

Betreff:

Anpassung Linienführung der Linie 413 zur Bedienung des Gewerbegebietes "Rüningen Süd"

Organisationseinheit:**Datum:**

10.10.2017

DEZERNAT III - Bau- und Umweltschutzdezernat

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 224 Rüningen (zur Kenntnis)	19.10.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö

Sachverhalt:

Die Linienführung der Buslinie 413 im Stadtteil Rüningen wird angepasst. Alle Fahrten nach Leiferde verkehren über die Route Thiedestraße – Rüningenstraße – Dieselstraße – Engelhardstraße – Schmitzstraße – Schenkendamm.

Die Haltestellen Rüningenstraße und Schenkendamm werden aufgegeben.

Die Haltestelle Engelhardstraße wird neu eingerichtet.

Die Haltestelle Braunstraße wird nicht mehr von der Buslinie 413 bedient.

Ausgangslage

Im Süden von Rüningen ist in den letzten Jahren das bestehende Gewerbegebiet weiter gewachsen. Die Verlängerung der Dieselstraße, die Engelhardstraße, in Richtung Süden mit Anschluss an den Kreisel Thiedestraße / Schenkendamm, ist im Endausbau fertiggestellt. Im Zuge des Ausbaus wurde eine neue barrierefreie Haltestelle in beide Fahrtrichtungen gebaut.

Das Gewerbegebiet „Rüningen Süd“ ist bislang hauptsächlich über die direkt an der Thiedestraße gelegene Haltestelle Braunstraße beziehungsweise über die Haltestelle Schenkendamm am Kreisel erschlossen. Die Buslinie 413 verkehrt auf direktem Weg zwischen Leiferde und Rüningen über die Thiedestraße.

Anpassung der Linienführung der Buslinie 413

Der Linienweg der Buslinie 413 wird zukünftig zwischen Rüningen und Leiferde ab der Kreuzung Thiedestraße / Rüningenstraße über die Rüningenstraße, Dieselstraße, Engelhardstraße und Schmitzstraße zum Schenkendamm geführt.

Es werden in diesem Abschnitt zukünftig die Haltestellen Engelhardstraße, Dieselstraße und Raabestraße bedient. Für die Haltestelle Dieselstraße in Fahrtrichtung Leiferde konnte aufgrund des fehlenden Fußwegs kein geeigneter Standort gefunden werden.

Die Haltestelle Schenkendamm wird aufgrund der Nähe zur neuen Haltestelle Engelhardstraße nicht mehr bedient.

Die Haltestelle Braunstraße liegt nicht mehr auf dem Linienweg der 413 und wird deshalb nicht mehr bedient. Als Alternative stehen die Haltestellen Dieselstraße und Engelhardstraße

zur Verfügung. Die Haltestelle Braunstraße wird jedoch weiterhin von Bussen der KVG bedient.

Die Haltestelle Rüningenstraße wird für die Linien 413 und 465 aufgrund der geringen Entfernung von 100 m zur Haltestelle Raabestraße entfallen. In direkter Nähe zur Haltestelle Raabestraße ist eine Querungshilfe über die Rüningenstraße vorhanden. Es gibt Fußwege von dort in die nördlich angrenzende Wohnbebauung. Die Haltestelle Raabestraße liegt außerdem direkt am dortigen Nahversorger.

An der Kreuzung Rüningenstraße / Thiedestraße wird eine LSA-Vorrangschaltung für die Busse eingerichtet, so dass möglichst geringe Fahrzeitverluste eintreten. Im Ergebnis verlängert sich die Fahrzeit für Fahrgäste von und nach Leiferde um ca. 1 bis 2 Minuten.

Finanzielle Auswirkungen und zeitliche Umsetzung

Diese Maßnahme zur besseren Anbindung der Gewerbegebiete ist Bestandteil des sog. Ohnefalls, der dem Stadtbahnausbaukonzept hinterlegt ist.

Der Rat hat mit seinem Beschluss vom 21. Februar 2017 Verwaltung und Braunschweiger Verkehrs-GmbH aufgefordert, den Ohnefall umzusetzen. Dies wird in den nächsten Jahren in vielen kleinen Schritten umgesetzt.

Die längere Fahrstrecke sowie die längere Fahrzeit führen zu leicht steigenden Betriebskosten und somit zu einer geringen Erhöhung des Defizitausgleichs und werden im Wirtschaftsplan der Verkehrs-GmbH abgebildet.

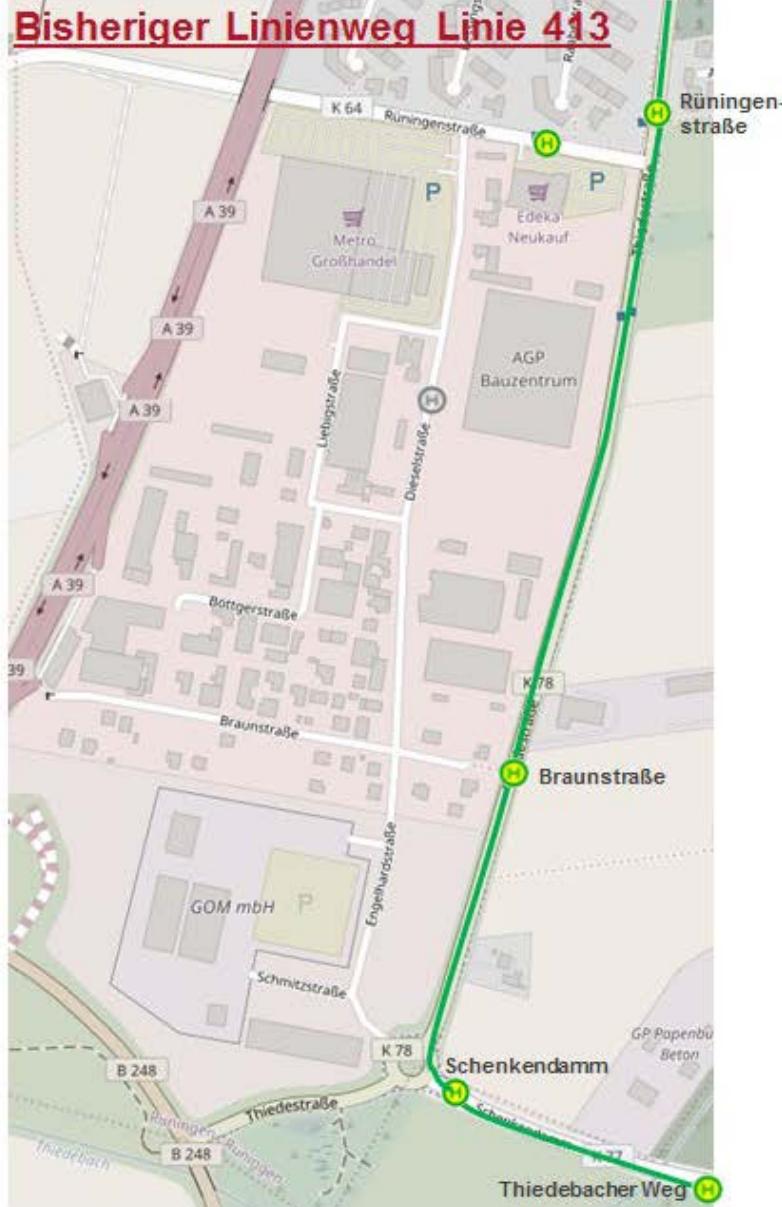
Die Umsetzung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen.

Leuer

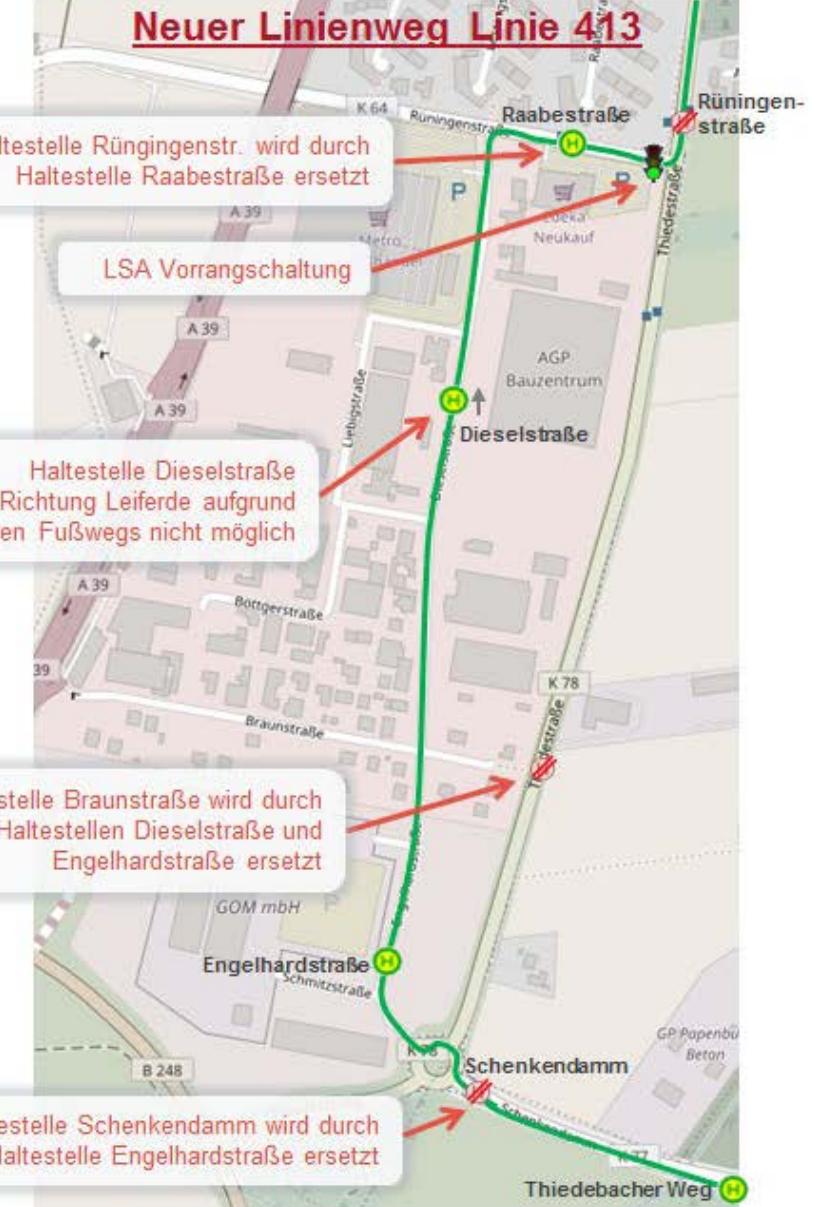
Anlage/n:

Bisheriger und neuer Linienweg der Linie 413

Bisheriger Linienweg Linie 413



Neuer Linienweg Linie 413



Betreff:

Aufwertung der Buslinie 442 mit neuem Linienweg Helmstedter Straße - Lindenbergsiedlung - Südstadt - Heidberg - Melverode

Organisationseinheit:**Datum:**

10.10.2017

DEZERNAT III - Bau- und Umweltschutzdezernat

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (zur Kenntnis)	25.10.2017	Ö

Die heutige Schulbuslinie 442 wird zu einer regulären Buslinie aufgewertet. Sie verkehrt auf dem Linienweg Helmstedter Straße – Lindenbergsiedlung – Südstadt – Heidberg – Melverode.

Ihre Betriebszeit wird montags bis freitags zwischen 6.00 Uhr und ca. 20.30 Uhr auf einen 30 Minutenrhythmus erweitert. An Sonn- und Feiertagen erfolgt zwischen 10.00 Uhr und 18.00 Uhr ein 60 Minutenrhythmus auf dem verkürzten Linienweg zwischen Helmstedter Straße und Südstadt.

Die Verstärkerfahrten montags bis freitags auf der Buslinie 412 zwischen Helmstedter Straße und Südstadt gehen in den Fahrten der Buslinie 442 auf.

Die Verstärkerfahrten montags bis freitags zwischen 6.00 Uhr und ca. 20.30 Uhr auf der Buslinie 431 zwischen Hauptbahnhof und Melverode verkehren neu auf dem Linienweg Hauptbahnhof bis Heidberg (Erfurtplatz).

Ausgangslage

Im Bereich der Rautheimer Straße und Braunschweiger Straße ist in den letzten Jahren neue Wohnbebauung auf dem Gelände der ehemaligen Roselies-Kaserne entstanden. Mit dem Baugebiet Heinrich-der-Löwe-Kaserne entsteht weitere Wohnbebauung.

Die Lindenbergsiedlung wird mit der heutigen Buslinie 412 erschlossen. Die Buslinie verkehrt derzeit montags bis freitags von 6.00 bis 20.00 Uhr durchgängig alle 30 min, im Zeitbereich von 6.30 Uhr bis 8.30 Uhr und 13.00 Uhr bis 17.30 Uhr ist der Fahrplan auf einen 15 Minutenrhythmus verdichtet. Samstags verkehrt die Buslinie 412 von 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr alle 30 Minuten, sonn- und feiertags von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr alle 30 Minuten. Außerhalb dieser Zeiten besteht ein 60 Minutenrhythmus.

Die Buslinie verkehrt aus der Südstadt kommend über die Ortsteile Lindenbergsiedlung und Rautheim bis zum Endpunkt Helmstedter Straße. An der Helmstedter Straße besteht Übergang zur Stadtbahnlinie 4.

Am Endpunkt Welfenplatz wechseln die Fahrten ihre Liniennummer und verkehren alle 30 Minuten weiter als Buslinie 411 in Richtung Hauptbahnhof und Innenstadt. Der Linienweg über Rautheim ist für die Fahrgäste aus dem Bereich Südstadt und Lindenbergsiedlung sehr umwegig und führt zu vergleichsweise langen Fahrzeiten in Richtung Innenstadt.

Die Verdichtungsfahrten der Buslinie 412 bedienen bedingt durch den Umstieg von und zur Stadtbahnlinie 4 zeitgleich mit der Linie 431 den Bereich Rautheim. Die Verdichtungsfahrten auf der Buslinie 412 bieten für Fahrgäste aus Rautheim folglich nur einen geringen Nutzen, da die stark nachgefragte Haltestelle Paxmannstraße durch zwei Linien zeitgleich bedient wird.

Der Ortsteil Melverode wird durch die Stadtbahnlinie 1 und die Buslinie 431 durch den ÖPNV bedient. Die Buslinie 431 verkehrt vom Hauptbahnhof über Salzdahlumer Straße und Hallestraße bis nach Melverode. Auf diesem Abschnitt verkehrt die Buslinie montags bis freitags zwischen 6.00 Uhr und ca. 20.00 Uhr alle 15 Minuten. Jede 2. Fahrt (alle 30 Minuten) erfolgt von Melverode weiter in Richtung Stöckheim und Mascherode bis zum Endpunkt Helmstedter Straße.

Linienänderungen im Stadtbezirk Rautheim – Südstadt - Mascherode

Die neue Buslinie 442 verkehrt direkt von der Helmstedter Straße über die Rautheimer Straße und den Möncheweg in die Südstadt. Die Fahrzeit zwischen Helmstedter Straße und den Ortsteilen Lindenbergsiedlung und Südstadt verkürzen sich damit um etwa 5 Minuten. Die Buslinie verkehrt montags bis freitags durchgängig von 6.00 Uhr bis ca. 20.30 Uhr im 30 Minuten-Takt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die Buslinie zwischen 10.00 Uhr und 18.00 Uhr im 60 Minuten-Takt auf dem Abschnitt zwischen Helmstedter Straße und Südstadt.

Den Bewohnern der Lindenbergsiedlung und der neuen Heinrich-der-Löwe-Siedlung werden eine kurze Verbindung zur Stadtbahnlinie 4 angeboten. Etwas südlich der Kreuzung Rautheimer Straße / Margarete-Steiff-Straße soll eine neue Haltestelle zur Anbindung der neu entstehenden Bebauung eingerichtet werden.

Die Verstärkerfahrten montags bis freitags auf der Buslinie 412 von 6.30 Uhr bis 8.30 Uhr und 13.00 Uhr bis 17.30 Uhr gehen in den Fahrten der Linie 442 auf. Der Ortsteil Rautheim wird weiterhin zur gleichen Fahrzeit durch die Linie 431 bedient.

Damit ist montags bis freitags im Tagesverkehr im Anschluss an jede Fahrt der Stadtbahnlinie 4 (15 Minuten-Takt) eine Weiterfahrt in die Ortsteile Rautheim, Lindenbergsiedlung und Südstadt in der gegenseitigen Ergänzung der Buslinien 412, 431 und 442 möglich.

Linienänderungen im Stadtbezirk Heidberg – Melverode

Die neue Buslinie 442 verkehrt weiter in Richtung Heidberg und stellt damit eine direkte und schnelle Verbindung aus den Ortsteilen im Südosten in den Heidberg her. Neben der direkten Erreichbarkeit des dortigen Einkaufszentrums, des Schwimmbads, des Schulzentrums und weiterer sozialer und gesundheitlicher Einrichtungen wird am Erfurtplatz auch ein Übergang auf die Stadtbahnlinie 2 in Richtung Innenstadt möglich.

Die Buslinie 431 soll mit Einführung der Buslinie 442 im Fahrplan angepasst werden. Die Verstärkerfahrten zwischen Hauptbahnhof und Melverode verkehren auf dem Linienweg bis Heidberg (Erfurtplatz). In fast identischer Fahrzeitlage verkehrt dann die Buslinie 442 zwischen Erfurtplatz und Glogaustraße, so dass die Fahrtenhäufigkeit in Melverode unverändert bleibt.

Durch die Rücknahme der Fahrten bis Erfurtplatz entfallen die langen Standzeiten an der Haltestelle Glogaustraße der Linie 431. Diese Standzeiten blockieren derzeit die Haltestelle Glogaustraße für die durchgehenden Fahrten der Buslinie 431 in Richtung Stöckheim. Zukünftig kann die barrierefrei ausgebauten Haltestellen von allen Fahrten bedient werden.

Wesentliche Nachteile für die Fahrgäste entstehen nicht, weil keine bestehende Fahrbeziehung verloren geht. Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste von und aus Richtung Hauptbahnhof hat den Bus bis zum Erfurtplatz bereits wieder verlassen. Die Fahrgäste aus Melverode nutzen den Bus häufig für kurze Fahrten bis in den Bereich Heidberg. Auf dieser Strecke werden die Fahrten durch die Linie 442 weiterhin durchgeführt.

Für die Fahrgäste vom Hauptbahnhof nach Melverode verkehrt mit deutlich kürzerer Fahrzeit die Stadtbahnlinie 1 mit Halt an den Haltestelle HEH-Kliniken, Sachsendamm und Militschstraße mindestens im 15 min Takt. Die Stadtbahnlinie 1 erschließt weite Bereiche von Melverode, insbesondere die Gebiete mit hoher Siedlungsichte im Norden und Osten des Stadtteils (siehe Abbildung im Anhang).

Für Schülerinnen und Schüler aus den Bereichen Rautheim und Südstadt wird weiterhin zu Schulbeginn und Schulschluss eine direkte Fahrt vom und zum Schulzentrum Heidberg über Mascherode – Südstadt und Rautheim an Schultagen angeboten.

Finanzielle Auswirkungen und zeitliche Umsetzung

Diese Maßnahme zur besseren Anbindung der neuen Wohnaugebiete im Lindenbergs ist Bestandteil des so genannten Ohnefalls, der dem Stadtbahnausbaukonzept hinterlegt ist.

Der Rat hat mit seinem Beschluss vom 21. Februar 2017 Verwaltung und Braunschweiger Verkehrs-GmbH aufgefordert, den Ohnefall umzusetzen. Das wird in den nächsten Jahren in vielen kleinen Schritten umgesetzt.

Mit den beschriebenen Anpassungen werden bestehende Fahrleistungen aus Parallelfahrten umverteilt und derzeit gefahrene Leerkilometer für den Fahrgast nutzbar gemacht. Die in Summe leicht höheren Betriebskosten werden ab dem Jahr 2018 im Wirtschaftsplan der Verkehrs-GmbH abgebildet.

Die Umsetzung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen.

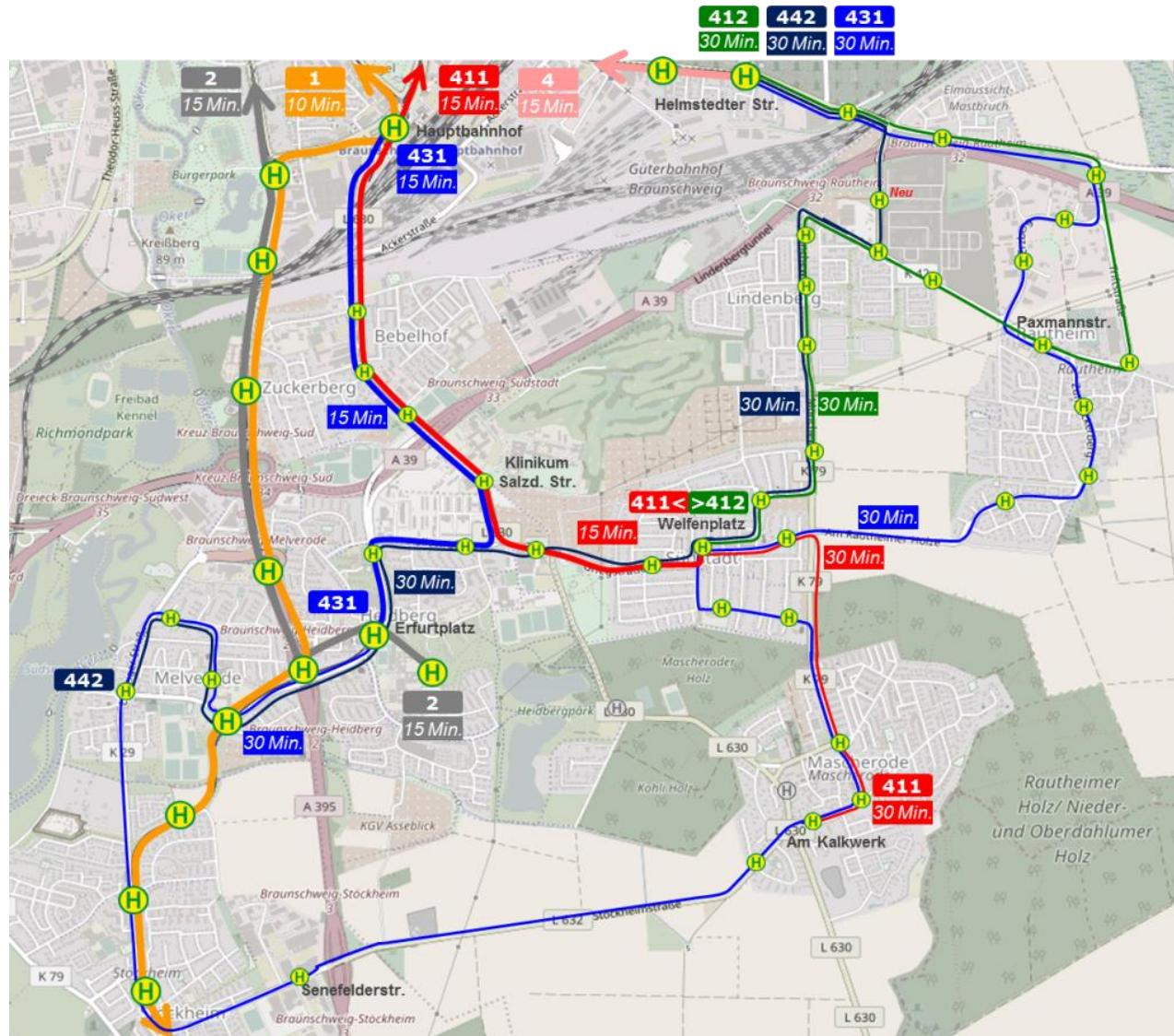
Leuer

Anlage/n:

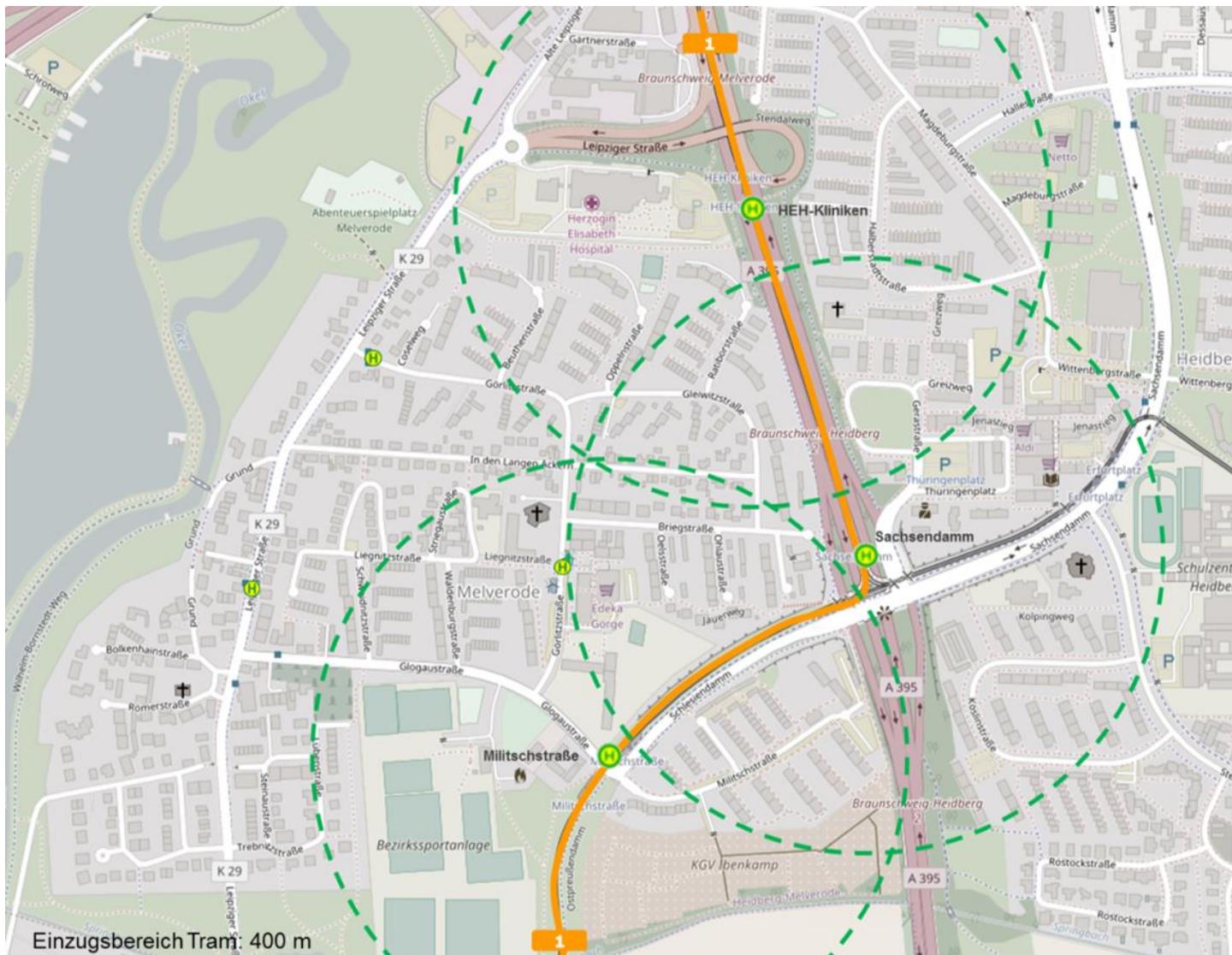
Anlage 1: Neue Buslinienführungen in den Stadtbezirken Rautheim – Südstadt - Mascherode und Heidberg – Melverode

Anlage 2: Einzugsradien der Haltestellen Stadtbahnlinie 1 im Bereich Melverode

Anlage 1: Neue Buslinienführungen in den Stadtbezirken Rautheim – Südstadt - Mascherode und Heidberg – Melverode.



Anlage 2: Einzugsradien der Haltestellen Stadtbahnlinie 1 im Bereich Melverode



Betreff:

Förderung von Maßnahmen an Baudenkmälern in privatem oder kirchlichem Eigentum

Organisationseinheit:

Dezernat III
0610 Stadtbild und Denkmalpflege

Datum:

17.10.2017

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

24.10.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Stadt Braunschweig gewährt Zuschüsse im Bereich der Denkmalpflege. Den jährlichen „Fördertopf“ in Höhe von 76.500 € (seit 2016 beträgt der Fördertopf 100.000 €) bilden die Stadt und die Richard Borek Stiftung gemeinsam. Hierzu wurde im Jahre 2002 zwischen der Verwaltung und dem Unternehmer Richard Borek eine Vereinbarung über die gemeinsame finanzielle Förderung von Erhaltungsmaßnahmen an privaten oder kirchlichen Baudenkmälern in der Stadt Braunschweig getroffen. Die zunächst auf sechs Jahre abgeschlossene Vereinbarung wurde 2007 und zuletzt 2014 um jeweils weitere sechs Jahre verlängert.

Bestandteil der Vereinbarung ist die regelmäßige Vorlage von illustrierten Berichten. Das Referat Stadtbild und Denkmalpflege hat für die Jahre 2014 und 2015 den nunmehr siebten Bericht seit 2002 erstellt. Kurzbeschreibungen und Abbildungen ausgewählter Vorhaben, die den Zustand vor und nach den durchgeföhrten Maßnahmen aufzeigen, machen die Ergebnisse der Förderung anschaulich.

Die Förderung stellt in allen Fällen einen im Verhältnis zum individuellen privaten Investment geringen Anteil der Baukosten dar. Sie ist aber trotzdem ein wichtiger Anreiz und wird von vielen Bauherren auch als Anerkennung ihrer Erhaltungsleistung angesehen.

Der als Dateianhang beigefügte Bericht soll am Sitzungstag mündlich vorgestellt und erläutert werden.

Leuer

Anlage/n:

Bericht 2014/2015 Zuschüsse zur Pflege des baulichen Kulturgutes

Bericht 2014/2015

Zuschüsse zur Pflege des baulichen Kulturgutes



RICHARD BOREK
STIFTUNG

Stadt  Braunschweig

Umschlagfotos: Haustür Hofanlage Hauptstraße 42, Braunschweig-Wenden

Vorwort

Die meisten Bürgerinnen und Bürger der Stadt Braunschweig werden die nachfolgend aufgeführten Projekte aus einer ästhetischen Betrachtungsweise heraus für schön erachten. Es stellt sich die Frage, ob Denkmalschutz immer gleichzeitig auch eine „Verschönerung“ des Stadtbildes zum Ziel hat und zwar eine „Verschönerung“ gemessen an unseren heutigen Wertmaßstäben.

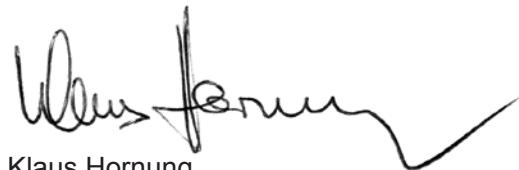
Denkmalpflege ist zuerst mit einer Spurensuche, einer Analyse verbunden. Wann ist ein Gebäude entstanden? Gibt es ggf. unterschiedliche Zeitepochen der Entstehung bzw. der Umgestaltung? Diese Analyse kann aufwendig sein und zu Ergebnissen bzw. Forderungen der Denkmalpflege führen, die für Laien bzw. die Öffentlichkeit unverständlich und rein aus einem ästhetisch geprägten Blickwinkel heraus fragwürdig erscheinen.

So werden sich sicher viele Menschen fragen, ob die bunte Farbigkeit der Eingangstür, die auf dem Titelbild dieser Publikation zu sehen ist, zuvor nicht schöner war als die zurückhaltende Farbbehandlung der Eingangstür, wie sie sich heute zeigt. Nicht wenige werden zumindest den Mehrwert der Sanierung in dieser Hinsicht anzweifeln. Aus rein ästhetischer Sicht mag diese Fragestellung zulässig sein. Aus der Sicht eines Denkmalpflegers ist sie es nicht. Aus dessen Sicht geht es in erster Linie um eine historische Authentizität und da entspricht die zurückhaltende Farbgebung dem damaligen Zeitgeist.

Dieser Hinweis, dass die Denkmalpflege nicht immer einer ästhetischen Betrachtungsweise folgt, erscheint mir wichtig. Denn nicht jedes denkmalgeschützte Objekt ist nach mehrheitlichen Betrachtungsmaßstäben schön in einem „ästhetischen Sinne“. Als Beispiel hierfür können die Luftschutzbunker aus dem Zweiten Weltkrieg dienen, die hier im Stadtgebiet teilweise unter Denkmalschutz stehen. Viele Bauten der Nachkriegsmoderne, die unter Denkmalschutz stehen, wie z. B. das Gebäudeensemble des Hauptbahnhofs, sind ebenfalls mehrheitlich umstritten. Denkmalschutz ist aber losgelöst von einer mehrheitsfähigen, an ästhetischen Maßstäben orientierten Bewertung zu sehen. Hier geht es in erster Linie um wissenschaftliche, bau- und kunsthistorische Maßstäbe, die einer fachspezifischen Betrachtung bedürfen.

In vielen Fällen aber, und das zeigt die vorliegende Dokumentation wieder einmal eindrucksvoll, hat eine historisch authentische Sanierung eines Denkmals auch einen ästhetischen Mehrwert für das Stadtbild zur Folge.

Die oft vorhandene, aber nicht zwingend notwendige Korrespondenz von Stadtbild und Denkmalschutz ist insbesondere der Richard Borek Stiftung sehr wichtig, der ich erneut auch im Namen aller Denkmaleigentümerinnen und -eigentümer für die bereit gestellten Mittel ausdrücklich danken möchte.



Klaus Hornung
Leiter Referat Stadtbild und Denkmalpflege

Übersicht Zuschüsse 2014

Objekt/Maßnahme
Vor der Burg 17 Restaurierung der historischen Innentreppe
Gieselerwall 6 Erneuerung von Fenstern, Aufarbeitung Haustür und Innentüren
Berliner Straße 105 Malermäßige Sanierung der Fassaden und Fenster
Georg-Westermann-Allee 28 Erneuerung Fenster straßen- und bauwachseitig
Ferdinandstraße 4 Fassadensanierung, Erneuerung Dacheindeckung
Welfenplatz 15 Erneuerung von zwei Fenstern
Jasperallee 40 Erneuerung Fenster im Erdgeschoss
Bismarckstraße 8 Erneuerung straßenseitige Einfriedung
Am Mühlengraben 1 Sanierungsmaßnahmen 2. BA; Fenster, Haustür, Innendämmung
Adolfstraße 40, Bootshaus Instandsetzung des Bootshauses
Kleine Campestraße 4 Erneuerung Fenster im 2. OG
Steintorwall 4 Erneuerung Fenster im Erdgeschoss
Altewiekring 67 Erneuerung sämtlicher Fenster straßen- und bauwachseitig
Kurt-Schumacher-Straße 25 Erneuerung von Fenstern im 1. und 2. Obergeschoss
Hauptstraße 42 Erneuerung Haustür
Wendendorfwall 7 Erneuerung von zehn Fenstern
Magnikirchstraße 5 Erneuerung Giebelfenster, Reparatur Traufe
Wolfenbütteler Straße 13 Erneuerung Dacheindeckung, Sanierung Ost- und Südfassade
Lützowstraße 3 Erneuerung von sechs Fenstern im Erdgeschoss
Hagenbrücke 5 Restaurierungsarbeiten an den historischen Bauteilen
Japerallee 13 Rekonstruktion der Einfriedung und der Dachtraufe

Übersicht Zuschüsse 2015

Objekt/Maßnahme
Helmstedter Straße 78 Erneuerung Fenster Ostseite
Magnikirchstraße 6 Fassadensanierung
Lützowstraße 3 Reparatur des Holzbalkons
Welfenplatz 15 Erneuerung der Haustür
Altewiekring 1 Erneuerung Fenster
Dorfstraße 5 Erneuerung Fenster, Fassadensanierung
Prinzenweg 9 Erneuerung Fenster im Dachgeschoss
Adolfstraße 10 Erneuerung der straßenseitigen Einfriedung
Autorstraße 12 Erneuerung Fenster, Fassadensanierung, Erneuerung Zaun
Parkstraße 11 Erneuerung Fenster Sockelgeschoss, Aufarbeiten Parkettböden
Celler Heerstraße 142 Wiederherstellung Behang Südgiebel
Celler Heerstraße 154 Erneuerung Fenster, Fassadensanierung
Schuhstraße 1-3 Erneuerung/Reparatur Fenster, Fassadensanierung
Jasperallee 51 Erneuerung Fenster
Reichsstraße 3 Fassadensanierung, Aufarbeitung von Portal und Erker
Bankplatz 7 Aufarbeitung Gebäudesockel
Adolfstraße 20 Erneuerung Fenster
Welfenplatz 17 Sanierung der Treppenanlage

Ausgewählte Objekte

Vor der Burg 17	7
Gieselerwall 6	8
Georg-Westermann-Allee 28	9
Ferdinandstraße 4	10
Welfenplatz 15	11
Jasperallee 40	12
Bismarckstraße 8	13
Am Mühlengraben 1	14
Adolfstraße 40	15
Kurt-Schumacher-Straße 25	16
Steintorwall 4	17
Hauptstraße 42	18
Wendendorfwall 7	19
Magnikirchstraße 5	20
Wolfenbütteler Straße 13	21
Lützowstraße 3	22
Hagenbrücke 5	23
Jasperallee 13	24
Magnikirchstraße 6	25
Lützowstraße 3	26
Altewiekring 1	27
Dorfstraße 5	28
Adolfstraße 10	29
Autorstraße 12	30
Celler Heerstraße 142	31
Celler Heerstraße 154	32
Schuhstraße 1-3	33
Jasperallee 51	34
Reichsstraße 3	35
Adolfstraße 20	36
Welfenplatz 17	37
Parkstraße 11	38



Vor der Burg 17

Barockes Fachwerkhaus

Ein Fachwerkhaus in zentraler Lage zum Burgplatz; die ältesten Strukturen reichen bis ins 16. Jahrhundert zurück; das Vorderhaus ins 17. Jahrhundert zurückreichend. 1786 erfolgte ein tiefgreifender Umbau in Manier des Klassizismus; Ausbildung einer flächigen Straßenfassade in Doppelständerbauweise und aufgesetztes mittiges Zwerchhaus. Die fachwerküberdeckende monochrome Farbgebung unterstützt den klassizistischen Baustil.

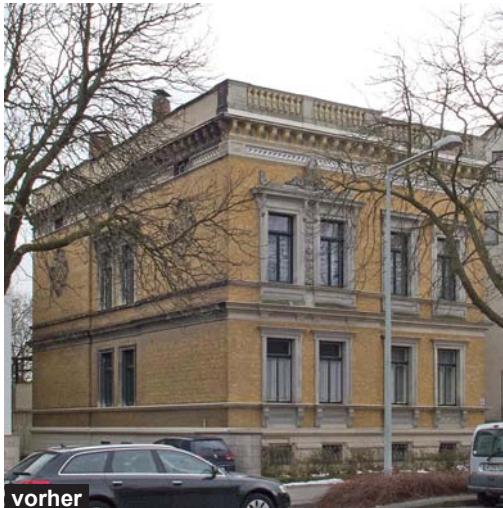
Geförderte Maßnahmen:

Auf der Grundlage einer Befunduntersuchung erfolgte der Rückbau der Treppenanlage zum historischen Erscheinungsbild mit teilweise ergänzenden Rekonstruktionen.



Gieselerwall 6

Repräsentatives Villengebäude im Wallring

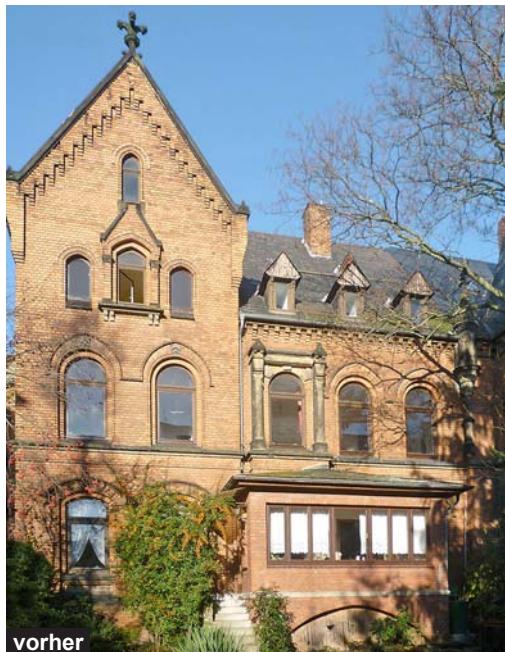


Einziger am Gieselerwall noch erhaltener historischer Villenbau von 1883; Architekt Maurermeister Röper. In gelbem Ziegel errichtet mit reichem bauplastischem Schmuck; imposant das schwere Kranzgesims auf Volutenkonsolen und der Dachabschluss als Balusterattika.

Geförderte Maßnahmen:

Der Rückbau zum ursprünglichen Einfamilienhaus erforderte zahlreiche Sanierungsmaßnahmen außen und innen. Gefördert wurden die Teilerneuerung von Fenstern, die Restaurierung der Haustür, die Aufarbeitung diverser Innen türen und der Einbau einer denkmalverträglichen Innendämmung.





Georg-Westermann-Allee 28

Doppelhausvilla

Doppelhaus zusammen mit Nr. 29; neugotischer Ziegelbau von 1885 mit aufwändigen Naturwerksteinelementen. Zweigeschossig traufständig, gegliedert mit Erkern und übergiebelten dreigeschossigen Kopfbauten. Von der Straße zurückgesetzt lag es zu seiner Entstehungszeit noch außerhalb der Stadtgrenze in der Riddagshäuser Feldmark.

Geförderte Maßnahme:

Die Fenster zur Straße und zur Gebäudeseite wurden im Erd- sowie in beiden Obergeschossen und im Dach denkmalgerecht erneuert. Die Detailausbildung der Fenster sowie deren Farbigkeit tragen wesentlich zur Aufwertung des neugotischen Ziegelbaus bei.



Ferdinandstraße 4

Villengebäude im Wallring



Villenbau von 1880/81, Architekt R. Zinkeisen. Ein eingeschossiger, traufständiger Putzbau mit Kniestock und zweigeschossigem Seitenrisalit; klassizistische Fensterrahmung, Zierfriese und die Figurennische im Obergeschoß prägen die Fassaden. Nach Kriegsschäden rekonstruierend wiederaufgebaut.

Geförderte Maßnahmen:

Nach Vorlage historischer Fotos erfolgte die Neueindeckung des Daches mit Naturschieferplatten in Rechteckdeckung. Damit erfuhr das Gebäude eine wesentliche Aufwertung; dazu trägt ferner die malermäßige Überarbeitung der Fassaden bei.



Welfenplatz 15

Reihenhaus der Platzrandbebauung



Das Gebäude ist Teil der geschlossenen Bebauung des Welfenplatzes und wurde als Mittelhaus um 1935 errichtet. Der Bebauung im Bereich des Welfenplatzes kommt als Musterbeispiel der Siedlungs politik des Dritten Reiches eine besondere Bedeutung zu.

Geförderte Maßnahmen:

Nach Vorlage historischer Zeichnungen wurden in Fortführung der im Erdgeschoss begonnenen Maßnahmen im Obergeschoss zwei nach außen schlagende Fenster mit Sprossenteilung sowie im Erdgeschoss die Haustür in Eiche als Rahmen-Füllungstür erneuert. Die Erneuerungen wirken vorbildhaft für weitere Maßnahmen an Wohngebäuden des Welfenplatzes.



Jasperallee 40

Gründerzeitgebäude



Teil der Gebäudegruppe der Häuser 36 bis 41, an der Einmündung zur Lützowstraße gelegen. Der 3-geschossige Putz- und Ziegelbau wurde um 1900 errichtet. Seine Straßenfassaden sind durch risalitartige Erker gegliedert. Die Ecke zur Lützowstraße wird durch einen diagonal gestellten Erker betont.

Geförderte Maßnahme:

Im Erdgeschoss wurden zur Jasperallee und zur Eingangsseite die Fenster in historischer Fensterteilung und Farbigkeit in Anlehnung an die im 1. Obergeschoss erneuerten Fenster fortgeschrieben. Die neuen Fenster tragen zur Stärkung des historischen Erscheinungsbildes bei.





Bismarckstraße 8

Gründerzeitgebäude

Zusammen mit den Häusern Nrn. 4 bis 9 Teil der historischen Wohnbebauung, die ab 1889 errichtet wurden. Es handelt sich um Ziegelbauten mit gliedernden Putzelementen, der Formensprache der Renaissance angelehnt. Das Gebäude zeichnet im Grundriss die Rundung der Straße nach.

Geförderte Maßnahme:

Auf der gesamten Grundstückslänge wurde zur Straße der Zaun, in der Formensprache und Farbigkeit passend zu historischen Einfriedungen der Gründerzeit, erneuert sowie der Sandsteinsockel saniert. Die Erneuerung der Einfriedung führt die in 2012/13 durchgeführten Maßnahmen der Fenstererneuerung und Fassadensanierung fort.





Am Mühlengraben 1

Niederdeutsches Hallenhaus in Ölper

Wohnwirtschaftsgebäude des 18. Jh. einer ehemaligen Hofanlage. Fachwerkhaus mit typischer innerer Aufteilung in Wohn- und Wirtschaftsteil mit großer Diele und Dielentor. Typisch für solche Wohnwirtschaftsgebäude in Ölper ist der Vorschauer mit freiem Eckpfosten vor der Diele.



Geförderte Maßnahmen:

Dank des großen Engagements des neuen Eigentümers erfuhr dieses wertvolle Fachwerkhaus eine umfassende Reparatur und Rückführung in den historischen Zustand. Schwerpunkt der Förderung lag auf der Erneuerung von Fenstern und der Haustür sowie der technischen Fachwerkreparatur in Verbindung mit der denkmalgerechten Innendämmung.



Adolfstraße 40

Bootshaus am Okerumflutgraben



1877 in spätklassizistischen Formen erbautes Wohnhaus. 1882 wurde an der Oker ein kleiner Bootsanleger errichtet; Anfang des 20. Jh. erfolgte der Überbau mit einem geschlossenen Gartenhäuschen in Holzbauweise. Einzigartiges Beispiel und attraktiver Blickpunkt bei einer Bootstour auf der Oker.

Geförderte Maßnahmen:

Die stark geschädigte Holzkonstruktion des Gartenhäuschens mit Balkon, an der Oker gelegen, wurde bei schwierigen Baubedingungen der originalen Konstruktion entsprechend saniert. Mehrere Balkenköpfe und tragende Kanthölzer mussten erneuert werden. Das Geländer des Balkons wurde teilweise instand gesetzt. Der neue Farbanstrich rundet die Sanierung ab.





Kurt-Schumacher-Straße 25

Reich verziertes Gründerzeitgebäude

1884 errichtetes, repräsentativ gestaltetes Eckgebäude. Putz- und Ziegelbau mit reichen Gliederungselementen in den Formen der Neorenaissance. Das EG wurde 1887 zu einer Apotheke umgebaut; aus dieser Zeit stammt die zum großen Teil aus Naturstein errichtete geschwungene, zweiläufige Treppe.

Geförderte Maßnahme:

Erneuerung von fünf Fenstern im 1. Obergeschoss und drei Fenstern im 2. Obergeschoss. Die Erneuerung der Fenster des Runderkers setzt die 2012/13 ausgeführten Sanierungsarbeiten an der Außentreppe des Gebäudes beständig fort. Die zur Formensprache des Gebäudes passenden Holzfenster stärken das historische Erscheinungsbild.



Steintorwall 4

Klassizistische Villa im Wallring



Zweigeschossiges Wohnhaus von 1860/70; es folgt mit seinen schlchten Fassaden den nahezu schmucklosen Beispielen des Braunschweiger Klassizismus. Insgesamt gut proportionierter Bau, harmonisch rhythmisierte Straßenfassade unter Betonung der Gebäudemitte durch den Zwerchgiebel und gruppierter Fensteranordnung sowie Rundöffnung im Dreieckgiebel.

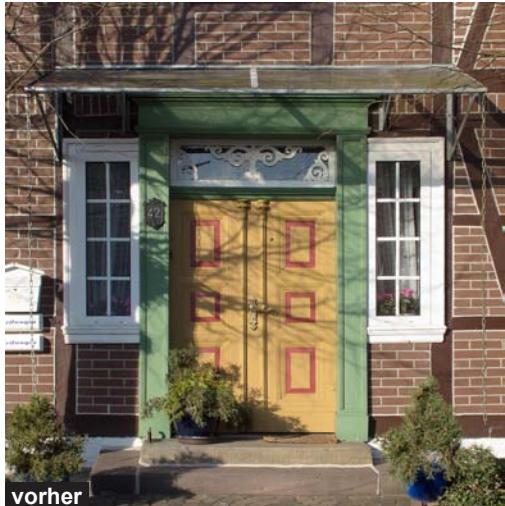
Geförderte Maßnahme:

Erneuerung von 13 Fenstern auf historischer Grundlage im Erdgeschoss als nach außen schlagende Fenster. Das harmonische Erscheinungsbild der klassizistischen Fassade wurde durch die detailgetreue Erneuerung und Abstimmung der Farbigkeit behutsam fortgeschrieben.



Hauptstraße 42

Ehem. Wohnwirtschaftsgebäude in Wenden



1866 errichtetes Wohnwirtschaftsgebäude in Fachwerkbauweise einer Dreiseithofanlage mit Toreinfahrt als Eisengitter zwischen Steinpfeilern. Stattlicher Bau, als Querdienlenhaus konzipiert; sehr gut ablesbar die Trennung in ehem. Wohnteil und Stallteil.

Geförderte Maßnahme:

Technische Mängel führten zu einer Erneuerung der Haustür. Hierbei war es Ziel, das Erscheinungsbild der Tür, ihre Konstruktion bis hin zur Wiederverwendung von Schmuckdetails zu bewahren. Die Farbgebung erfolgte teils als Fortschreibung des Bestandes. Die untypische „Buntheit“ der Türblätter wurde durch eine zurückhaltende Farbgebung ersetzt.



Wendendorwall 7

Klassizistische Villa im Wallring



Zweigeschossiges Wohnhaus, 1827 an der Promenade nach Plänen des Architekten Peter Joseph Krahe errichtet. Der Putzbau wirkt insgesamt kantig-kubisch. Zwei schlichte Gesimse im Sockel-/Brüstungsbereich und der Dachkasten betonen die Horizontale. Einzig die Fassadenmitte erfährt eine Betonung durch die Zusammenführung von Fenstern zu Gruppen, einen tonnenförmigen Aufsatz im Dach sowie ein kräftiges Gesims.

