennah in die Muldenversickerungsanlagen eingeleitet werden kann.

Abfließendes Regenwasser von Straßen, neben denen keine Grünflächen für die Anlage von Versickerungssystemen zur Verfügung stehen, soll „unterirdisch“ unterhalb der Verkehrsfläche versickert werden. In der og. Entwässerungskonzept werden dafür Rigolenversickerungsanlagen vorgeschlagen und bemessen.

Da vor der Einleitung von Niederschlagswasser in die Rigolen Behandlungsmaßnahmen erforderlich sind, wird dafür ein System aus Zuleitungen, Behandlungsanlagen und Rigolen geplant. Das vorgestellte Entwässerungssystem sieht eine möglichst dezentrale, jeweils im Bereich der zu entwässernden Straßenfläche angeordnete Rigolenversickerung vor.

Die dezentrale Versickerung der öffentlichen Bereiche ist so bemessen, dass das Regenwasser bei einem 20-jährlichen Regenereignisses zurückgehalten werden kann, ohne dass Wasser auf angrenzende Verkehrs- oder Grundstücksflächen überläuft. Es wird dennoch empfohlen, die Tiefgaragen baulich gegen eindringendes Regenwasser bei größeren Regenereignissen zu schützen.

Regenwasserableitung privater Flächen

Für die Ableitung des auf den privaten Baufeldern anfallenden Regenwassers wird ebenfalls eine Versickerung direkt auf den jeweiligen Baufeldern vorgesehen. Durch die Anlage von Gründächern können das erforderliche Volumen einer Versickerungsanlage sowie der Aufwand verringert werden. Da auf den begrünten Dachflächen das Wasser teilweise verdunstet, von Pflanzen aufgenommen und wegen der Versickerung durch den humusierten Aufbau gedrosselt abgeleitet wird, kann durch einen größeren Anteil an begrünten Dachflächen das erforderliche Rigolenvolumen verringert werden.

Im Verlauf der weiteren Planungen der privaten Baufelder ist zu beachten, dass die Platzbedarfe für die Versickerungsanlagen bei der Planung der Tiefgaragen berücksichtigt werden.

5.11 Sonstige Festsetzungen

5.11.1 Geh- Fahr- und Leitungsrechte

Innerhalb der mit „1“ gekennzeichneten Fläche werden ein Gehrecht und ein Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit sowie für Rettungsfahrzeuge festgesetzt. Die Festsetzung dient der Erschließung der angrenzenden Baublöcke für den Fuß- und Radverkehr, sowie für Rettungsfahrzeuge. Ein Durchfahren der Baublöcke soll hingegen nicht ermöglicht werden.

Innerhalb der mit „2“ gekennzeichneten Flächen wird ein Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt. Dies ist aufgrund der dort bereits vorhandenen Leitungstrassen erforderlich. Eine Bebauung oder Überpflanzung mit Bäumen ist nicht zulässig. Im Schadenfall muss die Durchführung von Tiefbauarbeiten jederzeit kurzfristig durchführbar sein.

5.12 Örtliche Bauvorschrift

5.12.1 Geltungsbereich und Anlass

Ziel der städtebaulichen Planung ist ein für seine Bewohner lebenswertes und attraktives Stadtquartier. Dies setzt eine ansprechende Gestaltung und ein harmonisches Stadtbild voraus. Dabei wird das Stadtbild u. a. durch die Dachformen und die Fassaden, aber auch durch die Nebenanlagen und Einfriedungen bestimmt.

Die örtliche Bauvorschrift gilt für das gesamte Planungsgebiet. Durch ausgewogene gestalterische Vorschriften kann die Attraktivität der im Geltungsbereich befindlichen Wohn- und Mischgebiete gesteigert werden.

5.12.2 Dächer

Ein herausragendes Gestaltungselement des Baugebietes ist die Dachlandschaft. Sie prägt das Gesamtbild des Quartieres maßgeblich. Auch die Straßen- und Freiräume innerhalb der Siedlung werden durch das Aussehen von Farbe, Form und Volumen der einzelnen Dächer stark beeinflusst.

In den Allgemeinen Wohngebieten sowie dem Mischgebiet sind nur Flachdächer mit einer Neigung bis max. 6° zulässig. Mit dieser Festsetzung entsteht eine ruhige und zeitgemäße Dachlandschaft. Auch sind überdachte Nebenanlagen nur als Flachdächer mit einer Neigung bis max. 6° zulässig. Nebengebäude und -anlagen sollen auf diese Weise optisch in den Hintergrund treten.

In den Allgemeinen Wohngebieten und dem Mischgebiet sind mindestens 50 % der Dachfläche der Hauptgebäude extensiv zu begrünen. Die festgesetzte Begrünung der Dachflächen steigert die Attraktivität für die Bewohner und bietet Vorteile aus stadtklimatischer Sicht. Die Nutzung von Photovoltaik und Solaranlagen oberhalb der Begrünung bleiben zulässig. Die Funktionsfähigkeit der Dachbegrünung muss dabei gewährleistet bleiben. Grundsätzlich erscheint es sinnvoller, Photovoltaikmodule und Solaranlagen in nicht begrüneten Dachbereichen unterzubringen. Die Regelung soll je nach Energiekonzept bei erhöhtem Bedarf eine gewisse Flexibilität gewährleisten.

5.12.3 Fassaden

In den Allgemeinen Wohngebieten und dem Mischgebiete sind die Fassaden optisch zu gliedern, um auch bei der vorgesehenen geschlossenen Bauweise eine abwechslungsreiche Fassadenabwicklung zum öffentlichen Raum hin zu erhalten. Dies soll mindestens alle 25 m durch einen Material- bzw. Farbwechsel in Kombination mit einem Versatz der Trauflinie oder durch Vor- oder Rücksprünge in der Fassade erreicht werden. In begründeten Einzelfällen kann die Gliederung der Fassaden ausnahmsweise auch mit anderen architektonischen Mitteln erfolgen.

In den Allgemeinen Wohngebieten und dem Mischgebiet sind Fenster in den, den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden in stehenden Formaten auszuführen. Auf diese Weise soll ein über alle verschiedenen Architekturen hinweg einheitliches Straßenbild mit einer im Wesentlichen vertikalen Gliederung erreicht werden.

In begründeten Einzelfällen können auch hier Ausnahmen von dieser Vorschrift zugelassen werden, wenn eine solche Gliederung auf andere Art und Weise ausgeführt wird.

5.12.4 Materialität und Farbgebung

Materialität und Farbgebung der Fassaden bestimmen das individuelle Erscheinungsbild eines Gebäudes und prägen darüber hinaus maßgeblich den Charakter des Wohngebietes. Das Quartier soll hinsichtlich der Gebäudematerialität einen durchgängigen Duktus erhalten.

In den Allgemeinen Wohngebieten und in den Mischgebieten sind als dominierendes Material Ziegelsichtmauerwerk und Putzfassaden in unterschiedlicher Farbgebung vorgesehen, die durch anderweitige Materialien (Sekundär-

materialien) in einem gewissen Umfang in Abhängigkeit von der hochbaulichen Ausprägung akzentuiert werden sollen. Die möglichen Farbbereiche werden anhand der NSC Farbkarte definiert.

Ziel ist es, einerseits ein vielfältiges, abwechslungsreiches und lebendiges Quartier zu entwickeln; andererseits ist ein zu wildes Durcheinander verschiedener Farben und Intensitäten zu vermeiden.

Im Mischgebiet sind die den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden in Ziegelsichtmauerwerk in Gelb bzw. Rosé und Zwischentönen auszuführen. Die ausgewählten Farben orientieren sich an den im gründerzeitlichen Nördlichen und Östlichen Ringgebiet vorgefundenen Farbspektren.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind die den öffentlichen Flächen zugewandten Fassaden in Ziegelsichtmauerwerk, in durchgefärbtem Sichtbeton oder mit mineralischem Putz in Grau bzw. Weiß und Zwischentönen auszuführen. Um die Farbtöne spezifizieren zu können, wurde auf das Farbspektrum NSC zurückgegriffen.

Die Nebengebäude sind in Material und Farbe den Hauptgebäuden anzupassen, um Spannungen zu vermeiden. Sie unterliegen ebenfalls den Regelungen der Farbgebung. Aneinandergrenzende Gebäudeabschnitte sollten in der Farbwahl aufeinander abgestimmt werden.

5.12.5 Loggien und Balkone

Um eine klare Ablesbarkeit der Baukörper und eine einheitliche Erscheinungsform zu gewährleisten, sollen zum öffentlichen Raum hin Freisitze nur als eingeschnittene Loggien zulässig sein. Diese können bis zu 1,5 m vor die Gebäudekante vorspringen. Die Aufenthaltsqualität auf den Loggien soll durch diese Maßnahme erhöht werden, ohne die Gebäudekubatur aufzuweichen.

Den Baukörpern vorgestellte Balkone führen zu einem uneinheitlichen Straßenbild; sie sollen daher nur zum von öffentlichen Straßen- und Grünflächen abgewandten Raum zur Ausführung kommen.

5.12.6 Werbeanlagen

Da auch Werbeanlagen erheblichen Einfluss auf die Qualität des Stadtbildes des Quartiers ausüben, werden Art und Umfang im Rahmen der örtlichen Bauvorschrift begrenzt. Ziel ist es, Werbeanlagen harmonisch in das Stadtbild und die Gebäudearchitektur zu integrieren.