Geförderte Maßnahme:

Die Fenster im Erdgeschoss wurden nach den Prinzipien des Klassizismus erneuert. Hierbei ist lobend zu erwähnen, dass historische Beschläge aufgearbeitet und wiederverwendet wurden.



Magnikirchstraße 5

Kleines Fachwerkhaus am Magnikirchplatz



Um 1750 errichtetes Wohnhaus; zweigeschossiges Fachwerkhaus einfacher Bauart auf teilweise hohem Werksteinsockel mit steilem Satteldach. Es bildet zusammen mit Ölschlägern 14/15 die westliche Platzrandbebauung des heutigen Magnikirchplatzes, der in historischer Zeit Friedhofsfläche war.

Geförderte Maßnahmen:

Erneuerung eines Fensters am Giebel im 1. Obergeschoss und Einbau von Traubrettern hofseitig. Das Fenster ist passend zum Gebäude, zweiflügelig, nach außen aufschlagend mit Sprossenteilung ausgebildet worden. Die in den Vorjahren begonnene Erneuerung von Fenstern wird damit fortgeschrieben.



Wolfenbütteler Straße 13

Repräsentatives Villengebäude



vorher

1885 errichtetes, repräsentativ gestaltetes Villengebäude in Ziegelbauweise im Stil der Neorenaissance. Hervorzuheben ist der hohe Grad originaler Bausubstanz. Architekt – wenn auch inoffiziell – war der damalige Stadtbaudirektor Ludwig Winter. Das Gebäude bildet mit seinem verglasten Standerker nach Westen eine repräsentative Schaufassade aus.

Geförderte Maßnahmen:

In Fortschreibung des Bestandes erfolgte die Neueindeckung des Daches erneut mit Naturschieferplatten in Rechteckdeckung. Dies unterstreicht den insgesamt sehr wertigen Charakter des Gebäudes. Ferner wurden die Ost- und Südfassade gereinigt und technisch saniert.



Lützowstraße 3

Mietshaus der Jugendstilzeit



1909/10 im sachlichen Jugendstil errichteter 4-geschossiger Putzbau; zarter Putzdekor auf ansonsten glatten Putzfassaden, „schmückende“ Holzbauteile unter abgewalmten Dachflächen kennzeichnen den Baustil. Beachtenswert die städtebauliche Lage an der ovalen Wendeschleife der Lützowstraße.

Geförderte Maßnahme:

In der Wohnung im Erdgeschoss wurden ausgerichtet zur Lützowstraße sechs Fenster denkmalgerecht mit profiliertem Kämpfer und zu öffnendem Oberlicht erneuert. Die Fenster tragen zur Bestandssicherung der repräsentativen Jugendstilfassade bei.





vorher

Hagenbrücke 5

Kemenate (Steinhaus)

Steinhaus des 13. Jh., dem Bauschema jener Zeit folgend als Hintergebäude zu einem Fachwerkvorderhaus in Rogenstein errichtet. Veränderungen und Erweiterungen im 17. Jh.; nach schweren Kriegsbeschädigungen noch in den 1940er Jahren zum Wohnen wieder aufgebaut. Im Stadtbild sind heute nur noch drei von einst über 100 solcher Kemenaten erhalten.

Geförderte Maßnahmen:

Im Zusammenhang mit der Neunutzung und notwendigen baulichen Ergänzungen erfuhr die Kemenate eine restauratorische Befunduntersuchung, die in Form von Freilegungen bildhaft präsentiert wurde. Gefördert wurden ferner Sanierungsarbeiten am historischen Mauerwerk der Kemenate.



Jasperallee 13

Wohnhaus in der „Bremer Reihe“

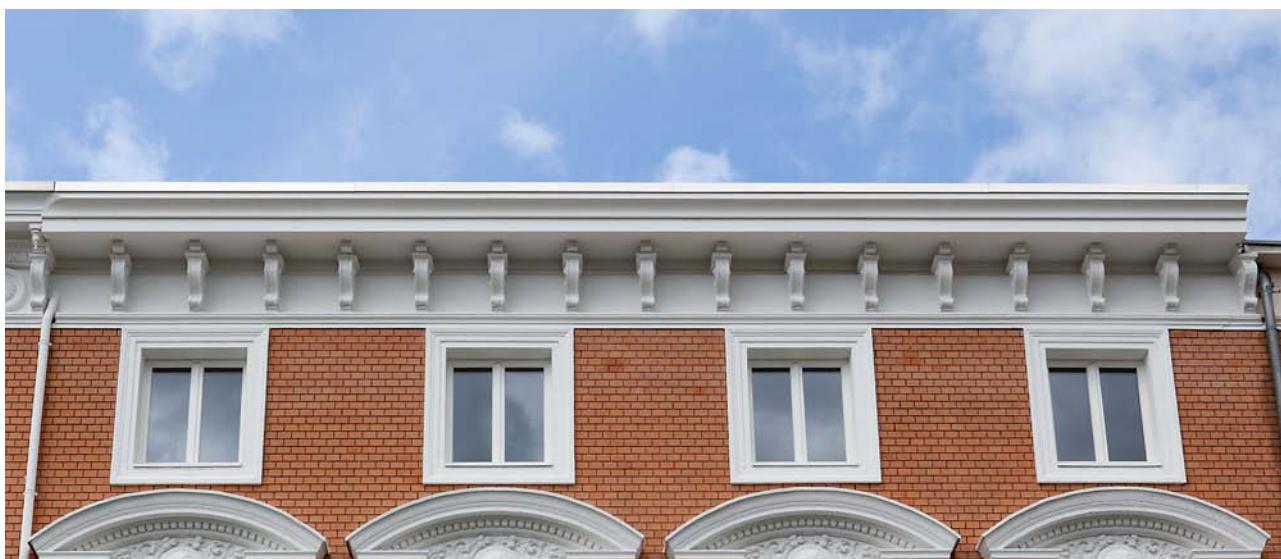


vorher

1893 als traufständiger Putz- u. Ziegelbau errichtet. Teil der von der Jasperallee abgerückten Gebäudezeile der „Bremer Häuser“. Eine zusammenfassende Fassadengestaltung mit einheitlichen Stilelementen, zwar teilweise überformt, kennzeichnet auch heute noch das Erscheinungsbild der 11 Häuser. Die historische Einfriedung unterstützt das Gesamtbild.

Geförderte Maßnahmen:

Lobenswert ist die Rekonstruktion der historischen Einfriedung. Pfeiler und Grundmauer der Einfriedung wurden neu aufgemauert; die Eisenteile der Einfriedung nach historischer Vorgabe neu hergestellt. An der Traufe wurde der Dachkasten mit Gesims in Holz erneuert.





Magnikirchstraße 6

Fachwerkhaus im Magniviertel

Zweigeschossiger, neunachsiger, traufständiger Fachwerkbau mit mittigem, breit gelagertem, übergiebeltem Zwerchhaus und Satteldach, errichtet um 1730. In Sichtweite zur St. Magnikirche prägt es zusammen mit Nr. 5 das Straßenbild und erinnert an die einst homogene Fachwerkstadt Braunschweig.

Geförderte Maßnahmen:

In mehreren Arbeitsschritten wurden Schäden am Holzwerk des Fachwerks und am Sockel aus Naturstein repariert. Die Fachwerkfassade und die Fenster erhielten einen neuen Anstrich. Die Maßnahmen sichern das historische Erscheinungsbild des Gebäudes und tragen zur Erhaltung der Fachwerkstruktur des Magniviertels bei.





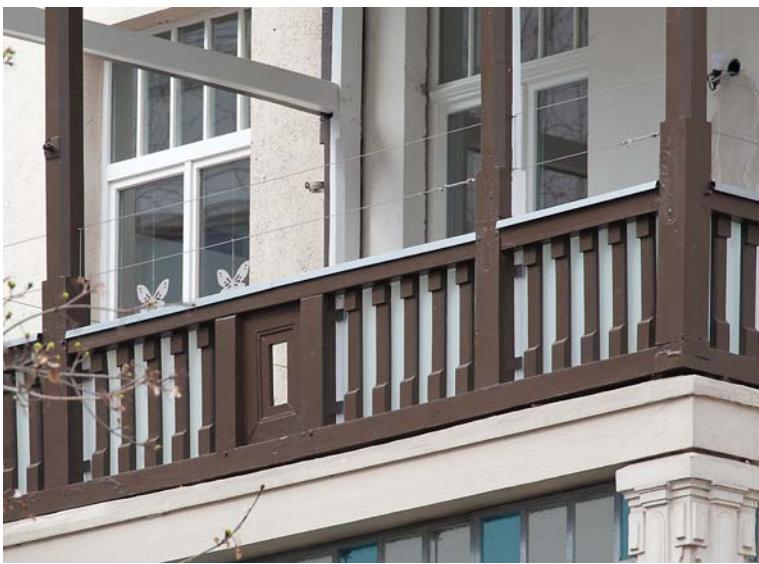
Lützowstraße 3

Mietshaus der Jugendstilzeit

1909/10 im sachlichen Jugendstil errichteter 4-geschossiger Putzbau; zarter Putzdekor auf ansonsten glatten Putzfassaden, „schmückende“ Holzbauteile unter abgewalmten Dachflächen kennzeichnen den Baustil. Beachtenswert die städtebauliche Lage an der ovalen Wendeschleife der Lützowstraße.

Geförderte Maßnahmen:

Die geschädigte Holzkonstruktion des Balkons im 2. Obergeschoss wurde originalgetreu repariert. Die Dacheindeckung des Balkons wurde passend zum Hauptdach der Bauzeit entsprechend mit Doppelmulden-Falzziegeln erneuert. Damit konnte der für die Bauzeit typische, schmückende Holzbalkon der Fassade langfristig erhalten werden.



Altewiekring 1

Mietshaus am Wilhelminischen Ring



Das Gebäude ist Teil der spätgründerzeitlichen Bebauung des Altewiekings. Es handelt sich um den linken Teil eines gut erhaltenen Doppelwohnhauses von 1890. Der 4-geschossige Ziegel- und Putzbau zeigt eine gereihte Fassadenordnung mit einer Betonung der Eck- und Mittelachsen.

Geförderte Maßnahme:

Sämtliche Fenster der Straßen- und Bauwicheite wurden denkmalgerecht, der historischen Teilung entsprechend, erneuert. Die neuen Holzfenster in historischer Teilung werten das Gebäude erheblich auf und entfalten eine Vorbildwirkung für andere Hauseigentümer am Altewiekring.





Dorfstraße 5

Ehem. Dorfschule in Ölper

Ehem. Schule in Ölper, zweigeschossiger Fachwerkbau in Stockwerksbauweise von 1835; seit 1957 zu Wohnzwecken genutzt. Zusammen mit der gegenüberliegenden Kirche und dem Pfarrhaus bilden die Gebäude quasi den Dorfmittelpunkt.

Geförderte Maßnahmen:

Auf der Süd- und Ostseite wurden die Fenster erneuert. Hierbei folgte der Nachbau dem vorgefundenen Bestand: nach innen öffnende Flügelfenster mit Kämpfer und Oberlicht sowie äußerer Bekleidung. Die Türen zum Garten nehmen als neuere Zutaten die Gestaltungsprinzipien der Fenster auf. Des Weiteren erfuhren alle Fassaden eine malermäßige Aufarbeitung und Fortschreibung des Bestandes.



Adolfstraße 10

Anspruchsvolles Gründerzeitgebäude



vorher

Dreigeschossiges Wohnhaus, als rechter Teil eines Doppelhauses 1886 errichtet. Fassaden in Ziegel, Sockel, Gesimse, Fensterrahmungen und –bedachungen sind in Putz ausgeführt. Das Doppelhaus zeigt baukörperlich wenige Veränderungen; imposant seine mächtige Fassadenlänge. Das Gebäude bildet zusammen mit ähnlichen Bauten der Adolfstraße ein Ensemble von repräsentativ gestalteten Wohnhäusern.

Geförderte Maßnahmen:

Die Zaunanlage wurde passend zu einem Gebäude der Gründerzeit als schlichter Stabgitterzaun mit Eingangspforte erneuert. Die noch sehr ursprünglich erhaltene Fassade wird durch die historisch begründete Einfriedung weiter aufgewertet.



Autorstraße 12

Gründerzeitliches Arbeiterwohnhaus



Zweigeschossiges Ziegelgebäude mit Satteldach und übergeböteltem Mittelrisalit; 1885 errichtet. Teil einer in der Autorstraße erhalten gebliebenen Gebäudegruppe, die den Charakter von schlichten, in Form und Proportionen jedoch gut gestalteten Mietwohnungsbauten repräsentiert.

Geförderte Maßnahmen:

Das Ziegelmauerwerk der Nord- und Ostfassaden wurde behutsam gereinigt und saniert; der nicht denkmalgerechte Farbanstrich konnte entfernt werden. Sämtliche Fenster in der Straßen- und Giebelfassade wurden auf historischer Grundlage erneuert. Damit wurden die am Westgiebel 2013 begonnenen Sanierungsmaßnahmen konsequent fortgesetzt.





Celler Heerstraße 142

Niederdeutsches Hallenhaus

Imposantes Wohnwirtschaftsgebäude einer einst größeren Hofstelle, 1828 errichtet; gegenüber dem Ölper Turm gelegen. Für Ölper typische Situation mit Vorschauer und frei stehendem Eckstiel. 1913 Erweiterung nach Südosten durch zweigeschossiges Zwerchhaus mit schöner Fachwerkornamentik.

Geförderte Maßnahmen:

Neben kleineren Reparaturen an Fachwerkschwellen war es erforderlich, den im Zuge von Sanierungsarbeiten 1979 frei gelegten Fachwerkgiebel wieder witterungsbeständig mit einem Behang zu schützen. Dies erfolgte mit dem historisch tradierten Braunschweiger Krempziegel, der auch für spätere Erneuerungen der Dacheindeckung die erste Wahl sein wird.





Celler Heerstraße 154

Niederdeutsches Hallenhaus

Mächtiges Wohnwirtschaftsgebäude der einst größten Hofanlage Ölpers, um 1780 errichtet. Niederdeutsches Hallenhaus mit Vorschauer und typisch frei stehendem Eckstiel; übergroße Krüppelwalmflächen. Nach erfolgter Umnutzung der großen Scheune und des Stallgebäudes, stand nun die Sanierung des Haupthauses an.

Geförderte Maßnahmen:

Die Fassaden wurden insgesamt bautechnisch und malermäßig saniert. Durch die denkmalgerechte Erneuerung der Fenster als nach außen öffnende Konstruktion erfuhr das Fachwerkhaus eine wesentliche Aufwertung und fügt sich nun gemeinsam mit Scheune und Stall zu einer Einheit zusammen.





Schuhstraße 1-3

Fachwerkensemble des 18. Jahrhunderts

Die Häuser 1 u. 2 wurden im 18. Jh. zu einem Gebäude zusammengefasst; verputztes Fachwerk mit zwei Zwerchhäusern. Haus 3 stammt aus der zweiten Hälfte 18. Jh., besitzt ein Mansarddach mit breitem Zwerchhaus; Umgestaltungen erfolgten im 19. Jh. Die Häuser 1-3 bilden zusammen mit Schuhstr. 4 ein Fachwerk-Ensemble im Stil des Barock/Klassizismus.

Geförderte Maßnahmen:

Während bei den Häusern 1 u. 2 eine Reparatur der Fenster ausreichte, war es bei Nr. 3 erforderlich die Fenster im 1. und 2. OG zu erneuern. Zur Ausführung kamen nach außen öffnende Flügelfenster mit Wolfsrachenverschluss. Des Weiteren erfuhr die Nr. 3 eine malermäßige Aufarbeitung der Fassade.



Jasperallee 51

Gründerzeitgebäude



Teil der aus unterschiedlichen Haustypen bestehenden Gebäudegruppe der Nrn. 43 bis 52 entlang der Jasperallee gelegen. Drei- bis viergeschossiger, imposanter Putzbau mit reichen Stuck- und Putzgliederungen, errichtet 1900. Die Erschließung dieses zweispännigen Mehrfamilienhauses liegt auf der Rückseite.

Geförderte Maßnahme:

Sämtliche Fenster des Gebäudes wurden straßen- und bauwirtschaftlich auf historischer Grundlage erneuert. Die denkmalgerechten Fenster tragen entscheidend zur Aufwertung der Fassaden des Gründerzeitgebäudes bei.





Reichsstraße 3

Wiederaufgebautes Renaissancegebäude

Ursprünglich reich ausgestatteter Renaissancebau; Umbau 1630; im Krieg schwer beschädigt; vereinfachter Wiederaufbau 1948. Erhalten blieben Portal und Erker, aufwändige bildhauerische Arbeit mit Knorpelwerk, Masken und Grotesken. Wappen der Erbauer Georg Achtermann und Lucia von Strombeck.

Geförderte Maßnahmen:

Neben der malermäßigen Überarbeitung der Fassade lag das besondere Augenmerk auf der restauratorischen Aufarbeitung des Portals und des Erkers. So wurde z. B. die fehlende Hand der Erkerfigur (Heiliger Georg) nachgeformt und wieder ergänzt. Die Farbgestaltung der Wappen erfolgte nach historischen Quellen.



Adolfstraße 20

Repräsentatives Gründerzeitgebäude



Zweigeschossiger Putz- und Ziegelbau mit Stuck- und Putzgliederungen in den Formen des Spätklassizismus, errichtet 1882. Teil der denkmalgeschützten Gebäudegruppe der Adolfstraße 15 bis 23. Mit seinem horizontalen Putzfugenschnitt im EG zeigt sich das Gebäude noch relativ unverändert.

Geförderte Maßnahme:

Die Fenster der Straßen- und Bauwicheiten wurden denkmalgerecht erneuert. Die Fenster mit ihrer historischen Teilung stärken das Erscheinungsbild der noch ursprünglichen Fassaden in den Formen des Spätklassizismus.





vorher



vorher



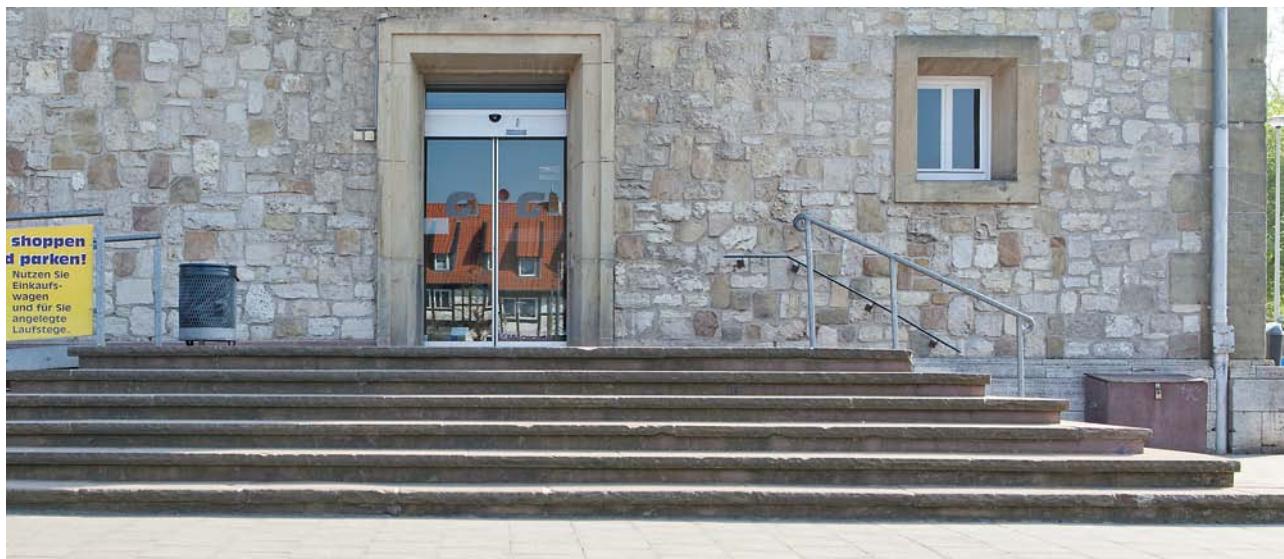
Welfenplatz 17

Aufbauhaus der 1930er Jahre

Das den Platz beherrschende Gebäude ist Teil der geschlossenen Bebauung des Welfenplatzes und wurde als Gemeinschaftshaus um 1935 errichtet. Das Gebäude wird im EG heute als Verbrauchermarkt genutzt. Die zum Platz ausgerichtete Treppenanlage unterstützt die monumentale Wirkung des Hauptgebäudes.

Geförderte Maßnahmen:

Die dem Gebäude vorgelagerte Natursteintreppe wurde denkmalgerecht unter schwierigen Bedingungen (Marktöffnung) saniert. Die Tritt- und Setzstufen wurden aufgenommen, der Unterbau teilweise neu aufgebaut. Verwertbare Stufen wurden wiederverwendet, geschädigte Stufen detailgetreu erneuert.





Parkstraße 11

Ehem. Café Okerterrassen

Zweigeschossiger Putzbau des Spätklassizismus, errichtet 1872. Das Villengebäude im Wallring wurde 1905 zu einer Bäckerei mit Caféhaus umgestaltet; bekannt unter dem Namen Café Okerterrassen. Das Gebäude wird heute als Wohnhaus genutzt.

Geförderte Maßnahmen:

In zwei Räumen wurden Parkettböden saniert bzw. erneuert. Im Souterrain ausgerichtet zur Oker wurden neue Fenster in historischer Teilung eingebaut. Nach Aufgabe der ehem. Nutzung als Café wird das Gebäude künftig als reines Wohnhaus genutzt. Damit gingen umfangreiche Sanierungsarbeiten im Inneren einher.



Impressum

Herausgeber
Stadt Braunschweig
Baudezernat
Referat Stadtbild und Denkmalpflege

Gestaltung und Text
Heinz Kudalla, Andrea Klein

Fotos
Heinz Kudalla

Herstellung
Stadt Braunschweig
- Graphik-Service-Center -

Oktober 2017

RICHARD BOREK
STIFTUNG

Stadt  Braunschweig

Betreff:**Bericht zum Julihochwasser 2017 in Braunschweig**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 16.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö
Feuerwehrausschuss (zur Kenntnis)	25.10.2017	Ö

Sachverhalt:

Ende Juli 2017 wurden der Harz und das nördliche Harzvorland von einem mehrtägigen Starkregenereignis getroffen, das zu Hochwasser an verschiedenen Gewässern auch im Stadtgebiet von Braunschweig führte.

Anders als in den oberhalb liegenden Gebieten wie Goslar oder Wolfenbüttel dehnte sich das Hochwasser in Braunschweig räumlich innerhalb der festgesetzten Überschwemmungsgebiete aus, ohne die Grenzen komplett zu erreichen.

Die Wiederkehrswahrscheinlichkeit des diesjährigen Hochwassers liegt in Braunschweig bei ca. 20 Jahren (HQ_{20}) und damit unter einem 100-jährlichen Ereignis, das die Basis für die Festsetzung der Überschwemmungsgebiete ist.

In dem anliegenden Bericht beschreibt die Verwaltung die Auswirkungen des diesjährigen Julihochwassers, skizziert die städtischen Hochwassereinsätze, analysiert die erkannten Defizite und gibt einen Ausblick auf zukünftige Optimierungsmöglichkeiten.

Leuer

Anlage/n:

Bericht zum Julihochwasser 2017 in Braunschweig



Stadt Braunschweig

Bericht zum Julihochwasser 2017 in Braunschweig

Verfasser

Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Untere Wasserbehörde mit Unterstützung des Fachbereiches Feuerwehr und der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH

Braunschweig, 5. Okt. 2017

Inhalt

1.	Einführung	3
1.1	Wie ist dieser Bericht aufgebaut?	3
1.2	Welches Ziel wird mit diesem Bericht verfolgt?.....	3
2.	Hydrologische Rahmenbedingungen und hydrologischer Verlauf des Hochwassers	3
2.1	Pegelstände der Gewässer	4
2.2	Talsperren.....	5
2.3	Ausdehnung des Hochwassers	5
2.3.1	Allgemein.....	5
2.3.2	Oker	5
2.3.3	Schunter	6
2.3.4	Wabe / Mittelriede.....	6
2.3.5	Gewässer III. Ordnung – allgemein	6
2.3.6	Hagenriede	6
2.3.7	Schölke / Kleine Mittelriede	6
3.	Vergleich der Hochwässer 2002, 2013 und 2017.....	6
4.	Maßnahmen nach dem Hochwasser 2013.....	7
5.	Einsatzschwerpunkte.....	8
5.1	Feuerwehr	8
5.1.1	Hochwassereinsatz der Feuerwehr vom 25. bis 29. Juli 2017.....	8
5.1.2	Schadensregulierung	9
5.1.3	Sandsackbereitstellungspunkte.....	10
5.2	Stadtentwässerung Braunschweig GmbH.....	10
6.	Möglichkeiten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes.....	11
6.1	Maßnahmen der Feuerwehr	11
6.1.1	Einrichtung Leitstelle / Stabsräume / Technische Einsatzleitungen	11
6.1.2	Kommunikationsmittel / EDV-Anbindung	11
6.1.3	Geräteausstattung.....	12
6.1.4	Sandsackproduktion	12
6.2	Stadtentwässerung Braunschweig GmbH	12
6.2.1	Gewässerpegel	12
6.2.2	Durchflussmessung	12
6.3	Bauliche Maßnahmen	12
7.	Zusammenfassung und Ausblick	13
	Anhang	14

1. Einführung

Ende Juli 2017 wurde auch Braunschweig von einem mehrtägigen Starkregenereignis getroffen, das zu Hochwasser an verschiedenen Gewässern im Stadtgebiet führte. Erwartungsgemäß ging dieses Extremwetterereignis einher mit überfluteten Kellern und Grundstücken.

Sowohl die Betroffenen als auch die Einsatzkräfte und die vielen freiwilligen Helferinnen und Helfer zeigten sich gut vorbereitet, so dass das Stadtgebiet vor massiven Schäden bewahrt werden konnte. Sicherlich spielten hier auch die Dauer und die Intensität des Regenereignisses eine nicht unwesentliche Rolle, d. h. ein noch längerer Starkregen oder eine noch höhere Regenmenge hätte zu ganz anderen Schäden führen können.

Die Wiederkehrswahrscheinlichkeit des diesjährigen Hochwassers liegt bei ca. 20 Jahren (HQ_{20}) und damit weit unter einem 100-jährlichen Ereignis, das die Basis für die Festsetzung der Überschwemmungsgebiete ist.

1.1 Wie ist dieser Bericht aufgebaut?

Der vorliegende Hochwasserbericht stellt eine Zusammenfassung aus den Tätigkeiten der an den Hochwassereinsätzen beteiligten Stellen und den gewonnenen Erfahrungen dar.

Beteiligte Stellen waren:

- Feuerwehr Braunschweig zur Gefahrenabwehr,
- Stadtentwässerung Braunschweig GmbH (SE|BS) als beauftragte Dritte für die Gewässerunterhaltung, die Wehrsteuerung und den Betrieb der Kanalisation,
- Untere Wasserbehörde und
- weitere Verwaltungseinheiten zur Unterstützung.

Ausgehend von den hydrologischen Rahmenbedingungen werden Hochwassersituationen aus verschiedenen Jahren verglichen.

Auf den gewonnenen Erfahrungen aufbauend werden mögliche Defizite benannt und Perspektiven für die Zukunft aufgezeigt.

1.2 Welches Ziel wird mit diesem Bericht verfolgt?

Das Hochwasser 2017 soll in seinen Auswirkungen für das Stadtgebiet Braunschweig kompakt in einem Bericht beschrieben werden.

Der wesentliche Aspekt dieses Berichtes ist nach der Defizitanalyse die Auflistung weiterer Optimierungsmöglichkeiten.

Ziel ist nicht die vollständige Erfassung sämtlicher Hochwassereinsätze, da der Verwaltung insbesondere die vielen privaten Initiativen nicht vollständig bekannt sind.

2. Hydrologische Rahmenbedingungen und hydrologischer Verlauf des Hochwassers

Ende Juli 2017 kam es in ganz Deutschland aufgrund von Starkregenereignissen zu großflächigen Überflutungen. Besonders betroffen waren dabei das nördliche Harzvorland und der Harz, in etwas geringerem Maße auch Braunschweig. Eine Unwetterwarnung vor ergiebigem

Dauerregen wurde vom Deutschen Wetterdienst am 24. Juli 2017 um 23:03 Uhr herausgegeben. Im Harz und im nördlichen Harzvorland sind bis zu 250 mm an einem Tag gefallen; die Regenmengen in Braunschweig zeigt die nachstehende Tabelle1:

Messstation	\sum Niederschlag Juli/August 2017 [mm]	\sum Niederschlag 24.-26.07.2017 [mm]
	(62 Tage)	(3 Tage)
Tostmannplatz	296,7	106,2
Klärwerk	244,3	83,8
Eisenbütteler Straße	277,5	89,7
Weststadt	358,8	102,8
Grünewaldstraße	225,3	82,9

Tab. 1: Summe der Niederschlagshöhen an den von der Stadt betriebenen Regenmessstationen für Juli/August 2017

Die für Braunschweig ermittelten Werte zeigen, dass im Zeitraum vom 24.07. bis 26.07.2017 eine größere Regenmenge als gewöhnlich im ganzen Monat Juli niedergegangen ist. Die langjährigen Mittelwerte liegen bei 62 mm für Juli und 68 mm für August – der Jahreswert liegt bei 637 mm. Die gemessenen Niederschlagshöhen (Mittelwert aller Regenschreiber) von ca. 93 mm in drei Tagen entspricht einer statistischen Wiederkehrswahrscheinlichkeit nach KOSTRADWD (2010) von ca. 15 Jahren. Im Anhang sind die Niederschläge im Stadtgebiet als Tagesmengen für fünf Regenmessstationen dargestellt.

Die starken Regenfälle trafen im Juli 2017 auf bereits weitgehend gesättigte Böden, so dass das Wasser kaum noch im Boden versickern konnte, sondern oberflächlich abfloss. Dies führte zu einem Anstieg der Wasserstände in den Oberflächengewässern und ging einher mit hohen Grundwasserständen.

2.1 Pegelstände der Gewässer

In der nachfolgenden Tabelle werden die gemessenen Höchstwerte von 2002, 2013 und 2017 den langjährigen Hauptwerten bezüglich des mittleren und höchsten Abflusses (MQ und HQ) sowie den mittleren und höchsten Wasserständen (MW und HW) gegenübergestellt.

Pegel	Gewässer	Langjährige Hauptwerte				Jahresreihe	Höchstwerte Juli 2002	Höchstwerte Mai/Juni 2013	Höchstwerte Juli/August 2017
		MQ (m³/s)	MW (cm)	HQ (m³/s)	HW (cm)		W (cm)	W (cm)	W (cm)
Schladen	Oker	4,06	77	80,8	310	1954-2009	308	335	356
Ohrum	Oker	6,17	139	146	442	1926-2009	429	408	439
Groß Schwülper	Oker	11,50	258	217	568	1926-2009	557	537	543
Glentorf	Schunter	1,56	30	29,5	189	1966-2009	194	187	180
Harxbüttel	Schunter	3,27	92	61,7	335	1961-2009	374	335	326
Ebertallee	Mittelriede						*	216	213
Berliner Straße	Mittelriede						*	194	183

Bemerkung: * Pegelaufzeichnungen seit dem 01.01.2012

Tab. 2: Tabelle der Pegelstände an der Oker, Schunter und der Mittelriede

Der Schwerpunkt der aus dem Julihochwasser 2017 resultierenden Überschwemmungen lag im Bereich der Oker. In Braunschweig wurden allerdings die Pegel der Oker von 2002 noch deutlich unterschritten.

Anders sah es im Harz und im nördlichen Harzvorland aus. Die hier deutlich größeren Regenmassen haben die höchsten bislang aufgezeichneten Oker-Pegelstände verursacht. Aus den im Anhang beigefügten Pegelverläufen wird deutlich, dass sich die Hochwasserspitze mit zunehmender Entfernung vom Harz verzögert und weniger „spitz“ ausgebildet hat. Dafür hat das Hochwasser insgesamt länger angehalten.

Für diesen Verlauf gibt es zwei Gründe: zum einen wird allgemein die Retentionswirkung der Überschwemmungsgebiete deutlich. Diese halten das Hochwasser für begrenzte Zeit zurück und sorgen so für die Minderung der Hochwasserspitze. Dieser Effekt ist in der Vegetationszeit ausgeprägter als im Winter. Zudem wirkte sich beim Julihochwasser positiv aus, dass es in der Zeit bis zum Auflaufen der Hochwasserspitze aus dem Harz (Landespegel Groß Schwölper 29.07. 5:00) Uhr nicht weiter nennenswert geregnet hat, so dass sich die herantransportierten Wassermassen nicht mit lokalen Regenereignissen überlagert haben.

Die entsprechenden Werte von Schunter und Mittelriede blieben 2017 unter den Werten von 2013 und weit unter denen aus 2002. Es gab jedoch auch wieder Überschwemmungen im Bereich der Wabe/ Mittelriede u. a. am Karl-Hinze-Weg.

2.2 Talsperren

In den Talsperren im Harz werden die zufließenden Hochwasserspitzen aufgehalten und wenn möglich zurückgehalten oder zumindest zeitverzögert an die Unterlieger abgegeben. So wird verhindert, dass sich diese mit den Hochwasserspitzen der Nebengewässer überlagern und die Pegelstände der Flüsse noch weiter ansteigen.

Die Okertalsperre hatte vor den Niederschlägen im Juli einen Füllgrad von ca. 35 % und war aufgrund der Niederschläge Ende Juli 2017 zu ca. 62 % gefüllt. Die Unterwasserabgabe betrug in der Regel ca. 1,7 m³/s (Füllstandkurve siehe Anhang). Ohne die Okertalsperre wäre das Okerhochwasser noch deutlich größer ausgefallen.

2.3 Ausdehnung des Hochwassers

2.3.1 Allgemein

Die Wiederkehrswahrscheinlichkeit des diesjährigen Hochwassers liegt in Braunschweig bei ca. 20 Jahren (HQ₂₀) und damit unter einem 100-jährlichen Ereignis, das die Basis für die Festsetzung der Überschwemmungsgebiete ist. Die Überschwemmungen im Bereich der Gewässer II. Ordnung, für die Überschwemmungsgebiete festgesetzt sind, dehnten sich räumlich innerhalb der festgesetzten Überschwemmungsgebiete aus, ohne die Grenzen komplett zu erreichen (siehe Ausschnitte Karte/Fotos HQ₂₀ im Anhang).

2.3.2 Oker

Besonders betroffen war die Pestalozzistraße. Teilweise reichten die Überschwemmungen in den Gärten bis an die Bebauung heran und sogar über die rechnerisch ermittelten Grenzen eines Hochwassers mit einer Wiederkehrswahrscheinlichkeit von 20 Jahren hinaus. Die Ursachen werden gegenwärtig untersucht. Möglicherweise spielen die beobachteten Schlammablagerungen der letzten Jahrzehnte eine Rolle. Der Verwaltung liegen Vermessungsergebnisse vor, die die Schlammablagerungen der letzten beiden Jahrzehnte dokumentieren. Durch hydraulische Berechnungen sollen deren Auswirkungen auf die Wasserstände bei Hochwasser abgeschätzt werden.

An der Spinnerstraße hat die Hochwasserschutzanlage ihre Funktion erfüllt. Der Regenwasserkanal wurde verschlossen und das anfallende Niederschlagswasser in die Oker gepumpt, so dass ein Rückstau im Kanal verhindert werden konnte.

2.3.3 Schunter

Der höchste Wasserstand wurde am 27.07.2017 um 23:15 Uhr mit 3,26 m am Pegel Harxbüttel gemessen. Hierbei handelt es sich ca. um einen HQ₂₀ Wert.

2.3.4 Wabe/Mittelriede

Auch an der Wabe entsprechen die Höchstwerte ca. einem HQ₂₀. Im Bereich Beethovenstraße/Am Bülten führte der Rückstau im Regenwasserkanal zu Überschwemmungen.

Die Wasserstände der Mittelriede im Bereich der Ebertallee und Berliner Straße lagen unter denen des Jahres 2013.

2.3.5 Gewässer III. Ordnung – allgemein

Im Bereich Herbstkampweg/An der Trift in Stöckheim und am Springbach in Mascherode waren Überschwemmungen festzustellen. Gespräche mit den Betroffenen konnten bereits geführt werden. Gegenüber den Gewässer-Unterhaltungspflichtigen in den betroffenen Bereichen wurde eine zweimalige Mahd der Böschung und der Sohle – statt wie bisher einmal pro Jahr – verfügt, um die Situation zu verbessern.

2.3.6 Hagenriede

Das Niederschlagswasser lief über die Äcker bis zum Ortsrand, so dass eine Reithalle überflutet wurde. Wohnhäuser waren nicht betroffen.

Zur Vermeidung von zukünftigen Hochwasserschäden in diesem Bereich sollen Schutzmaßnahmen – denkbar wäre die Herstellung eines Entwässerungsgrabens oder eines Schutzwalls – entwickelt und umgesetzt werden. Gemeinsam mit der Unteren Wasserbehörde wollen die Betroffenen einen Vorschlag erarbeiten.

2.3.7 Schölke/Kleine Mittelriede

Es kam wieder zu Ausuferungen der beiden Gewässer, von denen aber keine Wohngebäude betroffen waren. Wie auch schon 2013 kam es auch 2017 durch die sehr hohen Grundwasserstände zu Schäden (drückendes Grundwasser).

Im Bereich des Seitengrabens an der A 391 konnten Ausuferungen beobachtet werden. Außerdem wurden einige Gärten überflutet. Durch eine gezielte Wasserrückhaltung im Westpark könnte die Hochwassersituation der Kleinen Mittelriede verbessert werden.

3. Vergleich der Hochwässer 2002, 2013 und 2017

Die Auswertung der vorhandenen Daten hat gezeigt, dass das Julihochwasser 2017 nicht mit dem Sommerhochwasser 2002 verglichen werden kann. Weder die Niederschlagsmenge von 2002 noch die Pegelstände in den Gewässern wurden erreicht.

Die höchsten Wasserstände im Bereich Schunter und Mittelriede waren niedriger als beim Hochwasser 2013. Grund sind die geringeren Niederschlagsmengen im Bereich Braunschweig: Im Jahr 2013 fielen innerhalb von 24 Stunden etwa 160 mm Niederschlag in den

Einzugsgebieten Mittelriede, Wabe und Schunter. Dieses Jahr waren es nur etwa 100 mm innerhalb von 3 Tagen.

Die Oker zeigte bereichsweise höhere Maximalwasserstände als 2013. Jedoch wurden an keiner Stelle Ausuferungen über die festgesetzten Überschwemmungsgebiete hinaus beobachtet.

Es sind - wie bei den vorhergegangenen Starkregenereignissen auch - beim diesjährigen Hochwasser Schäden durch den ansteigenden Grundwasserspiegel zu verzeichnen, die nicht durch Hochwasserschutzmaßnahmen verhindert werden können. Die hohen Grundwasserstände haben auch abseits der größeren Gewässer zu Schäden geführt.

4. Maßnahmen nach dem Hochwasser 2013

Nach dem Hochwasser im Jahr 2013 wurden folgende Maßnahmen getroffen, die sich in der Summe positiv für den Hochwasserschutz auswirken:

- An der Schunter wurde die Renaturierung bei Hondelage und Dibbesdorf abgeschlossen. Die Renaturierung verbessert die Rückhalte- und Speicherwirkung und bremst somit den Hochwasserabfluss.
- An der Schunterbrücke in Rühme wurde ein Online-Gewässerpegel installiert, um im Hochwasserfall Regenwasserpumpen bedarfsgerecht steuern zu können.
- Oberhalb von Riddagshausen wurden im Bereich der B1 Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt, die den Hochwasserabfluss dämpfen.
- Zwischen Ebertallee und Berliner Straße wurde die Mittelriede erweitert und renaturiert, und somit Rückhalteraum geschaffen.
- Basierend auf den Erfahrungen aus dem Hochwasser 2013 wurden Wasserstandspegel mit automatischen Datenloggern ausgestattet. Damit kann der Wasserdurchfluss durch das Stadtgebiet mit Hilfe des neuen Eisenbütteler Wehres besser gesteuert werden.
- Der Betrieb des Pumpwerkes Triftweg an der Schölke wurde optimiert.
- Die Logistik zum Befüllen und Bereitstellen von Sandsäcken am Standort Klärwerk Steinhof wurde verbessert.
- In Leiferde wurde ein neues Regenwasserpumpwerk errichtet, um bei Hochwasser die Regenentwässerung des Baugebietes „Im Rübenkamp“ sicherzustellen.
- An verschiedenen Stellen wurden Schaltanlagen und Trafostationen für Pumpstationen höher gesetzt und umgebaut, um eine Überflutung zu vermeiden.
- An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet wurden Schachtabdeckungen der Kanalisation mit Wasserstoppsystemen ausgestattet, um bei Überstau durch Gewässer oder bei Starkregen die Schmutzwasserkanalisation zu schützen.
- Im Rahmen der Sanierung der Kanalisation wurden die Durchflusskapazitäten dem Bedarf angepasst und die Entlastungsbauwerke der Mischwasserkanalisation wurden in der Weise umgebaut, dass bei Hochwasser kein Rückstau der Kanalisation erfolgt.

5. Einsatzschwerpunkte

5.1 Feuerwehr

5.1.1 Hochwassereinsatz der Feuerwehr vom 25. bis 29. Juli 2017

Nach starken Regenfällen in Braunschweig, dem nördlichen Harzvorland und dem Harz kam es vom 25. bis 29. Juli 2017 zu einem vermehrten Einsatzaufkommen der Feuerwehr aufgrund der Niederschlagsmengen in Braunschweig und steigenden Wasserständen in den Braunschweiger Flüssen und Bächen. Eine Unwetterwarnung vor ergiebigem Dauerregen wurde vom Deutschen Wetterdienst am 24. Juli 2017 um 23:03 Uhr herausgegeben.

Am Abend des 25. Juli erreichte die Stadt Braunschweig ein Hilfeersuchen der Stadt Hildesheim. In der Nacht wurden 10.000 Sandsäcke durch Kameradinnen und Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr gefüllt und mit mehreren Lkw (auch vom DRK und der BF Salzgitter) nach Hildesheim transportiert.

Am 26. Juli 2017 häuften sich ab den frühen Morgenstunden regenbedingte Einsätze im Braunschweiger Stadtgebiet. Ursache bei diesen Einsätzen war meistens Oberflächenwasser, das in Keller und tiefergelegene Bereiche lief. Die Einsätze wurden überwiegend durch die Ortsfeuerwehren abgearbeitet. Zeitweise waren alle 30 Ortsfeuerwehren im Einsatz. Die Berufsfeuerwehr stellte den Brandschutz im Stadtgebiet sicher. Die Pegel der Flüsse und Bäche stiegen kontinuierlich an. Entlang der Mittelriede kam es zu Überschwemmungen. Die Mittelriede staute sich an der Brücke Ebertallee. Mit dem neuen Lenzmodul für das Wasserförder-System wurden über 48 Stunden 15.000 l/min Wasser über die Brücke gepumpt. Später unterstützte SE|BS mit zwei weiteren Großpumpen diese Einsatzstelle.



Brücke Mittelriede Riddagshausen



Brücke Mittelriede Riddagshausen

An einem weiteren Einsatzschwerpunkt im Bereich Hondelage wurde das zweite Modul mit leistungsstarken Pumpen eingesetzt. Im Bereich Unterführung der Hagenriede unter der Hegerdorfstraße hindurch setzte der Fachzug 87 mit der „Börger-Pumpe“ ein. Es wurden über beinahe vier Stunden annähernd 8000 l/min gefördert. Durch diese Entlastungsmaßnahme wurde das Volllaufen des Siedlungsbereiches zwischen Berggarten, Hegerdorfstraße und Hagenriede verhindert.

Die Feuerwehr richtete einen Stab „Unwetter“ für die Lagebeobachtung und Gesamtkoordination auf der Hauptfeuerwache ein, die Einsätze wurden von einer Technischen Einsatzleitung aus dem ABC-Lehrsaal disponiert. Es fanden regelmäßig Lagebesprechungen mit Beteiligung von SE|BS, Polizei und THW statt.

Weitere zwei Standorte werden für die Arbeit von Technischen Einsatzleitungen ausgerüstet. Die Fähigkeit, den Betrieb von bis zu drei Technischen Einsatzleitungen gewährleisten zu können, wird auch für das Abbilden von Redundanzen in Zukunft notwendig sein.

Aufgrund weiter steigender Pegel wurden in Leiferde, Stöckheim und am Klärwerk Steinhof Sandsäcke für die Bürgerinnen und Bürger bereitgestellt. Die Sandsäcke wurden von städtischen Bediensteten und der Freiwilligen Feuerwehr mit Unterstützung der SE|BS gefüllt. Die Pegelstände der Oker stiegen in Schladen und Ohrum deutlich über die bekannten Höchstwerte der letzten Jahre. SE|BS signalisierte jedoch, dass sich die maximalen Wasserstände der Oker im Bereich eines mittleren Hochwassers (HQ_{25}) befinden werden. Durch die Steuerung der Oker-Wehre konnten größere Überflutungen im Innenstadtbereich vermieden werden.



Sandsackfüllmaschine m. Betriebspersonal

Der Okerwasserstand stagnierte bis zum 29. Juli auf einem hohen Niveau und fiel dann langsam wieder ab.

Das Hochwasser in Braunschweig ist im Vergleich zu den Orten im Harz und im Harzvorland relativ geringfügig verlaufen. Aber auch in Braunschweig gab es Schäden an städtischer Infrastruktur und an privatem Eigentum.

5.1.2 Schadensregulierung

Das Land Niedersachsen gewährt zur Milderung von Notlagen aufgrund von Schäden, die durch die Hochwasser-Ereignisse vom 24. Juli bis 4. August 2017 in Niedersachsen entstanden sind, privaten Haushalten finanzielle Unterstützung als Soforthilfe.

Grundlage dieser Soforthilfe ist die Richtlinie zur Gewährung von Hilfen für vom Hochwasser im Juli/August 2017 geschädigte Privathaushalte in Niedersachsen - Soforthilfe - vom 11. August 2017.

Die Soforthilfe wird gewährt, um akute Notlagen bei der Unterkunft oder der Wiederbeschaffung von Hausrat finanziell zu überbrücken. Das Land hat hierfür 15 Millionen Euro (ausschließlich für Privathaushalte) zur Verfügung gestellt.

Wenn und soweit Versicherungsschutz im Rahmen der geltend gemachten Notlage besteht, ist der Antragsteller verpflichtet, die Ansprüche bei der Versicherung geltend zu machen und die Ansprüche in Höhe der gewährten Soforthilfe abzutreten.

Mit Stand vom 4. September 2017 wurden bei der Stadt Braunschweig Fachbereich Feuerwehr bislang 15 Anträge gestellt. Von diesen wurden bislang 9 Anträge bewilligt. Das Auszahlungsvolumen zurzeit beträgt insgesamt 12.000 Euro. 5 Anträge mussten abgelehnt werden. Ein Antrag befindet sich noch im Bearbeitungsverfahren. Weitere Anträge sind im Zulauf.

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der vom Hochwasser im Juli/August 2017 verursachten Schäden an der öffentlichen Infrastruktur in Niedersachsen ist am 01.10.2017 in Kraft getreten. Die Stadt Braunschweig hat hier eine grobe Kostenschätzung in Höhe von zunächst ermittelten 557.000 Euro an das Amt für regionale Landesentwicklung weitergeleitet.

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für vom Hochwasser im Juli/August 2017 verursachte Schäden bei Unternehmen und Angehörigen freier Berufe sowie über die Gewährung von finanziellen Hilfen für vom Hochwasser im Juli/August 2017 geschädigte Privathaushalte sind am 21.09. bzw. am 29.09.2017 in Kraft getreten. Die Anträge werden an die NBank in Hannover zu richten sein.

5.1.3 Sandsackbereitstellungspunkte

Im Anhang ist eine Übersicht über die fünf vorgeplanten möglichen Sandsackbereitstellungspunkte beigefügt. Eine Übernahme dieser Information in den Hochwasseralarmplan ist vorgesehen.

5.2 Stadtentwässerung Braunschweig GmbH

Die seit 2013 ergriffenen Maßnahmen und das gute Zusammenwirken der Einsatzkräfte trugen dazu bei, dass die Hochwasserschäden in Grenzen gehalten werden konnten.

In Steinhof wurden mit tatkräftiger Unterstützung von Feuerwehr, THW und Mitarbeitern des Fachbereiches Stadtgrün der Stadt Braunschweig im Zeitraum 25. bis 29. Juli 2017 insgesamt über 30.000 Sandsäcke gefüllt. 10.000 Sandsäcke wurden hilfsweise nach Hildesheim geliefert, 2.000 nach Bad Harzburg und darüber hinaus Sand für 2.000 Sandsäcke nach Wolfenbüttel. Aus den Erfahrungen von 2013 konnte die Logistik zum Befüllen der Sandsäcke verbessert werden. Die Füllmaschine wurde in der Fahrzeughalle des Klärwerks aufgestellt und betrieben. Somit konnten die Arbeiten im Trockenen durchgeführt werden. Zur Herstellung der Sandsäcke wurden 192 km Nähgarn verarbeitet und über 750 Tonnen gesiebter Sand.

Gute Erfahrungen wurden beim Droneneinsatz der TU und des THW gemacht. Der Einsatz dieser Technik ist sinnvoll, um Großschadenslagen schnell und umfassend zu beurteilen. Zudem kann beim Befliegen zum Zeitpunkt des höchsten Wasserstandes festgestellt werden, ob und an welchen Stellen die festgesetzten Überschwemmungsgebietsgrenzen überschritten werden. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass Niederschlags-Abfluss-Modelle und damit einhergehend Abfluss- und Wasserstandsprognosen bei wiederkehrendem Einsatz verbessert werden können. Deshalb wäre es sinnvoll, Drohnen bei der Berufsfeuerwehr vorzuhalten und einzusetzen.

Das Messstellennetz mit Datenfernübertragung (online Gewässerpegel) soll weiter ausgebaut werden, vorrangig in den Bereichen Wabe, Mittelriede und Schunter.