In den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet sind Werbeanlagen grundsätzlich nur an der Stätte der Leistung innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Zudem sind Werbeanlagen nur im Bereich der Erdgeschosszone zulässig. Die Fernwirkung der Werbeanlagen soll auf diese Weise eingeschränkt werden. Im Mischgebiet bleiben die oberen Geschosse überwiegend der Wohnnutzung vorbehalten. Die Werbeanlage darf

dabei eine Länge von 2/3 der zugehörigen Nutzungseinheit und eine Höhe von 0,6 m nicht überschreiten. Einerseits soll öffentlich zugänglichen Nutzungseinheiten die Möglichkeit einer angemessenen Außendarstellung gegeben werden, andererseits steht insgesamt der Wohncharakter des Quartieres im Vordergrund. Eine zu große Dominanz oder Störwirkung auf die nähere Umgebung soll vermieden werden. Aus demselben Grund sind auch Anlagen mit sich turnusmäßig verändernder Werbedarstellung, wie z. B. LED-Bildschirme, Rollbänder, Filmwände oder CityLight-Boards, blinkende Werbeanlagen, Wechsellicht, Lauflichtbänder, Skybeamer und akustische Werbeanlagen, generell ausgeschlossen. Von ihnen ist zu erwarten, dass nachteilige Auswirkungen auf das Wohnumfeld ausgehen.

5.12.7 Einfriedungen

Im Sinne eines einheitlichen und offenen Charakters des Wohngebietes werden Art und Höhe der Einfriedungen im Bebauungsplan geregelt. Einfriedungen von Privatgrundstücken entlang der Grenzen zum öffentlichen Raum haben auf die Qualität von Straßen, Wegen und Plätzen, öffentlichen Grünanlagen und auf den Charakter des Wohngebietes insgesamt großen Einfluss. Die festgesetzte Art und Höhe der Einfriedungen beschränkt sich daher auf die Grenze zu öffentlichen Räumen, zwischen privaten Grundstücken werden bewusst keine Festsetzungen getroffen.

Da die privaten Vorgartenzonen optisch mit den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen als Einheit wahrgenommen werden, soll die Einfriedung in den Allgemeinen Wohngebieten und dem Mischgebiet auf eine Schnitthecke mit einer maximalen Höhe von 0,8 m beschränkt werden, sofern eine Einfriedung gewünscht ist. Die offene Sicht in Verbindung mit einer gewissen sozialen Kontrolle des öffentlichen Raumes bleibt so gewährleistet. Zugelassen werden in den Wohngebieten sowie in den Mischgebieten daher ausschließlich Hecken aus Laubgehölzen. Sie sollen sich harmonisch in den Vorgarten einfügen. Im Bereich der Grundstückszufahrten gewährleistet die Höhenbeschränkung zudem ein ausreichendes Sichtfeld für ausparkende PKW und erhöht somit die Sicherheit von Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern. Alternativ sind Mauern bis zu einer Höhe von 0,5 m zulässig, um den Grenzbereich zwischen öffentlichem und privatem Raum zu definieren.

Entlang der als Flächen bes. Zweckbestimmung Geh- und Radweg festgesetzten Flächen können Einfriedungen ausnahmsweise bis zu einer Höhe von maximal 1,60 zugelassen werden.

5.12.8 Einstellplätze

Für Doppelhaushälften und Reihenendhäuser mit einer Wohnung müssen zwei Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Dabei ist die Anordnung hintereinanderliegender („gefangener“) Einstellplätze zulässig. Für Reihemittelhäuser und Mehrfamilienhäuser muss ein Einstellplatz je Wohnung hergestellt werden. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Sozialwohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Für

Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche, die ausschließlich von Studenten genutzt werden, müssen 0,33 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden.

Diese Festsetzungen werden auf Basis von § 84 (1) Nr. 2 NBauO getroffen. Demnach können Gemeinden örtliche Bauvorschriften über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze erlassen.

Es hat sich in der Vergangenheit herausgestellt, dass bei klassischer Einfamilienhausbebauung die Herstellung von einem Einstellplatz je Wohneinheit heutzutage nicht reicht, um den Bedarf zu decken. Viele Haushalte verfügen über zwei Pkw. Deshalb sind bei solchen Bebauungsstrukturen (freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenendhäuser) je Wohneinheit zwei Einstellplätze je Wohnung auf den Baugrundstücken herzustellen. Bei diesen Wohnformen stehen die entsprechenden Flächen auf den Grundstücken zur Verfügung. Um den Platzbedarf dennoch so gering wie möglich zu halten, sind auch hintereinanderliegende Stellplätze zulässig („gefangene Stellplätze“). Die Nachweispflicht kann so zum Beispiel dadurch erfüllt werden, dass die 5,0 m tiefe Vorfläche einer Garage als Einstellplatz genutzt wird. Es ist bei den für Einfamilienhäuser typischen Nutzergruppen davon auszugehen, dass die erforderliche Abstimmung über die Nutzung bzw. das gelegentlich erforderliche Umparken innerhalb der Bewohnerschaft (in der Regel der Familie) gelingt.

Für verdichtete Wohnformen wie Mehrfamilienhäuser wird von einem geringeren durchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen. Auch sollen verdichtete Bauformen wie Reihenhäuser nicht erschwert werden. So können bei den heute üblichen Reihenhaustypen und den dazugehörigen Grundstücksgrößen zwei Einstellplätze kaum auf dem jeweiligen Grundstück realisiert werden. Deshalb ist für Reihemittelhäuser und Mehrfamilienhäuser nur ein Einstellplatz je Wohnung nachzuweisen.

Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Sozialwohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Für diese Wohnformen wird von einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen. Ihre Errichtung soll nicht durch unangemessen hohe Anforderungen an den Stellplatznachweis erschwert werden.

Für das studentische Wohnen wird zudem aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Technischen Universität von einem sehr geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen. Sofern die Wohnungen ausschließlich von Studenten genutzt werden, müssen mindestens 0,33 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden, dabei ist der Nachweis der ausschließlich studentischen Nutzung durch die Bindung an das Studentenwerk oder einen anderen Träger notwendig. Bei Reduzierung des Stellplatzschlüssels wird von einer erhöhten Fahrradnutzung ausgegangen, deshalb ist mindestens 1,0 Fahrradeinstellplatz je Wohnung herzustellen.

Die Festsetzungen berücksichtigen zum einen die innenstadtnahe Lage des geplanten Wohngebietes, zum anderen auch die gute ÖPNV-Anbindung.

6 Gesamtabwägung

Im Sinne der gesamstädtischen Entwicklung Braunschweigs wird der Schaffung von Wohnraum eine hohe Priorität eingeräumt. Mit den Planungen zum Baugebiet „Mittelweg-Südwest“ wird aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach zentral gelegenem und gleichzeitig bezahlbarem Wohnraum ein angemessenes Angebot geschaffen, das der für Braunschweig nachteiligen Stadt-Umlandwanderung entgegenwirkt und die Stadt als Ganzes in ihren vielfältigen Funktionen stärkt.

Durch die Nähe zur Innenstadt, die leistungsfähige Erschließung und die gute Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz kann eine nachhaltige Sicherung der vorhandenen Infrastruktur- und Versorgungsangebote des näheren Umfeldes und der Stadt erreicht werden. Darüber hinaus wird durch die vorliegende Planung den Wohnbedürfnissen einer wachsenden Bevölkerung sowie den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen. Die städtebauliche Nachverdichtung zentral gelegener Standorte bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Naherholung dienender Freiflächen verzeichnet somit vielfältige Vorteile gegenüber der Ausweisung von Neubaugebieten an den Stadträndern. Durch die Schaffung einer angemessenen Nutzungsmischung innerhalb des Quartieres und einer guten Einbindung in die vorhandenen Strukturen der Nordstadt entsteht ein Stadtbaustein, von dem zu erwarten ist, dass er über die Plangrenzen hinaus positive Impulse auf die umliegende Nordstadt ausstrahlt.

Aus diesen Gründen ist die vorgesehene Entwicklung des Wohnquartieres Mittelweg-Südwest mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung vereinbar. Anforderungen an den Umweltschutz, soziale und wirtschaftliche Anforderungen sowie eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende Bodennutzung werden durch die vorliegende Planung erfüllt.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

Plangebiet insgesamt	ca. 5,02 ha	100,00 %
Nettobauland	ca. 2,65 ha	52,79 %
Allgemeine Wohngebiete	ca. 2,19 ha	43,63 %
Mischgebiete	ca. 0,46 ha	9,16 %
Öffentliche Grünflächen	ca. 0,77 ha	15,34 %
(davon erst nach Entwidmung	ca. 0,06 ha	1,20 %)
Fläche für Gemeinbedarf „Kindertagesstätte“	ca. 0,30 ha	5,98 %
Verkehrsflächen	ca. 0,93 ha	18,52 %
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	ca. 0,83 ha	16,53 %
Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung (Geh- und Radweg)	ca. 0,10 ha	1,99 %
Gewidmete Bahnflächen	ca. 0,37 ha	7,37 %
(davon zu entwidmen	ca. 0,06 ha	1,20 %)

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Zur Realisierung der Planung sind Erschließungsmaßnahmen (Straßen- und Wegebau sowie Ver- und Entsorgung, Regenwasserversickerungsflächen, Anlage der Grünflächen) durchzuführen.

8.2 Kosten und Finanzierung

Das Baugebiet wird durch einen Investor entwickelt. Es ist beabsichtigt, mit dem Investor einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB abzuschließen. Darin verpflichtet er sich, sämtliche Maßnahmen, die im Kausalzusammenhang mit der Realisierung des von ihm erworbenen Baugebietes stehen (Erschließung, örtliche Grünflächen, Spielplatzflächen etc.), auf seine Kosten durchzuführen und die fertig gestellten Anlagen der Stadt unentgeltlich zu übertragen.

Über die Regelungen im städtebaulichen Vertrag hat der Investor auch die kapitalisierten Pflegekosten für die öffentlichen Grünflächen von der Stadt über einen Zeitraum von 20 Jahren zu tragen. Im Anschluss müssen entsprechende Kosten von der Stadt übernommen und entsprechende Mittel in den Haushalt eingestellt werden.

Die Kosten für den Erwerb, die Herstellung und Pflege der überörtlichen öffentlichen Grünflächen verbleiben zu 100% bei der Stadt. Für die Herstellung der überörtlichen Grünflächen (Ringgleis) sind Kosten von ca. 70.000 € verbunden.

Die Kosten für die öffentlichen Entwässerungsanlagen (nur Schmutzwasser) mit Ausnahme der Hausanschlussleitungen werden insgesamt von der Stadtentwässerung mit der ausführenden Firma abgerechnet.

Die Kosten der Herstellung und Unterhalt der Fünf-Gruppen-Kindertagesstätte werden vom Investor getragen. Die Kindertagesstätte verbleibt im Besitz des Vorhabenträgers. Im Gegenzug verbleiben die Mieteinnahmen für die Kindertagesstätte beim Vorhabenträger.

Die Mittel werden von dem zuständigen Fachbereich rechtzeitig zur Aufnahme in den Haushaltsplan bzw. das Investitionsprogramm angemeldet.

9 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Sofern wie vorgesehen mit dem Investor ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen wird, sind keine bodenordnenden Maßnahmen gemäß § 45 ff BauGB erforderlich.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne

Der vorliegende Bebauungsplan „Mittelweg Südwest“, HA 113, erfasst mit seinem Geltungsbereich den rechtskräftigen Bebauungsplan „Hamburger Straße Süd“, HA 117. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes werden mit Rechtskraft des Bebauungsplanes HA 113 überplant und treten damit außer Kraft.

Fachbereich 61
61.12-B 21

20. Oktober 2015
Sachb.: Frau Mauritz
Tel.: 2780
Fax: 3549

Vermerk

Einwendung im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, Bebauungsplan „Mittelweg-Südwest“, HA 113

Betrifft: Stellplätze Hamburger Straße 283
Besprechung am 15. Oktober 2015

Teilnehmer:

Herr Jäger	Klub Braunschweiger Fischer e. V.
Herr Soßna	Das Aquarium
Herr Schmidbauer	61.12
Frau Mauritz	61.12

Das Aquarium und die KANOVA 2 GmbH & Co KG (Nachfolger von Herrn Gottabarm) sind Pächter der Stellplatzfläche auf dem städtischen Grundstück (Flurstück 12/13 Flur 4 Gemarkung Hagen). Nutzer der Fläche sind neben den Kunden des Aquariums, die Mieter der KANOVA: der Jäger Klub Braunschweiger Fischer e. V., die Deutschsprachige Muslimische Gesellschaft e. V. und die KfZ-Werkstatt DC Autoteile.

Herr Jäger und Herr Soßna äußern Bedenken, dass durch die Planungen des Wohngebiets Mittelweg, d. h. Wegfall der Stellplätze und das Heranrücken der Wohnbebauung die Existenzen der Betriebe/Vereine bedroht sein könnten. Hinsichtlich der heranrückenden Wohnbebauung könnte es wegen der Geräusche der Kfz-Werkstatt zudem zu einer Lärmproblematik führen. Sie bitten darum dies in den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Nach Ihrer Auskunft wären für die ansässigen Betriebe/Vereine insgesamt mindestens 20 Stellplätze erforderlich. Herr Soßna äußerte zudem Kaufbereitschaft sofern die Stadt entsprechende Flächen veräußern würde.

i. A.

Mauritz

Betreff:

**Aufhebungssatzung für einen Teilbereich des Bebauungsplanes
"Spargelstraße", HA 108, vom 15. März 1990
Stadtgebiet: Teilfläche der Taubenstraße zwischen dem Mittelweg
und der östlichsten Kante des Gebäudekomplexes von BSI Energy
Auslegungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

27.09.2016

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Vorberatung)

Sitzungstermin

13.10.2016

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

19.10.2016

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

25.10.2016

N

Beschluss:

„Der Teilaufhebungssatzung für den Bebauungsplan „Spargelstraße“, HA 108, vom 15. März 1990 sowie der Begründung wird zugestimmt. Die Teilaufhebungssatzung sowie die Begründung mit Umweltbericht und der aufzuhebende Bebauungsplan sind gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (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.

Planungsziel

Für die Teilfläche der Taubenstraße zwischen dem Mittelweg und der östlichsten Kante des Gebäudekomplexes von BSI Energy wurde am 17. Oktober 1989 der Bebauungsplan „Spargelstraße“, HA 108, vom Rat der Stadt Braunschweig als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan trat am 15. März 1990 mit Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Der Bebauungsplan „Spargelstraße“, HA 108, soll für das oben genannte Stadtgebiet (Teilbereich des Bebauungsplanes HA 108) endgültig aufgehoben werden. Dafür ist die Durchführung eines eigenständigen Verfahrens erforderlich.

Die im aufzuhebenden Teilbereich des Bebauungsplanes HA 108 seinerzeit festgesetzten Erweiterungsflächen im Einmündungsbereich Taubenstraße/ Mittelweg sowie die öffentlichen Stellplätze sind umgesetzt worden. Der Ausbau der geplanten Wendeanlage östlich der Bürogebäude von BS|Energy ist bisher nicht erfolgt.

Die ehemals verfolgten Ziele des Bebauungsplanes HA 108, nämlich die Ausweisung großer Sonderbauflächen für die Stadtwerke südlich der Taubenstraße, sind aufgrund der Planungen für das neue Wohngebiet „Nördliches Ringgebiet“ obsolet geworden. In den ehemals als Sonderbauflächen ausgewiesenen Bereichen setzt der Bebauungsplan „Taubenstraße“, HA 135, nun öffentliche Grünflächen („Nordpark“) fest. Somit fallen große Flächen verkehrserzeugendes Bauland weg, die umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen, die nun aufgehoben werden sollen, verlieren ihre Notwendigkeit.

Der Bebauungsplan HA 108 vom 15. März 1990 entspricht im betroffenen Teilbereich somit nicht mehr dem städtischen Planungsziel und soll deshalb für diesen Teilbereich endgültig aufgehoben werden.

Die Entwicklung, die innerhalb des von der Aufhebungssatzung betroffenen Teilbereiches des Bebauungsplanes HA 108 stattgefunden hat, weicht insofern von den getroffenen Festsetzungen ab, als die öffentlichen Stellplätze regelmäßig vorrangig von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BS|Energy sowie der vermieteten Büroeinheiten genutzt werden. Ein Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist hingegen trotzdem nicht zu verzeichnen. Im betroffenen Bereich besteht demnach ein sehr viel höherer Bedarf an privaten Stellplätzen als solchen für die Öffentlichkeit, da insbesondere im mittleren und östlichen Teilbereich der Straße weder Wohngebäude noch anderweitige öffentliche Nutzungen vorliegen.

Aufgrund des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes „Nordanger“, HA 136, sollen Teile der derzeit vorhandenen privaten Stellplatzanlage östlich des BS|Energy-Grundstückes mit Wohnbauflächen überplant werden. Der Bebauungsplan „Nordanger“, HA 136, ist die Fortsetzung des bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplanes „Taubenstraße“, HA 135. Beide Pläne setzen das im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes hervorgegangene Gesamtkonzept von Ackers|Partner|Städtebau in verbindliches Planungsrecht um.

Die dadurch im Planbereich „Nordanger“ wegfallenden privaten Einstellplätze sollen durch die bisher öffentlichen Stellplätze in der Taubenstraße im Bereich der BS|Energy sowie der vermieteten Büroeinheiten ersetzt und diesen als private Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Dies ist nur möglich, wenn in diesem Bereich das bisherige Planungsrecht (Festsetzung als Öffentliche Verkehrsfläche) geändert oder aufgehoben wird. Die öffentliche Verkehrsfläche wird nicht mehr benötigt, da eine Durchfahrt am östlichen Ende der Taubenstraße in das neue Wohngebiet hinein nicht vorgesehen ist und sie lediglich für die Erschließung der Grundstücke Taubenstraße 2 bis 4 sowie von BS|Energy und den vermieteten Büroeinheiten erforderlich ist.

Zudem soll die Taubenstraße in diesem Bereich als öffentliche Straßenverkehrsfläche teilweise eingezogen werden. Die Durchwegung für Fußgänger und Radfahrende in das östlich anschließende neue Baugebiet bleibt erhalten. Im westlichen Teil, im Bereich der anliegenden Wohnhäuser, verbleiben ausreichend öffentliche Stellplätze bezogen auf die Grundstücke Taubenstraße 2 bis 4.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB und sonstiger Stellen

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 08. Juli 2016 bis 12. August 2016 durchgeführt.

Stellungnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung der Planung geführt hätten, wurden nicht vorgelegt.