Nachteilig ist eine fehlende Durchflussmessung im Bereich des Eisenbütteler Wehrs. Eine solche Messeinrichtung ist nötig, um eine Zuordnung von Wasserständen zu Durchflüssen zu ermöglichen und um die hydraulischen Modelle kalibrieren zu können. Damit können Wasserstände an der Oker im Stadtgebiet besser vorhergesagt werden und Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr und von Helfern besser koordiniert werden. Dies ist bisher nicht möglich. Die Durchflussschätzungen sind zu ungenau.

Im Technischen Kundendienst der SE|BS gingen während des Hochwassers besonders viele Anfragen und Störungsmeldungen ein. Vom 26.07. bis 30.07. waren es über 600 Anrufe von besorgten Bürgern. Die Sprechzeiten wurden aus diesem Anlass deutlich erweitert. Es wurden Informationen und Auskünfte zur Hochwassersituation erfragt sowie Pläne aus Grundstücksakten angefordert. Viele Fragen bezogen sich auch auf die Ausgabe von Sandsäcken. Zahlreiche Bürger meldeten überflutete Straßenabläufe und Abflussstörungen von Grundstücksentwässerungsanlagen. Zusätzliche Meldungen kamen auch über das Portal auf der Homepage der Stadt Braunschweig.

Diese Erfahrungen haben gezeigt, dass hier ein großer Informationsbedarf zum Thema Hochwasserschutz und mögliche Auswirkungen auf Gebäude und Anlagen besteht. In die Kundenzeitung von BS|ENERGY wird hierzu ein Artikel aufgenommen. Die Informationen auf unserer Homepage werden überarbeitet und angepasst. Zusätzlich ist ein Flyer in Arbeit, der in akuten Hochwassersituationen von allen Kollegen vor Ort an betroffene Bürger ausgegeben werden kann.

6. Möglichkeiten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes

6.1 Maßnahmen der Feuerwehr

6.1.1 Einrichtung Leitstelle / Stabsräume / Technische Einsatzleitungen

Die derzeit vorhandenen Räumlichkeiten im Bereich der Integrierten Regionalleitstelle (IRLS) sind für die Abwicklung von Großeinsätzen nicht geeignet. Neben der Abwicklung der Hochwassereinsätze läuft in der IRLS das Tagesgeschäft (Notfallrettung, Krankentransport, Brand- und Hilfeleistungseinsätze, ca. 350 – 400 Dispositionen/Einsätze pro Tag) weiter. Zur Führung kleinerer nicht alltäglicher Lagen stehen ein kleiner Führungsraum sowie bei großen Schadenslagen der für die Nutzung durch die Gefahrenabwehrleitung umzurüstende Lehrsaal der Hauptfeuerwache zur Verfügung. Die nicht ausreichende Eignung dieser Räume wurde seitens der Stadt Braunschweig erkannt und wird mit dem anstehenden Neubau des Führungs- und Lagezentrums voraussichtlich 2020 abgestellt.

Hiervon unberührt sind die Einrichtung und Ausstattung Technischer Einsatzleitungen. Aufgrund der Erfahrungen zurückliegender Flächenlagen, bedingt durch Starkregen und Sturm, wurde durch die Feuerwehr Braunschweig ein Einsatzkonzept erarbeitet, welches in den drei Bereichen jeweils eine Technische Einsatzleitung zur Führung und Einsatzabwicklung von Teilen der 30 Ortsfeuerwehren vorsieht. Als Standorte wurden die Feuerwehrgerätehäuser in Wenden und Querum sowie der ABC-Lehrsaal der Feuerwache Süd vorgesehen. An diesen drei Standorten ist die erforderliche Ausstattung, insbesondere mit Kommunikationstechnik, noch zu ergänzen.

6.1.2 Kommunikationsmittel / EDV-Anbindung

Im Vergleich zum Hochwasser 2013 wurde die Sprach-Funk-Kommunikation mit dem 2015 eingeführten Digitalfunk abgewickelt, welcher sich bewährt hat. Nach wie vor besteht jedoch ein Bedarf an Datenübertragungsmöglichkeiten und mobilem Zugriff auf städtische Netzwerke, Internet u. ä. Durch die Übertragung von Daten und Bildern ist eine deutlich einfachere Abstimmung zwischen unterschiedlichen Führungsstellen möglich.

Hier versprechen zwei beabsichtigte wesentliche Maßnahmen eine Verbesserung:

- Der Bund und die Länder beabsichtigen die Fortentwicklung des Digitalfunknetzes mit einer Anpassung an die heutzutage mögliche Übertragungsgeschwindigkeit des LTE-Netzes. Derzeitige Planungen gehen davon aus, dass in den Jahren 2021/22 die erforderliche Anpassung der Infrastruktur erfolgt. Hiermit einhergehend wird die Beschaffung entsprechend geeigneter Endgeräte in den Führungsfahrzeugen erforderlich sein.

- Der derzeit vorhandene Einsatzleitwagen (ELW 2) wird voraussichtlich in 2021 ersetzt und kann mit den erforderlichen Kommunikationsmitteln ausgestattet werden.

6.1.3 Geräteausstattung

Die in Folge des Hochwassers 2013 angeschafften mobilen Hochleistungspumpen mit ca. 8.000 l/min bzw. 15.000 l/min haben sich in diesem Jahr bewährt.

Problematisch gestaltete sich hingegen der Sandsacktransport.

Wechsellader mit Transportmulde:

Die Sandsäcke mussten händisch in Transportmulden geladen werden. Dies erforderte einen hohen Personaleinsatz. Während der Beladung war das Trägerfahrzeug vor Ort gebunden, da es sich aufgrund der geringen Anzahl an Transportmulden nicht lohnte, es anderweitig einzusetzen. Ein Versuch auf Transportmulden der Fa. Alba zurückzugreifen, führte zu dem Ergebnis, dass deren Mulden aufgrund der Größe nur durch deren Fahrzeuge transportiert werden konnten. Weiterhin sind dort nur bestimmte Fahrer zur Benutzung der Fahrzeuge befugt und in die Fahrzeuge eingewiesen.

Logistik-LKW:

Die Logistik-LKW der Feuerwehr können aufgrund des Gewichtes nur zwei bis drei Paletten Sandsäcke transportieren und vor Ort mit Gabelhubwagen abladen.

Als Lösungsansatz des Transportproblems wird die weitere Beschaffung von Transportmulden oder einfachen Ladepritschen für die Wechselladerfahrzeuge geprüft, die einfach und schnell be- und entladen werden können.

6.1.4 Sandsackproduktion

Die Sandsackbefüllung im Gut Steinhof hat sich bewährt. Die Füllkapazität ist jedoch von einer stunden-/tagelangen hochmotivierten Bedienungsmannschaft abhängig, die im Produktionsprozess an vielen Stellen Handarbeit leisten muss. Durch die Beschaffung einer vollautomatischen Anlage, auch zum Vernähen der Sandsäcke, gekoppelt mit Transportbändern kann eine konstant hohe Füllkapazität gewährleistet werden.

6.2 Stadtentwässerung Braunschweig GmbH

6.2.1 Gewässerpegel

Das Messstellennetz mit Datenfernübertragung soll vorrangig in den Bereichen Wabe, Mittelriede und Schunter weiter ausgebaut werden.

6.2.2 Durchflussmessung

Um eine Zuordnung von Wasserständen zu Durchflüssen zu ermöglichen und um Niederschlags-Abfluss-Modelle zu eichen, soll eine Durchflussmessung im Bereich des Eisenbütteler Wehrs installiert werden.

6.3 Bauliche Maßnahmen

Das Julihochwasser 2017 hat wieder einmal vor Augen geführt, dass Hochwasserereignisse nie vollständig beherrschbar sind. Insbesondere bei einem Extremhochwasser, bei dem auch die Gefahr einer Überflutung der Innenstadt besteht, ist mit umfangreichen Schäden zu rechnen. Das im Entwurf vorliegende Hochwasserschutzkonzept für Braunschweig betrachtet

hier drei verschiedene Varianten eines linienhaften Hochwasserschutzes im Bereich Kalenwall/Bruchtorwall. Solange diese baulichen Maßnahmen nicht umgesetzt sind, kann bei einem derartigen Ereignis nur durch operative Maßnahmen (z. B. Sandsackverbau) eine Überflutung der Innenstadt verhindert werden. Hier soll geprüft werden, ob die Herstellung einer baulichen Maßnahme im Bereich der Grünfläche am Bruchtorwall zu einer sinnvollen Verringerung der notwendigen operativen Maßnahmen führen kann.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Das Julihochwasser 2017 hat rückblickend betrachtet in seiner Gesamtheit wesentlich geringere Schäden als die Hochwässer 2002 und 2013 verursacht. Dies schließt nicht aus, dass es in Einzelfällen zu wesentlich höheren bzw. erstmalig zu Schäden gekommen ist.

Feststellen lässt sich, dass sowohl die Betroffenen als auch die Einsatzkräfte in diesem Jahr noch besser auf das Hochwasser vorbereitet waren. Sicherungs- und Hilfsmaßnahmen wurden zügig umgesetzt. Auch die Ausrüstung von Feuerwehr und Stadtentwässerung Braunschweig GmbH war gut der Hochwassersituation angepasst. Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr und von Helfern können insbesondere durch eine weitere Optimierung der Kommunikationsmittel im Bereich der technischen Einsatzleitung und EDV-Anbindung besser gesteuert werden. Auch beim Sandsacktransport durch die Feuerwehr gibt es Optimierungsbedarf. Bei der Stadtentwässerung fehlt ein Durchflussmessgerät an der Oker, um eine Zuordnung von Wasserständen zu Durchflüssen zu ermöglichen und so die hydraulischen Modelle kalibrieren zu können.

Das im Entwurf vorliegende Hochwasserschutzkonzept für Braunschweig muss auch vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungen angepasst werden. Für die Oker wurde eine Tendenz zur Verkleinerung der Abflussprofile durch Schlammablagerungen beobachtet; deren Auswirkungen auf die Wasserstände bei Hochwässern sollen durch hydraulische Berechnungen abgeschätzt werden. Zudem bemüht sich die Stadt Braunschweig gemeinsam mit der Stadt Wolfenbüttel um eine sachgerechte Berücksichtigung der neuen Betriebspläne für die Talsperren im Harz. Bei der Anpassung des Hochwasserschutzkonzeptes wird auch die derzeit durch das Land Niedersachsen beauftragte Überarbeitung der hydraulischen Modelle für Schunter und Wabe/Mittelriede berücksichtigt werden.

Die Bereitschaft, im Oberlauf verstärkt Hochwasser zurückzuhalten, damit die Unterlieger wie Braunschweig geschützt werden, soll künftig stärker unterstützt werden. Anlässlich aktueller Gespräche beim Regionalverband Großraum Braunschweig ist seitens der Flussgebietspartnerschaft Nördliches Harzvorland für die Oker und des Wasserverbandes Weddel-Lehre für Wabe und Schunter hierzu Gesprächsbereitschaft erklärt worden.

Die Betroffenen wünschen sich aktuelle Informationen zu Pegelständen und entsprechende Hinweise auf die jeweilige Warnstufe an exponierter Stelle und in den Sozialen Medien. Die Verwaltung und die SEJBS werden das Informationsangebot für die Bürgerinnen und Bürger (www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturgeschutz/wasser/hochwasserschutz/index) erweitern. Auch auf die Gefahren durch hohe Grundwasserstände und durch Starkregen soll besonders aufmerksam gemacht werden. Die Kernaussage wird sein: „Eigenvorsorge – Wie kann ich selbst mein Hab und Gut besser vor Hochwasser schützen?“. Bereits jetzt stehen Gefahrenkarten zu verschiedenen Hochwasserereignissen (HQ₂₀, HQ₁₀₀ und HQ_{Extrem}) im Internet zur Verfügung.

Anhang

Ausschnitte Karte HQ₂₀/Fotos

Fotos

Niederschläge im Stadtgebiet

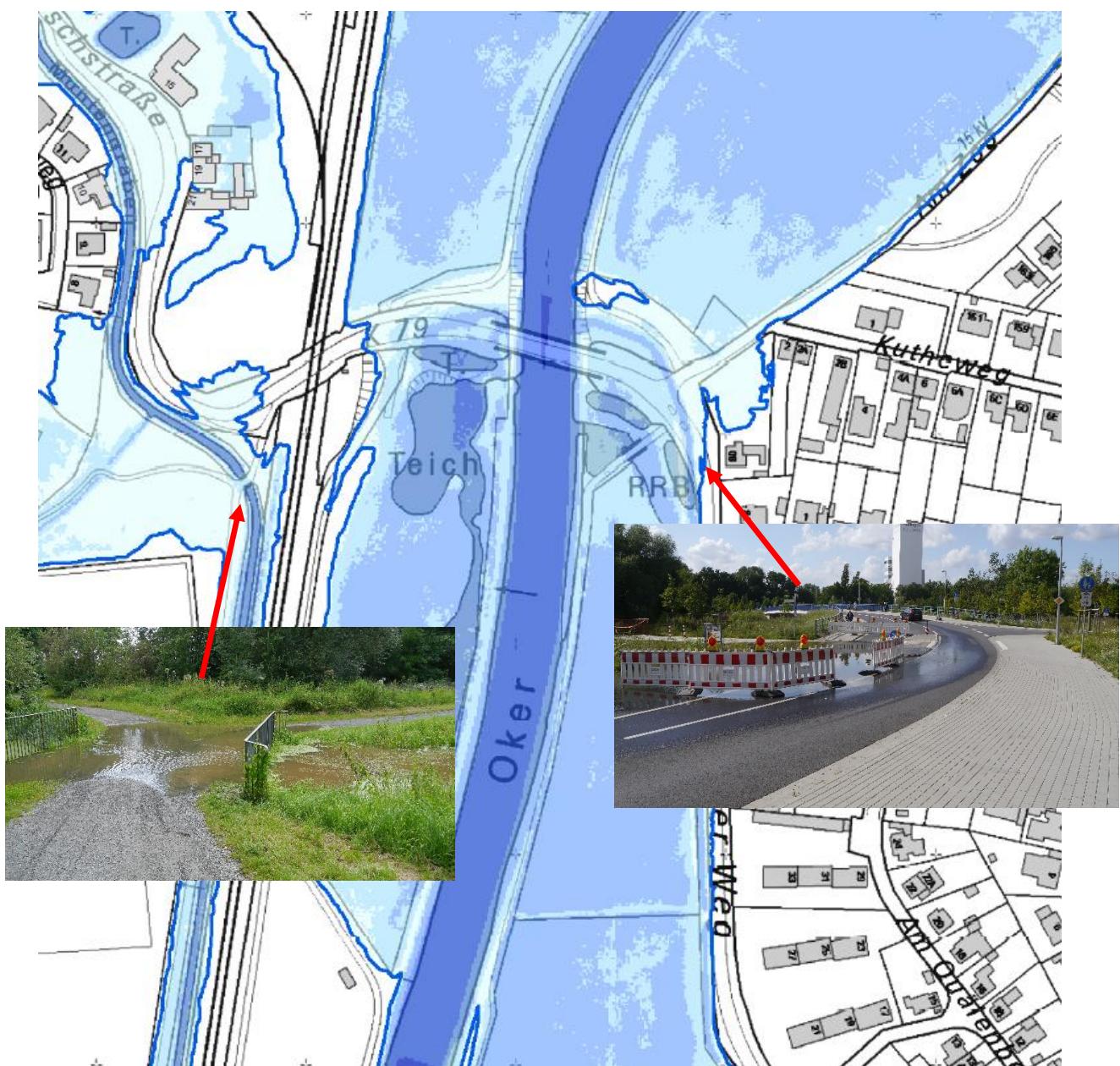
Pegelstände

Sandsackbereitstellungspunkte

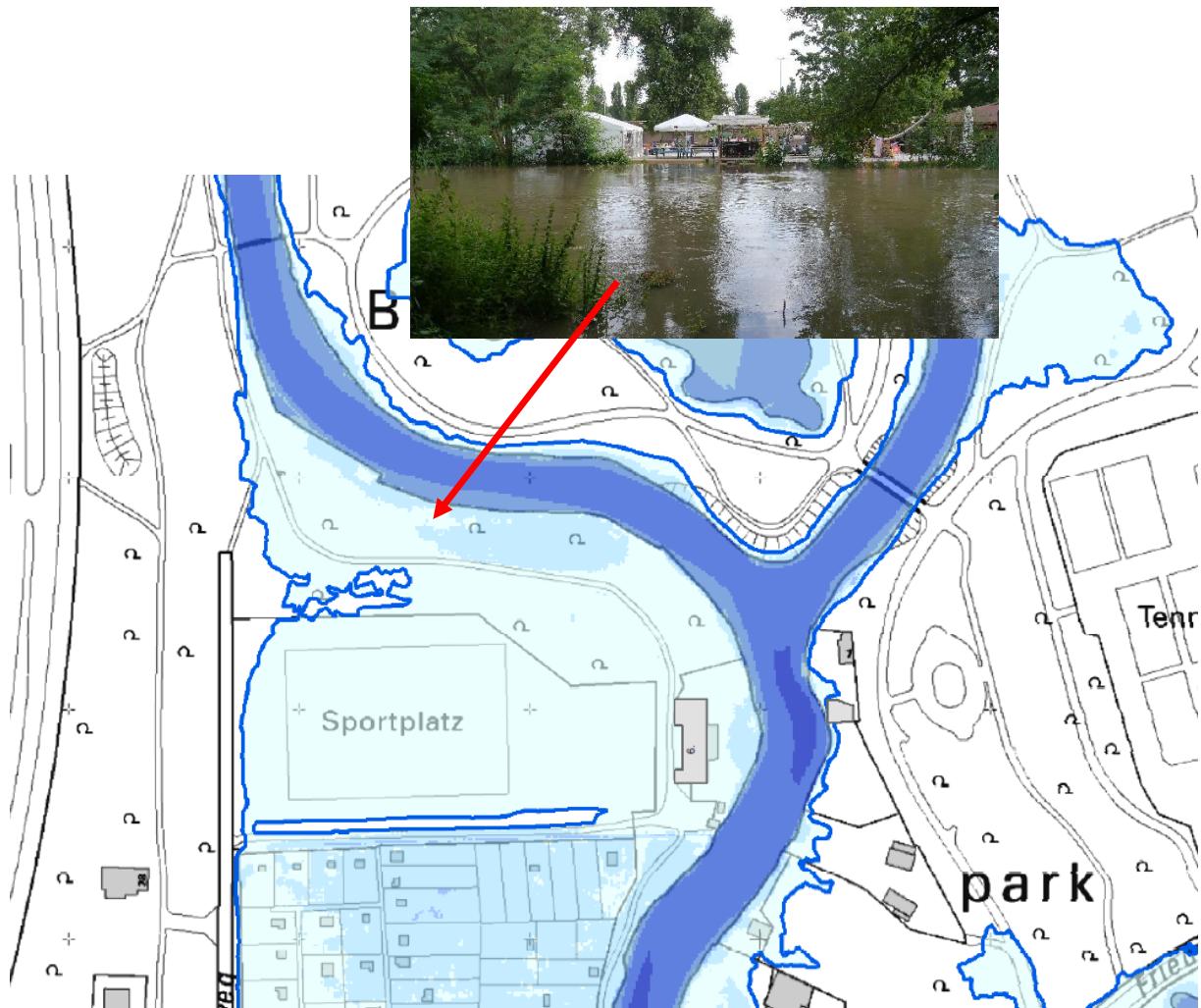
Ausschnitte Karte/Fotos HQ₂₀



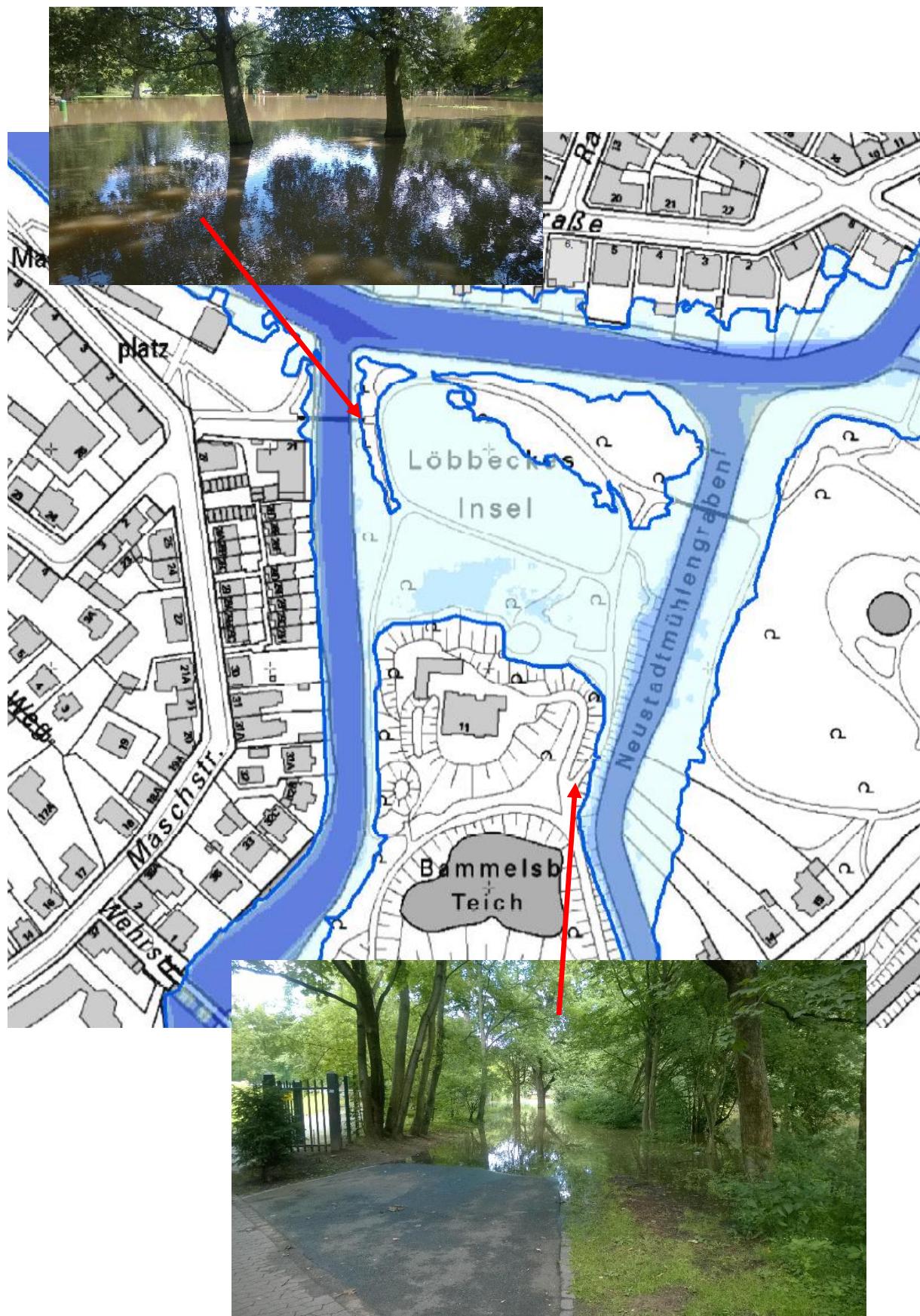
HQ₂₀, Oker, Fischerbrücke



HQ₂₀, Oker, Berkenbuschstraße/ Rüninger Weg



HQ₂₀, Oker, Okercabana



HQ₂₀, Oker, Löbeckes Insel

Fotos

Oker



Foto 1: Wiesental

Schunter



Foto 2: Rohrbruchgraben am Peterskamp

Wabe



Foto 3: Rückstau RW-Kanal, Beethovenstraße/Am Bütten

Niederschläge im Stadtgebiet

Weststadt

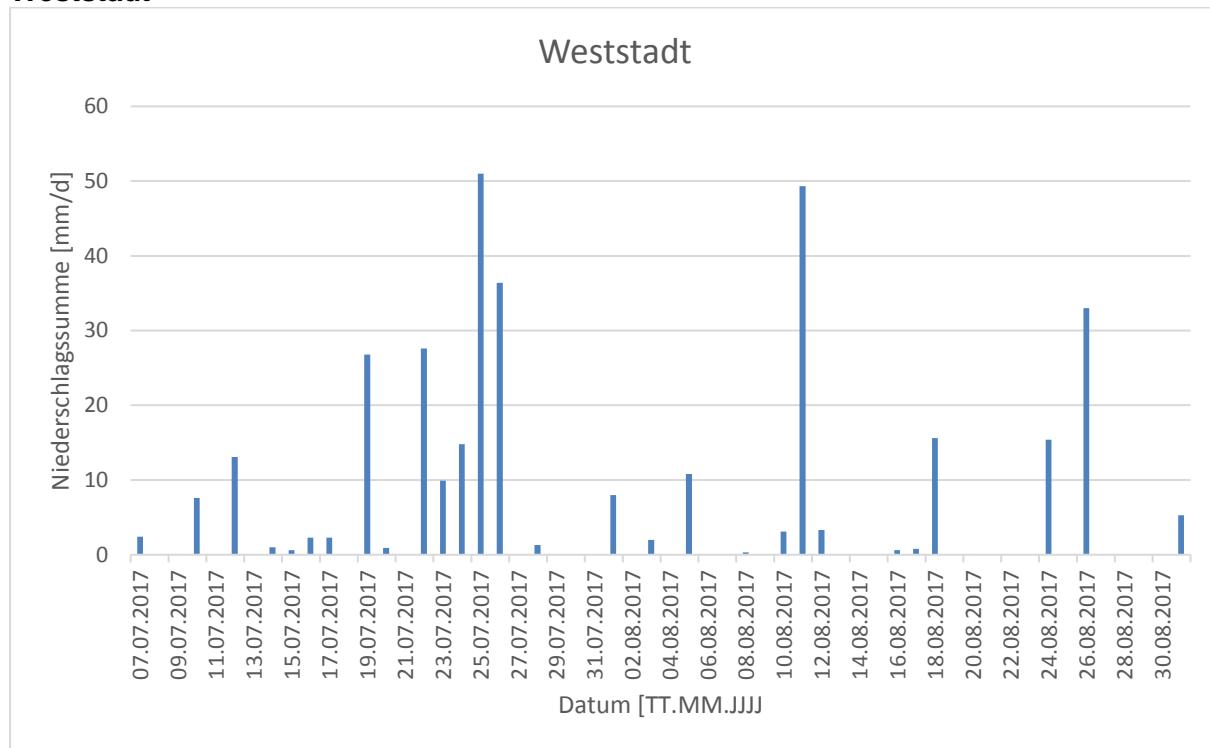


Abb. 1: Tagesmengen der Niederschläge, die an den von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH betriebenen Regenmessstation in der Weststadt gemessen wurden (Zeitraum 07.07.2017 - 31.08.2017)

Grünwaldstraße

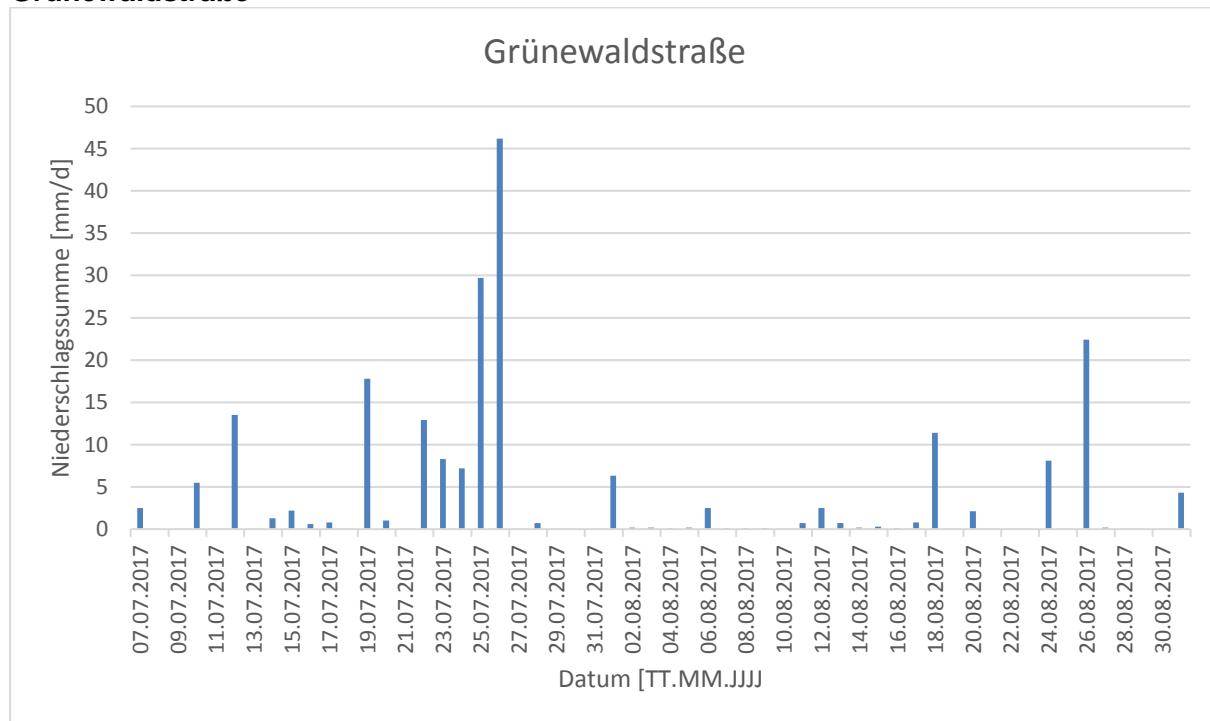


Abb. 2: Tagesmengen der Niederschläge, die an den von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH betriebenen Regenmessstation in der Grünwaldstraße gemessen wurden (Zeitraum 07.07.2017 - 31.08.2017)

Eisenbütteler Straße

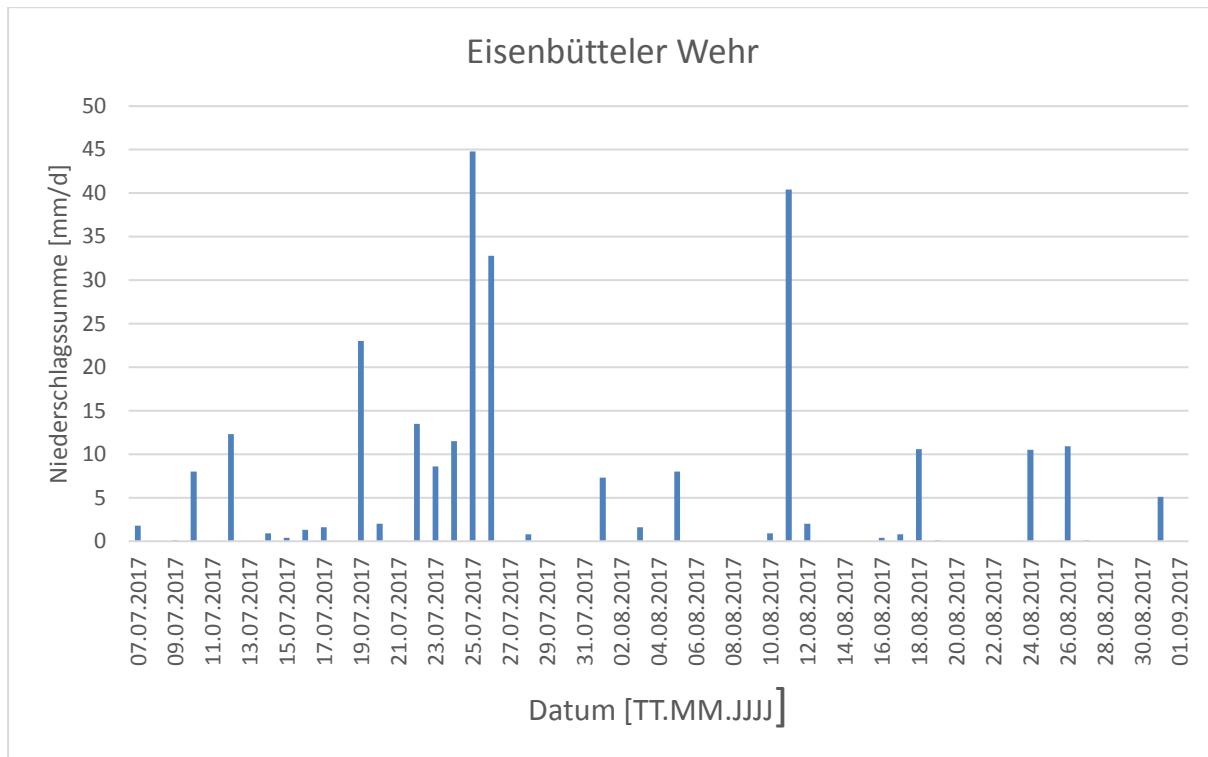


Abb. 3: Tagesmengen der Niederschläge, die an den von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH betriebenen Regenmessstation in der Eisenbütteler Straße gemessen wurden (Zeitraum 07.07.2017 - 31.08.2017)

Klärwerk

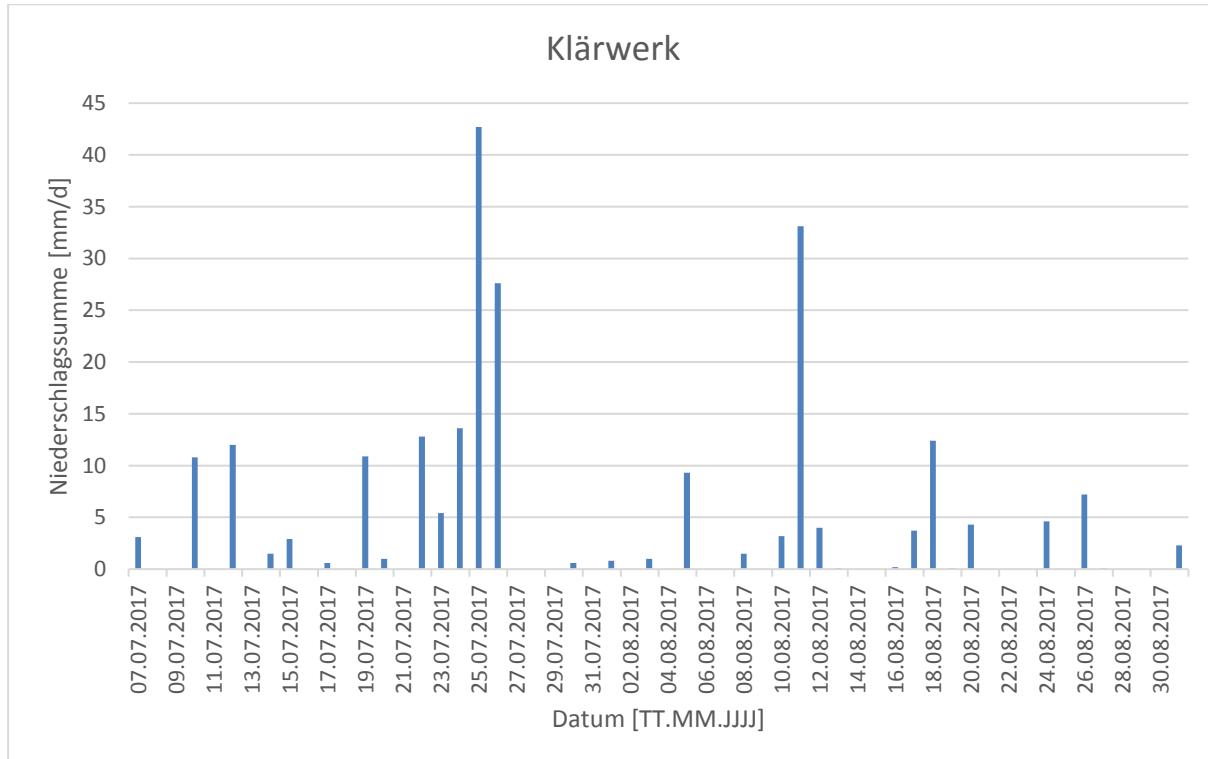


Abb. 4: Tagesmengen der Niederschläge, die an den von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH betriebenen Regenmessstation am Klärwerk gemessen wurden (Zeitraum 07.07.2017 - 31.08.2017)

Tostmannplatz

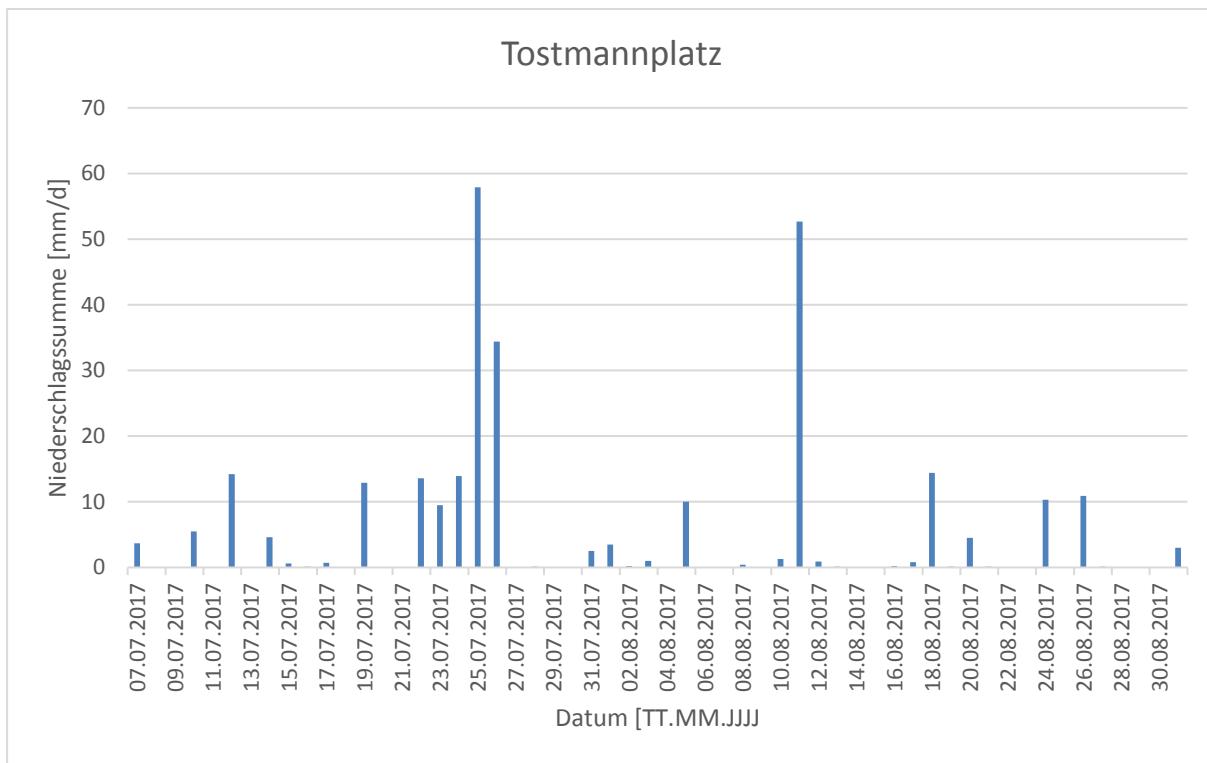


Abb. 5: Tagesmengen der Niederschläge, die an den von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH betriebenen Regenmessstation am Tostmannplatz gemessen wurden (Zeitraum 07.07.2017 - 31.08.2017)

Beim Vergleich der Abbildungen fällt auf, dass die Niederschlagsmenge in Braunschweig nicht einheitlich ist.

Pegelverläufe

Okertalsperre und Oker

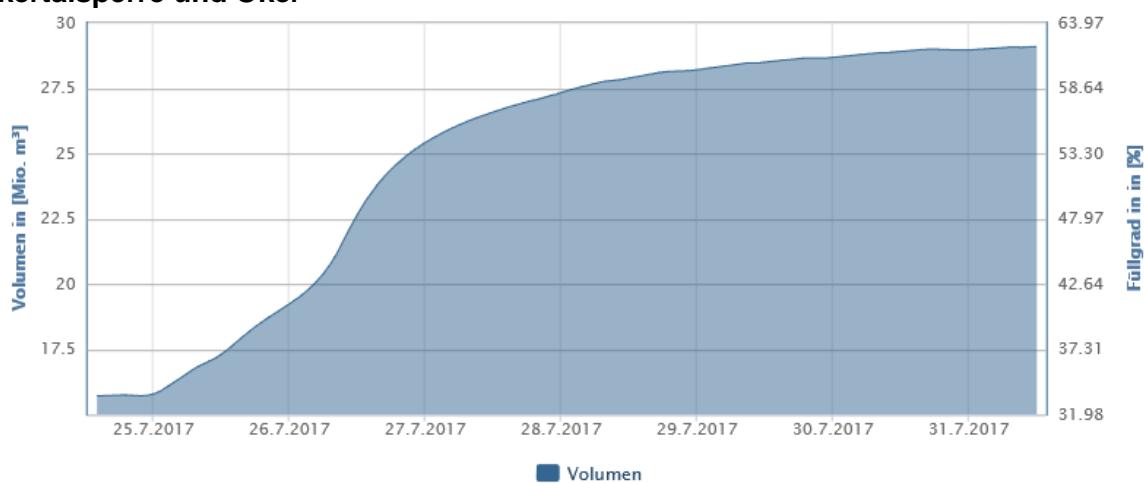


Abb. 6: Füllstandkurve der Okertalsperre für den Zeitraum 25.07.2017 – 31.07.2017 (Quelle: Harzwasserwerke GmbH)

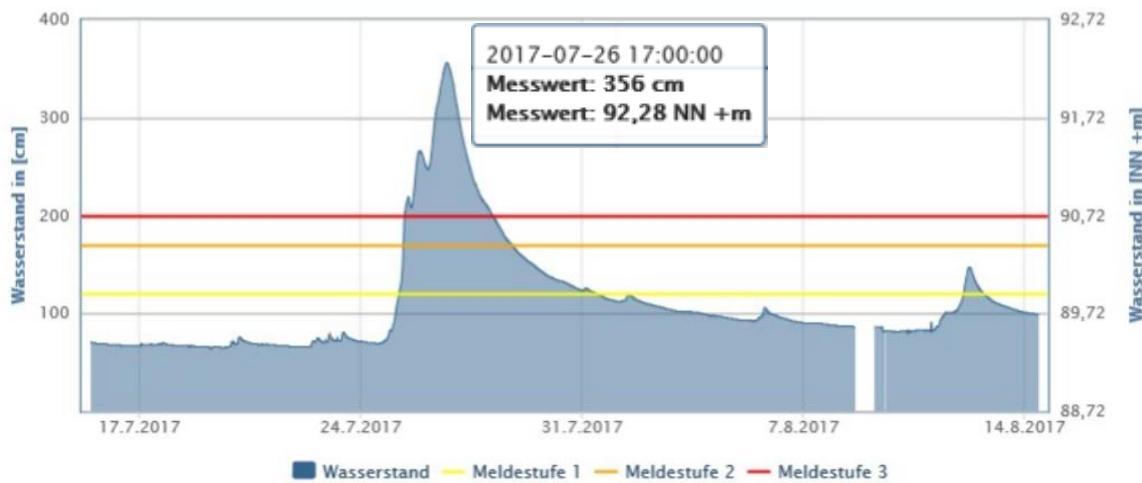


Abb. 7: Pegel Schladen (Quelle: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz)

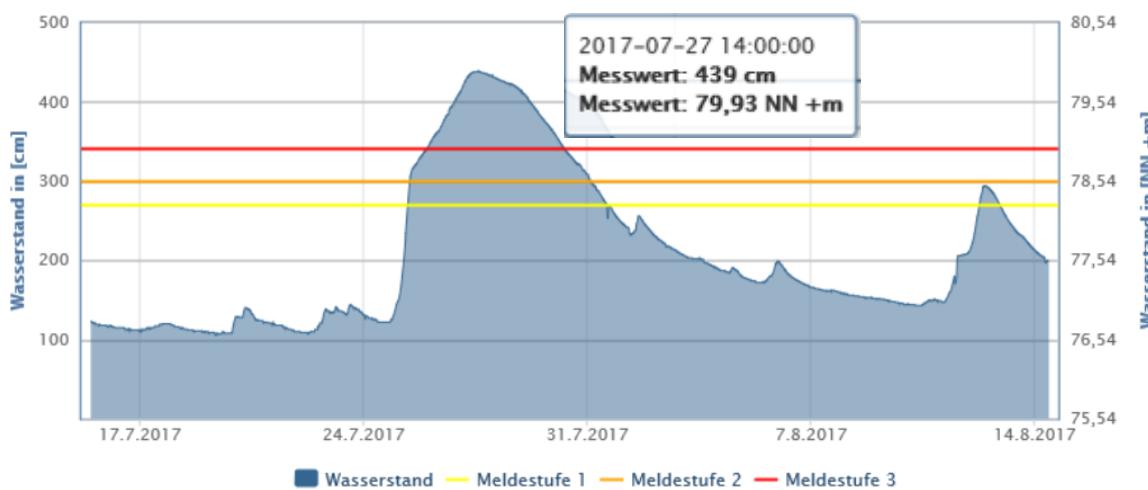


Abb. 8: Pegel Ohrum (Quelle: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz)

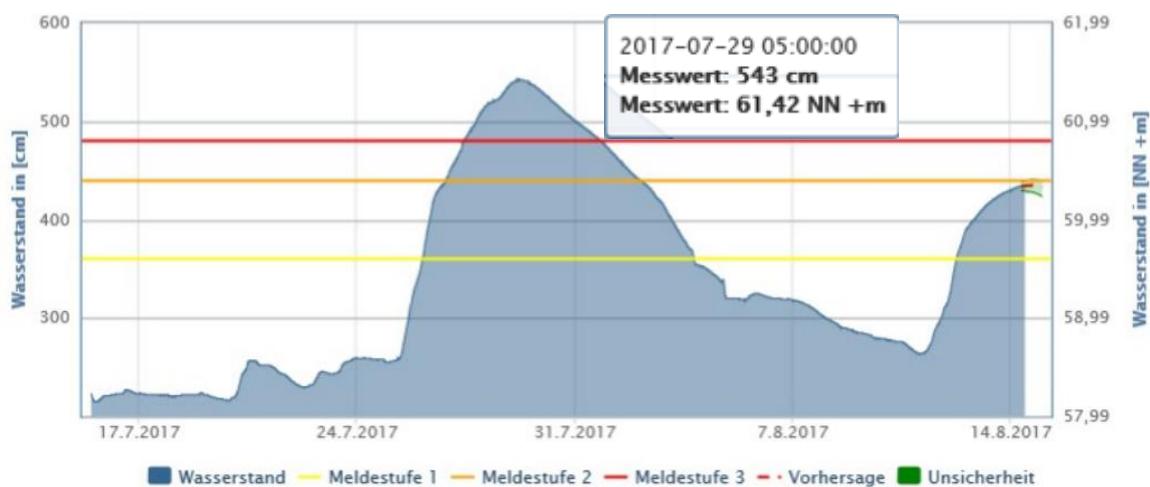


Abb. 10: Pegel Groß Schwülper (Quelle: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz)

Schunter

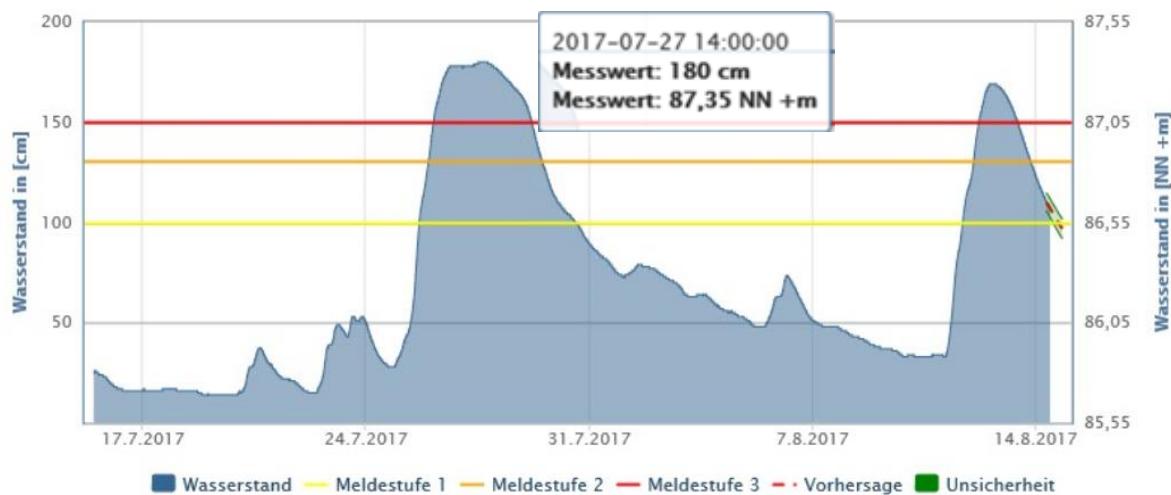


Abb. 11: Pegel Glentorf (Quelle: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz)

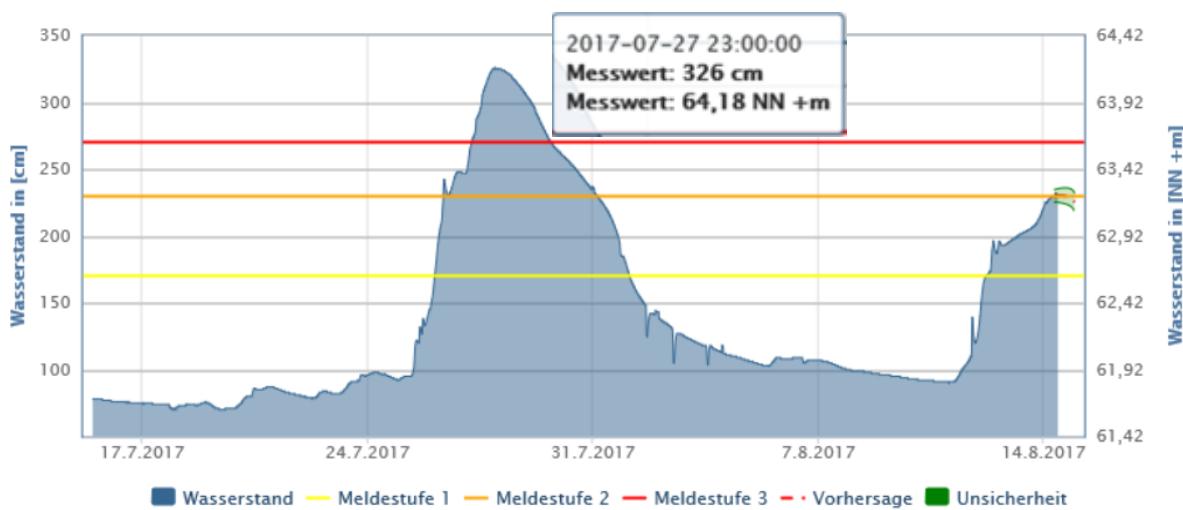


Abb. 12: Pegel Harxbüttel (Quelle: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz)

Sandsackbereitstellungspunkte (Quelle: Stadt Braunschweig)



1	2	3	4	5
Kläwerk Steinhof Celler Heerstraße 337 Parkplatz ggü. Torzufahrt	Giesmarode P+R Parkplatz Petzvalstraße ggü. Nr.56	Ebertallee, Südseite ca. 80 m westlich der Herzoquin-Elisabeth-Str.	Stockheim Parkplatz am Friedhof Rüninger Weg 17	Leiferde Altes Feuerwehrhaus Hahnenkamp 12

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Fraktion BIBS im Rat der Stadt**

17-05620

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Erweiterung der Lärmschutzkommission um Fachexpertinnen und -experten

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

12.10.2017

Beratungsfolge:

	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr darauf hinzuwirken, die Fluglärmenschutzkommission für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg um drei von der Stadt Braunschweig vorzuschlagende Fachexperten bzw. Fachexpertinnen zu erweitern.

Sachverhalt:

Die vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf Basis des § 32b Luftverkehrsgesetz eingerichtete „Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg“ besteht zurzeit aus 11 Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Einrichtungen und Kommunen. Die Stadt Braunschweig als Hauptanteilseignerin der Flughafengesellschaft und als Gebietskörperschaft, in der der Flughafen liegt, hat dabei ein ganz besonderes Interesse am Lärmschutz. Um diesem gerecht zu werden, ist es aus unserer Sicht sinnvoll, dass die Stadt zusätzlich zu den entsprechend den Mehrheitsverhältnissen des Rates benannten Vertretern weitere Fachexperten/-innen in das Gremium entsendet, die diesem städtischen Interesse mehr Gewicht verleihen können.

Ein geeignetes Auswahlverfahren wird von Verwaltung und Politik in einem gemeinsamen Abstimmungsprozess entwickelt.

Anlagen: keine

Betreff:

Erweiterung der Lärmschutzkommision um Fachexpertinnen und -experten

Organisationseinheit: Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	Datum: 24.10.2017
--	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	07.11.2017	Ö

Sachverhalt:

Zum Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und BIBS vom 12. Oktober 2017 (17-05620) nehme ich Bezug auf meine Stellungnahmen 17-04960-01 vom 9. August 2017, 17-04960-02 vom 22. August 2017, 17-05308-01 vom 6. September 2017 sowie 17-04471-01 vom 7. September 2017.

In den beiden letztgenannten Stellungnahmen wird das aktuelle Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 8. August 2017 zu dieser Thematik zitiert. Das MW führt hier aus, dass es eine Ausweitung der Fluglärmenschutzkommission nicht für geboten hält.

Unabhängig davon gilt für die interne Verteilung der Vorschlagsrechte der Stadt Folgendes:

Die Benennung der Vertreter der Stadt Braunschweig als Kommissionsmitglieder erfolgt nach § 71 Abs. 6 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Danach richtet sich das Vorschlagsrecht nach dem Stärkeverhältnis der im Rat vertretenen Fraktionen und Gruppen. Dieses Verfahren würde auch dann zur Anwendung kommen, wenn der Stadt Braunschweig das Recht eingeräumt würde, dem MW zukünftig insgesamt sechs Personen vorzuschlagen. Eine Aufteilung des Vorschlagsrechts in mehrere Personengruppen (z.B. drei Ratsmitglieder und drei Fachexpertinnen bzw. Fachexperten) wäre rechtlich nicht ohne Weiteres möglich. Zum einen muss eine Benachteiligung der kleineren Fraktionen und Gruppen vermieden werden. Zum anderen sieht § 32b Abs. 4 LuftVG keine Differenzierung hinsichtlich der fachlichen Qualifikation der benannten kommunalen Vertreter vor.

Daraus folgt, dass eine Aufteilung der Vorschlagsrechte der Stadt allenfalls dann in Betracht käme, wenn das MW eine entsprechende fachliche Qualifikation bei einem Teil der kommunalen Vertreter ausdrücklich als Voraussetzung für die Berufung festlegen würde.

Geiger

Anlage/n:

Keine

*Absender:***Die Fraktion P2 im Rat der Stadt****17-05375**
Antrag (öffentlich)*Betreff:***Grundlagen- und Machbarkeitsstudie: Fahrscheinfreier ÖPNV in Braunschweig***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

07.09.2017

*Beratungsfolge:*Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)*Status*19.09.2017 N
26.09.2017 Ö**Beschlussvorschlag:**

Die Stadt Braunschweig gibt eine Grundlagen- und Machbarkeitsstudie zum fahrscheinfreien ÖPNV (Busse und Bahnen der Verkehrs GmbH) für Braunschweig in Auftrag. Die Studie wird begleitet von mindestens einem wissenschaftlichen Forschungspartner.

Etwaige Klimaschutz- und Forschungsförderprogramme werden in die Finanzierung mit einbezogen.

Die genaue Aufgabenbeschreibung und der Umfang der Studie ist im Fachausschuss, sowie mit lokalen und externen Akteuren abzustimmen. Ausserdem ist ein Erfahrungsaustausch mit der niedersächsischen Landesregierung sowie deutschlandweit mit anderen Städten, die sich bereits mit diesem Thema befassen, wie z.B. Berlin, Osnabrück, Tübingen, Köln, anzustreben.

Sachverhalt**Begründung:**

Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Modal Split) ist unbestritten notwendig, um

- Klima und Umwelt zu schützen
- Emissionsbelastung (Luftverschmutzung und Lärmbelästigung) zu verringern
- Verkehrsinfrastruktur (z.B. Straßen) zu entlasten
- den Flächenbedarf zu senken (Veränderungen an Flächennutzungen z.B. durch geringeren Flächenverbrauch an Parkplätzen, Straßen)
- gleichberechtigte Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen, unabhängig von Einkommen, Alter oder einer körperlich eingeschränkten Mobilität.

Um diese Veränderungen zu erreichen wird in vielen Städten bereits die fahrscheinfreie Nutzung des ÖPNV betrachtet. Für Braunschweig gibt es dafür bisher kaum wissenschaftlich belastbares Datenmaterial, welches die Möglichkeiten und Auswirkungen eines fahrscheinfreien ÖPNV aufzeigt.

Daher brauchen wir eine Datengrundlage, in der zum Beispiel

- die Machbarkeit gesamt und auf einzelnen Strecken geprüft wird.
- die zu erwartenden Fahrgastzahlen und Kosten abgeschätzt werden.
- Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.
- die rechtlichen Fragen geklärt werden.

- die zeitlichen Auswirkungen auf die Klimaschutzziele dargestellt werden.
- die möglichen Chancen der Stadtgestaltung und Bauplanung durch veränderten, geringeren Flächenverbrauch aufzeigt werden.

Wie im Beschlusstext bereits beschrieben, werden die Aufgabenbeschreibung und der Umfang der Studie im Fachausschuss in Zusammenarbeit mit lokalen und externen Akteuren abgestimmt. Die Grundlagen- und Machbarkeitsstudie ist nicht als abschließendes Konzept zu sehen, sondern als ein "Ob und Wie" es umgesetzt werden kann - als Diskussionsgrundlage für den Rat, die Verwaltung und die Verkehrs GmbH sowie auch für Experten von Verbänden, der Wissenschaft und außerparlamentarischen Initiativen, die sich mit dem Thema auseinandersetzen.

Die Auswirkungen - welche durch einen fahrscheinfreien ÖPNV entstehen könnten - gilt es auszuloten und die Chancen für eine soziale, ökologische und zukunftsfähige Mobilität in Braunschweig abzubilden.

Anlagen:

keine

Absender:

**Faktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Mühlnickel, Rainer
Jalyschko, Lisa-Marie**

17-05526

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Radweg Feuerwehrstraße-Pestalozzistraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

05.10.2017

Beratungsfolge:

	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017 Ö
Bauausschuss (Vorberatung)	24.10.2017 Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	01.11.2017 N

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, zu prüfen und dem PIUA zu berichten, mit welchen Mitteln die Radwegverbindung von der Feuerwehrstraße zur Pestalozzistraße aufgewertet werden kann.

Sachverhalt:

Der Radweg von der Ringgleisbrücke an der Feuerwehrstraße zur Pestalozzistraße ist Teil einer sehr stark nachgefragte Verbindung vom Norden in die Innenstadt. Vom Schwarzen Berg bis zum Hagenmarkt kann auf dieser Strecke ohne Unterbrechung durch Ampeln sicher und ruhig gefahren werden. Zusätzlich stellt der Abschnitt einen wichtigen Anschluss des Ringgleises an die Innenstadt dar. Der Streckenteil von der Feuerwehrstraße bis zur Pestalozzistraße ist allerdings deutlich Verbesserungswürdig.

- Der Anschluss an die Feuerwehrstraße ist nicht sicher und nur langsam befahrbar.
- Die Durchfahrthöhe unter der Wendenringbrücke ist zu knapp bemessen.
- Die Entwässerung des Weges funktioniert zwischen Brückenunterfahrung und Pestalozzistraße nicht.
- Der Holzzaun behindert die Sicht in einer Kurve.
- Der Anschluss an die Pestalozzistraße ist oft zugeparkt und für AutofahrerInnen schlecht zu erkennen.
- Der Anschluss an der Südseite der Wendenringbrücke ist nur zu Fuß zu bewältigen.

Angesichts der hohen Bedeutung dieses Weges im Radwegenetz erscheint es sinnvoll, die möglichen Maßnahmen und die damit verbundenen Kosten zu analysieren und darzustellen.

Anlagen:

keine

*Absender:***AfD-Fraktion im Rat der Stadt
Scherf, Gunnar****17-05558**

Antrag (öffentlich)

*Betreff:***Bushaltestellen-Wartehäuschen an der Haltestelle "Alter Rautheimer Weg"***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

10.10.2017

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Status

24.10.2017

Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung möge Prüfen welche Möglichkeiten für einen Wetterschutz für die wartenden Fahrgäste an der Haltestelle "Alter Rautheimer Weg" Richtung Stadt möglich sind.

Sachverhalt:

Die Haltestelle hat im Vergleich zu den umliegenden Haltestellen die meisten zusteigenden Fahrgäste da sie zentral im Ort Mascherode liegt, dennoch fehlt hier ein Wetterschutz, der bei anderen weniger frequentierten Haltestellen in der Nähe vorhanden ist.

Da der Weg an der Haltestelle schmal ist, soll geprüft werden, ob alternative Wetterschutzeinrichtungen oder auch eine Verlegung möglich ist, um die Menschen in Mascherode nicht weiter im Regen stehen zu lassen.

Anlagen: keine

Betreff:

Bushaltestellen-Wartehäuschen an der Haltestelle "Alter Rautheimer Weg"

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 20.10.2017
---	----------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö

Sachverhalt:

Beschlussvorschlag vom 10.10.2017:

Die Verwaltung möge prüfen, welche Möglichkeiten für einen Wetterschutz für die wartenden Fahrgäste an der Haltestelle "Alter Rautheimer Weg" Richtung Stadt möglich sind.

Stellungnahme der Verwaltung:

An den beiden vorhandenen Richtungshaltestellen „Alter Rautheimer Weg“ sind die Gehwege mit 1,90 m (Fahrtrichtung Südstadt/Innenstadt) und 1,40 m (Fahrtrichtung Mascherode) zu schmal, um dort einen Wetterschutz aufstellen zu können.

Auch wenn die Haltestelle „Alter Rautheimer Weg“ um 50 Meter in Fahrtrichtung oder gegen die Fahrtrichtung verschoben werden würde, gäbe es keine ausreichend breiten Gehwege, um dort einen Wetterschutz aufstellen zu können. Wenn die Haltestelle noch weiter verschoben werden würde, rückt sie zu nah an die nächste Haltestelle heran und würde dann zu einer schlechteren Erschließung von Mascherode führen.

In Fahrtrichtung Mascherode sind die beiden benachbarten Bushaltestellen „Hinter den Hainen“ und „Am Kalkwerk“ mit einem Wetterschutz ausgestattet. Die nur etwa 140 Meter entfernte Bushaltestelle „Am Kalkwerk“ in Fahrtrichtung Innenstadt soll im Frühjahr des nächsten Jahres mit einem Wetterschutz ausgestattet werden, sodass in beiden Fahrtrichtungen in Mascherode Haltestellen mit Wetterschutz vorhanden sein werden.

Leuer

Anlage/n: keine

*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****17-05600**
Antrag (öffentlich)*Betreff:***Bäume am Hagenmarkt***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

11.10.2017

Beratungsfolge:

	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017 Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017 N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017 Ö

Beschlussvorschlag:

"Der Rat spricht sich für den Erhalt der Bäume am Hagenmarkt aus. Die durch den Orkan 'Xavier' umgewehten Bäume werden umgehend ersetzt."

Sachverhalt:

In der Braunschweiger Zeitung vom 10.10.2017 war von Überlegungen zu lesen, den Hagenmarkt grundlegend umzugestalten. Die dort befindlichen Bäume seien angeblich "viel zu groß und nehmen Licht und Sicht". Angesichts der vielen Baumfällungen in Braunschweig ist der Erhalt von Grünflächen in der Innenstadt umso wichtiger geworden. Überlegungen und Planungen, die einen geringeren Baumbestand als vorher zur Folge hätten, sind abzulehnen.

Bezüglich der Umgestaltung des Hagenmarktes wird die Verwaltung im gleichen BZ-Artikel dahingehend zitiert, dass es derzeit "keine konkreten Pläne zur Umgestaltung" gäbe. Vor diesem Hintergrund spricht nichts dagegen, die umgewehten Bäume umgehend zu ersetzen.

Anlagen: keine

Absender:

**Faktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Mühlnickel, Rainer**

17-05689

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Bäume am Hagenmarkt / Änderungsantrag zum Antrag 17-05600

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 19.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i>		<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, einen Beteiligungsprozess zur Neugestaltung und künftigen Bepflanzung des Hagenmarktes durchzuführen - z. B. in Form einer Planungswerkstatt.

Ziel des Beteiligungsprozesses soll es sein, eine Grundsatzentscheidung vorzubereiten, die bei allen möglichen Varianten des Stadtbahnausbau bzw. der Linienführung Bestand hat.

Sachverhalt:

Angesichts der aktuellen Diskussion halten wir es nicht für sinnvoll, die am 5. Oktober 2017 durch den Orkan Xavier umgestürzten Bäume am Hagenmarkt einfach zu ersetzen. Stattdessen plädieren wir für einen ortsbezogenen Beteiligungsprozess, der die Fragestellung des Büros Grundmann „Erhalt eines grünen Stadtplatzes ohne historischen Hintergrund oder Rückkehr zu einem baulich geprägten Stadtplatz nach historischem Vorbild“ (Städtebauliche Studie zum Plangebiet „Hagen“ / September 2013, S. 67) reflektieren und beantworten soll. Wobei wir uns natürlich auch ansprechende Kompromisslösungen zwischen dem einen und dem anderen Ansatz vorstellen können.

Ziel der Planungswerkstatt sollte es auf jeden Fall sein, den Hagenmarkt gestalterisch aufzuwerten und die dortige Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dabei sollte zum einen der historischen und städtebaulichen Bedeutung des Heinrichsbrunnens und der Katharinenkirche, zum anderen auch der Luftbelastung und Verkehrssituation in diesem Bereich sowie dem Wunsch vieler Bürger*innen nach urbanem Grün Rechnung getragen werden.

Eingeladen werden sollten insbesondere die betroffenen Anlieger*innen (Gewerbebetriebe, Kirchengemeinde etc.). Angesprochen werden sollten auch der Arbeitsausschuss Innenstadt (AAI), die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG), die Bürgerinitiative Baumschutz Braunschweig, die Hochschule für Bildende Künste (HBK), die Technische Universität (TU), das Planungsbüro Grundmann und der Stadtplaner Prof. Walter Ackers. Eingebunden werden sollten auch der Bezirksrat 131 Innenstadt sowie der Planungs- und Umweltausschuss (PIUA).

Anlagen: keine

*Absender:***SPD-Fraktion im Rat der Stadt****17-05698****Antrag (öffentlich)***Betreff:***Bäume am Hagenmarkt****Änderungsantrag zum Antrag 17-05600 der BIBS-Fraktion***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

23.10.2017

Beratungsfolge:

	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, mehrere Planungsvarianten für eine Neugestaltung des Hagenmarktes zu erarbeiten und diese in einem breit angelegten Beteiligungsprozess mit den Bürgerinnen und Bürgern zu diskutieren. Zielsetzung des Beteiligungsprozesses ist es, eine Planungsvariante zu finden, die am Ende von möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden kann.

Sachverhalt:

Nach den unerwartet notwendig gewordenen Baumfällungen am Hagenmarkt durch den Orkan "Xavier" bietet sich die Gelegenheit, eine grundsätzliche Neugestaltung dieses stadtbildprägenden Platzes am Entrée der Braunschweiger Innenstadt vorzunehmen. Hierbei ist den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an eine Platzgestaltung möglichst optimal Rechnung zu tragen. Neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität gehört dazu die bessere städtebauliche Würdigung des Heinrich-Brunnens in der Mitte des Platzes. Diesem hohen städtebaulichen Gestaltungsanspruch ist durch die Durchführung mehrerer Bürgerbeteiligungen Rechnung zu tragen, bei dem neben den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger auch die Belange der direkten Anlieger und Gewerbetreibenden des Hagenmarktes eine besondere Berücksichtigung finden.

Anlagen: keine

Betreff:**Bäume am Hagenmarkt****Organisationseinheit:****Datum:**

20.10.2017

DEZERNAT III - Bau- und Umweltschutzdezernat

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	07.11.2017	Ö

Sachverhalt:

Zu dem Antrag der Fraktion BIBS vom 11. Oktober 2017 (DS 17-05600) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Im schweren Sturm am 5. Oktober 2017 wurden von den 47 Scheinakazien (*Robinia pseudoacacia*) die auf und um den Hagenmarkt standen, in einem Zeitraum von ca. 90 Minuten 16 Bäume komplett entwurzelt oder brachen im Stamm. 7 Bäume wurden in ihrer Standfestigkeit so beeinträchtigt, dass sie unmittelbar nach dem Sturm gefällt werden mussten. Zur Prüfung der Standsicherheit der noch verbliebenen 24 Bäumen wurde ein Gutachter beauftragt, der die Standsicherheit mittels Zugversuch überprüfen wird. Erst nach Vorliegen dieses Gutachtens kann eine verbindliche Aussage über den Zustand des Restbestand der Robinien auf dem Hagenmarkt getroffen werden.

Die *Gewöhnliche Robinie* ist ein mittlerer bis großer Baum mit rundlicher und lockerer Krone, die im Alter eher schirmförmig wird und oft mit Totholz durchsetzt ist. Sie kann bis zu 25 m hoch und an geeigneten Standorten mehr als 100 Jahre alt werden. In der Jugend bildet diese Baumart eine Pfahlwurzel aus, so dass von einer geringen Sturmanfälligkeit ausgegangen werden kann. Untersuchungen der Standorte am Hagenmarkt nach dem Sturm haben jedoch gezeigt, dass der Untergrund schon in max. 50 cm Tiefe so stark verdichtet ist, dass die Bäume kein entsprechendes Wurzelsystem ausbilden konnten. Die lediglich geringe Durchwurzelungstiefe und die zusätzlichen Niederschläge im Vorfeld des Sturms können mit ein Grund für die große Anzahl umgestürzter Bäume auf dem Hagenmarkt sein.

Ein umgehender Ersatz der Bäume am Hagenmarkt ist aus Sicht der Verwaltung aus folgenden Gründen nicht sinnvoll:

- *Ein Ersatz durch Bäume gleicher Art und Größe ist nicht empfehlenswert. Die nach-zupflanzenden Bäume wären wesentlich kleiner, würden aber die verbleibenden Bäume überdauern. Dadurch wäre eine harmonische Platzgestaltung auf Dauer nicht mehr möglich.*
- *Auch ein Ersatz durch Bäume anderer Art ist nicht sinnvoll, da auch in diesem Fall das Gesamtbild des Hagenmarktes beeinträchtigt wäre.*
- *Grundsätzlich sollte die Bepflanzung Teil des Gesamtkonzeptes für einen Platz sein. Ersatzpflanzungen sollten daher in keinem Fall einer künftigen Gestaltung vorgreifen. Auf die Antwort zu Anfrage 17-05616 wird verwiesen.*

Kurzfristig werden erst einmal die Baumstümpfe entfernt und die Baumlöcher verfüllt. Auch die beschädigten Pflasterflächen werden zeitnah wieder hergestellt, so dass der Hagenmarkt den Bürgerinnen und Bürgern wieder als städtischer Platz zur Verfügung steht

Leuer

Anlage/n:

keine

*Absender:***Fraktion BIBS im Rat der Stadt****17-05618**
Antrag (öffentlich)*Betreff:***Tagesordnungspunkt: Schützenswerte Tiere im Holzmoor***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

11.10.2017

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Status

24.10.2017

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:****Sachverhalt:**

Im geplanten Baugebiet "Holzmoor" wurde jüngst ein Exemplar der europaweit nach der FFH-Richtlinie geschützten und gemäß Bundesnaturschutzgesetz streng geschützten Knoblauchkröte gefunden. Streng geschützte Arten dürfen nicht gefangen, verletzt oder getötet werden. Außerdem ist es verboten, sie durch Aufsuchen ihrer Lebensstätten zu beunruhigen. Der Fund wurde der unteren Naturschutzbehörde gemeldet.

Die BIBS-Fraktion beantragt die Einrichtung eines Tagesordnungspunktes zum Thema "Schützenswerte Tiere im Holzmoor" und behält es sich vor, weitere Anträge dazu zu stellen. Im Rahmen des Tagesordnungspunktes bittet Sie um einen Sachstandsbericht und um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind der Verwaltung weitere Funde schützenswerter Tiere im geplanten Baugebiet "Holzmoor" bekannt bzw. gemeldet worden?
2. Welche Auswirkungen ergeben sich nach Meinung der Verwaltung für das weitere Vorgehen zur Realisierung des Baugebiets?
3. Der Garten, in dem die Knoblauch-Kröte gefunden wurde, liegt im Bereich der vorgesehenen Luftleitbahn und soll nicht bebaut werden. Können die ökologisch wertvollen Strukturen solcher und ähnlich gelagerter Flächen nicht in ihrer Art erhalten bleiben, etwa als Biotopverbund zwischen dem Riddagshausener Naturschutzgebiet und dem Schuntergebiet?

Anlagen: Foto

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt
Büchs, Wolfgang**

17-05683

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Antrag zu 17-05618: Schützenswerte Tiere im Holzmoor

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 18.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i>		<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	01.11.2017	N

Beschlussvorschlag:

Die Stadt möge veranlassen und sicherstellen, dass im Bereich des Baugebiets Holzmoor sämtliche bau- und bauvorbereitenden Maßnahmen, die den Lebensraum und die Winterruhe der Knoblauchkröte und anderer geschützter Tierarten (z.B. Kammmolch) stören können, bis zum Abschluss von Untersuchungen im gesamten potenziellen Vorkommensgebiet unterlassen bzw. eingestellt werden.

Sachverhalt:

Auf einen Beschluss des Stadtbezirksrats 112 in seiner Sitzung vom 17.10.2017 sei verwiesen. Im Bereich des Baugebiets Holzmoor wurden Exemplare von Knoblauchkröten (FFH Anhang IV) und offenbar auch von Kammmolchen (FFH Anhang II und IV) gefunden. Die Tiere begeben sich in dieser Jahreszeit in Winterruhe und graben sich dabei auch weiter entfernt von potenziellen Laichgewässern in Böden ein. Dabei bevorzugt die Knoblauchkröte zur Überwinterung Standorte mit sandigen Böden, die im gesamten ausgewiesenen Baugebiet Holzmoor verbreitet sind. Die BIBS-Fraktion fordert daher die Verwaltung auf, den Schutzbestimmungen gemäß FFH-Anhang IV für die betroffenen Arten nachzukommen und die Flächen im Gebiet, die potenziell zum Lebensraum dieser Amphibien gehören können, gründlich mit geeigneten Methoden und zu einer geeigneten Jahreszeit (Wanderungszeit im Frühjahr) auf den Bestand dieser geschützten Amphibienarten zu untersuchen. Mit der Zerstörung von Pflanzen und der Bodenbeschaffenheit darf im Baugebiet nicht begonnen werden, bevor diese Untersuchungen abgeschlossen sind.

Anlagen: keine



Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der
StadtBuchholz, Astrid**

17-03807**Antrag (öffentlich)***Betreff:*

**Überprüfung der gewerblichen Genehmigung zur Konditionierung
von radioaktiven Abfällen in Braunschweig-Thune**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.01.2017

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	08.02.2017	Status
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.02.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.02.2017	Ö

Beschlussvorschlag:

"Die Verwaltung der Stadt Braunschweig wird gebeten, gemeinsam mit dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz zu klären, ob für die industrielle Konditionierung von radioaktiven Abfällen am Standort Braunschweig-Thune durch die Firma Eckert & Ziegler Umweltdienste eine gültige und ausreichende gewerbliche Genehmigung vorliegt."

Begründung:

Laut Mitteilung der Verwaltung vom 11.8.2015 wird die Konditionierungsanlage für radioaktive Abfälle in Braunschweig Thune auf Basis einer Genehmigung nach Strahlenschutzverordnung von 1975 betrieben. Ausgestellt wurde diese für die Firma Amersham Buchler, die die „Rückläufer“ der von ihnen vertriebenen medizinischen Präparate konditionierte. Mehrere Besitzerwechsel später konditioniert aktuell die Firma Eckert & Ziegler Umweltdienste nun auch radioaktive Abfälle Dritter, u.a. Konradcontainer für andere Bundesländer. Laut oben genannter Mitteilung „existiert [hierfür] keine separate Umgangsgenehmigung nach Strahlenschutzverordnung. Die vorliegende Umgangsgenehmigung umfasst den gesamten Betrieb [...] und beinhaltet auch die Konditionierungsanlage.“

Auch der niedersächsische Umweltminister Stefan Wenzel teilte per Schreiben vom 4.11.2015 zu diesem Thema mit, „dass sich die Befugnis zur Konditionierung von Abfällen am Standort aus der am 12.05.1975 von dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt erteilten Genehmigung herleitet.“

Es ist fraglich, ob eine „hergeleitete Befugnis“ für eine Konditionierung im industriellen Maßstab ausreichend ist. Eine explizite Genehmigung konnte das Ministerium bis heute nicht vorweisen. Darüber hinaus wäre zu prüfen, ob die ursprüngliche Genehmigung von 1975 nicht längst durch das Verhalten der Firma Amersham Buchler verwirkt ist. Diese hatte kurz vor Schließung der ASSE dort noch illegal Fässer einlagern wollen, die mit Blei ausgekleidet waren, um die unzulässige Befüllung mit hochstrahlendem Material zu vertuschen (siehe Drucksache des Bundestages 17/310). Eine Genehmigung ist nach §9 Strahlenschutzverordnung aber immer auch an die Zuverlässigkeit des Antragstellers geknüpft, die hier offensichtlich nicht gegeben war.

Da die Verwaltung nach dem Urteil des OVG Lüneburg zum Bebauungsplan TH22 womöglich in naher Zukunft über den derzeit ruhenden Bauantrag der Firma Eckert & Ziegler Umweltdienste für eine neue Halle zur Konditionierung von radioaktiven Abfällen zu befinden hat, ist eine Klärung der Genehmigungslage nicht nur unerlässlich, sondern sie muss auch umgehend erfolgen.

Anlagen:

Betreff:

**Bebauungsplan "Gieselweg/ Harxbütteler Straße - neu", TH 24;
Stadtgebiet nördlich des Mittellandkanals, südwestlich der Ortslage
Thune und südlich der Harxbütteler Straße Aufstellungsbeschluss
und Veränderungssperre**

Änderungsantrag zur Vorlage 17-03863

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 18.02.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	<i>Status</i> Ö
---	--------------------

Beschlussvorschlag:

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Gieselweg/ Harxbütteler Straße - neu“, TH 24 beschlossen."

"Der Rat der Stadt Braunschweig bekräftigt, dass im neu aufzustellenden Bebauungsplan TH 24 keine Regelungen zum Strahlenschutz erfolgen, da diese ausschließlich in der Verantwortung des Landes Niedersachsen liegen."

"Für das im Betreff bezeichnete Stadtgebiet, das in Anlage 3.2 dargestellt ist, wird gemäß §§ 14 ff. Baugesetzbuch (BauGB) die als Anlage beigegebene Veränderungssperre für zwei Jahre als Satzung beschlossen."

"Die Verwaltung wird gebeten, unverzüglich in Gespräche mit den vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes betroffenen Unternehmen einzutreten, um eine tragfähige und möglichst einvernehmliche Lösung der Planung zu erreichen. Die Verwaltung prüft, ob dieses im Rahmen eines Mediationsverfahrens erfolgen kann."

Dieser Änderungsantrag bezieht sich auf folgende Vorlage: Bebauungsplan "Gieselweg/ Harxbütteler Straße - neu", TH 24; Stadtgebiet nördlich des Mittellandkanals, südwestlich der Ortslage Thune und südlich der Harxbütteler Straße Aufstellungsbeschluss und Veränderungssperre

<https://ratsinfo.braunschweig.de/ri/vo020.asp?VOLFDNR=1005091&noCache=1>

Sachverhalt:

Begründung erfolgt mündlich

Anlagen:

keine

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt
Die Fraktion P2 im Rat der Stadt**

17-03960

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Antrag zu TOP 18
Bebauungsplan "Gieselweg/ Harxbütteler Straße - neu", TH 24;
Stadtgebiet nördlich des Mittellandkanals, südwestlich der Ortslage
Thune und südlich der Harxbütteler Straße Aufstellungsbeschluss
und Veränderungssperre**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

21.02.2017

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Status

21.02.2017

Ö

Beschlussvorschlag:

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Gieselweg/ Harxbütteler Straße – neu“, TH 24 beschlossen.“

"Für das im Betreff bezeichnete Stadtgebiet, das in Anlage 3.2 dargestellt ist, wird gemäß §§ 14 ff. Baugesetzbuch (BauGB) die als Anlage beigelegte Veränderungssperre für zwei Jahre als Satzung beschlossen."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Der Rat hat mit Beschluss vom 13. Dezember 2011 die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses für die Aufstellung von Bebauungsplänen für den hier maßgeblichen Bereich an sich gezogen.

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

Planungsziel und Planungsanlass

Der vom Rat am 21.07.2015 als Satzung beschlossene und am 23.11.2015 in Kraft getretene Bebauungsplan „Gieselweg/ Harxbütteler Straße“, TH 22, wurde vom niedersächsischen Oberverwaltungsgericht Lüneburg (OVG) mit Urteil vom 15.12.2016 für unwirksam erklärt.

Die Verwaltung hat mit separater Vorlage 17-03849 die Inhalte des Urteils und die Erfolgsaussichten für eine Beschwerde gegen die nicht zugelassen Revision dargelegt.

Das OVG macht deutlich, dass Verfahrensfehler nicht geltend gemacht worden sind und auch nicht erkennbar seien. Auch mögliche Zweifel an der Erforderlichkeit der Planung greifen nach Ansicht des OVG letztendlich nicht durch.

Das OVG lässt allerdings die Frage offen, ob es überhaupt ein städtebaulich legitimes Ziel der Stadt Braunschweig ist, durch Bauleitplanung eine Strahlenexposition der

Wohnbevölkerung unterhalb der Grenzwerte der Strahlenschutzverordnung weiter zu reduzieren. Es macht in der Begründung deutlich, dass der Bereich des städtebaulich allenfalls regelungsfähigen Restrisikos ausgesprochen schmal sei, da das Vorsorgeprinzip bereits die Strahlenschutzverordnung nachhaltig präge und auch unterhalb der darin genannten Grenzwerte ein behördliches Handeln erlaube. Aus den vom Land erhobenen Messwerten ließe sich ein Gefährdungspotenzial nicht feststellen.

Das OVG schreibt explizit, dass es angemessen sein kann, vorhandene Nutzungen auf ihren Bestand zu reduzieren. Dies setzt jedoch voraus, so das OVG, dass gewichtige Belange auf der anderen Seite dies zwingend erforderlich machen, da das Interesse an Erweiterung und Fortbestand des Betriebs sowie das Vertrauen auf den Erhalt der planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür ein hohes Gewicht in der Abwägung hat. Diesen Grundsätzen wird die Abwägung laut OVG nicht gerecht, da sich der TH22 allein auf das „Restrisikogutachten des Öko-Instituts Darmstadt stützt. Das Gutachten des Öko-Instituts zieht hierbei den „Stresstest der Entsorgungskommission des Bundes“ heran, da die Braunschweiger Konditionierungsanlage nach den generischen Berechnungen der ESK den Eingreifrichtwert für die Evakuierung der nächsten Wohnbebauung um den Faktor 6 überschreitet. Das OVG kritisiert an dieser Stelle, dass die konkreten Bezüge zu den hier vorhandenen Betrieben fehlen würden. Einen konkreten Stresstest fordert hierbei auch die ESK, da im ESK-Stresstest nur die Konditionierungseinrichtung für radioaktive Abfälle berücksichtigt wurde, aber am Standort auch in anderen Kontexten mit radioaktiven Stoffen umgegangen wird und daher die „Möglichkeit des Zusammenwirkens von Freisetzungen radioaktiver Stoffe“ berücksichtigt werden sollte. Die Ergebnisse eines spezifischen Stresstests müssen daher einen zentralen Aspekt bei der Abwägung des neuen B-Plans darstellen.

Das OVG hat darüber hinaus gerügt, dass einzelne Festsetzungen zu unbestimmt seien. Ungeachtet der Frage der Zulässigkeit von Regelungen zum Strahlenschutz läge eine fehlerhafte Abwägung vor. Bei den gerügten Belangen seien die zahlreichen Teilregelungen zu Lasten der ansässigen Unternehmen nicht ausreichend ins Verhältnis gesetzt zu den geringen Vorteilen, die die Stadt mit den Festsetzungen erreichen könne. Das Gericht weist darauf hin, dass im Rahmen der Überplanung von Gemengelagen in besonderem Maße auf die vorhandene Nutzung mit ihren Erweiterungsinteressen und ihrem Vertrauen auf den Erhalt der vorhandenen planerischen Lage einzugehen sei. Die einzelnen Belange sind in der Vorlage 17-03849 dargelegt.

Der Rat hält es für gerechtfertigt, einen neuen Bebauungsplan für das Plangebiet aufzustellen. Das Urteil des OVG Lüneburg soll berücksichtigt werden. Der aufzustellende Bebauungsplan wird eine an den bisherigen Bebauungsplan angelehnte Bezeichnung, aber eine neue Nummer tragen.

Die übrigen bisherigen Planungsziele gelten fort. Mit dem Bebauungsplan soll ein verträglicheres Nebeneinander zwischen gewerblicher Nutzung und benachbarter Wohnbebauung sichergestellt werden. Dazu soll der Gewerbestandort in seiner Ausdehnung räumlich begrenzt und die Zulässigkeit anderer störender nutzungen neu geregelt werden.

Die abschließende Abwägung zu einem neuen Bebauungsplan soll die vom OVG gerügten Mängel beheben.

Erlass einer Veränderungssperre

Mit Rechtskraft des Urteils des OVG leben für das Plangebiet die früheren Bebauungspläne „Gewerbegebiet Thune/Wenden“, TH 18, von 1978 und „Industriefläche am Kanal“, WE 18, von 1969 in ihrer ursprünglichen Größe zunächst wieder auf. Sie setzen in Teilen ein Industriegebiet fest und bieten breite Entwicklungsmöglichkeiten für den Standort, die die Verwaltung an dieser Stelle heute nach wie vor nicht mehr erkennt.

Um durch die zwischenzeitliche Realisierung von Bauvorhaben die Umsetzungen des jetzt neu aufzustellenden Bebauungsplans TH 24 nicht zu gefährden, ist daher der Erlass einer

Veränderungssperre erforderlich. Für Vorhaben, die den Planungszielen nicht widersprechen, kann eine Ausnahme von der Veränderungssperre erteilt werden.

Bereits das frühere Planaufstellungsverfahren wurde durch eine Veränderungssperre abgesichert. Das OVG hat mit seinem Urteil vom 12. Mai 2015 die seinerzeit erlassene Satzung über die zweite Verlängerung der Veränderungssperre für unwirksam erklärt, da die Voraussetzungen dazu nicht vorlägen. Die jetzt beabsichtigte Neuaufnahme des Bebauungsplanverfahrens mit dem Ziel, insbesondere die vom OVG gerügten Fehler zu beheben, kann durch eine neu erlassene Veränderungssperre abgesichert werden.

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Vorlage:

Anlage 1:Übersichtskarte

Anlage 2:Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses

Anlage 3:Satzung einschl. Geltungsbereich der Veränderungssperre

Anlage 4:Stellungnahme des beauftragten Rechtsanwaltes

Anlagen:

*Absender:***SPD-Fraktion im Rat der Stadt****17-03967**
Antrag (öffentlich)*Betreff:*

Änderungsantrag zu TOP 5.2 (17-03807): Überprüfung der gewerblichen Genehmigung zur Konditionierung von radioaktiven Abfällen in Braunschweig-Thune

*Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

21.02.2017

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Status

21.02.2017

Ö

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag der Vorlage 17-03807 wird um Folgendes ergänzt:

Die Verwaltung wird gebeten,

1. die Gespräche mit dem Niedersächsischen Umweltministerium zu intensivieren, mit dem Ziel, die in der Umgangsgenehmigung der Firma Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH festgelegten Grenzwerte deutlich zu reduzieren, und
2. dazu beim Niedersächsischen Umweltministerium darauf hinzuwirken, dass zeitnah ein Stresstest unter Berücksichtigung der spezifischen Situation am Standort Thune durchgeführt wird.

Sachverhalt:

Das Urteil des OVG Lüneburg hat deutlich gemacht, dass der gemeinsame Versuch von Politik und Verwaltung, den Nutzungskonflikt zwischen den Gewerbebetrieben, die mit radioaktiven Materialien umgehen, auf der einen Seite und der Wohnbebauung in den angrenzenden Ortsteilen auf der anderen Seite zu reduzieren, gescheitert ist. Das OVG Lüneburg hat in seiner Urteilsbegründung genau die Frage unentschieden gelassen, ob seitens der Stadt Braunschweig der Versuch unternommen werden kann, über einen Bebauungsplan das unterhalb der Regelungsmechanismen der Strahlenschutzverordnung liegende "Restrisiko" weiter zu minimieren. Insofern kann fußend auf dem Urteil festgestellt werden, dass die Stadt Braunschweig keine Möglichkeit hat, über das Planungsrecht dem Ziel des besseren Schutzes der Bevölkerung und einer besseren Vereinbarkeit zwischen Gewerbenutzung und Wohnbebauung näher zu kommen. In der Diskussion ist immer wieder darauf hingewiesen worden, dass es Aufgabe des Niedersächsischen Umweltministeriums ist, zum einen die Genehmigungslage nachvollziehbar zu dokumentieren (vgl. Antrag Nr. 17-03807, der ebenfalls in dieser Ratssitzung zur Beschlussfassung vorliegt) und zum anderen zeitnah zu prüfen, in welchem Umfang eine Reduzierung der Umgangsgenehmigung erfolgen kann. Dazu soll nicht nur, wie im Moment in Vorbereitung, eine detaillierte Störfallanalyse am Standort Thune durchgeführt werden, sondern vielmehr ein Stresstest, der die explizit am Standort Thune vorhandene spezifische Situation des Nebeneinanders von Betrieben, die mit radioaktiven Stoffen umgehen, und einer Wohnsiedlung bewertet.

Anlagen: Keine

Betreff:

**Bebauungsplan "Gieselweg/Harxbütteler Straße - neu", TH 24;
Stadtgebiet nördlich des Mittellandkanals, südwestlich der Ortslage
Thune und südlich der Harxbütteler Straße
Aufstellungsbeschluss**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 16.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 323 Wenden-Thune-Harxbüttel (Vorberatung)	23.10.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017	Ö

Beschluss:

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Gieselweg/Harxbütteler Straße – neu“, TH 24, beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Der Rat hat mit Beschluss vom 13. Dezember 2011 die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses für die Aufstellung von Bebauungsplänen für den hier maßgeblichen Bereich an sich gezogen.

Planungsziel und Planungsanlass

- Unwirksamkeit des Bebauungsplans „Gieselweg/ Harxbütteler Straße“, TH 22

Der vom Rat am 21.07.2015 als Satzung beschlossene und am 23.11.2015 in Kraft getretene Bebauungsplan „Gieselweg/ Harxbütteler Straße“, TH 22, wurde vom niedersächsischen Oberverwaltungsgericht Lüneburg (OVG) mit Urteil vom 15.12.2016 für unwirksam erklärt. Die Verwaltung hat mit Vorlage 17-03849 die Inhalte des Urteils und die Erfolgssichten für eine Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision dargelegt. Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 beschlossen, auf eine Nichtzulassungsbeschwerde gegen das Urteil zu verzichten.

Das OVG hat in seiner Entscheidung die Frage offengelassen, ob es überhaupt ein städtebaulich legitimes Ziel der Stadt Braunschweig sein kann, durch Bauleitplanung eine Strahlenexposition der Wohnbevölkerung unterhalb der Grenzwerte der Strahlenschutzverordnung weiter zu reduzieren. Es macht in der Begründung deutlich, dass der Bereich des städtebaulich allenfalls regelungsfähigen Restrisikos ausgesprochen schmal sei, da das Vorsorgeprinzip bereits die Strahlenschutzverordnung nachhaltig präge und auch unterhalb der darin genannten Grenzwerte ein behördliches Handeln erlaube. Aus den vom Land erhobenen Messwerten ließe sich ein Gefährdungspotenzial nicht feststellen.

Die Verwaltung hatte im Nachgang zu dem Urteil den beauftragten Rechtsanwalt um eine Einschätzung gebeten, inwieweit der grundsätzliche Ausschluss von Betrieben nach der Strahlenschutzverordnung rechtssicher aufrechterhalten werden kann. Herr Dr. Schiller hat erläutert, dass, selbst wenn man davon ausgeinge, dass der Ausschluss von Betrieben nach der Strahlenschutzverordnung ein legitimes städtebauliches Ziel sein könne, dies in einem neuen Bebauungsplan abwägungsfehlerfrei nur dann möglich sei, wenn sich die Beschränkungen im engen Rahmen halten. Die ansässigen Betriebe seien aber nach dem Duktus des Urteils von Beschränkungen auszunehmen.

Aus Sicht der Verwaltung sind damit die Möglichkeiten der kommunalen Planung in Bezug auf die Strahlenschutzbetriebe ausgeschöpft. Es wird empfohlen, im neuen Bebauungsplan auf die Regelungen zum Strahlenschutz zu verzichten. Die auch vom Gericht genannten Möglichkeiten des behördlichen Handelns konzentrieren sich damit auf das Umweltministerium als Genehmigungsbehörde, um sowohl die Einhaltung der Grenzwerte der Strahlenschutzverordnung als auch die Umsetzung des Vorsorgeprinzips sicherzustellen.

- Angebot eines Moratoriums und zwischenzeitliche Abstimmungen

Mit Schreiben vom 17.02.2017 hat das Unternehmen Eckert & Ziegler der Stadt den Vorschlag für ein befristetes Moratorium unterbreitet, während dessen weitere Gespräche über die Entwicklung am Standort Braunschweig-Thune geführt werden sollen. Eine Beratungs- und Beschlussvorlage über einen neuen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan wurde daraufhin vom Rat zur weiteren Beratung in den Planungs- und Umweltausschuss zurückverwiesen.

Die Verwaltung hat im Folgenden mehrere Gespräche mit den Unternehmen, dem Umweltministerium und der BISS geführt. Die Gespräche haben zu einer Versachlichung der Thematik geführt und konnten zu verschiedenen Fragestellungen eine Einigung mit Eckert & Ziegler erreichen. Im Ergebnis wurde vereinbart, dass Eckert & Ziegler die bisher streitige Halle zur Messung, Konditionierung und sicheren Verpackung nicht weiter verfolgt und stattdessen eine Halle zur reinen Lagerung beantragt. Die Halle kann damit v.a. der Unterbringung der derzeit im Freien auf dem Gelände stehenden Container dienen. Eckert & Ziegler hat zwischenzeitlich einen entsprechenden Änderungsantrag gestellt und die noch beim Verwaltungsgericht Braunschweig anhängige Vollstreckungsklage auf Genehmigung der streitigen Halle zurückgenommen.

Weiteres Ergebnis der bisherigen Abstimmungen ist, dass sich das Unternehmen bereit erklärt, am Standort Braunschweig-Thune nicht mit Abfällen aus Kernkraftwerken oder aus der Asse umzugehen und die breit diskutierte 2000-Stunden-Regelung ebenfalls aufzugeben, wenn die Rahmenbedingungen zum Genehmigungsverfahren Strahlenschutz mit dem Niedersächsischen Umweltministerium abgestimmt sind. Über den Sachstand hat die Verwaltung zuletzt mit Drucksache 17-04963 an den Planungs- und Umweltausschuss berichtet.

Für die beantragten Containerlagerflächen außerhalb von Gebäuden hat das Unternehmen eine zeitliche Befristung akzeptiert, die in Abhängigkeit von der Errichtung einer neuen Lagerhalle enden soll. Eckert & Ziegler hat überdies schriftlich gegenüber der Stadt erklärt, keine radioaktiven Abfälle zur Zwischenlagerung von Leese nach Braunschweig verlagern zu wollen.

Die bisherigen Abstimmungen mit den Unternehmen hatten auch zum Inhalt, dass die derzeit in deren Eigentum bzw. Besitz stehenden Flächen für den Gewerbestandort erhalten bleiben. Damit verbleibt es weiterhin bei einer deutlichen Reduzierung der bisher planungsrechtlich gegebenen Erweiterungsmöglichkeiten (vgl. Anlage 3).

Über die getroffenen Abstimmungen wird zwischen der Verwaltung und dem Unternehmen eine verbindliche Vereinbarung erarbeitet. Diese wird im weiteren Verfahren parallel zur

Aufstellung des Bebauungsplans detailliert.

- Urteil des OVG

Das OVG hat darüber einzelne Festsetzungen des Bebauungsplans TH 22 gerügt. Es seien die zahlreichen Teilregelungen zu Lasten der ansässigen Unternehmen nicht ausreichend ins Verhältnis gesetzt zu den geringen Vorteilen, die die Stadt mit den Festsetzungen erreichen könne. Dadurch richte sich die Abwägung zu sehr gegen die ansässigen Unternehmen. Die Urteilsgründe im Einzelnen wurden dem Rat mit Vorlage 17-03849 mitgeteilt.

Aus Sicht der Verwaltung bestehen gute Chancen, dies zu beheben. Im Planverfahren wird überprüft, inwieweit durch einen erweiterten Flächenzuschliff der Gewerbegebäuden den Bedenken des OVG entsprochen werden kann. Ebenso wird die Notwendigkeit einer öffentlichen Erschließung über den Gieselweg, wie sie noch im Bebauungsplan TH 18 vorgesehen ist, überprüft. Das neue Planverfahren wird zudem prüfen, inwieweit eine Anbindung des Standortes an das Gewerbegebiet Waller See möglich ist.

- Planungsziele

Vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erzielten Abstimmungen hält es die Verwaltung für gerechtfertigt, einen neuen Bebauungsplan für das Plangebiet aufzustellen. Aufgrund des rechtlichen Risikos bei Beihaltung eines über die Strahlenschutzverordnung hinausgehenden Vorsorgeprinzips werden die Regelungen zum Strahlenschutz nicht weiterverfolgt.

Die übrigen bisherigen Planungsziele gelten fort. Mit dem Bebauungsplan soll ein verträglicheres Nebeneinander zwischen gewerblicher Nutzung und benachbarter Wohnbebauung sichergestellt werden. Dazu soll der Gewerbestandort in seiner Ausdehnung räumlich begrenzt und die Zulässigkeit anderer störender Nutzungen neu geregelt werden. Die zukünftig nicht mehr als Gewerbe- bzw. Industriegebiet bereitstehenden Flächen fallen wieder dem planungsrechtlichen Außenbereich zu und sind damit einer gewerblichen Entwicklung entzogen.

Der aufzustellende Bebauungsplan wird eine an den bisherigen Bebauungsplan angelehnte Bezeichnung, aber eine neue Nummer tragen.

- Vertragliche Vereinbarung

Soweit sich im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zeigt, dass einzelne offene Fragen nicht sicher innerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplans behoben werden können (z. B. Zeitpunkt der Begrünungsmaßnahmen), sollen sie in die vertragliche Vereinbarung mit dem Unternehmen einfließen. Die Vereinbarung soll auch die oben genannten Abstimmungen im Hinblick auf die Behandlung von radioaktiven Abfällen beinhalten.

Mit den angestrebten Festsetzungen und der parallelen vertraglichen Absicherung zu einem neuen Bebauungsplan soll zukünftig ein verträgliches Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen erreicht werden.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Aufstellung des Bebauungsplanes „Gieselweg/ Harxbütteler Straße – neu“, TH 24, zu beschließen.