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

Diese Beteiligung wird parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB durchgeführt.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Diese Beteiligung wird in der Zeit vom 7. September 2016 bis 23. September 2016 durchgeführt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung der Satzung zur Aufhebung eines Teilbereiches des Bebauungsplanes „Spargelstraße“, HA 108, sowie der Begründung mit Umweltbericht.

Leuer

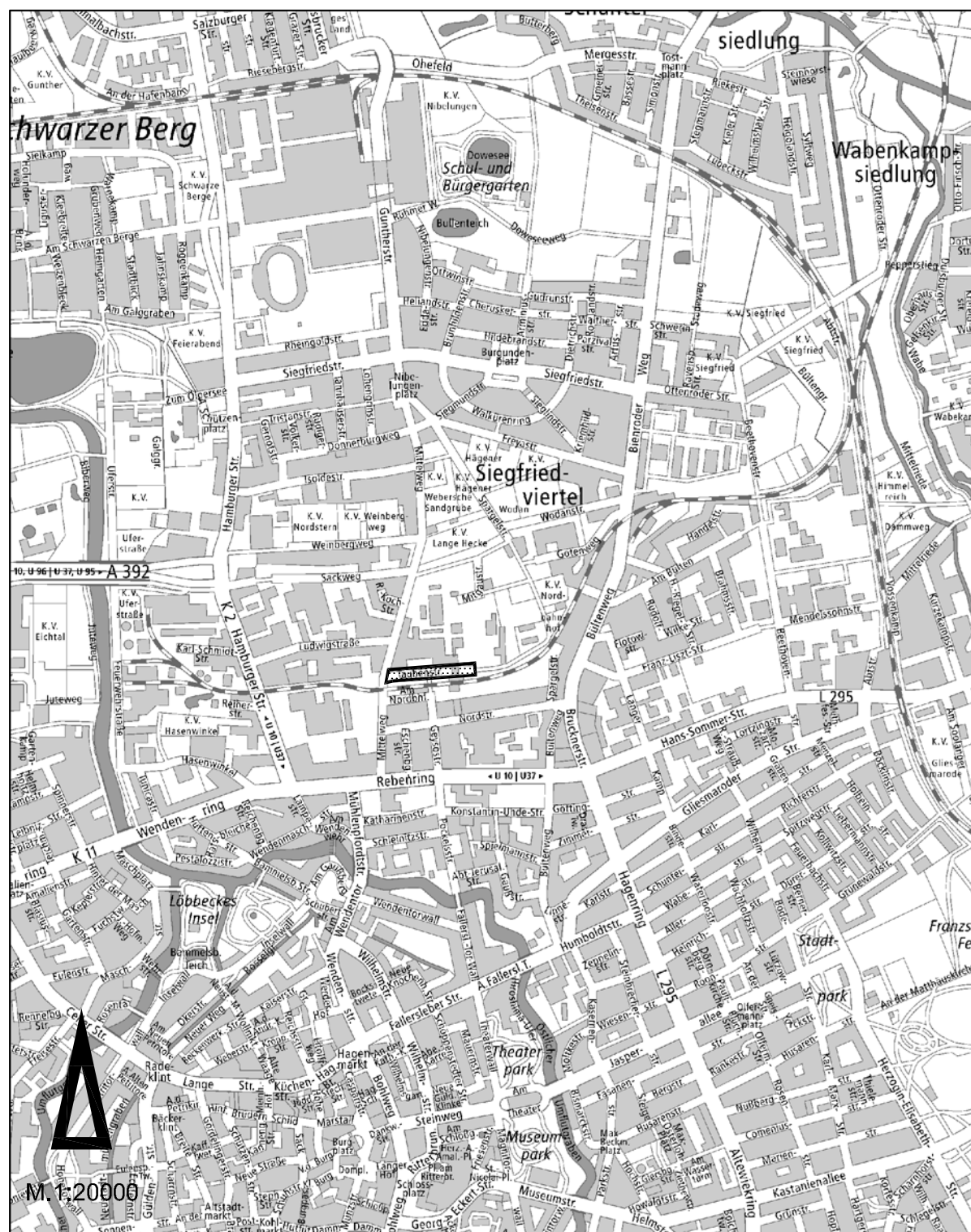
Anlage/n:

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2a: Aufhebungssatzung
- Anlage 2b: Geltungsbereich
- Anlage 2c: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 3a: Zeichnerische Festsetzungen des aufzuhebenden Bebauungsplanes „Spargelstraße“, HA 108 (Teilbereich der Aufhebung)
- Anlage 3b: Textliche Festsetzungen und Hinweise des aufzuhebenden Bebauungsplanes „Spargelstraße“, HA 108
- Anlage 4: Niederschrift der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB (wird nachgereicht, sobald die Beteiligung beendet ist, ggf. als Ergänzungsvorlage)

Aufhebungssatzung
für einen Teilbereich des Bebauungsplanes "Spargelstraße-Süd"

HA 108

Übersichtskarte zur Lage des Geltungsbereiches im Stadtgebiet



Aufhebungssatzung
für einen Teilbereich des Bebauungsplanes
Spargelstraße-Süd

HA 108

Aufgrund des § 1 Abs. 3 und Abs. 8 und des § 10 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), in Verbindung mit § 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. November 2015 (Nds. GVBl. S. 311) hat der Rat der Stadt Braunschweig diese Satzung sowie die Begründung mit Umweltbericht am **Datum** beschlossen.

Stand Rechtsgrundlagen: 17. Februar 2016

§ 1 Ein Teilbereich des Bebauungsplanes „Spargelstraße-Süd“, HA 108, vom 15. März 1990 wird aufgehoben.

§ 2 Von der Aufhebungssatzung ist die Teilfläche der Taubenstraße zwischen dem Mittelweg und der östlichsten Kante des Gebäudekomplexes von BS energy betroffen.

Der Geltungsbereich der Aufhebungssatzung ist in der Anlage 2b dargestellt.

§ 3 Die Satzung tritt am Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

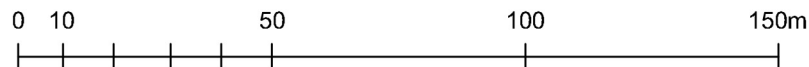
Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

I. V. Leuer
Stadtbaurat

**Aufhebungsatzung
für einen Teilbereich des Bebauungsplanes "Spargelstraße-Süd"**
Geltungsbereich

HA 108



Maßstab 1:1500

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ ©  Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfburg

Aufhebungssatzung
für einen Teilbereich des Bebauungsplanes

Spargelstraße-Süd

HA 108

Begründung mit Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	3
3	Anlass und Ziel der Aufhebungssatzung	4
4	Planungsrechtliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung	5
5	Sonstige wesentliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung	5
6	Umweltbericht	6

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 17. Februar 2016 -

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 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 Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 2008) ist im Bereich der Taubenstraße Vorhandener Siedlungsbereich innerhalb des Oberzentrums dargestellt.

Die Aufhebung des die Taubenstraße betreffenden Teilbereiches des Bebauungsplanes HA 108 steht daher den Zielen der Regional- und Landesplanung nicht entgegen.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich der Aufhebungssatzung gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005.

In seiner aktuellen Fassung stellt der Flächennutzungsplan im Bereich der Taubenstraße lediglich Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dar.

Die Aufhebung des die Taubenstraße betreffenden Teilbereiches des Bebauungsplanes HA 108 hat daher keine Auswirkungen für die Darstellung des Flächennutzungsplanes.

2.3 Bebauungspläne

Aufzuhebender Teilbereich des Bebauungsplanes „Spargelstraße-Süd“, HA 108, vom 15. März 1990

Der Bebauungsplan HA 108 verfolgte im betroffenen Teilbereich insbesondere das Ziel, für die durch die Erweiterung der Betriebsflächen der damaligen Stadtwerke zu erwartende Zunahme des PKW-Verkehrs auf der Taubenstraße ausreichend große Verkehrsflächen im Einmündungsbereich Taubenstraße/ Mittelweg vorzusehen, um bei Bedarf die Straßeneinmündung funktionsgerecht ausbauen zu können. Darüber hinaus setzt er im östlichen Teil gewerbliche Bauflächen und Dauerkleingärten fest.

In wesentlichen Teilen wurde der Bebauungsplan HA 108 bereits durch den Bebauungsplan „Taubenstraße“, HA 135, überplant und außer Kraft gesetzt.

Im Bereich dieser Aufhebungssatzung ist der Bebauungsplan HA 108 aber nicht überplant und außer Kraft gesetzt worden. Er setzt hier ausschließlich Straßenverkehrsflächen inkl. einer hohen Anzahl öffentlicher Stellplätze in der Taubenstraße sowie einer Wendeanlage am Ende der Taubenstraße fest.

3 Anlass und Ziel der Aufhebungssatzung

Von der Aufhebungssatzung ist die Fläche der Taubenstraße betroffen. Sie liegt im Nördlichen Ringgebiet, zweigt vom Mittelweg in Richtung Osten ab und erschließt im vorderen Bereich die Grundstücke Taubenstraße 2 bis 4 sowie im hinteren Bereich die Betriebsflächen von BS|Energy sowie der vermieteten Büroeinheiten. Im weiteren Verlauf werden zwei Wohngebäude östlich des Nordangers (ehemals Spargelstraße) erschlossen.

Die im Bebauungsplan HA 108 seinerzeit festgesetzten Erweiterungsflächen im Einmündungsbereich Taubenstraße/ Mittelweg sowie die öffentlichen Stellplätze sind umgesetzt worden. Der Ausbau der geplanten Wendeanlage östlich der Bürogebäude von BS|Energy ist bisher nicht erfolgt.

Die Entwicklung, die innerhalb des von der Aufhebungssatzung betroffenen Teilbereiches des Bebauungsplanes HA 108 stattgefunden hat, weicht insofern von den getroffenen Festsetzungen ab, als die öffentlichen Stellplätze regelmäßig vorrangig von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BS|Energy sowie der vermieteten Büroeinheiten genutzt werden. Ein Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist hingegen trotzdem nicht zu verzeichnen. Im betroffenen Bereich besteht demnach ein sehr viel höherer Bedarf an privaten Stellplätzen als solchen für die Öffentlichkeit, da insbesondere im mittleren und östlichen Teilbereich der Straße weder Wohngebäude noch anderweitige öffentliche Nutzungen vorliegen.

Aufgrund des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes „Nordanger“, HA 136, sollen Teile der derzeit vorhandenen privaten Stellplatzanlage östlich des BS|Energy- Grundstückes mit Wohnbauflächen überplant werden. Der Bebauungsplan „Nordanger“, HA 136, ist die Fortsetzung des bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplanes „Taubenstraße“, HA 135. Beide Pläne setzen das im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs hervorgegangene Gesamtkonzept von Ackers|Partner|Städtebau in verbindliches Planungsrecht um.

Die im Planbereich „Nordanger“ wegfallenden privaten Einstellplätze sollen durch die bisher öffentlichen Stellplätze in der Taubenstraße im Bereich der BS|Energy sowie der vermieteten Büroeinheiten ersetzt und diesen als private Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist vorgesehen, die im Bereich des Bebauungsplanes „Nordanger“ per Baulast gesicherten notwendigen Einstellplätze des Hauses für Kulturen in diesen Bereich zu verlagern. Diese Maßnahmen sind nur möglich, wenn in diesem Bereich das bisherige Planungsrecht geändert oder aufgehoben wird. Die öffentliche Verkehrsfläche wird nicht mehr benötigt, da eine Durchfahrt am östlichen Ende der Taubenstraße in das neue Wohngebiet hinein nicht vorgesehen ist und sie lediglich für die Erschließung von BS|Energy und den vermieteten Büroeinheiten erforderlich ist.

Zudem soll die Taubenstraße in diesem Bereich als öffentliche Straßenverkehrsfläche teilweise eingezogen werden. Die Einziehung erfolgt östlich der am Nordrand der Straße bestehenden Wohnbebauung, so dass diese nicht von der Maßnahme betroffen ist. Im westlichen Teil, im Bereich der anlie-

genden Wohnhäuser, verbleiben ausreichend öffentliche Stellplätze bezogen auf die Grundstücke Taubenstraße 2 bis 4. Die öffentliche Widmung ist für den westlichen Bereich der Taubenstraße bis einschließlich eines Wendehammers aufrecht zu erhalten. Eine Einziehung kann sich erst für den östlich angrenzenden Bereich anschließen.

Für den weiteren Bereich der Taubenstraße ist nicht nur die bauliche Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer aufrechtzuerhalten, es ist auch sicherzustellen, dass diese langfristig rechtlich als öffentliche Geh- und Radwegeverbindung (z.B. Baulast) gesichert wird, da diese Achse auch weiterhin eine Bedeutung für den öffentlichen nichtmotorisierten Individualverkehr behält. Es ist beabsichtigt, dass die zukünftig eingezogene Fläche im städtischen Eigentum verbleibt.

Die seinerzeit verfolgten Ziele des Bebauungsplanes HA 108, nämlich die Ausweisung großer Sonderbauflächen für die Stadtwerke, sind aufgrund der Planungen für das neue Wohngebiet obsolet geworden. In den ehemals als Sonderbauflächen ausgewiesenen Bereichen setzt der Bebauungsplan „Taubenstraße“, HA 135, nun öffentliche Grünflächen („Nordpark“) fest. Somit fallen große Flächen verkehrserzeugendes Bauland weg, die umfangreichen öffentlichen Verkehrsflächen, die nun aufgehoben werden sollen, verlieren ihre Notwendigkeit.

Der Bebauungsplan HA 108 vom 15. März 1990 entspricht im betroffenen Teilbereich somit nicht mehr dem städtischen Planungsziel und soll deshalb für diesen Teilbereich endgültig aufgehoben werden.

4 Planungsrechtliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung

4.1 Flächennutzungsplan

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes bleiben von der Aufhebung unberührt.

4.2 Bereich ohne neuen Bebauungsplan

Für den zukünftig nicht überplanten Bereich kann Folgendes festgestellt werden:

Die im Teilbereich des aufzuhebenden Bebauungsplanes festgesetzten Straßenverkehrsflächen sind bereits als Verkehrsfläche/ Stellplatzanlage ausgebaut. Aus städtebaulicher Sicht unerwünschte Bauvorhaben/ Veränderungen sind daher nicht zu erwarten.

5 Sonstige wesentliche Auswirkungen der Aufhebungssatzung

Der Stadt Braunschweig entstehen durch die Aufhebung des Teilbereiches des Bebauungsplanes HA 108 keine Kosten.

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Das derzeit über die Taubenstraße erschlossene Grundstück Nordanger 1 (ehemals Spargelstraße 1), auf welchem sich zwei Wohngebäude befinden, kann nach Umsetzung der Planung nicht mehr wie bisher über die Taubenstraße erschlossen werden. Die Erschließung bleibt aber über die Straßen Nordanger und Gotenweg gesichert.

6 Umweltbericht

6.0 Präambel

Im vorliegenden Umweltbericht werden die auf Grund der Umweltprüfungen nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes dargelegt.

6.1 Beschreibung der Planung

Der Bebauungsplan HA 108 soll in einem Teilbereich aufgehoben werden.

6.2 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten/ Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung

Die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes ist nicht erforderlich, da die Regelungen des § 34 BauGB ausreichen, um die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Sollte sich zukünftig ein Planerfordernis ergeben, so kann ein neuer Bebauungsplan aufgestellt werden, der dann den maßgeblichen städtebaulichen und sonstigen Zielvorstellungen entspricht.

6.3 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Die Umweltprüfung erfolgte im Wesentlichen durch den Vergleich der baulichen und sonstigen Nutzungsmöglichkeiten auf den Teilflächen des Bebauungsplanes HA 108, die nicht durch neuere Bebauungspläne ersetzt wurden, mit den künftigen Nutzungsmöglichkeiten bei einer Beurteilung gemäß § 34 BauGB. Vorhandene Kenntnisse bei der Stadt Braunschweig wurden zur Beurteilung herangezogen.

6.4 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

6.4.1 Mensch und Gesundheit

Bestandsaufnahme: Die Taubenstraße dient der Erschließung der Grundstücke Taubenstraße 2 bis 4 und der Betriebsflächen der BS|Energy. In der Verlängerung der Taubenstraße ist auch der Nordanger (ehemals Spargelstraße) angebunden.

Prognose über die Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben weitgehend unverändert. Eine Durchwegung der Taubenstraße für Fußgänger und Radfahrer soll auch weiterhin gewährleistet bleiben.

6.4.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft

Bestandsaufnahme: Durch die nahezu komplette Versiegelung als Straßenverkehrsfläche ist der Lebensraum für Tiere und Pflanzen stark eingeschränkt. Das Landschaftserleben ist ebenfalls stark eingeschränkt und nur durch die außerhalb des Geltungsbereiches befindlichen privaten Grünflächen geprägt.

Prognose über die Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

6.4.3 Boden

Bestandsaufnahme: Die natürlichen Bodenfunktionen sind aufgrund der nahezu vollständigen Versiegelung so gut wie nicht vorhanden.

Prognose über die Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Kampfmittel

Bestandsaufnahme: Im Plangebiet besteht aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges der Verdacht auf Kampfmittel im Erdboden.

Prognose über die Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung: Keine Änderung der Gefahrenlage.

Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung: Keine Bedenken gegen die Aufhebung des Bebauungsplanes. Bei Erdarbeiten sind aus Sicherheitsgründen Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen.

6.4.4 Wasser

Bestandsaufnahme: Natürliche Gewässer sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Aufgrund der nahezu vollständigen Versiegelung findet keine natürliche Versickerung des Niederschlagswassers statt.

Prognose über die Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

6.4.5 Klima, Luft

Bestandsaufnahme: Durch die nahezu vollständige Versiegelung im Geltungsbereich sind die Einflüsse auf das Mikroklima aufgrund von Erwärmung der Oberflächen überwiegend negativ zu bewerten.

Prognose über die Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

6.4.6 Lärm

Bestandsaufnahme: Die Taubenstraße dient der Erschließung der Grundstücke Taubenstraße 2 bis 4 und der Betriebsflächen der BS|Energy und im weiteren indirekt dem Wohngrundstück Nordanger 1 (ehemals Spragelstraße 1). Eine besondere Lärmbelastung durch den An- und Abfahrtsverkehr insbesondere zu Arbeitsbeginn bzw. -ende ist nicht bekannt. Aufgrund der Überplanung der südöstlich an den Geltungsbereich angrenzenden Flächen als Öffentliche Grünflächen („Nordpark“) wurden umfassende Sonderbauflächen zurückgenommen. Somit ist eine Erhöhung der Lärmbelastung durch zusätzliche An- und Abfahrtsverkehre zu diesen Flächen nicht mehr zu erwarten.