Leuer

Anlagen

Anlage 1: Übersichtskarte

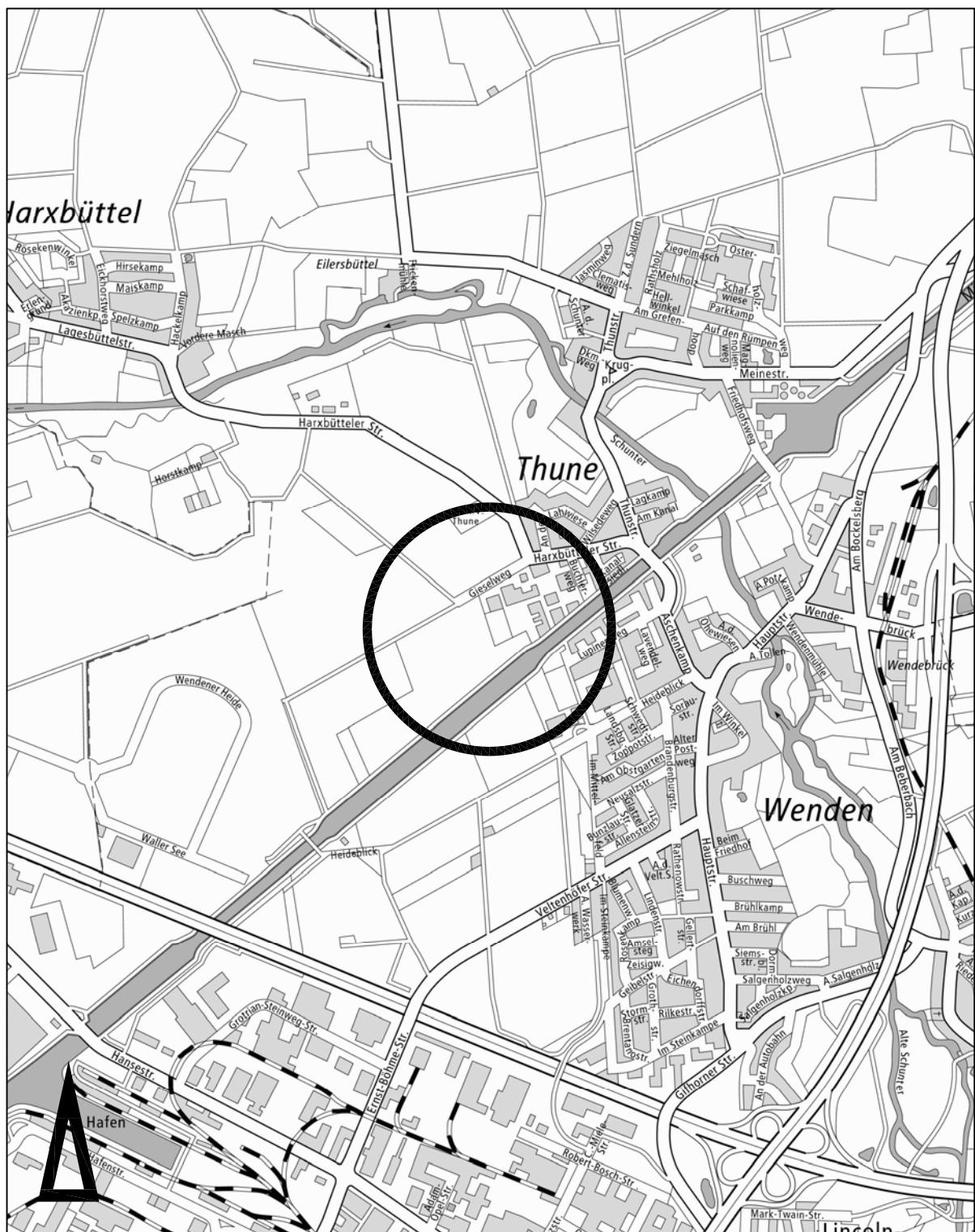
Anlage 2: Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses

Anlage 3: In Aussicht genommener zukünftiger Gewerbebereich

Bebauungsplan - Aufstellungsbeschluss und Veränderungssperre

Gieselweg/ Harxbütteler Straße - neu**TH 24**

Übersichtskarte



Maßstab 1:20000

Stadt

**Braunschweig**

Bebauungsplan

Gieselweg/ Harxbütteler Straße - neu

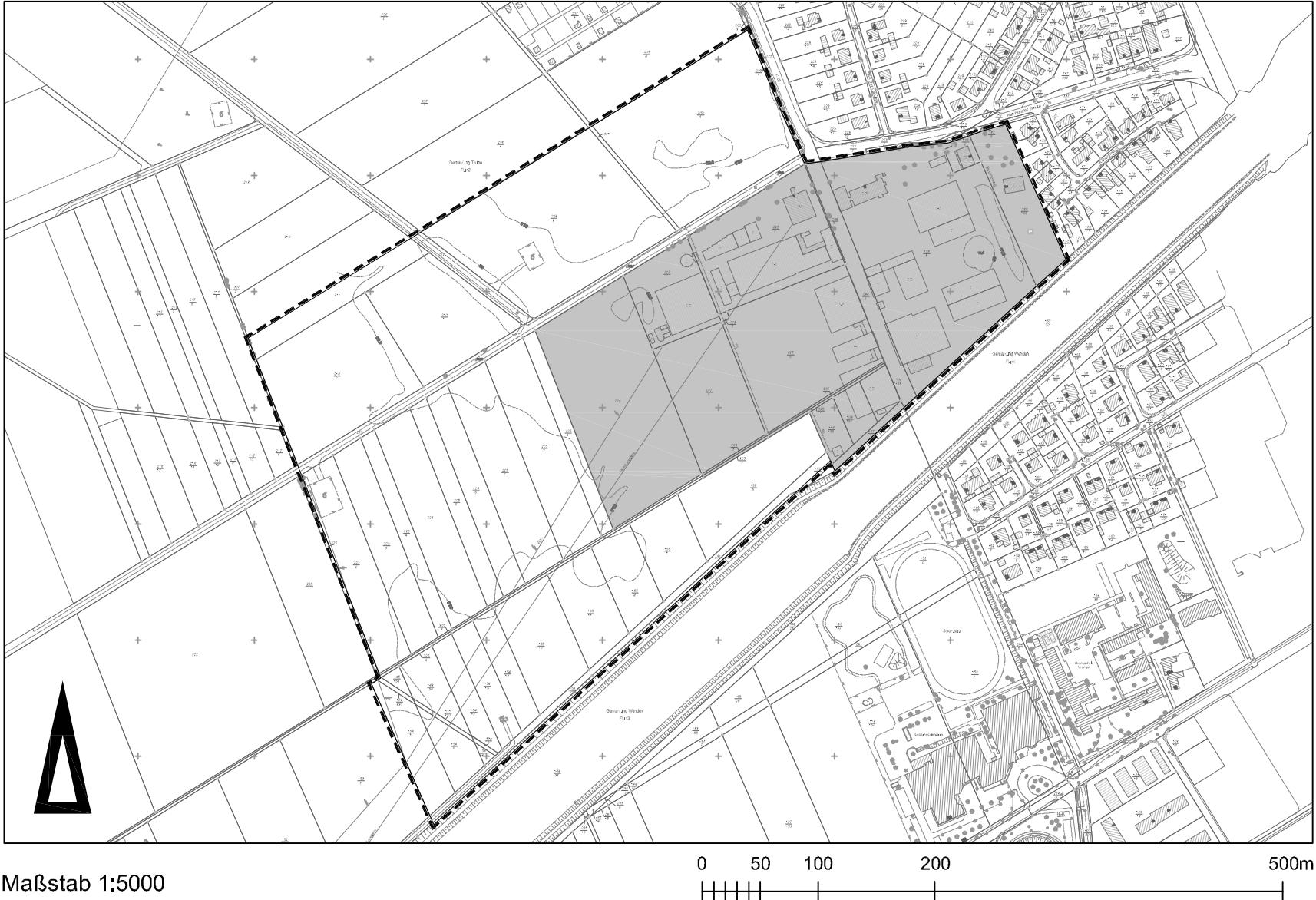
Geltungsbereich

TH 24

Bebauungsplan
Gieselweg/Harxbütteler Straße - neu

in Aussicht genommener zukünftiger Gewerbebereich

TH 24



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 Landentwicklung Niedersachsen Ingenieurkabinett Braunschweig

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt
Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Die Fraktion P2 im Rat der Stadt**

17-05701

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Änderungsantrag zu 17-05281: Bebauungsplan
"Gieselweg/Harxbütteler Straße - neu", TH 24; Stadtgebiet nördlich
des Mittellandkanals, südwestlich der Ortslage Thune und südlich
der Harxbütteler Straße
Aufstellungsbeschluss**

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 24.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i>		<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017	Ö

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag unverändert: "Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Gieselweg/Harxbütteler Straße – neu“, TH 24, beschlossen.“

Sachverhalt:

Der Sachverhalt wird in folgender geänderter Version beschlossen:

Beschlusskompetenz

Der Rat hat mit Beschluss vom 13. Dezember 2011 die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses für die Aufstellung von Bebauungsplänen für den hier maßgeblichen Bereich an sich gezogen.

Planungsziel und Planungsanlass

- Unwirksamkeit des Bebauungsplans „Gieselweg/ Harxbütteler Straße“, TH 22

Der vom Rat am 21.07.2015 als Satzung beschlossene und am 23.11.2015 in Kraft getretene Bebauungsplan „Gieselweg/ Harxbütteler Straße“, TH 22, wurde vom niedersächsischen Oberverwaltungsgericht Lüneburg (OVG) mit Urteil vom 15.12.2016 für unwirksam erklärt. Die Verwaltung hat mit Vorlage 17-03849 die Inhalte des Urteils und die Erfolgsaussichten für eine Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision dargelegt. Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 beschlossen, auf eine Nichtzulassungsbeschwerde gegen das Urteil zu verzichten.

- Angebot eines Moratoriums und zwischenzeitliche Abstimmungen

Mit Schreiben vom 17.02.2017 hat das Unternehmen Eckert & Ziegler der Stadt den Vorschlag für ein befristetes Moratorium unterbreitet, während dessen weitere Gespräche über die Entwicklung am Standort Braunschweig-Thune geführt werden sollen. Eine Beratungs- und Beschlussvorlage über einen neuen Aufstellungsbeschluss für einen

Bebauungsplan wurde daraufhin vom Rat zur weiteren Beratung in den Planungs- und Umweltausschuss zurückverwiesen.

Die Verwaltung hat im Folgenden mehrere Gespräche mit den Unternehmen, dem Umweltministerium und der BISS geführt. Die Gespräche haben zu einer Versachlichung der Thematik geführt und konnten zu verschiedenen Fragestellungen eine Einigung mit Eckert & Ziegler erreichen. Im Ergebnis wurde vereinbart, dass Eckert & Ziegler die bisher streitige Halle zur Messung, Konditionierung und sicheren Verpackung nicht weiter verfolgt und stattdessen eine Halle zur reinen Lagerung beantragt. Die Halle kann damit v.a. der Unterbringung der derzeit im Freien auf dem Gelände stehenden Container dienen. Eckert & Ziegler hat zwischenzeitlich einen entsprechenden Änderungsantrag gestellt und die noch beim Verwaltungsgericht Braunschweig anhängige Vollstreckungsklage auf Genehmigung der streitigen Halle zurückgenommen.

Weiteres Ergebnis der bisherigen Abstimmungen ist, dass sich das Unternehmen bereit erklärt, am Standort Braunschweig-Thune nicht mit Abfällen aus Kernkraftwerken oder aus der Asse umzugehen und die breit diskutierte 2000-Stunden-Regelung ebenfalls aufzugeben, wenn die Rahmenbedingungen zum Genehmigungsverfahren Strahlenschutz mit dem Niedersächsischen Umweltministerium abgestimmt sind. Über den Sachstand hat die Verwaltung zuletzt mit Drucksache 17-04963 an den Planungs- und Umweltausschuss berichtet.

Für die beantragten Containerlagerflächen außerhalb von Gebäuden hat das Unternehmen eine zeitliche Befristung akzeptiert, die in Abhängigkeit von der Errichtung einer neuen Lagerhalle enden soll. Eckert & Ziegler hat überdies schriftlich gegenüber der Stadt erklärt, keine radioaktiven Abfälle zur Zwischenlagerung von Leese nach Braunschweig verlagern zu wollen.

Die bisherigen Abstimmungen mit den Unternehmen hatten auch zum Inhalt, dass die derzeit in deren Eigentum bzw. Besitz stehenden Flächen für den Gewerbestandort erhalten bleiben. Damit verbleibt es weiterhin bei einer deutlichen Reduzierung der bisher planungsrechtlich gegebenen Erweiterungsmöglichkeiten (vgl. Anlage 3).

Über die getroffenen Abstimmungen wird zwischen der Verwaltung und dem Unternehmen eine verbindliche Vereinbarung erarbeitet. Diese wird im weiteren Verfahren parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans detailliert.

- Planungsziele

Vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erzielten Abstimmungen hält es die Verwaltung für gerechtfertigt, einen neuen Bebauungsplan für das Plangebiet aufzustellen.

Mit dem Bebauungsplan soll ein verträglicheres Nebeneinander zwischen gewerblicher Nutzung und benachbarter Wohnbebauung sichergestellt werden. Hierbei ist die Nähe zu Schulen, Kita, Jugendzentrum und Wohnbebauung zu berücksichtigen.

Dazu soll neben anderen Maßnahmen der Gewerbestandort in seiner Ausdehnung räumlich begrenzt und die Zulässigkeit anderer störender Nutzungen neu geregelt werden. Die zukünftig nicht mehr als Gewerbe- bzw. Industriegebiet bereitstehenden Flächen fallen wieder dem planungsrechtlichen Außenbereich zu und sind damit einer gewerblichen Entwicklung entzogen.

Der aufzustellende Bebauungsplan wird eine an den bisherigen Bebauungsplan angelehnte Bezeichnung, aber eine neue Nummer tragen.

- Vertragliche Vereinbarung

Soweit sich im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zeigt, dass einzelne offene Fragen nicht sicher innerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplans behoben werden können (z. B. Zeitpunkt der Begrünungsmaßnahmen), sollen sie in die vertragliche Vereinbarung mit dem

Unternehmen einfließen. Die Vereinbarung soll auch die oben genannten Abstimmungen im Hinblick auf die Behandlung von radioaktiven Abfällen beinhalten.

Mit den angestrebten Festsetzungen und der parallelen vertraglichen Absicherung zu einem neuen Bebauungsplan soll zukünftig ein verträgliches Nebeneinander der unterschiedlichen Nutzungen erreicht werden.

Anlagen:

Betreff:

- 1. Bebauungsplan "Maybachstraße-Nord", RH 62**
Stadtgebiet zwischen Hafenbahn und Porschestraße
Aufhebung des erweiterten Aufstellungsbeschlusses
vom 11. September 2012
- 2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Schmalbachstraße-Nord", RH 63**
Stadtgebiet nördlich der Schmalbachstraße und östlich der
Maybachstraße
Aufstellungsbeschluss

*Organisationseinheit:*Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz*Datum:*

05.09.2017

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Veltenhof-Rühme (Anhörung)	12.09.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	01.11.2017	N

Beschluss:

- „1. Für das im Betreff genannte und in Anlage 1.2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufhebung des erweiterten Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan „Maybachstraße-Nord“, RH 62, vom 11. September 2012 beschlossen.
- 2. Für das im Betreff genannte und in Anlage 2.2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Schmalbachstraße-Nord“, RH 63, beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverwaltungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan) 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 (VA). Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Bebauungsplan „Maybachstraße-Nord“, RH 62

Nachdem die Verwaltung Kenntnis darüber erhalten hatte, dass auf einem Grundstück in der Maybachstraße in Sichtweite eines Betriebskindergartens ein Bordell betrieben wurde, hatte der VA am 2. Mai 2012 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen, mit dem Ziel, den Standort vorwiegend dem Produktions- und Dienstleistungsgewerbe vorzubehalten und Bordellbetriebe auszuschließen. Da sich in der Schmalbachstraße ein weiterer bordellartiger Betrieb befand, wurde der Geltungsbereich mit Beschluss vom 11. September 2012 noch einmal erweitert.

Städtebauliches Ziel des Bebauungsplanes war, insbesondere solche Nutzungen auszuschließen, die häufig auch bodenrechtliche Spannungen auslösen und eine Verschlechterung der Gebietsqualität (Trading-Down-Effekt) in Folge der Verdrängung klassischer Gewerbebetriebe nach sich ziehen.

Bis heute wurde jedoch die Genehmigung einer Bordellnutzung weder beantragt noch erteilt. Die beiden oben genannten Betriebe sind geschlossen worden. Die Gefahr, dass solche Betriebe die klassischen Gewerbebetriebe verdrängen können, ist zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr zu erwarten, da sich mittlerweile viele Grundstücke im Eigentum eines großen Industrie-/Gewerbebetriebes befinden, der sie für seine eigenen Betriebszwecke nutzen will.

Auf die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit dem oben genannten Ziel kann auch deshalb verzichtet werden, da sich das Stadtgebiet zwischen der Gifhorner Straße und der Hafenbahn in den letzten Jahren insgesamt zu einem Standort mit hochwertigen gewerblichen Nutzungen entwickelt hat. Das Planungsziel konnte auch ohne Bebauungsplan erreicht werden.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Schmalbachstraße-Nord“, RH 63

Dieser Bebauungsplan soll der Wiedernutzbarmachung von Flächen bzw. einer Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne von § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) dienen und daher als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Der Vorhabenträger hat Mitte 2017 der Verwaltung die weiteren Planungen des Unternehmens im Bereich nördlich der Schmalbachstraße dargelegt. Es handelt sich um ein Schulungszentrum direkt an der Schmalbachstraße mit einer ebenerdigen Betriebskantine und um ein 33,5 m hohes Bürogebäude im hinteren Grundstücksbereich. Nach den aktuellen Planungen sollen die Gebäude zwar jedes für sich stehen, jedoch im Erdgeschoss baulich miteinander verbunden sein.

Das Bürohochhaus ist in einem Bereich geplant, der nach § 34 BauGB zu bewerten ist. Mit einer geplanten Höhe von 33,5 m überschreitet das Hochhaus den städtebaulichen Rahmen der näheren Umgebung spürbar. Um die Realisierung rechtssicher zu ermöglichen, ist daher ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Da sich das Unternehmen momentan positiv entwickelt ist, ist das Hochhaus dringend nötig, um zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterzubringen. Der Vorhabenträger hat daher am 10. August 2017 einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gestellt.

Städtebauliches Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist, die Weiterentwicklung des Standortes mit hochwertigen gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen.

Empfehlung

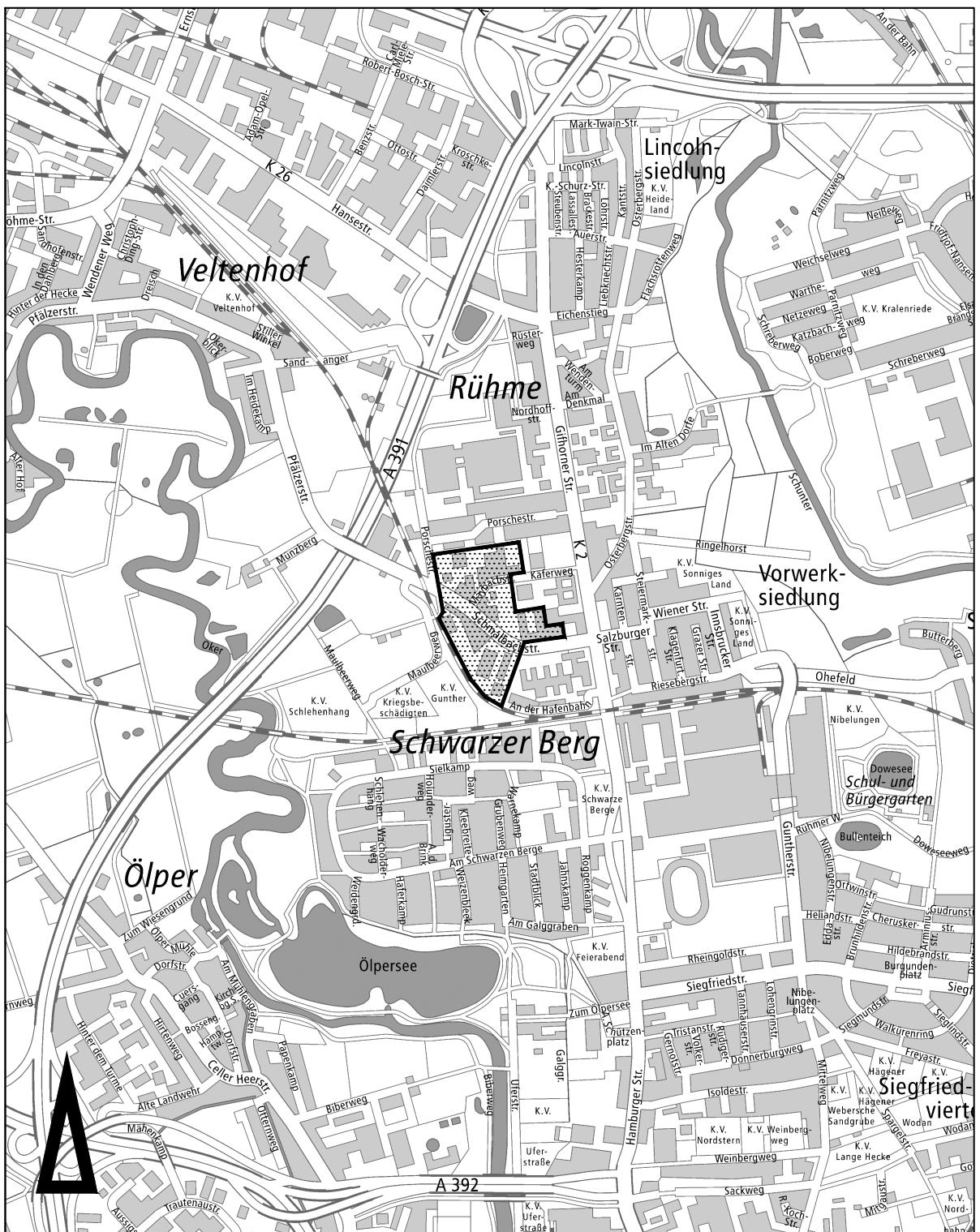
1. Die Verwaltung empfiehlt die Aufhebung des erweiterten Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan „Maybachstraße-Nord“, RH 62, vom 11. September 2012.
2. Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Schmalbachstraße-Nord“, RH 63.

Leuer

Anlage/n:

- Anlage 1.1: Übersichtskarte zum Bebauungsplan „Maybachstraße-Nord“, RH 62
Anlage 1.2: Geltungsbereich des erweiterten Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan „Maybachstraße-Nord“, RH 62, vom 11. September 2012
Anlage 2.1: Übersichtskarte zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Schmalbachstraße-Nord“, RH 63
Anlage 2.2: Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Schmalbachstraße-Nord“, RH 63
Anlage 3.1: Lageplan zum Vorhaben (M.1:2000)
Anlage 3.2: Lageplan und Schnitt zum Vorhaben (M.1:1000)

Bebauungsplan
Maybachstraße-Nord
Übersichtskarte

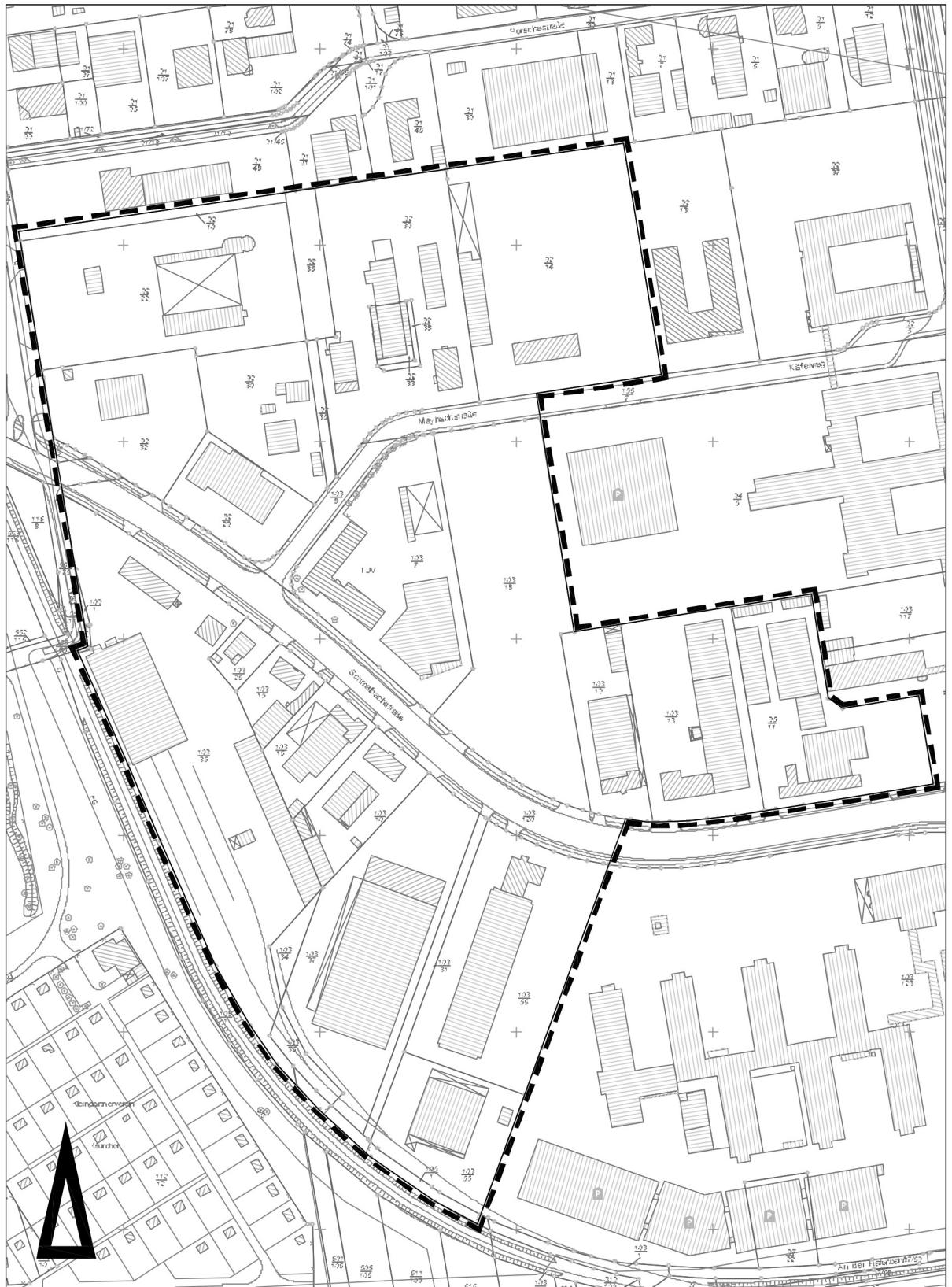
RH 62

Maßstab 1:20000

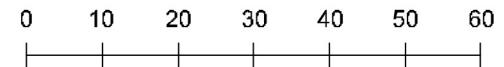
Bebauungsplan
Maybachstraße-Nord

RH 62

Geltungsbereich gemäß erweitertem Aufstellungsbeschluss vom 11. September 2012



Maßstab 1:1000



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

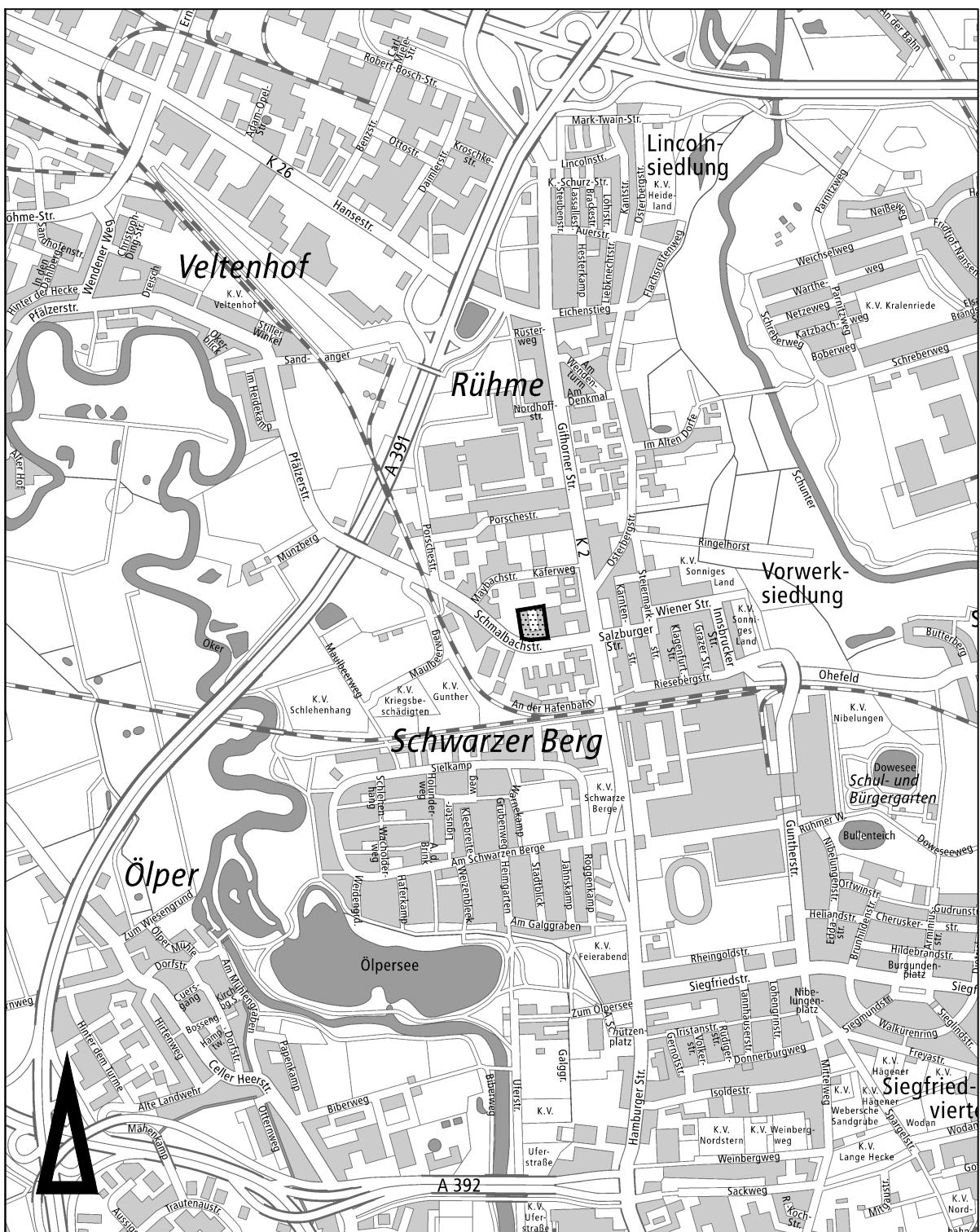
¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGN Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Schmalbachstraße-Nord

RH 63

Übersichtskarte



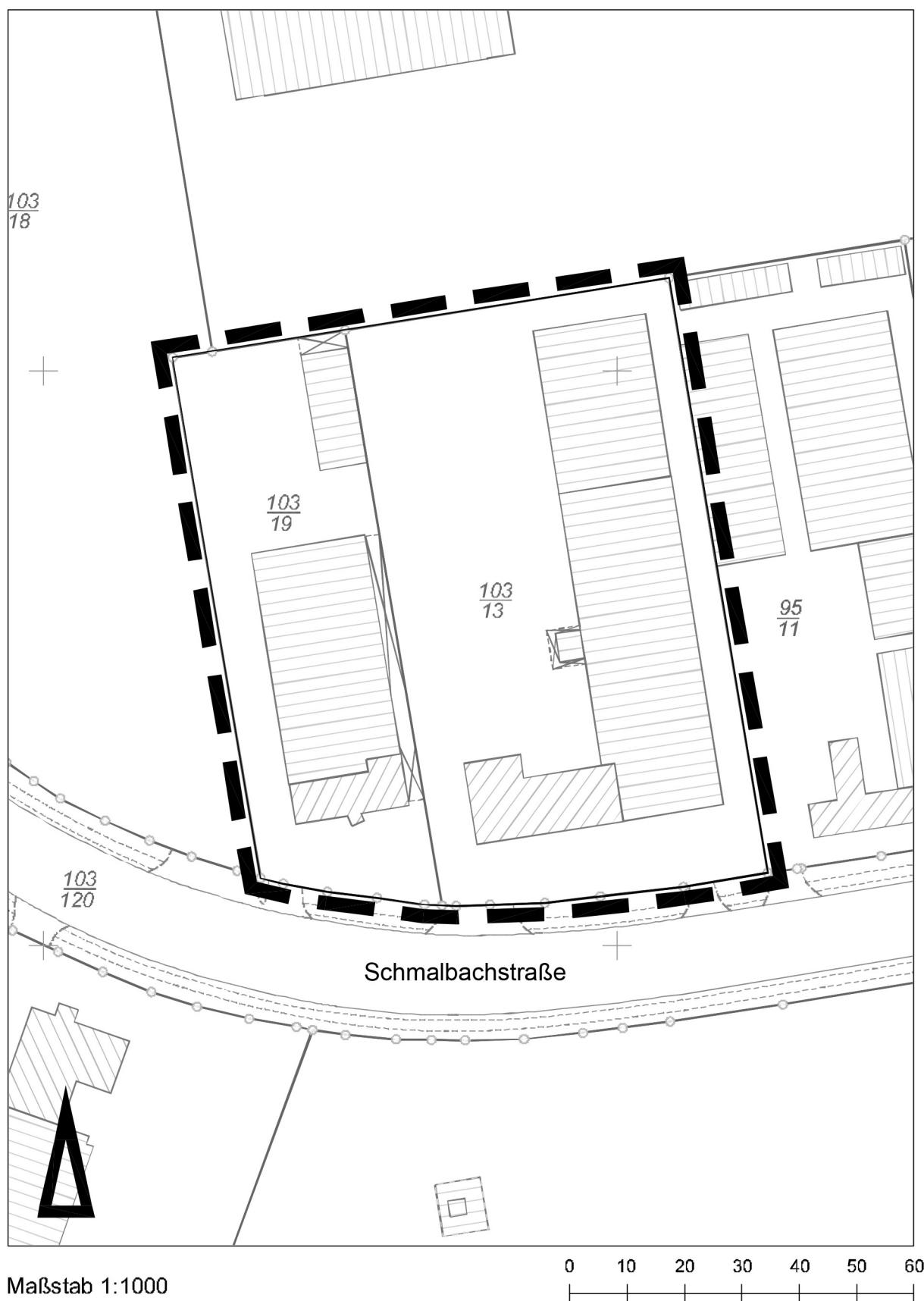
Maßstab 1:20000

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Schmalbachstraße-Nord

Geltungsbereich

RH 63



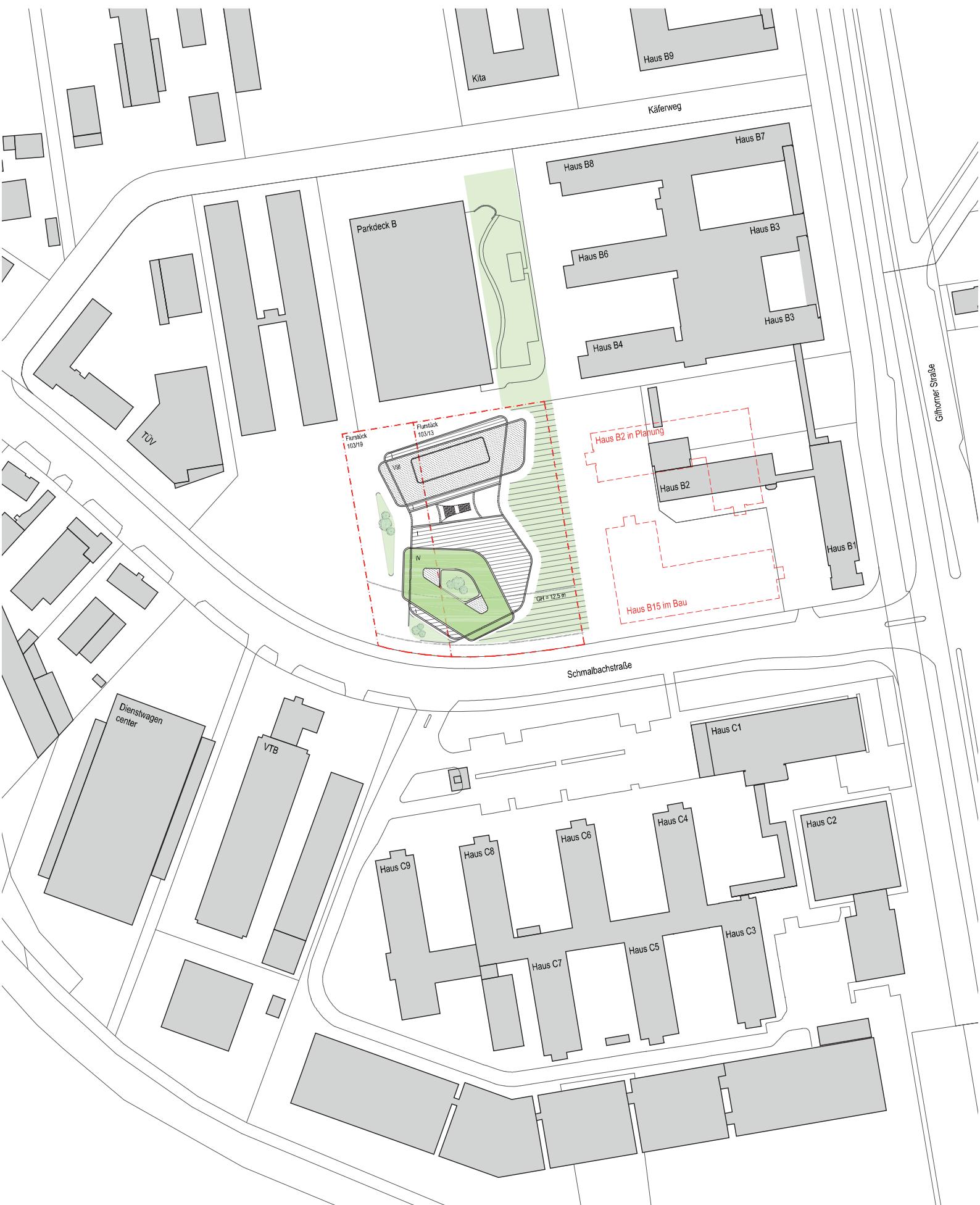
Maßstab 1:1000

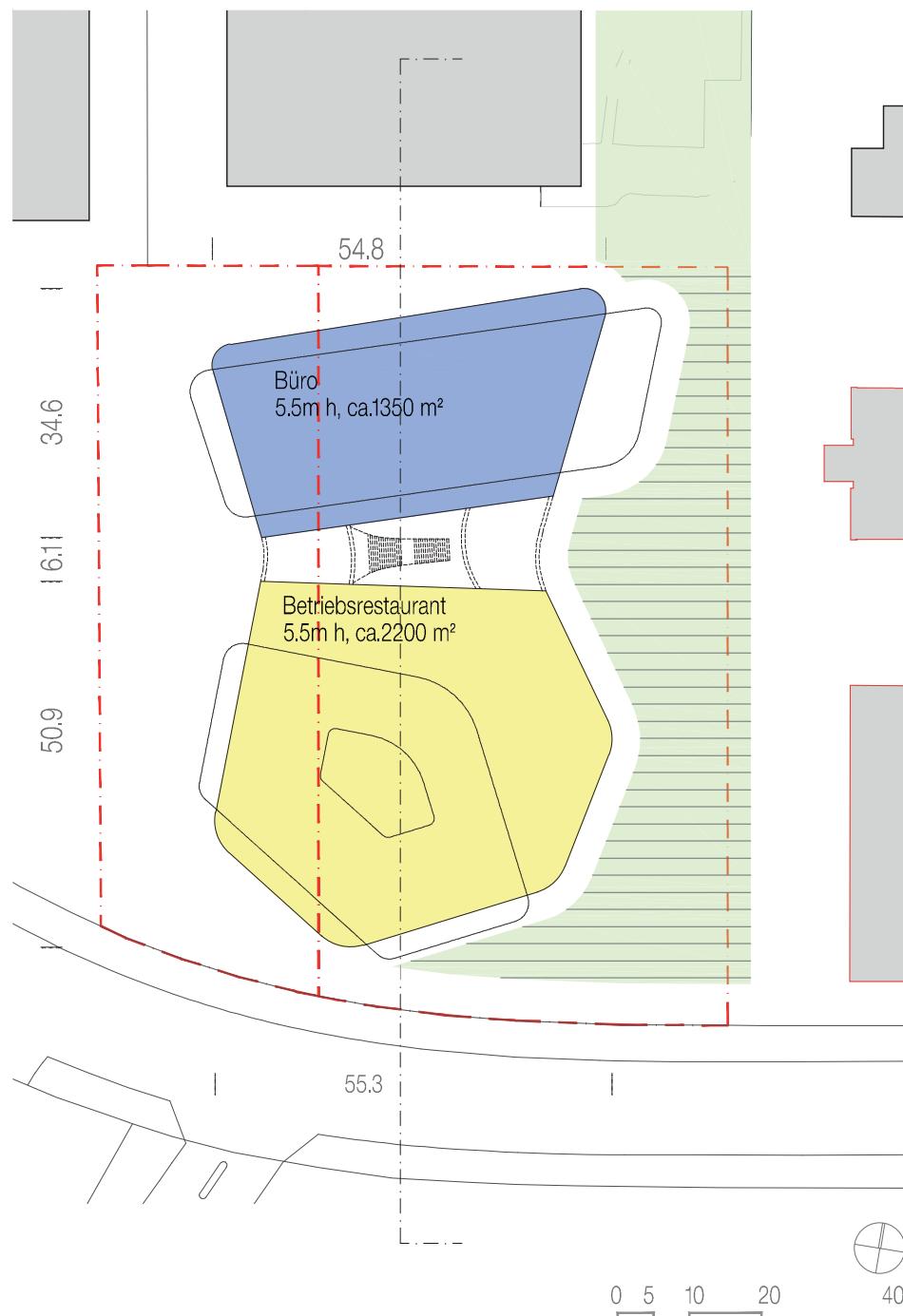
0 10 20 30 40 50 60

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

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

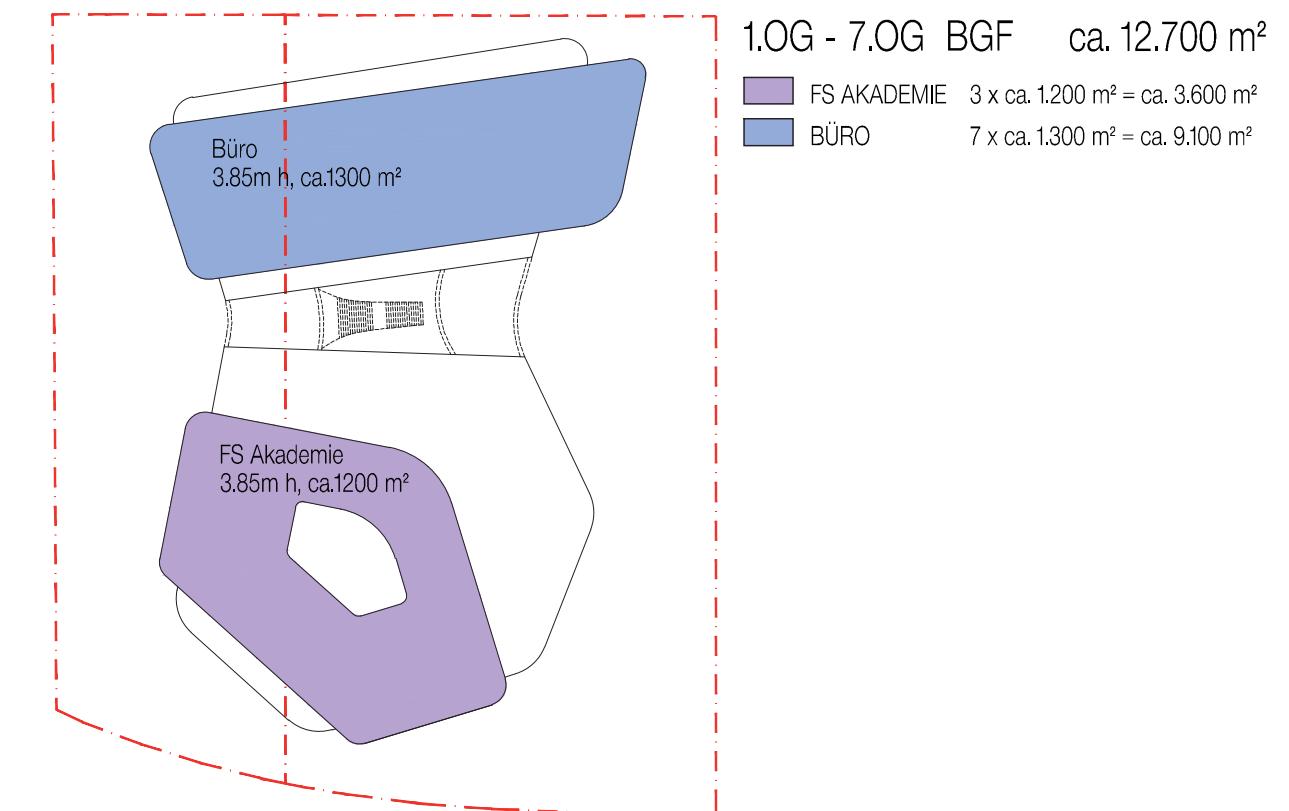
²⁾ © LGN Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg





EG BGF **ca. 3.550 m²**

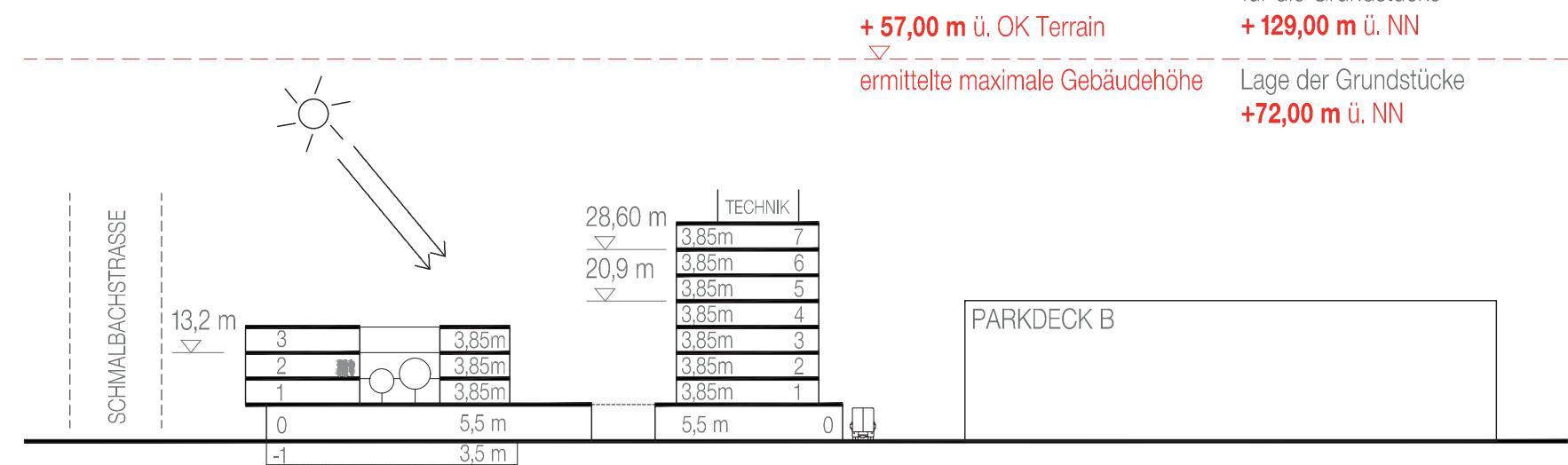
- BETRIEBSRESTAURANT** ca. 2.200 m²
- BÜRO** ca. 1.350 m²



Bauhöhenbeschränkung
für die Grundstücke
+ 57,00 m ü. OK Terrain

+ 129,00 m ü. NN

Lage der Grundstücke
+72,00 m ü. NN



Betreff:

- 1. Bebauungsplan "Maybachstraße-Nord", RH 62**
Stadtgebiet zwischen Hafenbahn und Porschestraße
Aufhebung des erweiterten Aufstellungsbeschlusses vom
11. September 2012
- 2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Schmalbachstraße-Nord", RH 63**
Stadtgebiet nördlich der Schmalbachstraße und östlich der
Maybachstraße
Aufstellungsbeschluss

Organisationseinheit:Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz**Datum:**

19.10.2017

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	01.11.2017	N

Beschluss:

- „1. Für das im Betreff genannte und in Anlage 1.2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufhebung des erweiterten Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan „Maybachstraße-Nord“, RH 62, vom 11. September 2012 beschlossen.
2. Für das im Betreff genannte und in Anlage 2.2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Schmalbachstraße-Nord“, RH 63, beschlossen.“

Sachverhalt:

In der Sitzung des Stadtbezirksrates 322 Veltenhof-Rühme am 12. September 2017 hat der Stadtbezirksrat nach § 94 (1) bzw. § 93 (2) Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) um Anhörung gebeten.

Mitglieder des Stadtbezirksrates äußern die Sorge, durch ein Mehr an Arbeitsplätzen werde auch die Verkehrsproblematik im Stadtbezirk weiter ansteigen. Die bereits vorhandene Verkehrs- und Parkraumsituation sei nicht mehr akzeptabel.

Herr Degering-Hilscher betont, das Vorhaben passe nicht in das Gebiet mit den schon überlasteten Verkehrssituationen. Hier müsse man über Verbesserungen dringend nachdenken.

Herr Jorns fordert ein Verkehrskonzept für den Stadtbezirk.

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Um die verkehrlichen Aspekte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens angemessen zu berücksichtigen, wird hierfür ein Verkehrsgutachten erstellt. Hierbei werden sowohl die vorhandene Verkehrs- und Parkraumsituation im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens, als auch die durch das Vorhaben stattfindenden Veränderungen betrachtet.

Die Erarbeitung eines übergeordneten Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil ist im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens jedoch nicht realisierbar.

Aufbauend auf die laufende Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) beabsichtigt die Verwaltung in 2018 Planungen zur Erstellung eines stadtweiten Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) aufzunehmen. Der MEP wird den konzeptionellen Rahmen für die Mobilität in Braunschweig bilden und damit auch die Funktion des geforderten Verkehrskonzeptes für den Stadtbezirk 322 - Veltenhof-Rühme übernehmen.

Leuer

Anlage/n:

Keine

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Otto-Bögeholz-Straße",
WT 54**

**Stadtgebiet zwischen Otto-Bögeholz-Straße und Bahnstrecke
Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss**

Organisationseinheit: Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	Datum: 04.10.2017
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017	Ö

Beschluss:

1. Die während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB sowie der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen 6 und 7 zu behandeln.
2. Der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
3. Die zugehörige Begründung mit Umweltbericht wird beschlossen.

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Zuständigkeit des Rates für den Satzungsbeschluss ergibt sich aus § 58 (2) Nr. 2 NKomVG.

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

Am 20. August 2013 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig den Beschluss gefasst, für das Stadtgebiet zwischen Otto-Bögeholz-Straße und Bahnstrecke Braunschweig–Wendeburg/Harvesse den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, aufzustellen.

Ziel ist die Entwicklung eines Wohngebietes auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Watenbüttel zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und der Bahnstrecke. Hier befand sich in den letzten Jahren ein Verpackungsbetrieb. Dieser wurde mittlerweile aufgegeben. Der Eigentümer strebt eine Entwicklung als Wohngebiet an. Eine Wohnbebauung fügt sich gut in die angrenzende bestehende Wohnbebauung ein und ist städtebaulich verträglicher als der bisherige Verpackungsbetrieb. Mit dem geplanten kleinen Neubaugebiet kann der Ortsteil Watenbüttel in diesem Bereich arrondiert werden. Es sind ca. 20 Wohneinheiten in Form einer Reihen- und Doppelhausbebauung vorgesehen.

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

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 10. Januar 2017 bis 10. Februar 2017 durchgeführt. Das Eisenbahnbundesamt gab Hinweise zum Freistellungsverfahren von Bahnbetriebsflächen, die im weiteren Verlauf erfüllt wurden. Die Leitungsträger machten Angaben zur leitungsgebundenen Ver- und Entsorgung. Die Stellungnahmen wurden bereits zum Auslegungsbeschluss berücksichtigt.

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

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Am 13. Juni 2017 wurde die öffentliche Auslegung vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 18. Juli 2017 bis 18. August 2017 durchgeführt.

Mehrere Anwohner im Bereich des geplanten Baugebietes haben verschiedene Bedenken gegen die Planung geäußert, u. a. in Bezug auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation, die Höhe von Gebäuden, die Entwässerung, die Bodenbelastungen, die Schallimmissionen, den Verlust von Baumbeständen, den Verlust von Lebensraum von Tieren, die Folgekosten sowie Beeinträchtigungen von Einfriedungen/Böschungen an Grundstücksgrenzen. Die Stellungnahmen haben nicht zu einer Änderung der Planung geführt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 7 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Planänderungen nach dem Auslegungsbeschluss

Die Festsetzungen des Bebauungsplans WT 54 wurden nach dem Auslegungsbeschluss nicht geändert. In der Begründung wurden die Rechtsgrundlagen angepasst sowie der jeweilige Sachstand zu den Themen Bahnflächen/Freistellung (Kap. 5.5.4), Gestaltungsvertrag (Kap. 8.1) und städtebaulicher Vertrag (Kap. 8.3) aktualisiert. Die Aktualisierungen sind in der Begründung markiert.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen 6 und 7 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Böhme-Straße“, WT 54; als Satzung sowie die Begründung mit Umweltbericht zu beschließen.

Leuer

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Nutzungsbeispiel
- Anlage 3 a: Zeichnerische Festsetzungen
- Anlage 3 b: Planzeichenerklärung
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise
- Anlage 5: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 6: Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB
- Anlage 7: Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

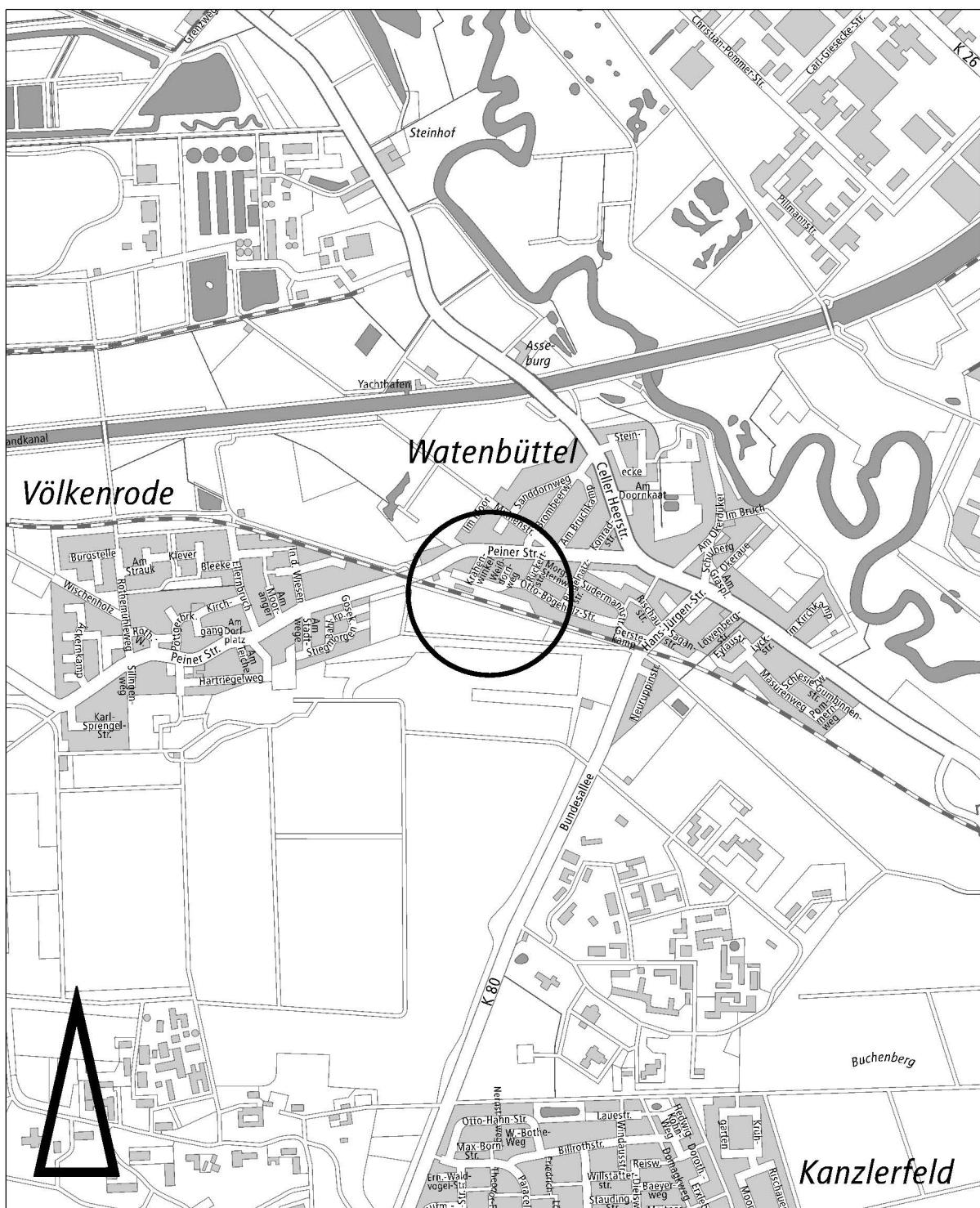


Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Übersichtskarte



Maßstab ca. 1: 20.000

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

Nutzungsbeispiel, § 10 (1) BauGB, 25. August 2017

WT 54



Maßstab 1:1.500

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

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

© LGN Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen Pagemarken Braunschweig-Wolfsburg

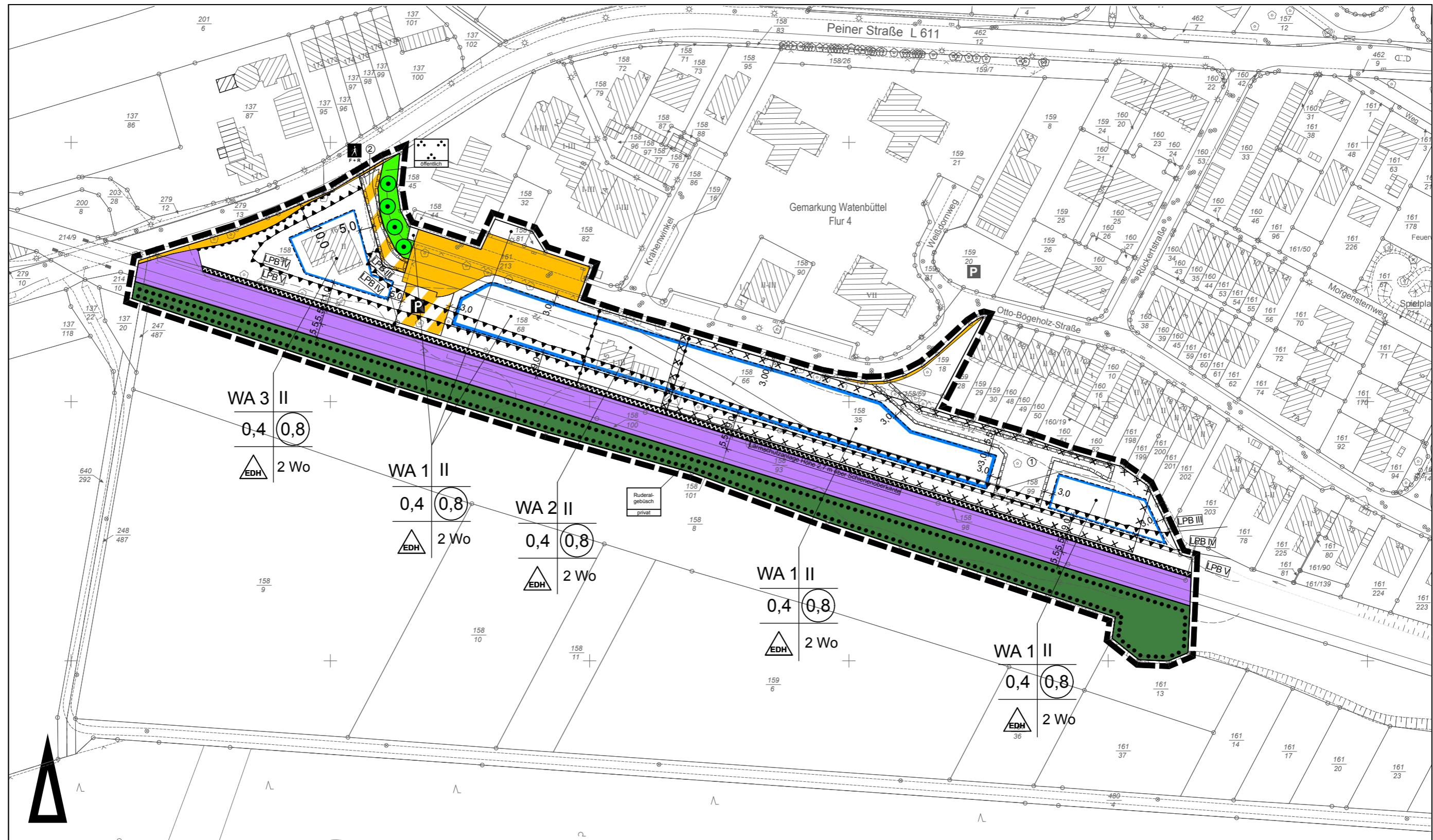
Vorgelegt von:
Meißner Architekten BDA
Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

Zeichnerische Festsetzungen, § 10 (1) BauGB, 25. August 2017

WT 54



Maßstab 1:1.500

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

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

© LGGLN Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen Pagedatenbank Braunschweig-Wolfsburg

Vorgelegt von:
Meißner Architekten BDA
Braunschweig



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto- Bögeholz- Straße**WT 54**

Planzeichenerklärung, Stand: § 10 (1) BauGB, 25. August 2017

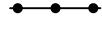
Art der baulichen Nutzung

WA Allgemeines Wohngebiet

Sonstige Festsetzungen

Grenze des Geltungsbereiches

2 Wo Wohnungshöchstzahl je Wohngebäude



Nutzungsabgrenzung

Maß der baulichen Nutzung

(0,8) Geschossflächenzahl (GFZ)



Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung

0,4 Grundflächenzahl (GRZ)



Anlagen des Immissionschutzes entsprechend textlicher Festsetzung

II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß



Abgrenzung der unterschiedlich festgesetzten Lärmpiegelbereiche

Bauweise

nur Einzel-, Doppelhäuser und Hausgruppen zulässig



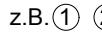
Lärmpiegelbereich

Verkehrsflächen

Straßenverkehrsflächen

Hinweise

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung



Hinweis auf textliche Festsetzung



Öffentliche Parkfläche



Maßangaben



Fuß- und Radweg

Nachrichtliche Übernahme

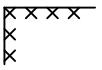
Ein- und Ausfahrtsverbot



Bahnanlagen

Grünflächen

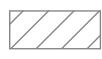
Parkanlage (öffentliche)

Kennzeichnung

Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind



Ruderalgebüsch (privat)

Bestandsangaben

Wohngebäude

Maßnahmen für Natur und Landschaft

Erhaltung einzelner Bäume



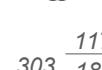
Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude



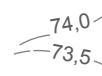
Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen entsprechend textlicher Festsetzung



vorh. Geschosszahl



Flurstücksnummern



Höhenangaben über NN



Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße**WT 54**

Textliche Festsetzungen und Hinweise

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I Art der baulichen Nutzung

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind folgende Nutzungen nach § 4 (2) BauNVO allgemein zulässig:
 - Nr. 1: Wohngebäude,
 - Nr. 2: die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
 - Nr. 3: Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
2. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässig:
 - Nr. 1: Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - Nr. 2: sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
 - Nr. 3: Anlagen für Verwaltungen.
3. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind insbesondere folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO unzulässig:
 - Nr. 4: Gartenbaubetriebe
 - Nr. 5: Tankstellen.

II Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 dürfen Gebäude eine Höhe von 10,0 m über dem Bezugspunkt nicht überschreiten.
2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise eine Überschreitung der Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse und zur Höhe baulicher Anlagen in folgendem Umfang zulässig:
 - Zahl der Vollgeschosse (Z): maximal Z III,
 - Firsthöhe: maximal 14,50 m.

Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und gilt weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind.

3. Die festgesetzten Höhen baulicher Anlagen dürfen durch technische Anlagen (z.B. Lüftungsanlagen, Schornsteine, Antennen, Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen) um bis zu 2,0 m überschritten werden. Dabei müssen sie um das Maß ihrer Höhe von der vorderen Gebäudekante zurückspringen, die der öffentlichen oder privaten Verkehrs- oder Erschießungsfläche zugewandt ist.
4. Bezugspunkt für Höhenfestsetzungen ist die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche oder der nächstgelegenen privaten Erschließung an dem Punkt, der der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

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

III Überbaubare Grundstücksflächen, Anzahl der Wohneinheiten

1. In den Allgemeinen Wohngebieten ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppen, Kellerlichtschächte, Balkone und Loggien um bis zu 2,0 m, durch Terrassen und Terrassenüberdachungen um bis zu 3,0 m zulässig. Die Summe der Überschreitungen darf insgesamt maximal zwei Drittel der jeweiligen Fassadenseite nicht übersteigen.
2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise eine Überschreitung der Baugrenze in Richtung der Bahnanlage um maximal 1,5 m zulässig. Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und gilt weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind.

3. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise bis zu drei Wohneinheiten zulässig. Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und gilt weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind.

IV Stellplätze und Garagen

1. Je Grundstück ist nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,00 m zulässig.
Ausnahmsweise kann im Einzelfall hiervon abgewichen werden, wenn auf einem nicht weiter unterteilten Grundstück ein Doppelhaus oder eine Reihenhausgruppe (je Doppelhaus bzw. je Reihenhaus ein separater Eingang) errichtet werden soll. Dabei ist je Doppelhaushälfte bzw. je Reihenhaus nur maximal eine Ein- und Ausfahrt zulässig.
2. Die Zufahrtsseiten von Garagen und offenen Garagen (Carports) müssen einen Abstand von mindestens 5,0 m von den öffentlichen Verkehrsflächen einhalten.
3. Längs- und Rückseiten von Garagen und offenen Garagen (Carports) müssen einen Abstand von mindestens 1,0 m zu öffentlichen Flächen einhalten. Soweit sie weniger als 3,0 m Abstand zu öffentlichen Flächen einhalten, sind diese Abstandsflächen und die Wandseiten auf der öffentlichen Fläche zugewandten Seite vollständig einzugrünen (Flächenbegrünung mit Sträuchern und/oder Hecken, Begrünung von Wandseiten mit Kletterpflanzen).

V Grünordnung

1. Anpflanzungsfestsetzungen
 - 1.1 Auf der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ sind zwei mindestens mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.
 - 1.2 Gemeinschaftsgaragen und Stellplatzanlagen für jeweils mindestens 6 Pkw sind mit einer 0,80 m bis 1,20 m hohen Anpflanzung oder Schnittthecke aus Laubgehölzen einzugrünen.
 - 1.3 Auf Stellplatzanlagen mit mindestens 6 Stellplätzen ist je angefangene 6 Stellplätze zusätzlich ein mindestens mittelkroniger Laubbau zu pflanzen. Bei Anlagen mit mehr als 10 Stellplätzen sind die Bäume gestalterisch in die Anlage zu integrieren.
 - 1.4 Für die anzupflanzenden Bäume ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von mindestens 2,0 m Breite und 9 m² Fläche vorzusehen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen.
 - 1.5 Die anzupflanzenden Bäume sind als Hochstämme mit einem Mindeststammumfang von

18 bis 20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen.

- 1.6 Die festgesetzten Anpflanzungen müssen spätestens ein Jahr nach Ingebrauchnahme der baulichen Anlagen fertiggestellt sein.
- 1.7 Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

2. Erhaltungsfestsetzungen

- 2.1 Innerhalb der öffentlichen Grünfläche sind die vier vorhandenen Linden zu pflegen, auf Dauer zu erhalten und bei Abgang in der nächstfolgenden Pflanzperiode an annähernd gleicher Stelle mit der gleichen Baumart zu ersetzen.
- 2.2 Auf der Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen innerhalb der privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ruderalgebüsch“ ist der vorhandene Gehölzbestand zu pflegen, auf Dauer zu erhalten und bei Abgang in der nächstfolgenden Pflanzperiode zu ersetzen.

VI Festsetzung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissiongesetzes

1. Aktiver Lärmschutz

Innerhalb der Flächen für Anlagen des Immissionsschutzes ist eine Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 2,70 m über der Schienenoberkante (SOK) der Bahnstrecke zu errichten. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 ist die Nordseite dieser Lärmschutzwand hochabsorbierend nach ZTV-Lsw 06 „Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ auszuführen.

2. Passiver Lärmschutz

- 2.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen nach den Bestimmungen für die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereiche (LPB) gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und gemäß VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchzuführen.

Dabei sind für Schlafräume und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungsöffnungen oder eine kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen.

- 2.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind Schlafräume und Kinderzimmer nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 2.3 Von den unter 2.1 und 2.2 genannten Festsetzungen kann ausnahmsweise ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn nachgewie-

- sen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind oberhalb des Erdgeschosses Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, Loggien und Balkone nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 2.5 Von den unter 2.4 genannten Festsetzungen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird,
- dass für die zugehörige Wohnung ein zweiter Außenwohnbereich im Erdgeschoss zur Verfügung steht oder
 - dass im Rahmen des Selbstschutzes durch architektonische Maßnahmen die Einhaltung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ gewährleistet ist.
- 2.6 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 sind Außenwohnbereiche im Erdgeschoss nur auf den von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseiten im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 2.7 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 sind Außenwohnbereiche oberhalb des Erdgeschosses unzulässig.
- 2.8 Von den unter 2.6 und 2.7 genannten Festsetzungen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird,
- dass im Rahmen des Selbstschutzes durch architektonische Maßnahmen die Einhaltung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ gewährleistet ist.
- 3. Schutz vor Erschütterungen**
- 3.1 Wohngebäude sind als Massivbauten mit Sohldecken von mindestens d=30 cm und mit Betondecken von mindestens d=18 cm zu errichten.
- 3.2 Von dieser Festsetzung kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird,
- dass der Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall auf andere Weise gesichert ist. Dabei muss die Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 4150, Teil 2 und der Anhaltswerte für Beurteilungspegel gemäß VDI-Richtlinie 2719 für Allgemeine Wohngebiete gesichert sein.
-
- VII Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**
- ① Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger, der Träger der Ver- und Entsorgung und der Feuerwehr
- ② Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung und der Feuerwehr.

VIII Bedingte Festsetzungen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 dürfen bauliche Anlagen gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB erst errichtet werden, wenn die Fertigstellung der festgesetzten Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg erfolgt ist.
2. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplans in Bezug auf die Allgemeinen Wohngebiete und die öffentlichen Verkehrsflächen treten gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB erst in Kraft, wenn das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) abgeschlossen ist.

B Örtliche Bauvorschrift

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

I Geltungsbereich

Die örtliche Bauvorschrift gilt für alle Baugebiete im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans.

II Dachformen und Dachneigung

1. Die Dachflächen von Hauptgebäuden sind nur wie folgt zulässig:
 - a) als Flachdach mit maximal 6° Dachneigung. Die Gebäude müssen allseitig in gleicher Höhe einen waagerechten oberen Fassadenabschluss aufweisen.
 - b) als Pultdach bis maximal 10° Dachneigung. Ein Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist ein Dach, das von einer Dachfläche mit einheitlicher Neigung, einem horizontalen First und rechtwinklig zum First stehenden Giebelflächen gebildet wird.
2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise eine Abweichung von den Festsetzungen zu Dachformen und zur Dachneigung wie folgt zulässig: Satteldach mit bis zu 65° Dachneigung. Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, zulässig.

III Einfriedungen

1. Einfriedungen an öffentlichen Verkehrsflächen sind nur wie folgt zulässig:
 - a) als Hecke aus Laubgehölzen, ggf. in Verbindung mit einem Maschendrahtzaun,
 - b) als bauliche Einfriedung bis maximal 1,20 m Höhe,
 - c) angrenzend an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Parkplatz als bauliche Einfriedung bis maximal 1,80 m Höhe.

IV Einstellplätze

1. Für freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenendhäuser müssen 2,0 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Dabei ist die Anordnung hintereinanderliegender („gefangener“) Einstellplätze zulässig.
2. Für Reihenmittelhäuser muss 1,0 Einstellplatz je Wohnung hergestellt werden.
3. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Wohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden.

V Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne von § 80 NBauO handelt, wer eine Baumaßnahme durchführt oder durchführen lässt, die der örtlichen Bauvorschrift widerspricht.

Hinweise

1. Lärmschutz und Erschütterungsschutz

- 1.1 Das Plangebiet ist durch den Schienenverkehr auf der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg/Harvesse und durch den Straßenverkehr auf der Peiner Straße lärmvorbelastet und Erschütterungen ausgesetzt.
- 1.2 Nachweise zum Lärmschutz sind im Einzelfall folgendermaßen durchzuführen:

Die Reflexionen sind bis zur ersten Reflexion zu berücksichtigen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte bzgl. des Straßenverkehrslärms ist auf Grundlage der schalltechnischen Rechenvorschrift RLS-90 „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ in ihrer jeweils aktuellen Fassung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte in Bezug auf den Schienenverkehrslärm ist auf Grundlage schalltechnischen Rechenvorschriften Schall03 „Richtlinie zur

Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

- 1.3 Zum Schutz vor Erschütterungen und vor sekundärem Luftschall wird über die festgesetzten Maßnahmen hinaus eine vollunterkellerte Bauweise empfohlen.
- 1.4 Zur Umsetzung der textlichen Festsetzungen A VI „Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“ sind folgende Grundlagen maßgeblich:
 - DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1999
 - 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.
 - DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1999

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

2. Artenschutz

Das ehemalige Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 ist vor einem eventuellen Abbruch oder vor einer Fassaden- oder Dachsanierung auf Fledermausquartiere zu untersuchen. Im Falle eines Vorkommens sind vor den Baumaßnahmen entsprechende vorgezogene Artenschutzmaßnahmen durchzuführen.

3. Boden, Abfall, Grundwasser

- 3.1 Die vorliegenden orientierenden Bodenuntersuchungen (GGU, 2011 und 2017) zeigen einen weitgehend einheitlichen Bodenaufbau aus jüngeren, ca. 70 cm tiefen Auffüllungen aus Recyclingmaterial (Mineralgemisch) über älteren Auffüllungen aus Feinsanden über Sanden und Kiesen.

In den älteren Auffüllungen, den gewachsenen Sanden und Kiesen, sowie im Grundwasser und in der Bodenluft wurden keine Belastungen ermittelt.

- 3.2 Die jüngeren Auffüllungen sind teilweise mit Schwermetallen und durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) belastet und bilden oberflächennah eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des BBodSchG. Die betroffenen Bereiche sind im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet“. Im Zuge der Entwicklung des Baugebietes sind die betroffenen jüngeren Auf-

füllungen (Recycling-Material) bis ca. 70 cm Tiefe innerhalb des im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichneten Bereiches außerhalb der Bodenplatten von den älteren Auffüllungen zu separieren und zu entsorgen.

- 3.3 Die jüngeren Auffüllungen aus Recycling-Material, die separiert werden, sind vor einer weiteren Verwertung nach den Vorgaben der Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (Stand 6. November 2003) - chemisch analytisch zu untersuchen. Das Bodenmaterial unterliegt nach Aushub der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien wird auf die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA hingewiesen.
 - 3.4 Sofern Boden mit Verunreinigungen aus dem Planungsbereich abgefahrene werden muss, sind in Hinblick auf die fachgerechte Entsorgung bzw. Verwertung ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.
 - 3.5 Im Plangebiet gab es im westlichen Plangebiet Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg. Bei Erdarbeiten im westlichen Plangebiet besteht das Risiko, auf Kampfmittel zu stoßen. Aus Sicherheitsgründen sind dort Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
4. Bahnstrecke 1722 Braunschweig-Wendeburg/Harvesse
 - 4.1 In Bezug auf Bepflanzungen entlang der Bahnstrecke ist die DB-Richtlinie RIL 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Sie kann erworben werden bei: DB Kommunikationsdienste, Informationslogistik, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe.
 - 4.2 Zwischen dem Bauherrn der Lärmschutzwand und der Deutsche Bahn Immobilien AG ist ein Gestaltungsvertrag abzuschließen, sofern der bauordnungsrechtlich notwendige Grenzabstand nicht eingehalten wird.



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße**WT 54**

Begründung und Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	2
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	4
4	Umweltbericht	5
5	Begründung der Festsetzungen	28
6	Gesamtabwägung	48
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	48
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	48
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	50
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne	50

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 11. August 2017-

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

1.3 Planzeichenverordnung (PlanZV)

in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

1.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 1966)

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 § 4 des Gesetzes vom 6. April 2017 (Nds. GVBl. S. 116)

1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 46, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. März 2017 (Nds. GVBl. S. 48)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse**2.1 Regional- und Landesplanung**

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2008 und im Regionalen Raumordnungsprogramm von 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP) ist die Stadt Braunschweig seit 2008 im oberzentralen Verbund mit

Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum der Region mit der Schwerpunkt-aufgabe Sicherung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten verbindlich festgelegt.

Nach den Festlegungen in den zeichnerischen Darstellungen des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) für den Großraum Braunschweig 2008 ist das Plangebiet als Siedlungsfläche ausgewiesen. Die vorhandene Bahnstrecke ist als „Vorbehaltsgebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ dargestellt. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen nicht im Widerspruch zu den Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogramms und sind damit im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig vom 24. April 1978 in der Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005 in seiner derzeit geltenden Fassung.

In den Flächennutzungsplan ist eine kleine Fläche (0,6 ha) im Bereich des ehemaligen Bahnhofgeländes nordöstlich der Bahnstrecke als „Fläche für Bahnanlagen“ als nachrichtliche Übernahme dargestellt. Die übrigen Flächen der Ortslage von Watenbüttel sind als Wohnbaufläche dargestellt. Die betroffene Bahnhofsfläche wird seit Ende der 70er Jahre/ Anfang der 80er Jahre nicht mehr als solche genutzt. Im Jahr 1982 wurde der Bebauungsplan WT 29 aufgestellt, der hier ein Mischgebiet festsetzt. Spätestens mit diesem Bebauungsplan WT 29 wurde dokumentiert, dass eine Bahnfläche in diesem Bereich nicht mehr den Planungszielen für diesen Bereich entspricht. Mit der im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens WT 54 vorgenommenen Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird diese Entwicklung auch formal nachvollzogen.

Der Bebauungsplan WT 54 ist mit der geplanten Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes – wie zuvor der Bebauungsplan WT 29 mit der Festsetzung eines Mischgebietes – aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, da mit der geringfügigen Abweichung von der dargestellten Fläche für Bahnanlagen die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans nicht berührt wird und er seine Steuerungsfunktion nicht verliert. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans sind grundsätzlich nicht parzellenscharf. Somit kann die Darstellung der angrenzenden Flächen im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche zur Beurteilung der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans für diesen Bereich mit herangezogen werden.

Südwestlich der Bahnstrecke stellt der Flächennutzungsplan Wohnbauflächen und Sonderbauflächen dar. Die hier geplante Erhaltungsfestsetzung für den vorhandenen Grünstreifen ist mit diesen Darstellungen vereinbar.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bauschutzbereiches für den Luftverkehr. Die hier zulässige Bauhöhe liegt hier bei maximal 144 m über NN bzw. 72,00 m über Geländeniveau. Diese Bauhöhen werden durch die Planung weit unterschritten.

Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan im Sinne von § 8 (2) BauGB entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

Bisher gilt für diesen Bereich der Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982. Er setzt nördlich der Bahnstrecke ein Mischgebiet fest. Nur auf dem Grundstück Peiner Straße 16 und im Nahbereich des ehemaligen Bahnhofgebäudes Peiner Straße 15 ist eine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Südlich der Bahnstrecke ist ebenfalls ein Mischgebiet, jedoch ohne überbaubare Grundstücksfläche und ohne Erschließung, festgesetzt. Die vorhandene Bahnstrecke ist als "Fläche für Bahnanlagen" nachrichtlich übernommen worden.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Am 20. August 2013 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig den Beschluss gefasst, für das Stadtgebiet zwischen Otto-Bögeholz-Straße und Bahnstrecke Braunschweig – Wendeburg/Harvesse den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, aufzustellen.

Ziel ist die Entwicklung eines Wohngebietes auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Watenbüttel zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und der Bahnstrecke. Hier befand sich in den letzten Jahren ein Verpackungsbetrieb. Dieser wurde mittlerweile aufgegeben. Der Eigentümer strebt deshalb eine Entwicklung als Wohngebiet an.

Das Plangebiet liegt ca. 7 km nordwestlich der historischen Stadtmitte am südlichen Rand des alten Dorfs Watenbüttel. Das ehemalige Betriebsgrundstück grenzt an ein bestehendes Wohngebiet. Dieses ist im Osten durch freistehende Einfamilienhäuser und Reihenhausbebauung sowie im Westen durch freistehende Geschosswohnungsbauten geprägt. Aus stadtplanerischer Sicht ist deshalb die Entwicklung eines Wohngebietes anstelle der bisherigen betrieblichen Nutzung in diesem Bereich zu begrüßen.

Die Nachfrage nach Wohnraum und Baugrundstücken insbesondere auch für den Einfamilienhausbau in Braunschweig hält unvermindert an. Durch die ausreichende Bereitstellung von Grundstücken für den Bau von Wohngebäuden wird der Notwendigkeit entsprochen, einem Oberzentrum die für die Sicherung oberzentraler Einrichtungen notwendige Einwohnerzahl und –struktur zu erhalten. Insgesamt sind ca. 20 Wohneinheiten geplant. Die Arrondierung des Wohngebietes an der Otto-Bögeholz-Straße dient zudem dazu, die soziale, kulturelle und versorgungstechnische Infrastruktur im Ortsteil Watenbüttel langfristig auszulasten und zu stärken.

Die Wohnbauflächen können über die Otto-Bögeholz-Straße erschlossen werden.

Die Planung soll auch einen Erhalt des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Peiner Straße 15 ermöglichen. Dieses steht nicht unter Denkmalschutz.

Ferner sollen die vier raumprägenden Linden im Bereich der Peiner Straße und der südlich der Bahnstrecke bestehende markante Gehölzstreifen erhalten bleiben.

4 Umweltbericht

4.1 Beschreibung der Planung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um das ehemalige Bahngelände des Bahnhofs Watenbüttel, welches in den vergangenen Jahren als Betriebsgelände eines Verpackungsbetriebes genutzt wurde. Nach der Aufgabe des Gewerbebetriebes soll der Bereich zu einem Wohngebiet mit ca. 20 WohnEinheiten entwickelt werden. Die Wohnbauflächen werden über die Otto-Bögeholz-Straße erschlossen. Die Bahnstrecke Braunschweig – Wendeburg/Harvesse wird als Bahnfläche nachrichtlich übernommen. Südlich der Gleise befindet sich ein Gehölzstreifen, der erhalten bleiben soll. Darüber hinaus sollen die vier alten Linden im Bereich der Peiner Straße erhalten bleiben.

4.2 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Umnutzung eines in großen Teilen versiegelten, bisher weitgehend als Abstellflächen für Container genutzten Flächenareals, das unmittelbar an bestehende Wohnbauflächen angrenzt. Es bietet sich die Chance, die Wohnfunktion im Ortsteil Watenbüttel zu ergänzen.

Die Prüfung von Planungsalternativen erfolgte im Wesentlichen zu folgenden Punkten mit den dargestellten Ergebnissen:

Weiternutzung des Plangebietes durch Gewerbebetriebe

Die Festsetzung eines Gewerbegebietes wäre mit der angrenzenden Wohnbebauung städtebaulich und immissionsschutzrechtlich nicht vereinbar.

Verzicht auf die Ausweisung als Wohnbaufläche

Bei einem Verzicht auf die Ausweisung von Wohnbauflächen an dieser Stelle wäre die Chance vertan, Baugrundstücke in einer bereits bestehenden erschlossenen und guten Wohngebietsinfrastruktur bereitzustellen. Junge Familien mit dem Wunsch nach Wohnraum wären auf Baulandangebote der Umlandgemeinden angewiesen, mit den bekannten negativen Folgeerscheinungen für Umwelt und Naturhaushalt.

Ein Verzicht auf die Ausweisung wäre darüber hinaus nur gerechtfertigt, wenn eine andere Nutzung in Betracht kommen würde, die Vorrang vor einer Nutzung als Wohnbaufläche hat. Eine solche andere Nutzung ist jedoch nicht ersichtlich. Ein Verzicht würde auch keinen Landschaftsraum schonen, da

die Flächen bereits heute Bestandteil des besiedelten Bereiches sind.

4.3 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung

Neben den grundsätzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung sind die konkret für den Planungsraum formulierten Vorgaben und Entwicklungsziele der Fachplanungen auszuwerten und bei der Planaufstellung zu berücksichtigen. Nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die einschlägigen Fachgesetze und die für den Raum vorliegenden Fachplanungen und Gutachten.

Fachplanungen

- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Fassung der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005 in seiner derzeit geltenden Fassung.
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Braunschweig, 2007
- Stadtklimaanalyse Braunschweig 2012, Steinicke & Steifeneder, Richter & Röckle

Gutachten

- Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH), Gutachten Nr. 14076/I, 2016
- Erschütterungstechnische Stellungnahme und ergänzende Stellungnahme zum Bebauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH), Gutachten Nr. 14076/e, 2017
- Otto-Bögeholz-Straße 1 a (heute: Peiner Straße 15), Gelände der Gerhard Klein Verpackungen: Orientierende Bodenuntersuchung, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH (GGU), 2011
- Otto-Bögeholz-Straße 1 a (heute: Peiner Straße 15), Gelände der Gerhard Klein Verpackungen: Weitergehende Erkundungen und Beprobungen, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH (GGU), 2017
- Erfassung der Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien und Heuschrecken, Planungsgruppe Ökologie und Landschaft, 2014
- Erfassung der Amphibien und Ergänzungen zur Bewertung der Fledermäuse, Planungsgruppe Ökologie und Landschaft, 2015

4.4 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Gegenstand der Umweltprüfung sind nach Maßgabe des Gesetzes die für den Betrachtungsraum und das Planvorhaben planungs- und abwägungserheblichen Umweltbelange. Die Umweltbelange sind insbesondere unter Auswertung der vorliegenden Fachplanungen und Untersuchungen erfasst und gewichtet worden.

In Bezug auf eventuelle schädliche Bodenverunreinigungen und Grundwasserunreinigungen können die abschließenden Untersuchungen erst im Rahmen der kompletten Räumung des Geländes und vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt werden.

Weitere Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen bestanden nicht.

4.5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.5.1 Mensch und Gesundheit

- Erholung: s. Kapitel 4.5.2 Landschaft
- Gesundheit: s. Kapitel 4.5.3 Boden, Kapitel 4.5.6 Lärm und Kapitel 4.5.7 Erschütterungen

4.5.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft/Erholung

Bestand

Fledermäuse

Die Bestandsaufnahme der Fledermäuse erfolgte im Mai 2014 durch Begehungen in den Dämmerungs- und Nachtstunden vor Mitternacht. Im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes wurden Ausflugserfassungen vor Beginn dieser Begehungen durchgeführt. Auch die Innenräume einschließlich des Dachraums des ehemaligen Bahnhofsgebäudes wurden untersucht. Bäume wurden auf Baumhöhlen als mögliche Quartierstandorte für Fledermäuse hin untersucht.

Es wurde dabei festgestellt, dass das Plangebiet ein Jagdgebiet für Zergfledermäuse und Breitflügelfledermäuse ist.

In den Bäumen wurden keine Höhlen gefunden, die als Fledermausquartiere infrage kommen. Ferner wurden keine baumbewohnenden Fledermausarten festgestellt. Eindeutige Gebäudequartiere wurden nicht gefunden. Allerdings gibt es sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des ehemaligen Bahnhofsgebäudes je an einer Stelle der Fassade im oberen Bereich der Holzverkleidung Kotspuren, die auch von Fledermäusen stammen können. Aufgrund der Befunde ist davon auszugehen, dass es sich hierbei nicht um eine Wochenstube, sondern lediglich um ein Einzelquartier gehandelt hat oder handelt.

Die Bahnstrecke mit begleitenden Gehölzen scheint auch als Verbindungsstruktur für Transferflüge der Zergfledermaus und anderer Arten, wie z.B. Fledermäusen aus der Gattung Myotis, zu dienen.

Alle heimischen Fledermausarten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie (Flora-Fauna-Habitat) aufgeführt und unterliegen somit dem strengen europäischen Schutz.

Vögel

Das ehemalige Bahnhofsgebäude sowie die Gehölze im Plangebiet sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln. Es wurden 16 Brutvogelarten nachgewiesen. Dabei handelt es sich um häufige und weit verbreitete Arten, wie z.B. Amsel und Mönchsgrasmücke. Gefährdete Brutvogelarten der bundesweiten und der niedersächsischen Roten Liste wurden nicht festgestellt. Alle heimischen Vogelarten sind jedoch gemäß § 7 Abs 2 Nr. 13 BNatschG besonders geschützt.

Reptilien und Amphibien

Die Zauneidechse wird regelmäßig im Bereich von Bahngleisen angetroffen. Die im Untersuchungsgebiet vorhandene Kombination aus Gleisschotter, besonnten Plätzen mit Altholz und Rindenmulch sowie Freiflächen mit angrenzenden Gehölz- und Ruderalfächlen bietet gute Voraussetzungen für ein Vorkommen dieser gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Art. Trotz dieser guten Bedingungen konnten keine Vorkommen der Zauneidechse oder anderen Reptilien nachgewiesen werden.

Im Westen des Plangebietes befindet sich auf dem Wohngrundstück Peiner Straße 16 ein ca. 4 m² großer Folienteich. Aufgrund des in den Jahren 2014 und 2015 festgestellten Zustandes dieses Teiches kann eine Eignung als Laichgewässer für Amphibien ausgeschlossen werden.

Heuschrecken

Im Plangebiet wurden neun Heuschreckenarten gefunden. Die in Niedersachsen und im östlichen Tiefland stark gefährdete Westliche Beißschrecke wurde an einer Stelle am Südrand der Gleisanlage im Übergangsbereich zum Gehölzstreifen festgestellt. Sie ist auf der Roten Liste Niedersachsen aufgeführt, jedoch nicht gemäß Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt.

Pflanzen

Auf dem ehemaligen Betriebsgrundstück befinden sich Ruderalfluren trockener Standorte, Siedlungsgehölze. Als besonders prägend und erhaltenswert sind die vier Linden im Bereich der Peiner Straße zu bewerten. Diese Linden werden im Bebauungsplan über eine Erhaltungsfestsetzung gesichert.

Entlang der Otto-Bögeholz-Straße existiert ein ausgeprägter Baumbestand, der durch seine lineare Struktur eine Reminiszenz an die frühere Bahnhofsnutzung des Plangebietes darstellt. Ein typisches Element von Bahnflächen ist. Hier befinden sich Rotdorne, Linden, Kastanien, Hainbuchen, Birken und Pappeln sowie Sträucher. Darunter befindet sich vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 eine Baumgruppe (drei Birken, eine Kastanie und eine Winterlinde sowie Sträucher), die zusammen mit dem Bahnhofsgebäude selbst ein für das Ortsbild markantes Ensemble darstellt.

Im Westen an der Peiner Straße befindet sich ein Hausgarten.

Südlich der Gleisanlagen befindet sich ein Gehölzstreifen (Strauch-/ Baumhecke) an. In dem Gehölzstreifen sind folgende Arten vertreten: Esche, Weiden, Liguster, Birke, Weißdorn, Schlehe, Eiche, Holunder und Traubensche. Dieser Gehölzstreifen ist aufgrund seiner Ausbildung und Vielfalt an Strukturelementen für den Naturhaushalt (u.a. als Lebensraum für Tiere) sowie für das Orts- und Landschaftsbild bedeutsam.

Schutzgebiete

Im Plangebiet liegen keine Ausweisungen als Natur- und Landschaftsschutzgebiet oder als europarechtliche Schutzgebiete (Fauna-Flora-Habitat, Vogelschutzgebiet) vor.

Landschaft/Erholung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine in großen Teilen bisher als Betriebsgelände einer Verpackungsfirma und als Gleisanlage genutzte Fläche und daher um ein derzeit für die Öffentlichkeit nicht zugängliches Areal. Das Plangebiet hat daher zurzeit für die Erholung keine Bedeutung. Südlich der Bahnstrecke befindet sich ein landschaftsbildprägender Gehölzstreifen, der jedoch für die Öffentlichkeit ebenfalls nicht zugänglich ist.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung:

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung:

Fledermäuse

Vor Beginn von Abbruch- oder Umbaumaßnahmen am ehemaligen Bahnhofsgebäude ist dieses auf das Vorkommen von Fledermausquartieren hin zu untersuchen.

Vögel

Die Entfernung von Bäumen und der Abriss oder die Sanierung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes sind außerhalb der Vogel-Brutzeit durchzuführen bzw. zu beginnen.

Reptilien und Amphibien

Zauneidechsen oder andere Reptilien sowie Amphibien sind von der Planung nicht betroffen.

Heuschrecken

Die in Niedersachsen und im östlichen Tiefland stark gefährdete Westliche Beißschrecke und die übrigen Heuschrecken-Gemeinschaften werden nicht erheblich beeinträchtigt, da für den Gleisbereich und den südlich angrenzende Gehölzstreifen keine Veränderungen geplant sind.

Pflanzen

Der für das Ortsbild und für den Naturhaushalt besonders bedeutsame Gehölzstreifen südlich der Bahnstrecke bleibt erhalten. Ferner bleiben die vier Linden im Bereich Peiner Straße erhalten. Die Fläche, auf der sich diese Bäume befinden, wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

Die Baumreihe entlang der Otto-Bögeholz-Straße einschließlich der Bäume vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 können nicht erhalten werden. Die Flächen werden durch den erforderlichen neuen Gehweg auf der Südseite der Otto-Bögeholz-Straße in Anspruch genommen. Zusätzlich würde ein Erhalt der geplanten Bebauung entgegenstehen: Im Plangebiet soll eine verdichtete Bauweise (z.B. Reihenhäuser) ermöglicht werden, um eine möglichst hohe Zahl an Wohneinheiten zu realisieren. Gleichzeitig ist nur so der Bau der Lärmschutzwand wirtschaftlich vertretbar. Für die Bebauung werden Zufahrten und Zugänge erforderlich, die bei schmalen Reihenhausgrundstücken nicht an beliebiger Stelle möglich sind, so dass eine Rücksichtnahme auf bestehende Bäume im Regelfall nicht möglich ist. Ferner würde ein Erhalt der Bäume ein großflächiges Freihalten von Flächen von Bebauung (i.d.R. Kronendurchmesser + 2,0 m Radius) erfordern, um die Vitalität nicht zu gefährden. Ein solches Freihalten von potentiellen Bauflächen würde wiederum einer verdichten Bebauung entgegenstehen. Insbesondere vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude sind die heutigen öffentlichen Verkehrsflächen so begrenzt, dass hier auch kein nutzbarer Gehweg mit einer abschnittsweisen reduzierten Breite realisierbar ist. Wegen der Straßeneinmündung Krähenwinkel kann hier auch die Fahrbahnbreite nicht reduziert werden.

Im Ergebnis muss damit der Verlust der Baumreihe entlang der Otto-Bögeholz-Straße hingenommen werden.

Weiter sonstige Vorkommen (Einzelbäume, Ruderalbewuchs nördlich der Bahnstrecke) werden voraussichtlich weitgehend nicht erhalten, sondern entweder überbaut (öffentliche und private Erschließung, Stellplätze, Wohngebäude) oder durch Hausgärten ersetzt.

Schutzgebiete

Schutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Landschaft/Erholung)

Von der Otto-Bögeholz-Straße zur Peiner Straße wird eine Fuß- und Radwegeverbindung angelegt. Damit wird eine Zugänglichkeit zum freien Landschaftsraum nördlich der Peiner Straße geschaffen. Dies fördert die wohnortnahe Erholung.

4.5.3 Boden

Bestand

Versiegelung

Die Flächen des Plangebiets, die in den vergangenen Jahren als Betriebsgelände eines Verpackungsbetriebes genutzt wurden, sind zu einem großen Teil versiegelt. Neben dem alten Bahnhofgebäude und einem Betriebsgebäude befanden sich beiderseits einer Erschließungsfläche Lagerflächen für leere Behälter. Die Erschließungs- und Lagerflächen bestehen aus Asphalt, Pflaster oder Schotter. Im Laufe der Zeit haben sich auf den geschotterten Lagerflächen Ruderalfuren entwickelt. Weiterhin befinden sich noch alte Gleise im Boden. Auf den unversiegelten Bereichen nördlich der Bahnstrecke befinden sich Rasen- und Gehölzflächen.

Altlasten

Das Plangebiet wurde ursprünglich als Bahnhofsfläche und anschließend durch einen Verpackungsbetrieb genutzt. Im westlichen Planbereich befand sich ein Gebäude, in welchem die Behälter unter Auflagen komplett gereinigt wurden. Dieses Gebäude wurde inzwischen abgerissen. Die Behälter wurden anschließend vollkommen dicht gelagert.

Im Rahmen einer orientierenden Bodenuntersuchung (GGU, 2011) wurde geprüft, ob durch diese vorangegangenen Nutzungen schädliche Bodenveränderungen vorliegen. Die Ergebnisse dieser ersten Untersuchung wurden im Rahmen einer zweiten konkretisierenden Untersuchung (GGU, 2017) vertieft. Als Ergebnis wurde festgestellt:

- Als natürliche Bodenarten finden sich auf dem Gelände im westlichen Teil Kiese und Schotter aus Flussaufschüttungen der Saale-Eiszeit (Mittelterrasse). Der östliche Teil besteht aus Talsanden der Weichsel-Eiszeit, die lokal humose Bestandteile enthalten.
- Die Untersuchungen zeigten einen weitgehend einheitlichen Bodenaufbau aus jüngeren Auffüllungen aus Recyclingmaterial (Mineralgemisch) über älteren Auffüllungen aus Feinsanden über Sanden und Kiesen.
- In den älteren Auffüllungen sowie den gewachsenen Sanden und Kiesen und im Grundwasser wurden keine Belastungen ermittelt.
- Die jüngeren Auffüllungen sind teilweise mit Schwermetallen und durch polzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) belastet.

Kampfmittel

Im Plangebiet gab es im westlichen Bereich Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg. Der westliche Bereich ist deshalb kampfmittelverdächtig.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Versiegelung

Für die Flächen nördlich der Bahnstrecke sieht der Bebauungsplan ein Wohngebiet mit einer weitgehenden überbaubaren Grundstücksfläche und einer GRZ von 0,4 einschließlich Überschreitungsmöglichkeit um 50% vor, so dass insgesamt eine Versiegelung von 60 % der Grundstücksflächen zulässig wird. Damit wird die künftige Versiegelung etwas höher ausfallen als die derzeit bestehende Versiegelung. Unter den neu entstehenden Garten- und Grünflächen werden die natürlichen Bodenfunktionen mit Einschränkungen reaktiviert.

Das im Bebauungsplan WT 29 bisher festgesetzte Mischgebiet südlich der Bahnstrecke, auf dem sich ein Gehölzstreifen mit dichtem Baumbestand entwickelt hat, wird im Bebauungsplan WT 54 künftig als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ruderalgebüscher“ festgesetzt. Das Standortpotential des Bodens für spezialisierte und schutzwürdige Vegetation wird dadurch gegenüber dem geltenden Planungsrecht gesichert.

Altlasten

Im Zuge der Baumaßnahmen werden große Teile der belasteten Auffüllungen entfernt. Es wird gutachterlich empfohlen, grundsätzlich bei Baumaßnahmen die jüngeren Auffüllungen (Recycling-Material) bis ca. 70 cm Tiefe von den älteren Auffüllungen zu separieren und zu entsorgen. In den mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belasteten Bereichen, sind die betroffenen Auffüllungen im Zuge der Bebauung des Geländes zu separieren und zu entsorgen. Die davon betroffenen Bereiche sind im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.

Aufgrund der bekannten bisherigen Nutzungen des Plangebietes und der Ergebnisse der Bodenuntersuchungen kann davon ausgegangen werden, dass das geplante Wohngebiet nach Durchführung entsprechender Maßnahmen mit den Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes an Wohnbauflächen vereinbar und damit realisierbar ist.

Kampfmittel

Bei Erdarbeiten im westlichen Plangebiet besteht das Risiko, auf Kampfmittel zu stoßen. Aus Sicherheitsgründen sind dort Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

4.5.4 Wasser

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt außerhalb von Wasserschutzzonen. Der nächstgelegene Vorfluter ist die Oker in rund 1 km nordöstlicher Entfernung.

Im Plangebiet sind keine oberirdischen natürlichen Gewässer vorhanden.

Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Plangebiet zwischen 100 und 150 mm/a und ist als mäßig zu bewerten.