Prognose ohne Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Prognose mit Durchführung der Planung: Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

6.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme, Prognose ohne Durchführung der Planung, Prognose mit Durchführung der Planung:

Nicht berührt.

6.4.8 Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Eintretende Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes sind nicht erkennbar.

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

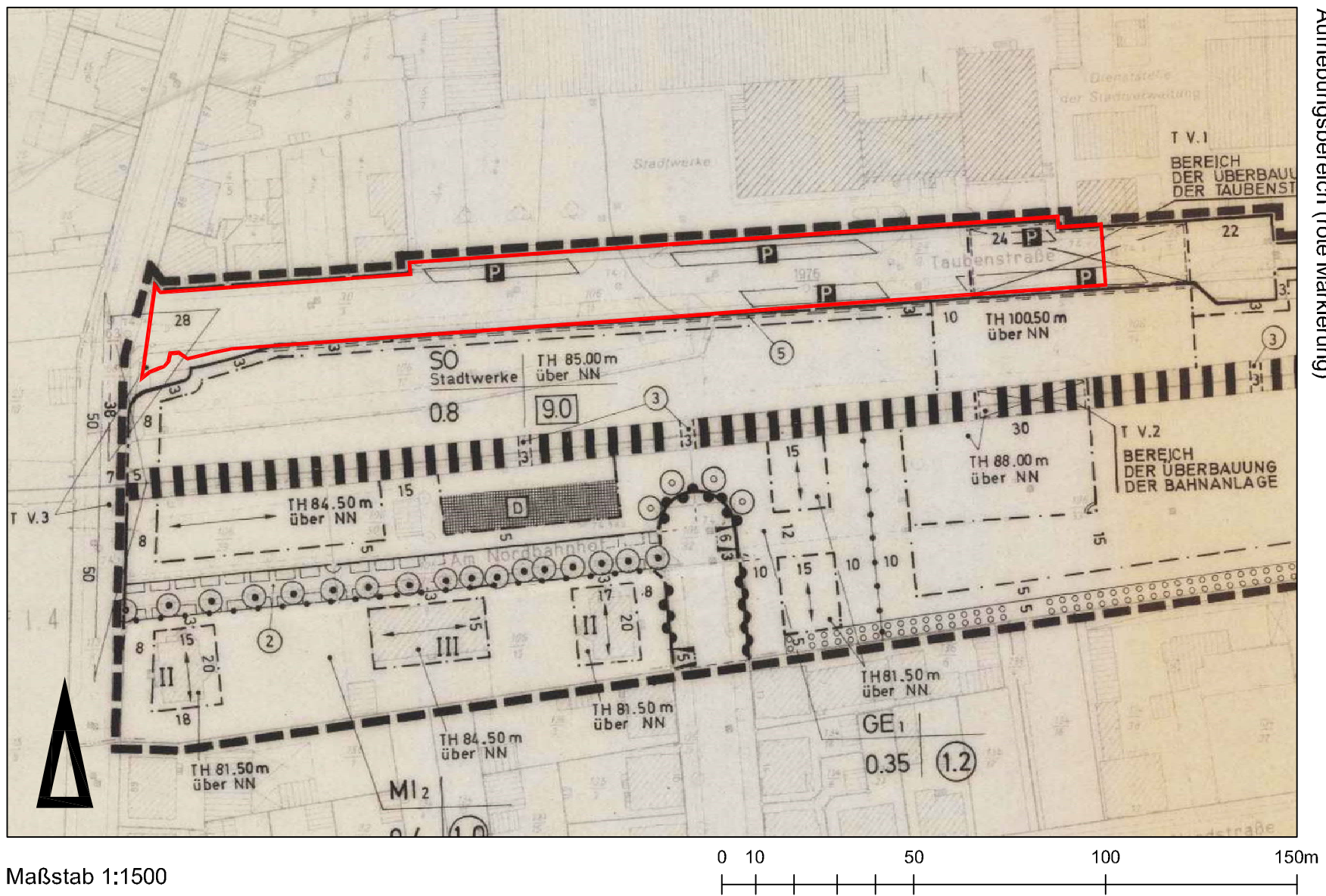
Nachteilige Auswirkungen der Teilaufhebung sind nicht erkennbar, daher sind auch keine Maßnahmen erforderlich.

6.6 Zusammenfassung

Eine im Bebauungsplan HA 108 förmlich als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzte Fläche wird planungsrechtlich in eine Fläche nach § 34 BauGB verwandelt. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich demnach nach den in § 34 BauGB aufgeführten Bedingungen. Ziel der Aufhebung ist die Nutzung der östlich der nördlich angrenzenden Wohnbebauung gelegenen Straßenverkehrsflächen für die Unterbringung der privaten Stellplätze der angrenzenden Betriebe und Büroeinheiten. Auch die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze des Hauses der Kulturen sollen dort untergebracht werden. Die Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer soll weiterhin gewährleistet bleiben.

Insgesamt ergeben sich aus der Aufhebung des Teilbereiches des HA 108 keine wesentlichen Umweltauswirkungen.

Auszug aus dem Bebauungsplan "Spargelstraße-Süd"
 vom 15. März 1990, BauNVO 1977/ 1986
 Aufhebungsbereich (rote Markierung) HA 108



Maßstab 1:1500

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾
¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation



Bebauungsplan „Spargelstraße-Süd“

Titel Baublock 42/2 a

HA 108

Textliche Festsetzungen

(BauNVO 1977/ 1986)

I Baugebiete

1. Sondergebiet „Stadtwerke“ (SO-Stadtwerke)
Im Sondergebiet „Stadtwerke“ sind nur Gebäude und Anlagen zulässig, die den Stadtwerken als öffentlichem Versorgungsträger der Stadt Braunschweig dienen.
2. Mischgebiete
 - 2.1 Im Mischgebiet MI 1 sind Wohngebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Tankstellen unzulässig.
 - 2.2 Im Mischgebiet MI 2 sind Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen unzulässig.
3. Gewerbegebiete
Im Gewerbegebiet GE 1 sind Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen unzulässig.
Im Gewerbegebiet GE 1 sind Gebäude nur bis zu einer Länge von 30 m zulässig.
Außerhalb der Bauflächen sind Garagen unzulässig.

II Grünflächen

1. Grünflächen – Dauerkleingärten
 - 1.1 Im Dauerkleingartengebiet sind Gebäude nur in eingeschossiger Bauweise zulässig.
 - 1.2 Je Gartenparzelle ist nur eine Gartenlaube zulässig. Die Grundflächen der Gartenlauben einschl. überdachtem Freisitz dürfen nicht mehr als 24 m² betragen. Überdachte Freisitze müssen mit der Gartenlaube verbunden sein.
 - 1.3 Der Erdgeschossfußboden von Kleingartenlauben darf nicht mehr als 0,30 m über dem Bezugspunkt liegen. Bezugspunkt ist die mittlere Höhe des Geländes im Bereich der Überbauung.
 - 1.4 Die Traufe der Kleingartenlaube darf nicht höher als 2,50 m über dem Erdgeschossfußboden liegen.
 - 1.5 Kleingewächshäuser sind bis zu einer Grundfläche von 6,0 m² zulässig.

- 1.6 Je Kleingartenanlage ist ein Vereinsheim zulässig. Die Grundfläche darf 4,50 m² je zugehörigem Kleingarten und insgesamt 400 m² nicht überschreiten.
- 1.7 Je Kleingartenanlage ist ein Lagerschuppen für Dünger und Geräte als Gemeinschaftsanlage zulässig. Die Grundfläche darf 1,0 m² je zugehörigem Kleingarten und insgesamt 40,0 m² nicht überschreiten.
- 1.8 Die Höhe der Eindriedung der Kleingartenanlage darf 2,0 m nicht überschreiten.
- 1.9 Im Dauerkleingartengebiet müssen Hochbauten von öffentlichen Verkehrsflächen mind. 5,0 m Abstand halten.
- 1.10 Einstellplätze sind nur als Gemeinschaftsanlage für jeweils mind. 5 Pkw zulässig.

III Pflanzgebot

1. Auf den Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sind auf je 10 m² Pflanzfläche ein baumartiges Gehölz – wie Eberesche, Ahorn, Birke, Vogelkirsche, Linde, Esche, Erle, Kiefer oder Lerche und 8 strauchartige Gehölze – wie Liguster, Hasel, Hainbuche, Feldahorn oder Schlehe – artenweise in Gruppen von mind. drei Stück je Art und mind. drei verschiedenen Arten zu pflanzen.
2. Im Sondergebiet „Stadtwerke“ gilt für 1/10 der überbaubaren Grundstücksfläche das Pflanzgebot III 1.

Auf Stellplatzflächen ist ein Baum je 10 Stellplätze zu pflanzen.
3. An den mit einem Pflanzgebot belegten Standorten am Nordende der Geysstraße sind großkronige Bäume, wie z. B. Kastanien zu pflanzen und zu erhalten.

IV Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- ① Mit Geh- und Fahrrechten zu Gunsten der Anlieger zu belastende Flächen
- ② Mit Geh- und Fahrrechten zu Gunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen
- ③ Mit Gehrechten zu Gunsten der Stadtwerke zu belastende Flächen für einen Bahnübergang. Ausnahmsweise dürfen diese Rechte auch an anderer Stelle begründet werden.
- ④ Mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen für einen Bahnübergang
- ⑤ Mit Leitungsrechten zu Gunsten des Versorgungsträgers Fernmeldewesen zu belastende Flächen

V Sonstige Festsetzungen

- 1. Die Taubenstraße darf im Zusammenhang mit dem Baugebiet SO innerhalb der festgesetzten Baugrenzen bis zu einer Länge von 25 m überbaut werden.
Die lichte Durchfahrtshöhe muss mind. 4,50 m betragen.
- 2. Die Bahnanlage darf im Zusammenhang mit dem Baugebiet SO innerhalb der festgesetzten Baugrenzen überbaut werden.
Die lichte Durchfahrtshöhe muss mind. 4,90 m über Gleis und die lichte Durchfahrtsbreite mind. 3,50 m beidseitig der Gleisachse betragen.
- 3. Die Flächen der Sichtdreiecke sind von jeder sichtbehindernden Nutzung und Bepflanzung freizuhalten. Sträucher, Hecken und Einfriedungen dürfen eine Höhe von 0,80 m über der Fahrbahn nicht überschreiten.

Hinweise:

- 1. Wasserschutzgebiet:
Für das nachrichtlich übernommene Wasserschutzgebiet, Schutzzone III a, gilt die Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bienroder Weg der Braunschweiger Versorgungs-AG vom 12. Okt. 78.
- 2. Für das im Sondergebiet infolge Bodenversiegelung und Dachflächenentwässerung anfallende Regenwasser sind private Rückhaltebecken vorzusehen.

Betreff:

**Aufhebungssatzung für einen Teilbereich des Bebauungsplanes
"Spargelstraße", HA 108, vom 15. März 1990
Stadtgebiet: Teilfläche der Taubenstraße zwischen dem Mittelweg
und der östlichsten Kante des Gebäudekomplexes von BSI Energy
Auslegungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

29.09.2016

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Sitzungstermin

13.10.2016

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

19.10.2016

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

25.10.2016

N

Beschluss:

„Der Teilaufhebungssatzung für den Bebauungsplan „Spargelstraße“, HA 108, vom 15. März 1990 sowie der Begründung wird zugestimmt. Die Teilaufhebungssatzung sowie die Begründung mit Umweltbericht und der aufzuhebende Bebauungsplan sind gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (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.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

Mit dieser Vorlage wird die Anlage 4 - Niederschrift der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB - nachgereicht.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB hat in der Zeit vom 7. September bis zum 23. September 2016 stattgefunden.

Stellungnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung der Planung geführt hätten, wurden nicht vorgelegt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung der Satzung zur Aufhebung eines Teilbereiches des Bebauungsplanes „Spargelstraße“, HA 108, sowie der Begründung mit Umweltbericht.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 4: Niederschrift der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB

Aufhebungssatzung für einen Teilbereich des Bebauungsplanes

„Spargelstraße-Süd“

HA 108

Niederschrift der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

In der Zeit vom 7. September bis zum 23. September 2016 wurde die Öffentlichkeit über die geplante Aufhebungssatzung für einen Teilbereich des Bebauungsplanes „Spargelstraße-Süd“, HA 108, informiert. Die Unterlagen standen im Aushang des Fachbereiches Stadtplanung und Umweltschutz, Langer Hof 8, zur Einsicht zur Verfügung und wurden parallel auch im Internet veröffentlicht.

Während dieses Zeitraumes wurden keine Stellungnahmen eingereicht. Bürgerinnen oder Bürger haben sich auch telefonisch nicht informieren lassen.

i.A.
gez.
Jantos

Betreff:

Ottenroder Straße - Begründung einer Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für Grundstücke

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

27.09.2016

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	13.10.2016	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	19.10.2016	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	25.10.2016	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	01.11.2016	Ö

Beschluss:

„Für das in der Anlage bezeichnete Stadtgebiet wird eine Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für Grundstücke gemäß § 25 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.“

Sachverhalt:

Die Stadt Braunschweig hat nach wie vor den dringenden Bedarf an der Schaffung neuer Wohngebiete. Einschlägige Prognosen (GEWOS-Wohnungsbedarfsprognose, Prognose Referat Stadtentwicklung und Statistik u. ä.) sagen Braunschweig ein moderates Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2030 vorher. Damit mittelfristig der entsprechende Bedarf insbesondere an innenstadtnahem Wohnraum gedeckt werden kann, müssen geeignete Standorte für die künftige Entwicklung von Wohnbauland gefunden werden. Die Flächen im Geltungsbereich erfüllen grundsätzlich die Voraussetzungen für Wohnbauflächen und sollen gesichert werden, um eine Bebauung analog zum westlich des Bienroder Weges angrenzenden Nördlichen Ringgebietes fortzusetzen. Die Flächen bieten die Voraussetzung zur Schaffung zentral gelegenen bezahlbaren Wohnraumes. Aus Sicht des Landes Niedersachsen werden diese Flächen nicht als Erweiterungsflächen für die Technische Universität Braunschweig benötigt, wie ursprünglich im Flächennutzungsplan dargestellt.

Die Stadt Braunschweig ist bestrebt, die liegenschaftlichen Voraussetzungen zur Realisierung des genannten Planungszieles zu schaffen. Es steht zu erwarten, dass nicht alle Grundstückseigentümer im genannten Bereich verkaufsbereit sind. Insofern ist davon auszugehen, dass allein mit freihändigem Erwerb die Planungsziele wohl nicht zu realisieren sein werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, ein besonderes Vorkaufsrecht für Grundstücke gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB zu begründen. Die Stadt hat laut BauGB das Recht, in Gebieten, in denen sie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch Satzung Flächen zu bezeichnen, an denen ihr ein Vorkaufsrecht an den Grundstücken zusteht. Die Anwendungsvoraussetzungen zur Begründung dieser Satzung sind erfüllt, da es sich bei der Schaffung von Wohnraum um eine wichtige städtebauliche Maßnahme handelt. Auch ist die Satzung notwendig zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung: Der Bereich östlich der Ottenroder Straße präsentiert sich heute als ein im Wesentlichen unbeplanter und untergeordneter

Bereich. Er besitzt jedoch auf Grund seiner Lagevorteile (Nähe zur Innenstadt und Nähe zur Technischen Universität) ein hohes Potenzial, um ein zusammenhängendes größeres, innenstadtnahes Wohngebiet zu entwickeln. Das Vorkaufsrecht darf weiterhin nur ausgeübt werden, wenn das Wohl der Allgemeinheit dies rechtfertigt. Auch diese Voraussetzung ist erfüllt, denn es liegt im Wohl der Allgemeinheit, wenn ein weiteres großes innenstadtnahes Wohngebiet entwickelt und auf entsprechende Inanspruchnahme des Außenbereiches für Wohnprojekte verzichtet werden kann. Der Geltungsbereich der Satzung umfasst ca. 11,47 ha.

Durch die Begründung des Vorkaufsrechtes wird die Stadt Braunschweig ermächtigt, in Grundstückskaufverträge Dritter einzutreten. Dabei kann die Gemeinde den zu zahlenden Betrag nach dem Verkehrswert des Grundstückes zum Zeitpunkt des Kaufes bestimmen, wenn der vereinbarte Kaufpreis den Verkehrswert in einer dem Rechtsverkehr erkennbaren Weise deutlich überschreitet.

Mit dieser Satzung wird ein Recht, nicht aber die Pflicht der Gemeinde begründet, Grundstücke im Geltungsbereich der Satzung aufzukaufen. Insofern werden mit dieser Satzung auch keine neuen fiskalischen Pflichten begründet, sondern die Chance eröffnet, im Interesse des Allgemeinwohls auf lange Sicht hin geeignete Grundstücksverhältnisse herzustellen. Dabei ist diese Satzung als ein Baustein einer attraktiven Liegenschaftspolitik bzw. einer langfristig wirkenden Bodenvorratspolitik zu verstehen. Allein mit dieser Satzung wird man in aller Regel nicht alle liegenschaftlichen Probleme lösen können. Neben der Anwendung dieses Instrumentes wird die Stadt parallel in jedem Fall versuchen, freihändig die Grundstücke zu erwerben, die zur Erreichung des genannten Zieles gebraucht werden. Für den Fall, dass Grundstückseigentümer dauerhaft nicht verkaufsbereit sind, wird die Stadt weiterhin auf das bewährte Instrument „Umlegung“ zurückgreifen, mit dessen Hilfe geeignete Grundstückszuschnitte hergestellt und öffentliche Erschließungs- und Grünflächen generiert werden können.

Entlang der südlichen Grenze besteht bereits eine Vorkaufsrechtssatzung für die Umsetzung des Ringgleisweges. Zwecks Vereinfachung wird dieser Streifen in den Geltungsbereich der vorliegenden Satzung aufgenommen. Die Ziele dieses Bereiches, nämlich die Umsetzung eines stadtumspannenden Ringgleisradweges bleiben davon unberührt.

Die Verwaltung empfiehlt, für das in der Anlage bezeichnete Stadtgebiet eine Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für Grundstücke gemäß § 25 BauGB zu beschließen.

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 2 Nr. 2 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG).

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für Grundstücke

Satzung

**gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB
über ein besonderes Vorkaufsrecht für Grundstücke
in der Stadt Braunschweig,
Gemarkung Hagen,
Bereich Ottenroder Straße:**

Auf Grund des § 25 Abs. 1 des Baugesetzbuches 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), in Verbindung mit den §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (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), hat der Rat der Stadt Braunschweig am 1. November 2016 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Der Stadt Braunschweig steht in dem in § 2 näher bezeichneten Gebiet (Geltungsbereich), in dem sie städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches zu.