Grundwasser wurde bei der Bodenuntersuchung bis 3 m unter Flur nicht angetroffen.

Auf dem Gelände befindet sich ein ca. 6 m tiefer Hauswasserbrunnen. Ergebnisse der Messungen des Grundwassers aus dem Hauswasserbrunnen ergaben keine Hinweise auf eine Grundwasserverunreinigung.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung werden gegenüber dem heutigen Zustand zusätzliche Flächen versiegelt. Dadurch wird die Grundwasserneubildungsrate weiter eingeschränkt.

4.5.5 Klima, Luft

Bestand

Im Klimagutachten der Stadt Braunschweig (Stadtclimaanalyse Braunschweig 2012 Steinicke & Steifenender, Richter & Röckle) wird das künftige Wohngebiet als Siedlungsklima eingestuft. Der Gehölzstreifen auf der Südseite der Bahnstrecke liegt im Bereich des südlich angrenzenden Freilandklimas. Die klimatisch-lufthygienische Ausgleichsfunktion wird als hoch eingestuft. Das Gebiet ist thermisch und lufthygienisch ein niedrig belasteter Siedlungsbereich, aber mit starkem Einfluss auf benachbarte Räume und somit insgesamt mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung und Siedlungserweiterung.

Im Hinblick auf vorhandene Luftschaadstoffe werden die Grenzwerte nicht überschritten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Durch die zusätzliche Versiegelung und Überbauung ist mit einer Verringerung der Verdunstungsrate und Veränderung des lokalen Kleinklimas zu rechnen. Durch die zusätzlich überbaubaren Flächen wird der Anteil wärme-speichernder Oberflächen erhöht. Die zusätzliche Versiegelung des Bodens führt zu negativen kleinklimatischen Effekten wie z.B. einer stärkeren Überwärmung und einer Verringerung der Luftfeuchtigkeit.

Aufgrund der geringen Größe des Neubaugebietes und der Randlage am Siedlungsbereich sind diese Effekte jedoch insgesamt als gering zu bewerten.

Durch den zusätzlichen Verkehr im Gebiet sowie durch die notwendigen Heizungsanlagen kommt es zu einem Anstieg der Luftschatzstoffkonzentrationen. Mit einer Überschreitung der Grenzwerte für Luftschatzstoffe ist nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch nicht zu rechnen.

4.5.6 Lärm

Bestand

Auf das Plangebiet wirken folgende Lärmimmissionen ein:

- Straßenverkehrslärm von der Peiner Straße,
- Schienenverkehrslärm von der Bahnstrecke 1722 Braunschweig – Wendenburg/Harvesse.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für die Planung ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ mit ihren dazugehörigen Orientierungswerten gemäß Beiblatt 1. Für Allgemeine Wohngebiete beträgt der Orientierungswert 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, soweit es sich um Straßen- und Schienenverkehrslärm handelt.

Die Lärmsituation wurde gutachterlich untersucht (Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH), Gutachten Nr. 14076/I, 2016). Dabei wurde Folgendes festgestellt:

Straßenverkehrslärm

Die Immissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm wird entsprechend der RLS-90 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (1990) rechnerisch ermittelt.

Grundlage für die Berechnung der Immissionspegel des Straßenverkehrs sind die Prognosedaten für das Jahr 2020 aus dem Verkehrsmodell Braunschweig (WVI Professor Dr. Wermuth, Verkehrsrecherche und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, 2014). Demnach ist auf der Peiner Straße ein Verkehrsaufkommen von 6.853 Kfz/24 h zu erwarten.

Im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens sind zuletzt auch Prognosedaten für das Jahr 2025 ermittelt worden. Diese liegen mit einem durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von 6.902 Kfz/24 h nur unerheblich über dem prognostizierten Verkehrsaufkommen für das Jahr 2020. Da der DTV-Wert logarithmisch in die Berechnung des Emissionspegels eingeht, führt eine Abweichung in der Verkehrsmengenannahme von 25 % lediglich zu einer Pegeländerung von 1 dB(A) im Emissionspegel. Bei einer Abweichung in der Verkehrsprognose von 10 % bleibt die Pegeländerung im Emissionspegel kleiner als 0,5 dB(A). Im vorliegenden Fall liegt die Verkehrs mengenabweichung gegenüber 2025 bei rd. 0,7 %, entsprechend wurde auf eine Neuberechnung des Straßenverkehrslärms verzichtet.

Im überwiegenden Teil des Plangebietes liegen im ersten Obergeschoss die Mittelungspegel des Straßenverkehrslärms bei weniger als 55 dB(A) tags und unter 45 dB(A) nachts. Damit werden hier die genannten Orientierungswerte eingehalten.

Der westliche Bereich des Plangebietes, das Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 16 (WA 3), ist durch den Verkehrslärm der Peiner Straße beeinflusst. Hier werden im ersten Obergeschoss Mittelungspegel von 55 dB(A) bis 67 dB(A) tags und von 45 dB(A) bis 59 dB(A) nachts erreicht. Damit werden die genannten Orientierungswerte in diesem Bereich deutlich überschritten.

Die Straßenverkehrsgeräusche aus der Otto-Bögeholz-Straße, die eine reine Anliegerstraße ist, spielen sowohl tags als auch nachts nur eine untergeordnete Rolle.

Schienenverkehrslärm

Die Immissionsbelastung durch Schienenverkehrslärm wird entsprechend der Schall 03 „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienewegen“ ohne Berücksichtigung des sogenannten Schienenbonus‘ rechnerisch ermittelt. Im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens ist die Richtlinie novelliert worden (2014). Da jedoch bei Güterzügen die berechneten Emissionspegel nach der „alten“ Schall 03 rd. 4 dB höher ausfallen, wurde zugunsten eines konservativen Ansatzes auf eine Neuberechnung des Schienenverkehrslärms verzichtet.

Grundlage für die Berechnung der Mittelungspegel des Schienverkehrslärms sind die Prognosedaten der Deutschen Bahn AG (Umweltzentrum) für das

Jahr 2025. Demnach ist im Prognosejahr auf der eingleisigen Bahnstrecke ein Zugaufkommen von 13 Zugbewegungen tags und einer Zugbewegung nachts zu Grunde zu legen.

An den Bahnübergängen Hans-Jürgen-Straße und Peiner Straße werden die Schranken von Hand bedient. Dadurch kommt es regelmäßig zu Halte- und Anfahrtsvorgängen an den Übergängen. Derartige Vorgänge werden in Anlehnung an die Berechnungsgrundlage für Schienenlärm „Schall 03“ nicht gesondert in Ansatz gebracht. Es wird jeweils die volle Streckengeschwindigkeit für den durchfahrenden Zug angesetzt.

Der Schienenverkehrslärm beeinflusst das gesamte Plangebiet in gleichem Umfang. Im 1. Obergeschoss werden Mittelungspegel von weniger als 55 dB(A) bis 69 dB(A) tags und von 47 dB(A) bis 59 dB(A) nachts erreicht.

Diese Werte liegen somit teilweise nur knapp unter den Sanierungsgrenzwerten gemäß VLÄRMSCHR 97 von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und der Schwelle der gerichtlich bestimmten Gesundheitsgefährdung. Die genannten Orientierungswerte werden großflächig tags und nachts überschritten.

Verkehrslärm gesamt

Auf den Freiflächen im Erdgeschossbereich ($H = 2,0$ m über Gelände) werden im überwiegenden Teil des Plangebietes Mittelungspegel von 55 dB(A) bis 69 dB(A) tags erreicht. Im westlichen Bereich des Plangebietes, Grundstück Peiner Straße 16 (WA 3), werden Mittelungspegel von 61 dB(A) bis 69 dB(A) tags erreicht. Nachts sind auf den Freiflächen die Mittelungspegel nicht relevant.

Im ersten Obergeschoss ($H = 5,8$ m über Gelände) werden im überwiegenden Teil des Plangebietes Mittelungspegel von 55 dB(A) bis 69 dB(A) tags und von 47 dB(A) bis 61 dB(A) nachts erreicht. Im westlichen Bereich des Plangebietes, Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 16 (WA 3), werden Mittelungspegel von 61 dB(A) bis 69 dB(A) tags und von 53 dB(A) bis 61 dB(A) nachts erreicht.

Insgesamt werden in dem geplanten Wohngebiet die genannten Orientierungswerte sowohl tags als auch nachts durch Verkehrslärmimmissionen großflächig überschritten. Maßgeblich sind dabei vor allem die Emissionen der Bahnstrecke sowie im westlichen Bereich zusätzlich die Emissionen der Peiner Straße.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Straßenverkehrslärm (s.u.: Verkehrslärm gesamt)

Das Wohngebiet führt nicht zu einer nennenswerten Steigerung der Verkehrslärmemissionen der Peiner Straße. Die Otto-Bögeholz-Straße wird nach wie vor als Sackgasse gesichert, sodass kein Durchgangsverkehr möglich ist. Aus der bestehenden Bebauung und aus dem neuen Wohngebiet ist insgesamt mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Kfz/24 h zurechnen. Die

daraus resultierenden Straßenverkehrsgeräusche spielen sowohl tags als auch nachts nur eine untergeordnete Rolle und sind nicht relevant.

Schienenverkehrslärm (s.u. Verkehrslärm gesamt)

Der Schienenverkehr ist von der Entwicklung des Wohngebietes unberührt.

Das aktuelle Zugverkehrsaufkommen (Bestandssituation) liegt deutlich unter der Bahn-Prognose 2025. ALBA hat ein Verkehrsaufkommen von und zur Abfalldeponie von einer Zugbewegung pro Tag. Für das VW-Logistik-Zentrum Harvesse wurde in den Genehmigungsunterlagen ein Aufkommen von vier Zugbewegungen pro Tag unterstellt. Die Bahn-Prognose basiert auf grundsätzlichen Erwartungen zur Steigerung des Güterverkehrs und nicht auf konkreten Projekten oder Plänen im Bereich der hier betroffenen Bahnstrecke 1722.

Ein zusätzlicher Personennahverkehr ist in der Bahn-Prognose nicht enthalten. Für ein solches Verkehrsangebot besteht zurzeit keine substanzial untermauerte Realisierungswahrscheinlichkeit. Sollte in der Zukunft ein Streckenausbau erforderlich werden, z.B. auf zwei Gleise, so wäre dies ein erheblicher baulicher Eingriff. Dann müsste der Verursacher einen eventuell erforderlichen zusätzlichen Schallschutz schaffen.

Eine Änderung der Bedienung der Schranken von Hand an den Bahnübergängen Hans-Jürgen-Straße und Peiner Straße ist seitens der Deutschen Bahn nicht beabsichtigt, solange sich an der heutigen Verkehrsfunktion dieser Strecke nichts ändert.

Verkehrslärm gesamt

Im schalltechnischen Gutachten wurde auf Basis einer getrennten Einzelbetrachtung der Lärmauswirkungen durch den Straßenverkehr und den Schienenverkehr die Gesamtbelastung durch den Verkehrslärm ermittelt. Die im Folgenden genannten Prognosewerte und daraus abgeleiteten Maßnahmen beziehen sich auf diese Gesamtbetrachtung.

Aufgrund der ermittelten Vorbelastung vor allem durch den Schienenverkehr wurde dabei eine 2,70 m hohe Lärmschutzwand (Höhe über Schienenoberkante) entlang der Bahnstrecke unterstellt. Zum sicheren Schutz der Wohnbebauung nördlich der Peiner Straße vor Reflexionseffekten ist diese Wand im allgemeinen Wohngebiet WA 3 (zwischen der Peiner Straße und dem öffentlichen Parkplatz am künftigen Wendehammer der Otto-Bögeholz-Straße) auf der Nordseite der Wand in hochabsorbierender Weise auszuführen.

Die Lärmschutzwand führt zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmimmissionen auf den ebenerdigen Freiflächen. Mit der Wand werden im überwiegenden Teil des Plangebietes Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis maximal 57 dB(A) tags eingehalten. Im Bereich des Grundstückes Peiner Straße 16 (WA 3) sind Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis 67 dB(A) tags zu erwarten. Die höchsten Werte werden dabei unmittelbar an der Peiner Straße erreicht, die niedrigeren im Schallschatten der Gebäude Richtung Südosten/Lärmschutzwand.

Durch die Lärmschutzwand kann erreicht werden, dass auf den gebäudebezogenen Außenwohnbereichen (im Erdgeschoss der geplanten Wohngebäude (Terrassen) der Orientierungswert von 55 dB(A) am Tage großflächig eingehalten werden kann. Nachts ist die Lärmbelastung der Freiflächen nicht relevant.

Im Bereich zwischen dem Gebäude Peiner Straße 16 und dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 sowie zwischen dem ehemaligen Bahnhofsgebäude und der Lärmschutzwand sind Überschreitungen um bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Diese Überschreitung des Orientierungswertes um bis zu 2 dB(A) kann hingenommen werden. Nach gutachterlicher Aussage ist erst eine Zunahme von Verkehrslärmimmissionen um mehr als 3 dB(A) als wesentlich einzustufen, da erst von dieser Zusatzbelastung an die Mehrzahl der Betroffenen eine Änderung der Geräusch-Immissionen subjektiv wahrnimmt.

Im Bereich des Grundstücks Peiner Straße 16 (WA 3) werden auf den gebäudebezogene Außenwohnbereiche im Erdgeschoss (innerhalb der Baugrenzen bzw. innerhalb der zulässigen Überschreitungsbereiche) Mittelpiegel von unter 55 dB(A) bis zu 65 dB(A) erreicht. Aufgrund der hier besonders hohen Lärmbelastung werden für diesen Bereich WA 3 gesonderte Festsetzungen zum Lärmschutz in Bezug auf Außenwohnbereiche getroffen (s. 5.7).

Auch die Erdgeschosse der geplanten Wohngebäude ($H = 3,0\text{ m}$) profitieren von der Lärmschutzwand. Im überwiegenden Teil des Plangebietes sind innerhalb der künftigen überbaubaren Grundstücksflächen Mittelpiegel von unter 55 dB(A) bis 57 dB(A) tags und von unter 45 dB(A) bis 49 dB(A) nachts zu erwarten. Im Bereich Peiner Straße 16 (WA 3) sind im Erdgeschoss Mittelpiegel von unter 55 dB(A) bis 67 dB(A) tags und von 45 dB(A) bis 57 dB(A) nachts zu erwarten.

Ab dem ersten Obergeschoss nimmt der pegelmindernde Einfluss der Lärmschutzwand immer weiter ab. Im überwiegenden Teil des Plangebietes sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im ersten Obergeschoss Mittelpiegel von unter 55 dB(A) bis 61 dB(A) tags und von unter 45 dB(A) bis 55 dB(A) nachts zu erwarten. Im Bereich des Grundstücks Peiner Straße 16 (WA 3) sind Mittelpiegel von 57 dB(A) bis 67 dB(A) tags und von 49 dB(A) bis 59 dB(A) nachts zu erwarten.

Im zweiten Obergeschoss liegen die prognostizierten höchsten Mittelpiegel in Richtung Bahnstrecke sowohl tags als auch nachts um 2 dB(A) höher als im ersten Obergeschoss. Die prognostizierten höchsten Mittelpiegel in Richtung Peiner Straße liegen im zweiten Obergeschoss dagegen sowohl tags als auch nachts um 2 dB(A) niedriger als im ersten Obergeschoss.

Insgesamt werden auch unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand vor allem in den Obergeschossen die genannten Orientierungswerte sowohl tags als auch nachts weitgehend überschritten. Die Überschreitungen sind in Richtung Bahnstrecke und Peiner Straße am größten.

In einer alternativen Berechnung wurde auch untersucht, welche Höhe eine Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke haben müsste, um eine weitere relevante Lärmreduzierung (Änderung der Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109) zumindest für das erste Obergeschoss zu erreichen. Eine solche Wand müsste eine Höhe von 5,50 m einhalten. Mit einer Zwischengröße (z.B. Wandhöhe 3,50 m) kann kein relevanter zusätzlicher Effekt erreicht werden. Aufgrund der erforderlichen Wandhöhe von 5,50 m wird eine solche Lösung nicht weiterverfolgt. Eine solche Wand müsste einen Grenzabstand zur Bahnfläche einhalten, wodurch die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche und -tiefe reduziert würde. Die Gärten und Erdgeschosse würden verschattet. Das Orts- und Landschaftsbild wäre beeinträchtigt. Die Kosten für die Wand wären deutlich höher als die Kosten für eine Wand mit 2,70 m Höhe und stünden in keinem Verhältnis zur geringen Größe der Bauflächen und würden die Wirtschaftlichkeit des Gebietes gefährden. Damit wäre die Realisierbarkeit der Planung in Frage gestellt. Insgesamt wiegen die Vorteile einer Reduzierung der Lärmbelastung und damit des technischen Aufwandes für den passiven Schallschutz die Nachteile für die Nutzbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit der Wohngrundstücke nicht auf.

Ferner wurde in einer alternativen Berechnung die Wirkung einer Schall- schutzwand zum Schutz vor dem Straßenverkehrslärm von der Peiner Straße untersucht. Um eine wirksame Pegelminderung gegenüber dem Straßenverkehrslärm im Bereich der Freifläche des Grundstücks Peiner Straße 16 (WA 3) zu erreichen, wäre eine ca. 100 m lange und 3,00 m hohe Lärmschutzwand entlang der Nordost-, Nordwest- und Südseite erforderlich. Dies käme einer weitgehenden abschottenden Einfriedung des Grundstücks gleich und würde sich vor allem nachteilig auf das Orts- und Landschaftsbild auswirken.

Zum Schutz des Wohngebietes vor Straßen- und Schienenverkehrslärm werden im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen, mit denen gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gesichert werden können (s. Kap. 5.7).

4.5.7 Erschütterungen

Bestand

In dem Plangebiet verläuft die Bahnstrecke 1722 Braunschweig – Wendeburg/Harvesse.

Bei der Bewegung von Schienenfahrzeugen auf Gleisanlagen werden zeitlich veränderliche Kräfte auf die Fahrweggründung übertragen und in den Boden eingeleitet. Dabei werden im Bereich der Fahrweggründung Schwingungen emittiert, die sich im Boden ausbreiten. Die Bodenschwingungen werden auf Gebäude in Fahrwegnähe übertragen und als Erschütterungen bezeichnet. Maßgebend für die Einwirkung von Erschütterungen ist der Übergang vom Baugrund und vom Fundament auf die auf die Geschossdecken. Das Maß, in dem die Schwingungen in ein Gebäude übertragen werden, ist stark abhängig von dessen Bauweise. Erschütterungen fallen in die Kategorie des tieffre-

quenten Körperschalls, den der Mensch mit seinem ganzen Körper wahrnehmen kann. Mit den Erschütterungen ist auch immer die Entstehung von sekundärem Luftschall verbunden. Dies ist Schall, der von den schwingenden Wänden, Decken und Fußböden der Räume abgestrahlt wird. Da er nicht geortet werden kann, wird er oft als unangenehmer als primärer Luftschall empfunden; eine Minderung ist nur durch schwingungsisolierende Maßnahmen im Bereich der Gründung möglich.

Zur Bewertung von Erschütterungen, insbesondere hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Menschen, werden diese in sogenannten KB-Schwingstärken ausgedrückt.

Gesetzliche Regelungen für die Beurteilung von Erschütterungssimmissionen gibt es nicht. Deshalb wird zur Beurteilung die DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, herangezogen. Sie enthält Anhaltswerte, bei deren Einhaltung nicht mit erheblichen Belästigungen zu rechnen ist. Selbst bei Einhaltung der Anhaltswerte kann jedoch die Fühlbarkeit von Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden.

Da die Gesetzmäßigkeiten bei der Entstehung, Ausbreitung und Wirkung von Erschütterungen sehr vielgestaltig sind, existiert kein verbindliches Berechnungs- bzw. Bewertungsmodell. Erschütterungsprognosen werden auf Basis von messtechnisch bestimmten Parametern erstellt.

Auch zur Ermittlung und Bewertung des sekundären Luftschalls liegen keine gesetzlichen Vorgaben vor. Deshalb werden hierfür die Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ herangezogen.

Es wurde die Belastung durch Erschütterungen und Körperschall für die geplante Bebauung unter Berücksichtigung der Zugverkehrsprognose der DB AG 2025 erstellt (s. „Prognose mit Durchführung der Planung“).

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung können nach wie vor nur die bestehenden Gebäude Peiner Straße 15 und Peiner Straße 16 von Erschütterungen betroffen sein. Die Auswirkungen des Bahnverkehrs steigen mit zunehmender Frequenz auf der Bahnstrecke (Prognose 2025: 13 Fahrbewegungen pro Tag, eine Fahrbewegung in der Nacht). Negative Auswirkungen auf den Bestand können dabei nicht ausgeschlossen werden.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Auf Basis der unter „Bestand“ erläuterten Beurteilungsgrundlagen wurde eine entsprechende gutachterliche Stellungnahme eingeholt (BMH, 2017).

Bei den geplanten Wohngebäuden wird in der Untersuchung von voll unterkellerten bis zu dreigeschossigen Gebäuden als Massivbau (Baukonstruktion

aus Mauerwerk oder Beton) ausgegangen. Der sich aus den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen ergebende Minimalabstand zu dem nächstgelegenen Gleis beträgt 14,5 m.

Im Ergebnis wurde folgendes festgestellt: Sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum werden die Anhaltswerte gemäß DIN 4150, Teil 2 in Bezug auf Erschütterungen bei den angesetzten Parametern eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Bei größeren Abständen sind geringere Werte zu erwarten. Die Erschütterungen liegen für die maximale bewertete Schwingstärke bei Deckeneigenfrequenzen von 10-40 Hz in einem Bereich, der spürbar ist.

Auch die Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 in Bezug auf den Beurteilungspegel für den sekundären Luftschall werden bei den angesetzten Parametern eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Aufgrund dieser günstigen Berechnungsergebnisse kann auf Basis einer ergänzenden Stellungnahme des Gutachters (BMH, 2017) auf eine zwingende Vollunterkellerung verzichtet werden. Die Sohldecke von nicht unterkellerten Gebäuden sollte jedoch mindestens 30 cm betragen.

Der Bebauungsplan setzt entsprechend fest, dass die Wohngebäude als Massivbauten mit Sohldecken von mindestens d=30 cm und Betondecken von mindestens d=18 cm zu errichten sind.

Bei Verzicht auf eine Vollunterkellerung kann die Einhaltung des mittleren Maximalpegels bei der Betrachtung des ungünstigsten Falls nicht garantiert werden. Es ist jedoch nicht mit einer Überschreitung des Anhaltswertes für den sekundären Luftschall um mehr als 5 dB(A) zu rechnen. Da es keine gesetzliche Grundlage für die zwingende Einhaltung dieses Anhaltswertes gibt, kann eine Überschreitung von 5 dB(A) in der Abwägung akzeptiert werden. Deshalb wird auf die Festsetzung einer Vollunterkellerung verzichtet; diese wird lediglich in den Hinweisen zum Bebauungsplan empfohlen.

Insgesamt können damit gesunde Wohnverhältnisse gesichert werden.

4.5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestand

Das Verzeichnis der Baudenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz (Stand Januar 2017) beinhaltet im Plangebiet keine Einträge.

Bei dem Gebäude Peiner Straße 15 handelt es sich um den ehemaligen Bahnhof Watenbüttel. Der Bahnhof gehörte zur 1912 geplanten und ab 1913 bis 1923 realisierten Bahnlinie Braunschweig (Gliesmarode) – Celle. Ab 1962 wurde der Personenbeförderungsbetrieb eingestellt, bis auf das Teilstück Gliesmarode – Watenbüttel, später auch der Güterverkehr. Die zeittypische Gestaltung des Bahnhofs folgt dem Muster aller Bahnhöfe dieser Strecke (zum Beispiel auch der noch erhaltene Bahnhof in Plockhorst). Auch der Wa-

tenbütteler Bahnhof gliedert sich in ein Empfangsgebäude und einen angebauten Güterschuppen mit Laderampe.

Im Jahr 2013 stellte das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege fest, dass es sich aufgrund des gebotenen strengen Maßstabes und der bereits erfolgten Veränderungen an diesem Gebäude nicht um ein Denkmal im Sinne des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes handelt. Somit ist keine gesetzliche Erhaltungsverpflichtung gegeben.

Unabhängig davon handelt es sich bei dem ehemaligen Bahnhofsgebäude um ein historisch bedeutsames und prägnantes Gebäude und ist somit im Sinne eines Identifikationsortes als erhaltenswert einzustufen.

Nach Auskunft des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege werden archäologische Belange nach jetzigem Kenntnisstand nicht berührt.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung ist nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen archäologische Denkmale gefunden werden. Diese sind der Kreisarchäologie oder dem ehrenamtlich Beauftragten für archäologische Denkmalpflege zu melden (§ 14 Abs. 1 NDSchG).

Der Erhalt des ehemaligen Bahnhofsgebäudes ist wünschenswert und wird durch die Planung ermöglicht.

4.5.8 Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Die vorgesehene Neuversiegelung führt zu einem Verlust der Bodenfunktionen, wodurch die Grundwasserneubildung reduziert wird. Erhebliche, über das Plangebiet hinausgehende Wechselwirkungen sind nicht erkennbar.

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

Aufarbeitung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 3 BauGB)

In Kap. 4.5 sind die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dargestellt und bewertet worden. Aus der Prognose der Umweltauswirkungen geht hervor, dass durch den Bebauungsplan Eingriffe in Natur und Landschaft i. S. von § 18 BNatSchG vorbereitet werden, sodass im Bauleitplanverfahren gemäß (§ 1a Abs. 3 BauGB über Maßnahmen zur Vermeidung,

Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen zu entscheiden ist. Die Maßnahmen werden nach planungsrechtlicher Abwägung im Bebauungsplan festgesetzt.

Als relevant ist dabei der Verlust von Vegetationsbeständen mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Lebensraum geschützter Vogelarten sowie die Versiegelung bisher offener Bodenflächen mit dem vollständigen Funktionsverlust für alle Schutzgüter des Naturhaushaltes zu nennen.

a) Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Umweltauswirkungen

- Erhalt der vier Linden im Bereich Peiner Straße.
→ Verringerung von Eingriffsfolgen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft.
- Fällung der Gehölze nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar des Folgejahres (artenschutzrechtliche Vorgabe).
→ Verringerung der Eingriffsfolgen für das Schutzgut Tiere.

b) Ausgleichsmaßnahmen

Die Flächen des Plangebiets, die in den vergangenen Jahren als Betriebsgelände eines Verpackungsbetriebes genutzt wurden, sind zu einem großen Teil durch Gebäude sowie Erschließungs- und Lagerflächen aus Asphalt, Pflaster oder Schotter versiegelt. Im Laufe der Zeit haben sich auf den geschotterten Lagerflächen Ruderalfuren entwickelt, die für den Naturhaushalt (insbesondere Tiere und Pflanzen) positiv zu werten sind. Ferner befinden sich auf den Flächen nördlich der Bahnstrecke Rasen- und Gehölzflächen. Der Bebauungsplan sieht ein Wohngebiet mit einer überbaubaren Grundstücksfläche und einer GRZ von 0,4 einschließlich Überschreitungsmöglichkeit um 50% vor, so dass insgesamt eine Versiegelung von 60 % der Grundstücksflächen zulässig wird. Damit wird die künftige Versiegelung etwas höher ausfallen als die derzeit bestehende Versiegelung. Es gehen Ruderalflächen verloren, die heute eine höhere Wertigkeit für Natur und Landschaft aufweisen als die Wertigkeit der stattdessen neu entstehenden privaten Gärten. Diese privaten Gartenflächen ermöglichen jedoch eine Regeneration von Bodenfunktionen.

Die Bahnflächen bleiben in ihrem Bestand unverändert, so dass hier durch den Bebauungsplan kein Eingriff vorbereitet wird.

Insgesamt führt die Realisierung des Wohngebietes nördlich der Bahnstrecke zu einem Eingriff in den Naturhaushalt. Im Gegenzug wird der Gehölzstreifen südlich der Bahnstrecke erhalten. Die Fläche dieses Gehölzstreifens ist im bisher geltenden Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1977 als Mischgebiet festgesetzt. Für dieses Mischgebiet enthält der Bebauungsplan WT 29 weder eine überbaubare Grundstücksfläche noch eine Erschließung. Nebenanlagen sind ausgeschlossen. Es ist deshalb heute nicht mehr nachvollziehbar, welche Nutzungen auf dieser Fläche vorgesehen waren. Die planungsrechtliche Festsetzung ermöglicht zumindest eine Versiegelung der Flächen, z.B. als Lagerfläche für die frühere Bahnhofsnutzung und damit den Verlust der Gehölzbestände.

Der Bebauungsplan WT 54 setzt nunmehr diesem Bereich als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ruderalgebüsch“ fest. Der vorhandene Gehölzbestand ist zu schützen, zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen. Im Übrigen kann die Fläche der natürlichen Sukzession überlassen bleiben.

Durch diese Sicherung wird für das Plangebiet insgesamt eine ausgeglichene Gesamtbilanz erreicht.

c) Beurteilung des Vorhabens i. S. der Eingriffsregelung

Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die mit Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild abschließend wie folgt zu bewerten:

- Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen durch den mit der Realisierung des Vorhabens einhergehenden Lebensraumverlust werden durch die Erhaltung der vier Linden im Bereich Peiner Straße teilweise vermieden. Durch den dauerhaften Erhalt des Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke wird gegenüber dem bisherigen Planungsrecht ein angemessener Lebensraum für Tiere und Pflanzen gesichert. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen damit auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Das Schutzgut Boden ist nicht vermehrbar, Bodenverluste durch Versiegelung und Bebauung sind insofern kaum ausgleichbar. Der Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Boden kommt daher besondere Bedeutung zu. Dem Verlust der Bodenfunktionen unter den versiegelten/ bebauten Flächen nördlich der Bahnstrecke steht hier der Erhalt des bisher als Mischgebiet festgesetzten Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke gegenüber. Hier wird ein Verlust von natürlichen Bodenfunktionen, der nach bisherigem Planungsrecht zulässig war, ausgeschlossen. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Boden damit auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Eingriffe in das Schutzgut Wasser resultieren insbesondere aus der Versiegelung/Bebauung offener Bodenflächen mit Auswirkungen auf den lokalen Wasserhaushalt (Verlust von Flächen für die Grundwasserneubildung, erhöhter Oberflächenabfluss). Auch unter diesem Gesichtspunkt wirkt sich der Erhalt des Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke positiv auf den Wasserhaushalt aus. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Wasser auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Der Erhalt der vier Linden und des Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus, so dass unter diesem Gesichtspunkt keine Beeinträchtigungen entstehen oder verbleiben.

Mit Umsetzung der zeichnerisch und textlich festgesetzten Maßnahmen zur Grünordnung sind die durch den Bebauungsplan zulässigen Vorhaben im

Sinne der Eingriffsregelung als ausgeglichen einzustufen.

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

Sofern die oberen Auffüllungen aus Recycling-Material separiert werden, sind diese Materialien vor einer weiteren Verwertung nach den Vorgaben der Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (Stand 6. November 2003) chemisch analytisch zu untersuchen. Wenn Bodenmaterial mit Verunreinigungen festgestellt wird, unterliegen diese Materialien nach dem Aushub aus dem Untergrund der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien wird auf die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA hingewiesen.

Sofern Boden mit Verunreinigungen aus dem Planungsbereich abgefahren werden muss, sind in Hinblick auf die fachgerechte Entsorgung/Verwertung ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 h BauGB)

- Durch die auf den privaten Grundstücksflächen zu erwartenden Gehölzpflanzungen kann die Feinstaubbelastung reduziert werden. Die im Plangebiet zu erhaltenden Gehölze tragen zur Stabilisierung der bestehenden Situation bei.
- Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen, die die Errichtung von Solaranlagen, begrünten Dächern und die Verwendung der Passivhausbauweise behindern würde.

Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Energienutzung (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 f BauGB)

Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen, die die Errichtung von Solaranlagen, begrünten Dächern und die Verwendung der Passivhausbauweise behindern würden.

Sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB)

Der Bebauungsplan lässt eine Versiegelung in dem Rahmen zu, wie er für Wohngebiete üblich ist. Neben der zu erwartenden Versiegelung ist die Anlage von privaten Hausgärten zu erwarten, auf denen die Bodenfunktionen erfüllt werden können.

Berücksichtigung des Vorrangs von Flächenrecycling, Nachverdichtung und sonstige Innenentwicklung, Umwidmungssperrklausel (§ 1a Abs. 2 S. 2 BauGB)

Durch die Wiedernutzung eines brachgefallenen ehemaligen Gewerbegrundstücks für eine Wohnnutzung wird dem Ziel der Innenentwicklung in Siedlungsräumen entsprochen und die Inanspruchnahme freier Landschaft für Wohnzwecke vermieden.

4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Diese Überwachung erfolgt im Rahmen der üblichen Aufgabenerfüllung der Fachbehörden (z.B. Lärm, schädliche Bodenveränderungen, Artenschutz).

Darüber hinaus sind keine besonderen Überwachungsmaßnahmen erforderlich und vorgesehen.

4.8 Zusammenfassung

Am südlichen Rand des alten Dorfes Watenbüttel soll zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und der Bahnstrecke das Gelände eines bisherigen Verpackungsbetriebes auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Watenbüttel als Wohngebiet entwickelt werden.

Die Umsetzung dieser Planung führt zu folgenden Umweltauswirkungen:

- Tiere, Pflanzen, Landschaft: Die besonders erhaltenswerten Gehölzbestände südlich der Bahnstrecke sowie die besonders prägenden Linden im westlichen Bereich des Plangebietes werden erhalten. Dadurch werden auch Lebensräume für Tiere (v.a. Brutvögel) gesichert und das Landschaftsbild gefördert. Der Baumbestand entlang der Otto-Bögeholzstraße kann im Zuge der Umsetzung der Planung nicht erhalten werden.
- Boden: Die geplanten Neubauten führen zu zusätzlichen Bodenversiegelungen. Die Wiedernutzung einer Gewerbebrache reduziert die Inanspruchnahme freier Landschaft für Siedlungszwecke. Vor einer Bebauung werden belastete Auffüllungen im Boden entfernt bzw. saniert.
- Wasser: Die zusätzliche Versiegelung reduziert die Grundwasserneubildungsrate.
- Klima/Luft: Die Planung hat keine nennenswerten Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft.
- Lärm: Zum Schutz vor Lärmimmissionen durch die Bahnstrecke und die Peiner Straße setzt der Bebauungsplan eine Lärmschutzwand und passive Schallschutzmaßnahmen fest.

- Erschütterungen: Zum Schutz vor Erschütterungen durch den Bahnverkehr setzt der Bebauungsplan fest, dass die Wohngebäude als Massivbauten zu errichten sind.
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter: Das ehemalige Bahnhofsgebäude steht nicht unter Denkmalschutz. Ein Erhalt ist somit nicht gesichert. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen jedoch den Erhalt des Gebäudes.
- Wechselwirkungen: der Verlust von Bodenfunktionen durch die zusätzliche Versiegelung reduziert die Grundwasserneubildungsrate.
- Eingriffe in Natur und Landschaft: Den mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft steht der Erhalt des bisher als Mischgebiet festgesetzten Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke gegenüber, so dass die Gesamtbilanz für das Plangebiet ausgeglichen ist.
- Überwachungsmaßnahmen: Die Überwachung der Umweltauswirkungen erfolgt im Rahmen der üblichen Aufgabenerfüllung durch die Fachbehörden. Besondere Überwachungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5 Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Gemäß den Planungszielen zur Sicherung des Wohnstandortes Watenbüttel soll innerhalb des Plangebietes ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Dadurch wird ermöglicht, dass hier ein Bereich entsteht, der zwar ‚vorwiegend dem Wohnen‘ dient, in welchem jedoch auch andere mit einer Wohnnutzung zu vereinbarende und verträgliche Nutzungen untergebracht werden können. Eine solche wohngebietsverträgliche Nutzungsmischung kommt der Entwicklung lebendiger Stadtquartiere und einer „Stadt der kurzen Wege“ entgegen.

Es werden deshalb die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, nicht störenden Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke gemäß § 4 (2) BauNVO allgemein zugelassen.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für Verwaltungen werden gemäß § 4 (3) BauNVO nur ausnahmsweise zugelassen, damit unter Berücksichtigung der konkreten Merkmale (insbesondere des eventuellen Störpotentials) solcher Vorhaben über eine Zulässigkeit im Einzelfall entschieden werden kann.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden ausgeschlossen. Solche Nutzungen fügen sich in die vorgesehene wohnungsbezogene Nutzungsstruktur des Plangebietes und seiner Umgebung nicht ein. Auch der Flächenbedarf, die Emissionen (Tankstellen) und die Anforderungen an die Erschließung sprechen gegen solche Nutzungen im Plangebiet.

Eine Besonderheit stellen drei kleinere Teilflächen im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 dar. Hier werden keine überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt, so dass nur Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zulässig sind. Es handelt sich um drei kleine Teilflächen des bestehenden Wohngebietes Otto-Bögeholz-Straße/ Krähenwinkel. Für dieses Wohngebiet gilt der Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982. Die Übernahme dieser Teilflächen in den Bebauungsplan WT 54 erfolgt aus folgenden Gründen:

- Der Bebauungsplan WT 29 setzt im Bereich östlich des Wohngebäudes Otto-Bögeholz-Straße 1 eine Wendeanlage für die Otto-Bögeholz-Straße fest. Diese wurde nicht realisiert. Der größte Teil dieser ehemals geplanten Wendeanlage wird heute durch die Otto-Bögeholz-Straße und durch öffentliche Parkplätze in Anspruch genommen. An dieser Situation ist keine Änderung vorgesehen. Darüber hinaus liegt eine kleine Teilfläche dieser ehemals geplanten Wendeanlage auf privatem Grundstück. Hier wurden private Stellplätze errichtet.

Da eine Realisierung der Wendeanlage nach der Festsetzung des Bebauungsplanes WT 29 damit nicht mehr realisierbar scheint, wird im Be-

bauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, eine Wendeanlage in geänderter Lage unter Inanspruchnahme von Flächen des ehemaligen Verpackungsbetriebes festgesetzt. Die bisher für die Wendeanlage festgesetzte Teilfläche in Privateigentum ist damit als öffentliche Verkehrsfäche entbehrlich. Um die Situation planungsrechtlich zu bereinigen, wird diese kleine Teilfläche in diesem Bebauungsplan WT 54 als Allgemeines Wohngebiet (WA 1) festgesetzt. Da die Fläche außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, sind hier nur Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zulässig. Der Bebauungsplan WT 29 schließt bisher solche Nutzungen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. außerhalb der dafür festgesetzten Flächen weitgehend aus. Es bestehen jedoch keine städtebaulichen Bedenken dagegen, die hier entstandenen privaten Stellplätze oder andere Nebenanlagen zuzulassen. Damit kann dem vorhandenen Bedarf entsprochen und die Restfläche der nicht mehr weiterverfolgten Wendeanlage sinnvoll genutzt werden. Das hiervon auch betroffene kleine Flurstück 158/81 befindet sich im Eigentum der Stadt und kann an die Eigentümer der privaten Stellplätze verkauft werden.

- Bei der zweiten kleinen Teilfläche südlich des Wohngebäudes Otto-Bögeholz-Straße 1 handelt es sich um die Rückstoßfläche von einem vorhandenen privaten Stellplatz, die für dessen Erschließung notwendig ist. Der Bebauungsplan WT 29 setzt für diese Fläche eine öffentliche Fläche mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung und zugunsten der Anlieger fest. Aufgrund der im Bebauungsplan WT 54 geänderten Erschließungsplanung sind diese Geh-, Fahr- und Leitungsrechte nicht mehr erforderlich. Die Erschließung des überwiegenden Anteils dieser privaten Stellplätze erfolgt künftig über die ausgebaute Otto-Bögeholz-Straße im Bereich der neuen Wendeanlage. Die Rückstoßfläche des westlichsten Stellplatzes wird als öffentliche Erschließung nicht benötigt. Deshalb wird sie als Allgemeines Wohngebiet WA 1 festgesetzt. Da die Fläche außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, sind hier nur Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zulässig. Damit ist auch die Rückstoßfläche gesichert. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Braunschweig und kann an den Eigentümer des privaten Stellplatzes veräußert werden.

Das Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung ist auf dieser Rückstoßfläche nicht mehr erforderlich, da die hier im Rahmen des Bebauungsplans WT 29 vorgesehene Stromleitung anders (über das Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1) verlegt wurde, so dass sie nun außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans WT 54 liegt.

- Bei der dritten kleinen Teilfläche zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und dem Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 6 handelt es sich um eine Fläche, die im Bebauungsplan WT 29 als Allgemeines Wohngebiet außerhalb der überbaubaren Grundstücksgrenzen festsetzt ist. Heute ist diese Fläche als Rasenfläche gestaltet. Ein Teil dieser Fläche wird für den Ausbau des neuen Gehweges benötigt. Die verbleibende Fläche soll wie zu-

vor als Allgemeines Wohngebiet außerhalb der überbaubaren Grundstücksgrenzen festgesetzt werden. Auch hier werden Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zugelassen. Gemäß bisherigem Bebauungsplan WT 29 sind solche Nutzungen hier bis auf Müllboxen, Teppichklopftangen und Einfriedungen ausgeschlossen. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Eigentümergemeinschaft der Grundstücke Otto-Bögeholz-Straße 1 bis 4. Diese Mehrfamilienhäuser befinden sich jedoch auf der anderen Seite der Otto-Bögeholz-Straße, so dass eine Nutzung als private Gartenfläche nicht sinnvoll möglich ist. Deshalb sollen hier künftig auch die genannten anderen untergeordneten Nutzungen zulässig sein. Grundsätzlich kommt auch ein Erwerb und eine Nutzung durch die östlich angrenzenden Reihenhäuser Otto-Bögeholz-Straße 6 bis 10 A in Betracht, sofern eine Einigung mit der Eigentümergemeinschaft möglich ist. Dem Flächenverlust durch den Gehweg steht demnach mit dem Bebauungsplan WT 54 eine erweiterte Nutzungsmöglichkeit gegenüber. Eine Festsetzung als öffentliche Grünfläche wird nicht vorgenommen, da die Fläche von ihrer Lage und Größe her keine ausreichende Bedeutung und Qualität für die Freiraumversorgung in diesem Bereich entfalten kann.

Maßgebliche Voraussetzung für die Wohnbebauung ist die Realisierung der festgesetzten Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke (s. Kap. 5.7). Ohne diese Lärmschutzwand können keine gesunden Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Diese Lärmschutzwand kann nur als einheitliche Baumaßnahme über die ganze Länge realisiert werden. Es muss sichergestellt sein, dass die Lärmschutzwand vor der Errichtung der einzelnen Wohngebäude vorhanden ist. Deshalb setzt der Bebauungsplan als bedingte Festsetzung gemäß § 9 (2) Nr. 2 fest, dass in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 bauliche Anlagen erst errichtet werden dürfen, wenn die Fertigstellung der festgesetzten Lärmschutzwand erfolgt ist.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

5.2.1 Grundflächenzahl

Für die Allgemeinen Wohngebiete wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt, die somit der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO entspricht. Die Planung orientiert sich damit an der im nördlich angrenzenden Wohngebiet ebenfalls festgesetzten Grundflächenzahl von 0,4. Diese entspricht einer angemessenen Ausnutzungsmöglichkeit der Grundstücke innerhalb des festgesetzten Baufensters mit den entsprechenden Spielräumen in der baulichen Gestaltung und einem angemessenen Umgang mit Grund und Boden in verdichteten Stadtstrukturen.

5.2.2 Geschossflächenzahl

Mit einer Geschossflächenzahl von 0,8 wird in den Allgemeinen Wohngebieten die im Plangebiet vorgesehene zweigeschossige Bauform ermöglicht.

5.2.3 Zahl der Vollgeschosse

In den Allgemeinen Wohngebieten sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig. Damit sind auch Staffelgeschosse, die den bauordnungsrechtlichen Anforderungen nach nicht als Vollgeschosse anzurechnen sind, zulässig. Eine solche Bebauung sichert einen harmonischen Übergang von der fünf- und siebengeschossige Bestandsbebauung an der Peiner Straße und der südlich der Bahnstrecke angrenzenden freien Landschaft mit der Ortsrandeingrünung durch den Gehölzstreifen. Auch wird mit der geplanten Bebauung die Struktur der nordöstlich angrenzenden Reihenhausbebauung aufgenommen.

5.2.4 Höhen baulicher Anlagen

Es wird eine maximale Gebäudehöhe von 10,0 m über der Höhenlage der Otto-Bögeholz-Straße festgesetzt. Damit können zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss realisiert werden. Es ist dabei auch berücksichtigt, dass das Gelände ca. 0,50 m über der Höhenlage der Otto-Bögeholz-Straße liegt.

Die festgesetzten Höhen baulicher Anlagen dürfen durch technische Anlagen (z.B. Lüftungsanlagen, Schornsteine, Antennen, Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen) um bis zu 2,0 m überschritten werden. Dabei müssen sie um das Maß ihrer Höhe von der vorderen Gebäudekante zurückspringen, die der öffentlichen Verkehrsfläche zugewandt ist. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass insbesondere technische Maßnahmen zur Gewinnung erneuerbarer Energien in dem Rahmen zulässig sind, der für eine individuelle Nutzung im Rahmen des Einfamilienhausbaus angemessen ist.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Watenbüttel (Peiner Straße 15) steht nicht unter Denkmalschutz. Der Erhalt des Gebäudes als Identifikationsort und eine Umnutzung als Wohngebäude sind jedoch wünschenswert und sollen durch den Bebauungsplan ermöglicht werden. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 werden daher für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude ausnahmsweise Überschreitungen der Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse (bis maximal drei Vollgeschosse) sowie zur Firsthöhe (bis maximal 14,50 m) zugelassen. Diese Ausnahmen sind nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig. Dabei sind auch die vorhandene Traufhöhe von 7,50 m und das steile Satteldach zu berücksichtigen. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass kleinere Umbauten im Rahmen einer Modernisierung zugelassen werden können. Für einen Neubau oder für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, sind die grundsätzlich geltenden Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise, Anzahl der Wohneinheiten

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden über Baugrenzen festgesetzt.

Zur Otto-Bögeholz-Straße ist durch Hauptgebäude ein 3,0 m breiter Abstand einzuhalten, der als Vorgartenzone bzw. für Außenwohnbereiche, Stellplätze und Nebenanlagen vielfältig genutzt werden kann.

Nach Süden sichert die überbaubare Grundstücksfläche Abstandsflächen zur Bahnanlage und zur Lärmschutzwand. Insbesondere der besonders lärmbelastete Lärmpegelbereich V entlang der Bahnstrecke wird ausgespart. Hier sollen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse keine Wohngebäude entstehen.

Dabei ist im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 eine Überschreitung der überbaubaren Grundstücksgrenze um maximal 1,5 m zulässig, jedoch nur im Rahmen des Erhalts des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Peiner Straße 15. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass kleinere Um- oder Anbauten im Rahmen einer Modernisierung zugelassen werden können. Für einen Neubau oder für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, sind die grundsätzlich geltenden Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

Ferner ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppen, Kellerlichtschächte, Balkone und Loggien um bis zu 2,0 m und durch Terrassen und Terrassenüberdachungen um bis zu 3,0 m zulässig. Die Summe der Überschreitung darf insgesamt zwei Drittel der jeweiligen Fassadenseite nicht überschreiten. Damit werden Möglichkeiten der gestalterisch flexiblen Ausnutzung der Grundstücke geboten. Die Überschreitungen für Terrassen und Terrassenüberdachungen werden in relativ großem Umfang zugelassen. Dies ist dadurch begründet, dass durch die Lärmschutzwand der Erdgeschossbereich am besten vor Schienenlärm geschützt ist und deshalb die Außenwohnbereiche vorrangig hier untergebracht werden sollen. Im Gegenzug sind Außenwohnbereiche in den Obergeschossen aus Lärmschutzgründen im Regelfall nur auf der von der Bahnstrecke abgewandten Seite zulässig. Die Überschreitungsmöglichkeiten der überbaubaren Grundstücksgrenze für Balkone und Loggien kann dazu dienen, dass auf der Nordseite der Gebäude Außenwohnbereiche in angemessener Größe und Anordnung entstehen können.

Es werden nur Einzelhäuser, Doppelhäuser und Hausgruppen zugelassen. Je Wohngebäude sind maximal zwei Wohneinheiten zulässig. Damit soll sichergestellt werden, dass die aus städtebaulichen Gründen angestrebte Einfamilienhausstruktur erreicht wird und keine Mehrfamilienhäuser entstehen. Ferner kann damit einer Belastung der öffentlichen Verkehrsflächen durch zusätzlichen öffentlichen Parkplatzbedarf entgegengewirkt werden. Auch sollen separate Wohnungen in den Obergeschossen so weit wie möglich vermieden werden. Solche Wohnungen würden den Bedarf nach einem zur Südseite ausgerichteten Außenwohnbereich nach sich ziehen. Nach Süden gerichtete Außenwohnbereiche schließt der Bebauungsplan jedoch aufgrund der Lärmbelastung durch die Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg aus und lässt nur unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zu (s. Kap. 5.7). Mit der Reduzierung der Anzahl zulässiger Wohnungen je Wohngebäude sollen die bei Mehrfamilienhäusern zu erwartenden Lärmkonflikte im Interesse eines vorbeugenden Gesundheitsschutzes soweit wie möglich vermieden werden.

Abweichend hiervon sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ausnahmsweise bis zu drei Wohneinheiten zulässig, jedoch nur im Rahmen des Erhalts des ehemaligen Bahnhofgebäudes. Aufgrund seiner baulichen Struktur bietet es

sich entweder als Einfamilienhaus oder auch als Gebäude für bis zu drei kleinere Wohnungen an. Eine solche Nutzung soll im Interesse des Erhalts dieses Gebäudes nicht ausgeschlossen werden.

5.4 Stellplätze und Garagen

Stellplätze und Garagen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen grundsätzlich zulässig. Der Bebauungsplan sieht jedoch aus städtebaulichen Gründen folgende einschränkende Regelungen vor:

Je Grundstück ist nur eine kombinierte Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,00 m zulässig. Die Lage dieser Ein- und Ausfahrt ist im Benehmen mit dem Straßenbaulastträger festzulegen, damit dabei auch die Standorte notwendiger Bestandteile des öffentlichen Straßenraums, wie Beleuchtungsmasten, Verkehrszeichen, Begrünung, Besucherparkplätze, Schaltkästen usw. berücksichtigt werden können.