§ 2

Das Gebiet, in dem der Stadt Braunschweig das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches zusteht, liegt östlich der Ottenroder Straße. Eine Übersichtskarte und ein Lageplan im Maßstab 1:5000 sind Bestandteil dieser Satzung.

§ 3

Die Satzung tritt am Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

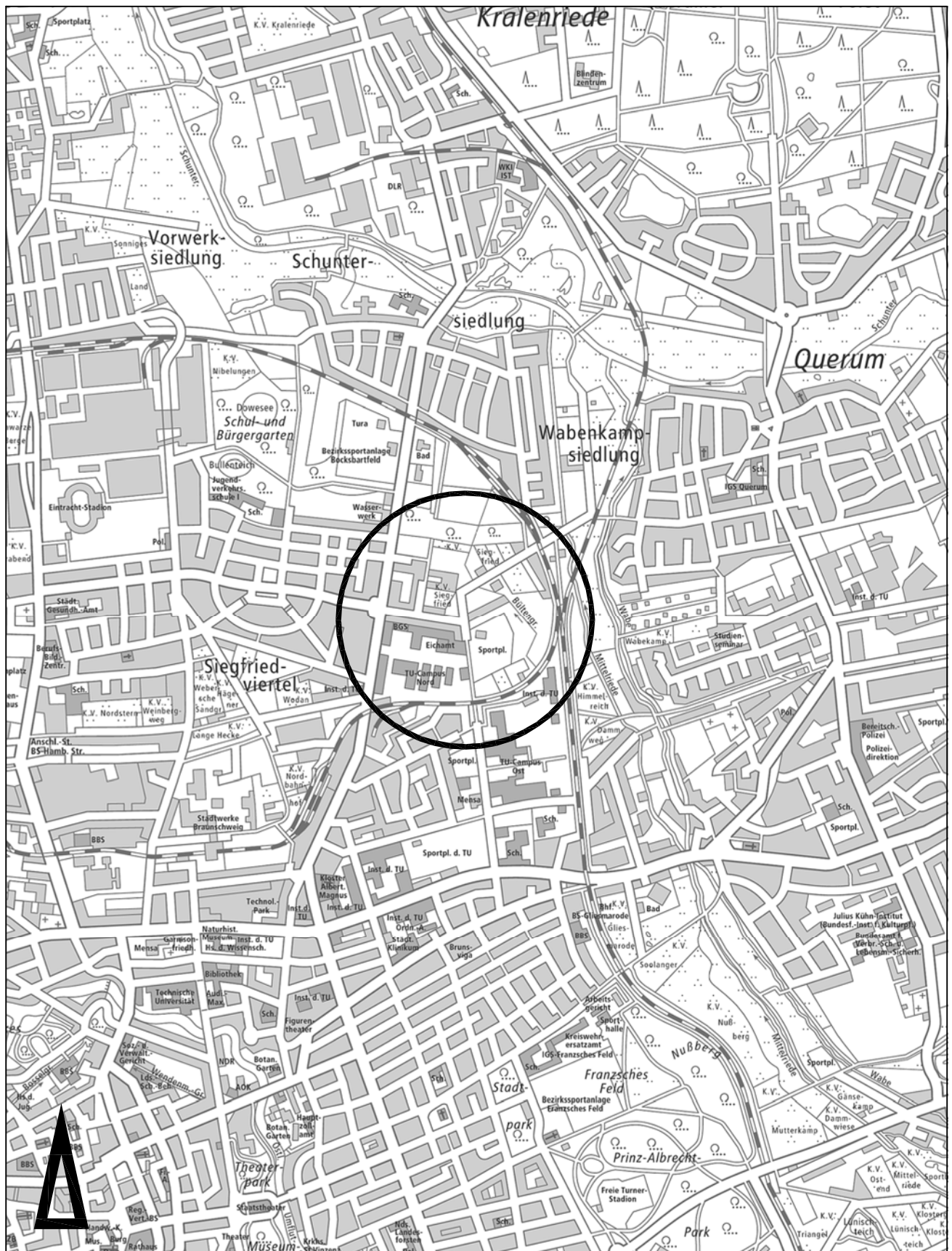
i. V.

Stadtbaurat

Vorkaufsrechtssatzung

Ottenroder Straße

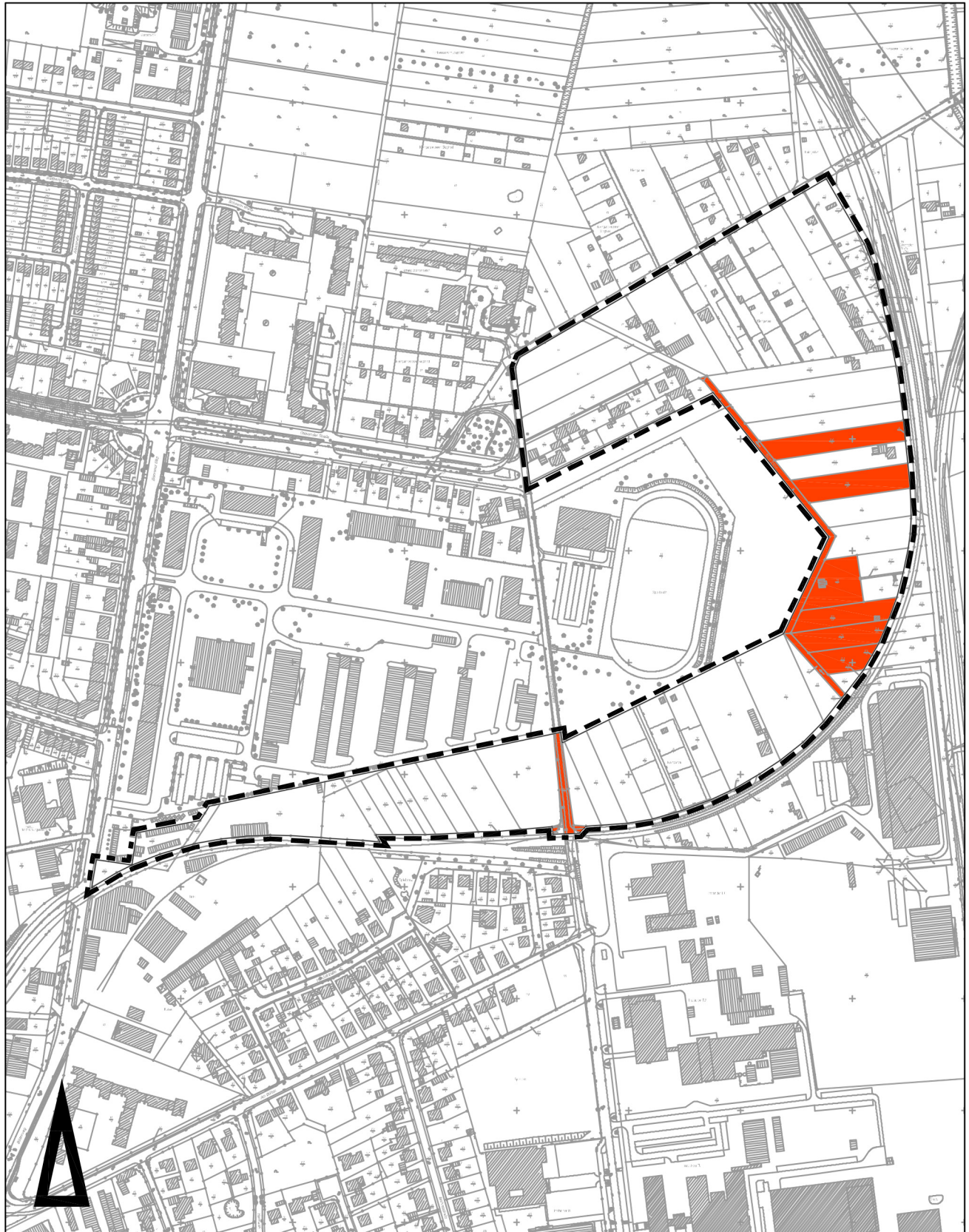
Übersichtskarte



Vorkaufsrechtssatzung

Ottenroder Straße

Geltungsbereich mit Kennzeichnung der Flächen (rote Markierung), die bereits im Eigentum der Stadt Braunschweig stehen (Stand: 26. September 2016)



Maßstab 1:5000

0 50 100 200 500m

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen - Ingenieurbüro Braunschweig/Wittke

Absender:

SPD-Fraktion im Stadtbezirksrat 331

TOP 8.1

16-02296

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Erneuerung der Tore auf dem Bolzplatz Warnekamp im Schwarzen Berg

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

20.05.2016

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Entscheidung)

Status

Ö

Der Bezirksrat wird gebeten, zu beschließen:

Die beiden Torrahmen auf dem Bolzplatz am Warnekamp (neben dem Kinderspielplatz) werden durch neue Tore mit Netzen ersetzt. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel werden aus den dem Bezirksrat zur Verfügung stehenden Mitteln des Bürgerhaushalts 2016 entnommen.

Sachverhalt: Gerade hat der Stadtteil Schwarzer Berg sein 50-jährigem Stadtteiljubiläum gefeiert. Um auch die Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten für Kinder und Jugendliche stetig zu verbessern, sollen die derzeit auf dem Bolzplatz befindlichen Torrahmen durch "richtige" Tore mit Netzen und einer entsprechenden Standsicherheit ersetzt werden.

Fotos der vorhandenen Torrahmen