Durch die Beschränkung der Anzahl der Grundstückszufahrten und deren Breite kann erreicht werden, dass die Vorzonen der Gebäude eher durch Vorgärten und die damit verbundenen Grünstrukturen geprägt werden. Ferner werden dadurch auf der Otto-Bögeholz-Straße ausreichend Flächen für öffentliche Parkplätze und eine Straßenraumbegrünung gesichert und eine größere Verkehrssicherheit für Fußgänger erreicht.

Garagen und offene Garagen (Carports) müssen an ihrer Zufahrtsseite einen Abstand von mindestens 5,00 m von der öffentlichen Verkehrsfläche halten. Durch den Abstand von der öffentlichen Verkehrsfläche wird dafür Sorge getragen, dass die notwendige Rückstoßfläche auf privaten Grundstücksflächen liegt. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit erhöht, da eine bessere Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenraum ermöglicht wird. Ferner wird Platz für einen zweiten Stellplatz gesichert.

Stellplätze müssen diesen Abstand nicht einhalten. Sie können direkt an der Grundstücksgrenze errichtet werden. Bei Stellplätzen ist eine ausreichende Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenraum gewährleistet. Aufgrund der ebenfalls festgesetzten maximalen Zufahrtsbreite von 4,0 m ist es jedoch nicht möglich, über eine solche Zufahrt zwei direkt an der Grundstücksgrenze liegende nebeneinanderliegende Stellplätze anzufahren. Sollen zwei nebeneinanderliegende Stellplätze errichtet werden, so müssten diese Abstand von der Grundstücksgrenze einhalten, um anfahrbar zu sein. Der Bebauungsplan steht einer solchen Lösung nicht entgegen. Mit der Zulässigkeit, dass ein Stellplatz ohne Abstand zur Grundstücksgrenze errichtet werden darf, wird es insgesamt ermöglicht, bei einer Reihenhausbebauung den gemäß örtlicher Bauvorschrift für die Reihenmittelhäuser erforderlichen einen Einstellplatz unmittelbar vor dem Gebäude zu errichten. In den seitlichen Abstandsflächen von sonstigen Einfamilienhaustypen kann der erforderliche zweite Einstellplatz vor einer Garage an der Grundstücksgrenze errichtet werden, da die Garage einen Abstand von 5,0 m einhalten muss. Auf diese Weise werden flächensparende Lösungen ermöglicht.

An den Längs- und Rückseiten müssen Garagen und offene Garagen (Carports) einen Abstand von mindestens 1,0 m zu öffentlichen Flächen einhalten. Soweit sie weniger als 3,0 m Abstand einhalten, sind die Abstandsflächen und die Wandseiten auf der der öffentlichen Fläche zugewandten Seite einzugründen. Damit soll eine zu starke negative Einwirkung dieser baulichen Anlagen auf den öffentlichen Raum vermieden werden.

Von der Nordseite der geplanten Wendeanlage werden vorhandene private Stellplätze der Wohnbebauung Otto-Bögeholz-Straße 1 aus erschlossen. Diese sind im Bebauungsplan WT 29 als private Stellplätze festgesetzt, für das Wohngebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 bauordnungsrechtlich erforderlich und befinden sich im Privateigentum. Eine solche Konstellation entspricht nicht den Standards zu den Zufahrten zu Stellplätzen von öffentlichen Verkehrsflächen. Da es sich hierbei um eine gewachsene Situation auf Basis der Festsetzungen des in diesem Bereich weiterhin geltenden Bebauungsplanes WT 29 aus dem Jahr 1982 handelt, kann sie im vorliegenden Falle hingenommen werden.

5.5 Verkehrsflächen

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Die Erschließung des geplanten Baugebietes erfolgt mit den Buslinien 416 und 433 über die an der Peiner Straße gelegenen Bushaltestellen Gosekamp und Am Bruchkamp. Die maximale Entfernung vom Plangebiet bis zu einer dieser Haltestellen beträgt ca. 350 m, was eine gute Anbindung an den ÖPNV gewährleistet. An der Peiner Straße wird eine kleine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Verkehrsfläche sichert den erforderlichen Flächenbedarf für eine Verlegung der Haltestelle Gosekamp. Es handelt sich dabei um eine Flächenvorsorge auf Basis der Planungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig und wird benötigt, wenn hier ein Haltepunkt für den schienenbezogenen Personenverkehr eingerichtet werden sollte. Ein solcher Haltepunkt ist aktuell nicht vorgesehen; es handelt sich um eine vorwegende Flächensicherung.

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Das Baugebiet „Otto-Bögeholz-Straße“ soll von Osten her von der Peiner Straße über die Rückertstraße und die Ringelnatzstraße erschlossen werden. Für den bestehenden und den zukünftigen Verkehr auf der Otto-Bögeholz-Straße wird ein Gesamtaufkommen von 400 Kfz/24 h prognostiziert. Die genannten Straßen sind für dieses Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert.

Die Otto-Bögeholz-Straße verfügt im Bereich der geplanten Bebauung nicht über einen Gehweg. Auf der nördlichen Seite endet der Gehweg an den öffentlichen Parkplätzen südlich von Haus Nr. 4. Auf der südlichen Seite endet der Gehweg am Haus Nr. 6 (Einmündung Weißdornweg). Um die für Fußgänger erforderliche Verkehrsfläche sicherzustellen, ist auf der südlichen Seite der Otto-Bögeholz-Straße ein öffentlicher Gehweg zwischen Haus Nr. 6 und der geplanten Wendeanlage im Westen des Plangebietes vorgesehen.

Zu einem überwiegenden Teil liegen die dafür benötigten Flächen innerhalb der im Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982 festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche, die im Eigentum der Stadt Braunschweig ist. Der Bebauungsplan setzt deshalb nur die Teilflächen des Gehweges fest, die zusätzlich auf der privaten Grundstücksfläche des ehemaligen Verpackungsbetriebes liegen und entsprechend gesichert werden müssen.

Eine direkte Anbindung der Otto-Bögeholz-Straße an die Peiner Straße im Westen für den privaten Individualverkehr ist nicht vorgesehen. Ein Durchgangsverkehr als Nebenstrecke zur Peiner Straße (L 611) durch das Wohngebiet soll unterbunden werden. Deshalb wird am westlichen Ende der Otto-Bögeholz-Straße eine Fläche für eine Wendeanlage festgesetzt. Diese Wendeanlage ist fahrdynamisch als Linkskurve ausgebildet und nimmt Flächen des ehemaligen Verpackungsbetriebes in Anspruch. Damit wird die im Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982 vorgesehene Ausrichtung des Wendeplatzes nach Norden entbehrlich. Dieser Wendeplatz wurde nicht realisiert. Stattdessen wurden hier private Stellplätze errichtet. Die Fläche befindet sich in Privatbesitz. Sie ist mit der durch den Bebauungsplan WT 54 erfolgten Sicherung einer anderen Fläche für eine Wendeanlage als öffentliche Verkehrsfläche entbehrlich. Um die Situation planungsrechtlich zu bereinigen, wird diese kleine Teilfläche in diesem Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

An der Südseite der geplanten Wendeanlage werden zehn zusätzliche öffentliche Parkplätze geschaffen. Damit werden unter der Annahme von ca. 20 WE insgesamt 0,5 öffentliche Parkplätze je WE für Besucher angeboten, so dass das neue Wohngebiet nicht zu einer Verschärfung der Parkraumsituation auf der Otto-Bögeholz-Straße beiträgt.

Von der geplanten Wendeanlage aus ist ein Geh- und Radweg zur Peiner Straße vorgesehen. Dieser soll auch als zweite Zufahrt für die Feuerwehr von der Peiner Straße zur Otto-Bögeholz-Straße dienen. Eine Befahrung durch sonstige Kfz wird im Rahmen des Ausbaus dieser Verbindung durch geeignete technische Maßnahmen (herausnehmbare Absperrpfosten) unterbunden werden. Von der Peiner Straße aus muss über diesen Geh- und Radweg noch bis auf weiteres das Grundstück Peiner Straße 16 aus erschlossen werden. Hier liegen ein Stellplatz sowie der Hauseingang. Die Situation hat Bestandschutz. Sollte sich an dieser Situation jedoch etwas ändern, z.B. im Rahmen einer Neubebauung, so müsste für dieses Grundstück eine neue Zufahrt von der Peiner Straße aus oder vom Wendeplatz Otto-Bögeholz-Straße geschaffen werden. Da die bestehende Situation über den Bestandschutz hinaus nicht gesichert werden soll, setzt der Bebauungsplan WT 54 hier kein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Anlieger fest.

Um die Funktionsfähigkeit der Peiner Straße und die Verkehrssicherheit im Bereich des Bahnübergangs zu gewährleisten, wird an der Peiner Straße ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Davon ausgenommen bleibt ein Bereich, in welchem eine neue Zufahrt für das Grundstück Peiner Straße 16 angelegt werden könnte.

Zur Erschließung der ca. zehn Grundstücke im Osten des neuen Baugebietes ist eine private Erschließung von der Otto-Bögeholz-Straße aus vorgesehen. Aufgrund der erforderlichen Länge von 100 m ist eine private Wendeanlage vorgesehen, die für Fahrzeuge der Feuerwehr vorgesehen ist. Für diesen Teil des geplanten Wohngebietes ist keine öffentliche Erschließungsstraße vorgesehen. Eine öffentliche Straße wäre hier nur einseitig angebaut, wodurch die Wirtschaftlichkeit (Unterhalt) reduziert würde. Auch könnten die Anforderungen einer öffentlichen Erschließung aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Flächen kaum erfüllt werden. Eine öffentliche Verkehrsfläche hätte einen größeren Flächenbedarf als eine private Erschließung. Private Einstellplätze (vor allem Garagen und offene Garagen) könnten nicht unmittelbar angrenzend an die öffentliche Straße und an die öffentliche Wendeanlage angeordnet werden. Ferner würden bei einer öffentlichen Straße die nördlichen Anlieger straßenausbaubeurtragspflichtig.

Da über die Privatstraße keine Müllentsorgung erfolgen kann, muss für diese Grundstücke ein gemeinschaftlicher Standort für Mülltonnen auf dem Privatgrundstück in der Nähe der Otto-Bögeholz-Straße vorgesehen und im Rahmen der Bauanträge nachgewiesen werden.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Zwischen der Wendeanlage und der Peiner Straße wird eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt. Damit wird das neue Wohngebiet auch für Fußgänger und Radfahrer an die Peiner Straße angebunden. Ferner kann sie als Notzufahrt für die Feuerwehr zu dem Baugebiet dienen.

5.5.4 Fläche für Bahnanlagen (nachrichtliche Übernahme und bedingte Festsetzung)

Die geplanten Wohnbauflächen grenzen an die Bahnstrecke 1722 Braunschweig-Wendeburg/Harvese an.

Teile des Plangebietes sind zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Bebauungsplanes noch als Bahnfläche gewidmet. Es handelt sich um die Fläche der Bahnstrecke selbst und um die Fläche des ehemaligen Bahnhofsgeländes, die künftig als Wohngebiet genutzt werden soll.

Die Stadt hat beim Eisenbahn-Bundesamt am 7. März 2014 die Durchführung eines Freistellungsverfahrens gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Alle Flächen, die nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderlich sind, sollen von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Mit der Freistellung fallen die Flächen wieder in die Planungshoheit der Stadt Braunschweig zurück und können durch einen Bebauungsplan überplant werden.

Seitens der Deutsche Bahn Immobilien AG (Schreiben vom 4. Dezember 2014 und vom 8. März 2017) und seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (Schreiben vom 13. Februar 2016) wurde – auf Basis einer entsprechenden Entbehrlichkeitsprüfung der Bahn – bereits bestätigt, dass die künftigen Wohnbauflächen von Bahnbetriebszwecken grundsätzlich freigestellt werden

können, da sie für Bahnbetriebszwecke nicht mehr benötigt werden.

Im Rahmen dieser Entbehrlichkeitsprüfung durch die Deutsche Bahn Immobilien AG wurde jedoch festgestellt, dass die heutige Bahnparzelle (Gemarkung Watenbüttel, Flur 4, Flurstück 158/93) im Bereich des Plangebietes keine ausreichenden Sicherheitsabstände enthält. Der einzuhaltende Sicherheitsabstand beträgt entsprechend der Abstimmung bei einem Ortstermin am 29. Juni 2016 von der Gleismitte aus 5,50 m bis zu den beidseitigen Grundstücksgrenzen. Das heutige Bahngrundstück hält jedoch nur einen beidseitigen Abstand von ca. 3,50 m bis ca. 3,80 m ein. Die von diesen erweiterten Sicherheitsstreifen betroffenen Flächen befinden sich im Eigentum des Grundstückseigentümers der künftigen Wohnbauflächen, so dass von dieser Maßnahme keine Dritten betroffen sind.

Für die Erweiterungen der beidseitigen Sicherheitsstreifen wurde jeweils auf der Nordseite und auf der Südseite der heutigen Bahnparzelle eigene Flurstücke gebildet. Auf der Nordseite der Bahnstrecke ist das Flurstück 158/98 gebildet worden, auf der Südseite der Bahnstrecke das Flurstück 158/100. Mit Schreiben vom 5. April 2017 hat die DB Immobilien AG in einer Erklärung zum förmlichen Rechtsbehelfsverzicht bereits zuvor ihr Einverständnis mit der geplanten Flurstücksbildung bekannt gegeben.

Im weiteren Verlauf des Freistellungsverfahrens stellte sich heraus, dass nördlich der Bahnstrecke an den vermessenen Sicherheitsstreifen angrenzend nur noch das parallel liegende Flurstück 158/99, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel in einer Breite von ca. 2,0 m bis 8,0 m freizustellen ist. Für dieses für die Wohnbebauung relevante Flurstück wurde am 18. Juli 2017 die Freistellung beantragt. Der Freistellungsbescheid wurde am 5. September 2017 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

Für die übrigen Flächen nördlich der Bahnstrecke ist keine Freistellung mehr erforderlich.

Ferner stellte sich heraus, dass – anders als bei früheren Freistellungsverfahren möglich – keine Teilflächen von Flurstücken mehr freigestellt werden können. Auf der Südseite der Bahnstrecke ist zwar für den Sicherheitsstreifen in der erforderlichen Breite ein eigenes Flurstück gebildet werden. Jedoch sind die südlich davon angrenzenden Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans, die freigestellt werden sollen, nur Teilflächen von größeren Flurstücken, die sich außerhalb des Geltungsbereiches sowohl nach Westen als auch nach Osten weiter erstrecken. Hier müssen noch Grundstücksgrenzen in Anpassung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans gebildet werden, um so selbständige Flurstücke zu schaffen, die freigestellt werden können. Deshalb können diese Flächen nicht gleichzeitig mit der Fläche nördlich der Bahnstrecke freigestellt werden. Hier muss die entsprechende Schlussvermessung noch abgewartet werden. Es handelt sich bei der betroffenen Fläche jedoch nur um den vorhandenen Gehölzstreifen, so dass die Realisierung des Baugebietes davon nicht betroffen ist.

Zurzeit bestehen keine konkreten Planungen, die im Süden des Plangebietes verlaufende Bahnstrecke (ehem. Strecke 1722 Celle – Braunschweig –

Gliesmarode) für den Regionalverkehr bzw. für den städtischen Stadtbahnverkehr zu reaktivieren. Dennoch ist sicherheitshalber die für einen eventuellen Haltepunkt Watenbüttel benötigte Fläche im Bebauungsplan berücksichtigt. Sie liegt innerhalb der Flächen, die weiterhin nachrichtlich als Bahnflächen in den Bebauungsplan übernommen werden.

Die Fläche basiert auf der Planung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig für das vor einigen Jahren verfolgte RegioStadtBahn-Konzept und sieht einen 2,50 m breiten Bahnsteig vor.

Die bestehende eingleisige Bahnstrecke einschließlich des beiderseitigen Schutzstreifens von 5,50 m ab Gleismitte und der Fläche für einen eventuellen Haltepunkt (Bahnsteig) wird in den Bebauungsplan nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen übernommen.

5.6 Grünordnung

5.6.1 Öffentliche Grünfläche

Im Westen des Plangebiets entlang des geplanten Fuß- und Radweges von der Otto-Bögeholz-Straße zur Peiner Straße wird eine kleine öffentliche Grünfläche festgesetzt. Dieser Bereich dient der Ausstattung des geplanten Wohngebietes mit einer öffentlichen Begrünung; weitere öffentliche Grünflächen sind aufgrund der geringen Größe des Gebietes nicht vorgesehen.

Auf dieser Fläche befinden sich vier Linden, die als besonders ortsbildprägend einzustufen sind und deshalb – wie bereits im Bebauungsplan WT 29 – über eine Erhaltungsfestsetzung gesichert werden. Bisher befanden die Linden sich auf dem privaten Grundstück des ehemaligen Verpackungsbetriebes. Mit der neuen Planung liegen sie erlebbar an dem geplanten öffentlichen Fuß- und Radweg, der zur Peiner Straße führt.

5.6.2 Private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch

Südlich der Bahnstrecke befindet sich ein Gehölzstreifen (Strauch-/ Baumhecke). Der Bebauungsplan WT 54 setzt die betroffene Fläche als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch fest. Ergänzend wird festgesetzt, dass der Bestand zu pflegen, auf Dauer zu unterhalten und bei Abgang zu ersetzen ist.

Dieser Gehölzstreifen ist aufgrund seiner Ausbildung und Vielfalt an Strukturlementen für das Ortsbild und für den Naturhaushalt bedeutsam. Insbesondere wird dadurch die geplante Lärmschutzwand gegenüber der freien Landschaft eingegrünt.

Der bisher geltende Bebauungsplan WT 29 setzte hier ein Mischgebiet fest, so dass der Gehölzstreifen bisher nicht gesichert war. Den mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft nördlich der Bahnstrecke steht die Rücknahme der bisher planungsrechtlich zulässigen Mischgebiete und stattdessen der Erhalt des Gehölz-

streifens gegenüber, so dass die Gesamtbilanz für das Plangebiet ausgeglichen ist.

Der Erhalt ist deshalb als Bestandteil der Siedlungsentwicklung nördlich der Bahnstrecke erforderlich. Eine Nutzung als öffentliche Grünfläche kommt nicht in Betracht, da die Fläche nicht durch Freizeitwege erschlossen ist.

Die Fläche befindet sich im Eigentum des Grundstückseigentümers der künftigen Wohnbauflächen und kann dort verbleiben. Eine Übertragung der Pflegepflichten z.B. auf den Eigentümer der angrenzenden Ackerfläche ist möglich. Da die Fläche sich in der natürlichen Sukzession entwickeln kann, beschränkt sich der zu erwartende Pflegeaufwand im Wesentlichen auf das Zurückschneiden der Gehölze. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Pflicht, diese Fläche als private Grünfläche auf Dauer zu erhalten, für den Grundstückseigentümer zumutbar und somit angemessen ist.

5.6.3 Anpflanzungsfestsetzungen

Auf der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung öffentliche Parkfläche sind zur Gestaltung dieser Fläche zwei mindestens mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

Gemeinschaftsgaragen und Stellplatzanlagen für jeweils mindestens 6 Pkw sind mit einer 0,80 m bis 1,20 m hohen Anpflanzung oder Schnitthecke aus Laubgehölzen einzurichten. Zusätzlich ist auf Stellplatzanlagen je angefangene 6 Stellplätze ein mindestens mittelkroniger Laubbau zu pflanzen. Damit kann einem negativen Erscheinungsbild von Garagen- und Stellplatzanlagen entgegengewirkt werden. Die Anlagen können gestalterisch in das Wohnumfeld integriert werden.

Die Festsetzungen zur Mindestgröße der Vegetationsflächen und Pflanzqualitäten für die anzupflanzenden Bäume auf Stellplatzanlagen sollen die Voraussetzungen für eine gute Entwicklung und langfristige Sicherung der Anpflanzungen schaffen. Durch Fristen für die Herstellung der festgesetzten Anpflanzungen und sonstigen Begrünungsmaßnahmen soll eine zu große zeitliche Spanne zwischen Realisierung der Bebauung und dem Erreichen der gestalterischen und eingriffsmindernden Wirkung der Begrünung verhindert werden.

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

Lärm

In dem geplanten Wohngebiet werden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts durch Straßen- und Schienenverkehrslärm großflächig überschritten (s. Kap. 4.5.6 Lärm).

Zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse werden im Bebauungsplan folgende Festsetzungen getroffen:

- Entlang der Bahnstrecke ist eine Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 2,70 m über Schienenoberkante (SOK) zu errichten. Diese ist im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 zum Schutz vor Lärm von der Peiner Straße auf der Nordseite der Wand in hochabsorbierender Bauweise auszuführen.

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind an den Wohngebäuden passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Dabei sind die Bestimmungen für die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ zu beachten. Dabei sind für Schlafräume und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungsöffnungen oder eine kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen.

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind überwiegend die Bestimmungen für den Lärmpegelbereich III einzuhalten. An der Südseite der überbaubaren Grundstücksflächen sind die Bestimmungen für den Lärmpegelbereich IV maßgeblich.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 liegen wegen der Überlagerung mit dem Verkehrslärm der Peiner Straße die überbaubaren Grundstücksflächen vollständig im Lärmpegelbereich IV.

Die festgesetzten Lärmpegelbereiche wurden auf Basis des maßgeblichen Außenlärmpegels ermittelt, der aus den um 3 dB(A) erhöhten Verkehrslärmmissionen (Straße und Schiene) auf Grundlage des um 10 dB(A) erhöhten nächtlichen Mittelpunktspegels resultiert. Dabei entspricht der Lärmpegelbereich III einem maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 von 61 dB(A) bis 65 dB(A) und der Lärmpegelbereich IV einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 66 dB(A) bis 70 dB(A). Die Festsetzung der Lärmpegelbereiche orientiert sich an den Ergebnissen des Gutachtens für das zweite Obergeschoss.

Dabei setzt der Bebauungsplan auch für die Bereiche den Lärmpegelbereich III fest, in denen den rechnerischen Ergebnissen nach der Lärmpegelbereich II erreicht werden kann. Die Festsetzung folgt damit der gutachterlichen Empfehlung und berücksichtigt besonders nächtliche Zugvorbeifahrten (Spitzenpegel). Von der Abweichung ist nur eine kleine Fläche direkt an der Otto-Bögeholz-Straße betroffen.

Aufgrund der Energieeinsparverordnung ist davon auszugehen, dass im Lärmpegelbereich III das erforderliche Schalldämmmaß der Fenster bereits bei üblicher Ausführung nach den Vorschriften der Energieeinsparungsverordnung eingehalten wird. Es kann jedoch nicht zwingend vorausgesetzt werden, dass ein der Wärmeschutzverordnung genügendes Fenster auf jeden Fall die erforderlichen schalltechnischen Anforderungen erfüllt.

Insbesondere kann nicht vorausgesetzt werden, dass ein solches Fenster auch eine Raumlüftung bei geschlossenem Fenster vorsieht. Deshalb wird ergänzend festgesetzt, dass für Schlafräume und Kinderzimmer

schallgedämmte Lüftungsöffnungen oder eine kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen sind. Für diese Räume muss eine kontinuierliche Lüftung auch bei geschlossenem Fenster möglich sein.

Für Wohnräume und vergleichbar genutzte Aufenthaltsräume, die nicht zum Schlafen genutzt werden, kann die Raumbelüftung durch das zeitweise Öffnen der Fenster („Stoßlüftung“) sichergestellt werden, so dass für diese Räume keine besonderen Festsetzungen zur Lüftung erforderlich sind.

Durch die Kenntlichmachung der Lärmpegelbereiche im Bebauungsplan können sich Ansiedlungswillige auf die vorhandene Lärmsituation einstellen und in Anwendung der DIN 4109 in Verbindung mit 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 Schallschutzmaßnahmen). Der Nachweis zur Einhaltung der Schalldämmmaße ist mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen zugehörig zur Bauanzeige/zum Bauantrag zu erbringen und der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

- In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind Schlafräume und Kinderzimmer sind nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig. Diese Festsetzung entspricht der gutachterlichen Empfehlung und berücksichtigt besonders, dass auch bei regelgerecht dimensioniertem Schallschutz durch eine Zugvorbeifahrt (Spitzenpegel) eine erhöhte Aufweckgefahr besteht. Besonders nachteilig wirkt sich hierbei eine nächtliche Vorbeifahrt aus. Jedoch ist auch tagsüber damit zu rechnen, dass Bewohnerinnen und Bewohner auf einen ungestörten Schlaf angewiesen sind (z.B. Kinder, Kranke, Schichtarbeiter).
- In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind im ersten und zweiten Obergeschoss Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, Loggien und Balkone nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig – Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des jeweiligen Gebäudes zulässig. Diese Festsetzung ist erforderlich, da auch Außenwohnbereiche vor Lärmimmissionen zu schützen sind und die Pegelminderung der Lärmschutzwand ab dem ersten Obergeschoss deutlich abnimmt bzw. nicht mehr relevant ist.

Die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ sieht vor, dass die Orientierungswerte auf den Rand der Bauflächen oder der überbaubaren Grundstücksflächen bezogen werden sollen. Im vorliegenden Fall dürfen Terrassen, Balkone und Loggien in einem bestimmten Umfang auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, was einer Erweiterung der überbaubaren Grundstücksflächen für diese Nutzungen entspricht. Dies bedeutet, dass auch die Außenwohnbereiche vor Lärmimmissionen zu schützen sind. Es ist dabei das Ziel der Planung, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden.

Eine Ausnahme davon ist möglich, wenn für die zugehörige Wohnung ein zweiter Außenwohnbereich im Erdgeschoss zur Verfügung steht. Da die Außenwohnbereiche im Erdgeschoss aufgrund der Lärmschutzwand die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllen, ist es vertretbar, wenn ein zweiter Außenwohnbereich im ersten oder zweiten Obergeschoss bei entsprechendem Ruhebedürfnis nicht genutzt werden kann. Eine solche Konstellation ist jedoch nur denkbar, wenn das betreffende Obergeschoss einen Bestandteil der Wohnung mit einem Außenwohnbereich im Erdgeschoss bildet. So könnte z.B. bei einem Reihenhaus eine Dachterrasse im zweiten Obergeschoss Richtung Südseite/Bahnseite zugelassen werden, wenn in dem Gebäude nur eine einzige Wohnung untergebracht ist und im Erdgeschoss zusätzlich eine Terrasse angelegt wird.

Eine weitere Ausnahme davon ist möglich, wenn es gelingt, im Rahmen des Selbstschutzes durch architektonische Maßnahmen die Einhaltung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ zu gewährleisten. Dabei können Maßnahmen wie bauliche Abschirmungen, erhöhte Brüstungen, Teil- oder Vollverglasungen in Betracht kommen, um diese Festsetzung zu erfüllen. Im Rahmen dieses Plangebietes ist allerdings zu erwarten, dass die Möglichkeiten eines solchen Schutzes von Außenwohnbereichen eher beschränkt sind, da die gerade die attraktiven Südseiten genau zur Lärmquelle Bahnstrecke hin orientiert sind, so dass zu hohe oder massive Abschirmungen dem Zweck eines Außenwohnbereiches widersprechen können.

Für das Allgemeine Wohngebiet WA 3 werden davon abweichende Regelungen getroffen. Es umfasst das heutige Grundstück Peiner Straße 16. Dieser Bereich ist Lärmimmissionen sowohl von der Peiner Straße als auch von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg ausgesetzt und liegt vollständig im Lärmpegelbereich IV.

Deshalb kann hier nicht wie in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 festgesetzt werden, dass Schlafräume und Kinderzimmer nur auf den von den Schallquellen abgewandten Gebäudeseiten zulässig sind, da das Gebäude von mehreren Seiten in hohem Maße von Lärm umgeben ist. Nur im Erdgeschossbereich auf den von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseiten macht sich die pegelmindernde Wirkung der Lärmschutzwand deutlich bemerkbar. Eine einzige Gebäudeseite, zudem im Erdgeschoss, reicht jedoch nicht aus und ist auch von der üblichen Grundrissorganisation her nicht geeignet, um die normalerweise erforderlichen Schlafräume und Kinderzimmer unterzubringen. Deshalb muss hier unter Berücksichtigung der gegebenen Situation hingenommen werden, dass auch Schlafräume und Kinderzimmer innerhalb des Lärmpegelbereiches IV liegen und durch entsprechend aufwändige passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind.

Aufgrund der pegelmindernden Wirkung der Lärmschutzwand wird je-

doch festgesetzt, dass im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 Außenwohnbereiche im Erdgeschoss nur auf den von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseiten im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig sind.

Außenwohnbereiche in den Obergeschossen sind unzulässig, da die Obergeschosse an allen Gebäudeseiten stark den Lärmeinflüssen ausgesetzt sind. Hier gibt es keine „ruhige Seite“, wie in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2. Ausnahmen hiervon sind jedoch vergleichbar zu den Allgemeinen Wohngebieten unter bestimmten Voraussetzungen möglich (zweiter Außenwohnbereich auf der von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseite, architektonische Maßnahmen).

Die Ermittlung bzw. Dimensionierung des Schallschutzes für die Außenwohnbereiche ist unter Berücksichtigung der Gebäudegeometrie vorzunehmen, mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen zugehörig zur Bauanzeige/zum Bauantrag zu erbringen und der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

Mit diesen Festsetzungen können gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gesichert werden.

Erschütterungen

Das geplante Wohngebiet grenzt unmittelbar an die Bahnstrecke 1722 Braunschweig – Wendeburg/Harvese an.

Der Bahnverkehr kann Erschütterungen in Gebäuden verursachen, die als tief frequenter Körperschall vom Menschen mit seinem ganzen Körper wahrgenommen werden können. Damit verbunden ist die Entstehung von sekundärem Luftschall, der vom Menschen oft als unangenehmer empfunden wird, als primärer Luftschall, da er nicht geortet werden kann. Eine Minderung dieser Auswirkungen ist nur durch konstruktive schwingungsisolierende Maßnahmen möglich.

Zum Schutz vor Erschütterungen und vor dem damit verbundenen sekundären Luftschall wird festgesetzt, dass Wohngebäude als Massivbauten mit einer Sohldecke von mindestens d=30 cm und mit Betondecken von mindestens d=18 cm zu errichten sind.

Damit können die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen“ und der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ für den Beurteilungspegel eingehalten werden.

Der Bebauungsplan lässt Abweichungen hiervon zu, wenn nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schutz (Einhaltung der entsprechenden Anhaltswerte) auf andere Weise erreicht werden kann.

Bei Verzicht auf eine Vollunterkellerung kann die Einhaltung des Anhaltswertes für den mittleren Maximalpegel gemäß VDI-Richtlinie 2791 bei der Be trachtung des ungünstigsten Falls nicht garantiert werden. Es ist jedoch nicht

mit einer Überschreitung dieses Anhaltswertes um mehr als 5 dB(A) zu rechnen. Da es keine gesetzliche Grundlage für die zwingende Einhaltung dieses Anhaltswertes gibt, kann eine Überschreitung von 5 dB(A) in der Abwägung akzeptiert werden. Deshalb wird auf die Festsetzung einer Vollunterkellerung verzichtet; diese wird lediglich in den Hinweisen zum Bebauungsplan empfohlen. Dabei wird berücksichtigt, dass aufgrund der Kosten häufig auf eine Vollunterkellerung verzichtet wird.

Mit diesen Festsetzungen können gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gesichert werden.

5.8 Soziale Infrastruktur

Die zu erwartenden ca. 20 Wohneinheiten führen zu einem rechnerischen Mehrbedarf von 3 Krippenplätzen und 4 Kindergartenplätzen. Dieser Bedarf kann durch die vorhandenen Kindertagesstätten im Stadtbezirk gedeckt werden.

Ein Ausbau der Grundschule am Schulberg ist ebenfalls nicht erforderlich.

Für die Ortsteile Watenbüttel und Völkenrode besteht seit Jahren ein Bedarf an einem Jugendtreff. Im Bebauungsplan „Okeraue“, WT 53, ist östlich des vorhandenen Gemeindehauses der evangelischen Kirche eine 1.000 m² große Grundstücksfläche als Fläche für Gemeinbedarf für diesen Zweck festgesetzt. Dieser Bebauungsplan ist im Dezember 2016 rechtskräftig geworden. Die Modalitäten des Grunderwerbs wurden in dem städtebaulichen Vertrag festgelegt, der für den Bebauungsplan „Okeraue“, WT 53, zwischen der Stadt und der Erschließungsträgerin abgeschlossen wurde.

Das Plangebiet liegt im Spielplatzbezirk 35-3 (Süden und Westen von Watenbüttel). In diesem Spielplatzbezirk befinden sich zwei Spielplätze für Kinder bis zu 12 Jahren. Der nächstgelegene Spielplatz befindet sich an der Ringelnatzstraße und somit in relativer Nähe zum Plangebiet. Der Mindestbedarf für den Spielplatzbezirk beträgt ohne das Neubaugebiet 1.280 m². Durch das Neubaugebiet erhöht sich der Bedarf um 60 m², so dass insgesamt ein Bedarf von 1.340 m² besteht. Die beiden Spielplätze haben zusammen eine Größe von 1.561 m² und decken somit auch den künftigen Bedarf.

Im Spielplatzbezirk 35-3 befinden sich keine Jugendspielflächen. Der Mindestbedarf für den Spielplatzbezirk beträgt ohne das Neubaugebiet 1.280 m². Durch das Neubaugebiet erhöht sich der Bedarf um 60 m², so dass insgesamt ein Bedarf von 1.340 m² besteht. Das Plangebiet eignet sich nicht für eine solche Nutzung. Spielangebote für Jugendliche müssen Angebote für körperliche Aktivitäten bieten, um attraktiv zu sein und angenommen zu werden (z.B. Skater-Anlage, Bolzplatz). Solche Nutzungen sind mit erhöhten Lärmemissionen verbunden, die sich nicht mit einer unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung vereinbaren lassen. Im Plangebiet könnten die erforderlichen Abstände zur bereits bestehenden Wohnbebauung nicht eingehalten werden. Neben der erforderlichen Fläche für den Jugendplatz würden die Abstände innerhalb des Plangebietes dazu führen, dass kaum noch Flächen für

eine Wohnbebauung zur Verfügung stehen würden. Damit würde das Planungsziel insgesamt nicht erreicht werden.

Im Spielplatzbezirk 35-1 (Norden und Osten von Watenbüttel) befindet sich ein kombinierter Kinder- und Jugendspielplatz mit einer Größe von 4.175 m², der durch Jugendliche genutzt werden kann, soweit im Spielplatzbezirk 35-3 kein Jugendplatz vorhanden ist.

5.9 Weitere technische Infrastruktur

Schmutz- und Niederschlagswasser

Die Ableitung des Schmutz- und Niederschlagwassers erfolgt über das Kanalnetz in der Otto-Bögeholz-Straße.

In der Privatstraße im östlichen Planbereich ist eine private Entwässerung der neuen Grundstücke erforderlich.

Strom

Das Plangebiet kann aus dem Niederspannungsnetz in der Otto-Bögeholz-Straße nicht versorgt werden. Aus der vorhandenen Ortsnetzstation auf dem Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 werden deshalb zusätzliche Niederspannungskabel verlegt. Die Verlegung des Niederspannungskabels in der Privatstraße im östlichen Planbereich erfolgt im Zuge der Erschließung.

Gas

In der Otto-Bögeholz-Straße liegt zurzeit keine Gasversorgung. Eine solche kann jedoch bereitgestellt werden, wenn der Investor dies wünscht. Dazu wäre eine Verbindungsleitung vom Anschlusspunkt in der Peiner Straße zum Anschlusspunkt in der Otto-Bögeholz-Straße vor dem Haus Nr. 6 zu legen. Diese Leitung kann über die öffentliche Verkehrsflächen bzw. öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Geh- und Radweg verlegt werden.

Wasser

Das Plangebiet kann aus dem Netz der Otto-Bögeholz-Straße mit Wasser versorgt werden. Der Aufbau einer Versorgung in der Privatstraße im östlichen Planbereich erfolgt im Zuge der Erschließung.

Die Versorgung mit Telekommunikationsleistungen erfolgt durch Anschluss an das in der Otto-Bögeholz-Straße vorhandene Netz.

Telekommunikation

In der Otto-Bögeholz-Straße liegen Telekommunikationslinien am nördlichsten Rand der Straßenfläche. Das Baugebiet kann an das vorhandene Netz angeschlossen werden.

5.10 Leitungsrechte

Die Erschließung der östlichen Grundstücke des neuen Baugebiets erfolgt über eine private Anliegerstraße. Hierfür wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger, der Träger der Ver- und Entsorgung sowie der Feuerwehr festgesetzt. Die Dimensionierung berücksichtigt dabei, dass eine Wendemöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge gesichert ist.

Für den öffentlichen Geh- und Radweg westlich der Otto-Bögeholz-Straße wird ebenfalls ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht Träger der Ver- und Entsorgung sowie zugunsten der Feuerwehr festgesetzt.

5.11 Örtliche Bauvorschriften

5.11.1 Geltungsbereich und Anlass

Hauptziel der städtebaulichen Planung ist es, eine angemessene hochwertige und homogene Gestaltung des kleinen Baugebietes zu gewährleisten, so dass einerseits eine spezifische gestalterische Qualität zur Bildung einer Adresse stattfinden, andererseits sich das Gebiet auch gut in das gestalterische Umfeld integrieren kann.

5.11.2 Dächer

Für das Erscheinungsbild des Baugebietes sowie für die Eingliederung in die vorhandene Bebauung ist insbesondere die Dachform von Bedeutung. Dabei ist neben der Nahwirkung auf die Otto-Bögeholz-Straße die Fernwirkung auf die freie Landschaft südlich der Bahnstrecke zu beachten. Im Plangebiet werden unter Berücksichtigung dieser Aspekte Flachdächer mit einer Neigung von bis zu 6° und Pultdächer mit einer Neigung von bis zu 10° zugelassen. Die Form des Flachdaches entspricht gestalterisch dem überwiegend unmittelbar nördlich angrenzenden Bestand. Pultdächer werden als Alternative zugelassen, da ein Nebeneinander dieser beiden Dachformen aufgrund der Bestimmungen zur Dachneigung nicht zu einem unverträglichen Gesamtbild führt.

Die Festsetzungen zur Dachform und Dachneigung gelten nicht für das ehemalige Bahnhofsgebäude (Peiner Straße 15). Entsprechend zu den Ausnahmen Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse sowie zur Trauf- und Firsthöhe soll hier der Bestand dauerhaft erhalten werden können. Es ist deshalb im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 dem Bestand entsprechend ein Satteldach mit einer Neigung von bis zu 65° zulässig, jedoch nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes. Damit ist sichergestellt, dass kleinere Umbauten im Rahmen einer Modernisierung zugelassen werden können. Für einen Neubau oder für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, sind die grundsätzlich geltenden Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

5.11.3 Einfriedungen

Einfriedungen an öffentlichen Verkehrsflächen sind nur als Hecke, ggf. in Verbindung mit einem Maschendrahtzaun, oder als bauliche Einfriedung (z.B. Mauer, Holzwand), dann jedoch nur bis zu einer Höhe von maximal 1,20 m, zulässig. Hierdurch wird einerseits dem Bedürfnis nach einer Einfriedung der Grundstücke Rechnung getragen; andererseits soll der öffentliche Raum durch zu massive und geschlossene Einfriedungen nicht optisch eingeengt werden. Abweichend hiervon sind Einfriedungen, die an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Parkplatz angrenzen, bis zu einer Höhe von 1,80 m zulässig. Hier ist zum einen ein besonderes Abgrenzungsbedürfnis der Anlieger zu berücksichtigen und zum anderen die Tatsache, dass die Seitenflächen des Parkplatzes aufgrund der etwas abgesetzten Lage optisch nicht wesentlich auf den Straßenraum einwirken.

5.11.4 Einstellplätze

Für freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenendhäuser mit 1 Wohnung müssen 2,0 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Dabei ist die Anordnung hintereinanderliegender („gefangener“) Einstellplätze zulässig. Für Reihenmittelhäuser muss 1,0 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.

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 2,0 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.

Verdichtete Bauformen wie Reihenhäuser sollen jedoch 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 Reihenmittelhäuser nur 1,0 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.

Die Festsetzungen berücksichtigen zum einen die Stadtrandlage des geplanten Wohngebietes, zum anderen jedoch ebenfalls die gute ÖPNV-Anbindung, insbesondere über die Buslinie 416 Richtung Innenstadt.

6 Gesamtabwägung

Der Bebauungsplan ermöglicht die Realisierung eines kleinen Wohngebietes auf einem brachgefallenen ehemaligen Gewerbegrundstück. Das Wohngebiet fügt sich in die durch Wohnnutzung geprägte Umgebung besser ein als der bisherige Gewerbebetrieb. Damit wird das Grundstück einer adäquaten neuen Nutzung zugeführt, die dem dringenden Bedarf an Wohnbaufläche entgegenkommt. Die Lärmbelastung insbesondere durch die Bahnstrecke wird soweit wie möglich durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen reduziert. Der Bebauungsplan fördert somit die Innenentwicklung und dient insbesondere den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung unter der Wahrung gesunder Wohnverhältnisse.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten:

Allgemeine Wohngebiete WA 1 bis WA 3	1,24 ha
Öffentliche Verkehrsflächen einschließlich Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Parkplatz (0,03 ha) sowie Geh- und Radweg/Feuerwehrzufahrt (0,02 ha)	0,19 ha
Öffentliche Grünfläche	0,03 ha
Fläche für Bahnanlagen	0,46 ha
Private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch	0,43 ha
Plangebiet gesamt	2,35 ha

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Für die Umsetzung der Planung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Grundstücksverkehr

- Unentgeltliche, kosten- und lastenfreie Übertragung der sich im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen künftigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen an die Stadt Braunschweig.
- Eine Teilfläche des Flurstücks 159/18, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel für den geplanten Gehweg soll grundsätzlich durch den Vorhabenträger erworben und an die Stadt übergeben werden. Diese Teilfläche dient dazu, einen Gehweg in einer Breite von 2,50 m auszubauen. Ohne diese Fläche kann der Gehweg nur in einer Breite von 1,50 m ausgebaut werden. Da sich diese kleine Teilfläche von 92 m² im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft mit 80 Eigentümern befindet, ist ein Erwerb bisher noch nicht erreicht. Es wurde deshalb am 20. Juni 2017 ein Gestattungsvertrag zwischen der Eigentümergemeinschaft und der Stadt abgeschlossen. Der Gestattungsvertrag lässt den Ausbau des Gehweges auf dieser Fläche und die Widmung als öffentliche Fläche zu.

Bauliche Maßnahmen

- Ausbau der Wendeanlage der Otto-Bögeholz-Straße einschließlich der zusätzlichen öffentlichen Parkplätze an der Südseite,
- Ausbau des Gehweges entlang der Otto-Bögeholz-Straße,
- Ausbau der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg,
- Ggf. Verlegung einer Gasleitung zwischen Peiner Straße und Otto-Bögeholz-Straße,
- Bau der Lärmschutzwand,
- Bau der privaten Erschließungsstraße im Osten des Plangebietes.

8.3 Kosten und Finanzierung

Mit dem heutigen Eigentümer der überwiegenden Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans WT 54 als Vorhabenträger wurde am 13. Juni 2017 ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, mit dem sich dieser verpflichtet, die Erschließungs- und Folgemaßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen, die im sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Realisierung des Baugebietes stehen. Weiterhin hat sich der Vorhabenträger zur Übernahme aller Folgekosten verpflichtet, die der Stadt Braunschweig im Kausalzusammenhang mit dem Baugebiet entstehen.

Der städtebauliche Vertrag regelt auch den eventuellen Übergang der Verpflichtungen auf einen anderen Erschließungsträger (Rechtsnachfolger).

Für die unentgeltliche, kosten- und lastenfreie Übertragung der sich im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen künftigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen an die Stadt Braunschweig wird ein Grundstücksübertragungsvertrag abgeschlossen.

An der Peiner Straße ist auf dem Grundstück Peiner Straße 16 eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Fläche wird erst in Anspruch genommen, wenn die Haltestelle Gosekamp in diesen Bereich verlegt und ausgebaut wird. Da es sich dabei um eine überörtliche Maßnahme handelt, die nicht im Zusammenhang mit dem geplanten Wohngebiet steht, hat die Stadt Braunschweig die Kosten dafür zu tragen. Es ist mit Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 25.000 € zu rechnen. Die Ermittlung von Ausbaukosten ist für die hier festgesetzte Teilfläche nicht möglich, sondern nur im Rahmen einer Kostenberechnung für die gesamte Ausbaumaßnahme. Die für die Verlegung der Bushaltestelle erforderlichen Mittel sind im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung sicherzustellen.

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

Bodenordnende Maßnahmen nach §§ 45 ff BauGB sind nicht erforderlich.

Zur Festsetzung der privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch südlich der Bahnstrecke anstelle des bisher im Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982 festgesetzten Mischgebietes kann folgendes festgestellt werden:

Wird die zulässige Nutzung eines Grundstücks nach Ablauf von sieben Jahren aufgehoben oder geändert, kann der Eigentümer gemäß § 42 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB nur eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen. Dies gilt insbesondere, wenn infolge der Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung die Ausübung der verwirklichten Nutzung oder die sonstigen Möglichkeiten der wirtschaftlichen Verwertung des Grundstücks, die sich aus der verwirklichten Nutzung ergeben, unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werden. Diese Bedingungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Die Fläche ist nicht erschlossen; es befindet sich hier ein Gehölzstreifen. Entschädigungsansprüche aus der Änderung der zulässigen Nutzung sind daher nicht erkennbar.

Besondere Aufwendungen, die über das bei ordnungsgemäßer Bewirtschaftung erforderliche Maß hinausgehen oder eine wesentliche Wertminderung des Grundstücks im Sinne von § 41 BauGB sind nicht zu erwarten. Entschädigungsansprüche aus der Erhaltungsfestsetzung sind deshalb ebenfalls nicht erkennbar.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes WT 29 außer Kraft.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB und § 2 (2) BauGB vom 10. Januar 2017 bis 10. Februar 2017.

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

Deutsche Telekom Technik GmbH, Friedrich-Seele-Straße 7, 38122 Braunschweig, Schreiben vom 13. Januar 2017	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o.g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Wir bitten, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen.</p>	<p>Die vorhandenen Leitungen der Telekom liegen auf der Nordseite der Otto-Bögeholz-Straße und sind von Umbaumaßnahmen nicht betroffen.</p>
<p>Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung des Neubaugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur in unterirdi-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung zum Anschluss der neuen Bebauung an das Leitungsnetz berück-</p>

<p>scher Bauweise nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung sowie einer ausreichenden Planungssicherheit möglich ist.</p> <p>Wir bitten daher sicherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> – für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet die ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftig gewidmeten Verkehrswege möglich ist, <p>entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB folgende Flächen als mit einem Leitungsrecht zu belasten festgesetzt werden und im zweiten Schritt eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch zugunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, mit folgendem Wortlaut eingetragen wird: „Beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die Telekom Deutschland GmbH, Bonn, bestehend in dem Recht auf Errichtung, Betrieb, Änderung und Unterhaltung von Telekommunikationslinien, verbunden mit einer Nutzungsbeschränkung.“</p> <ul style="list-style-type: none"> – der Erschließungsträger verpflichtet wird, in Abstimmung mit uns im erforderlichen Umfang Flächen für die Aufstellung von oberirdischen Schaltgehäusen auf privaten Grundstücken zur Verfügung zu stellen und diese durch Eintrag einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, im Grundbuch kostenlos zu sichern. – eine rechtzeitige und einvernehmliche Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszenen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt, – die geplanten Verkehrswege nach der Errichtung der TK-Infrastruktur in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden. <p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordi-</p>	<p>sichtigt. Es handelt sich bei diesen Hinweisen um Standardtexte der Telekom. In dem Absatz zu „Flächen, die mit einem Leitungsrecht zu belasten sind“, ist keine Fläche bezeichnet. Der Bebauungsplan sieht an zwei Stellen Leitungsrechte vor. Es handelt sich um Bereiche im Westen und im Osten des Plangebietes, an denen einzelne Grundstücke nicht unmittelbar an einer öffentlichen Straße liegen.</p>
--	--

nierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der im Briefkopf genannten Adresse so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.	
	Vorschlag der Verwaltung: Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
BS Netz GmbH, Taubenstraße 7, 38106 Braunschweig, Schreiben vom 10. Februar 2017	Stellungnahme der Verwaltung
Zu der oben genannten Anfrage zur Stellungnahme nach § 4 (2), nehmen wir für die Sparten Strom- Gas- und Wasserversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik/ Breitbandversorgung wie folgt Stellung: Die aufgeführten Gas-, Wasser- und Stromversorgungsleitungen sowie die Kommunikationsleitungen stehen im Eigentum der Braunschweiger Versorgungs AG & Co. KG. Die Braunschweiger Netz GmbH ist der Betreiber bzw. Pächter der oben genannten Versorgungsleitungen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Stromversorgung: Das Plangebiet kann aus dem vorgelagerten Niederspannungsnetz in der Otto-Bögeholz-Straße nicht versorgt werden. Aus der vorhandenen Ortsnetzstation, Otto-Bögeholz-Str. 1, werden zusätzliche Niederspannungsnetzkabel verlegt. Die Verlegung des Niederspannungsnetzkabels in der Privatstraße erfolgt im Zuge der Erschließung.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
Gemäß Punkt 5.1, Abs. 8, Satz 3 der „Begründung der Festsetzungen“ wäre ein im B-Plan WT 29 festgeschriebenes „Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung nicht mehr erforderlich.“ Bei einer Veräußerung von Teilstücken wird das Leitungsrecht weiterhin benötigt, da über die als Rückstoßfläche von zwei privaten Einstellplätzen vorgesehene Teilstück des Flurstücks 161/213 ein Niederspannungs- und zwei Mittelspannungsnetzkabel verläuft.	Bei dem Flurstück 161/213, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel handelt es sich um die Otto-Bögeholz-Straße. Das Flurstück befindet sich im Eigentum der Stadt Braunschweig. Die genannten Mittel- und Niederspannungsnetzkabel liegen im weiteren Verlauf Richtung Westen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche auf zwei Privatgrundstücken, die außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes liegen (Otto-Bögeholz-Straße 1, Flurstücke 158/44 und 158/45). Sofern

	<p>die Leitungen außerhalb von privaten Grundstücken neu verlegt werden sollen, können sie über die festgesetzten neuen öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung verlegt werden.</p> <p>Deshalb ist die Festsetzung eines Leitungsrechtes für dieses Teilstück nicht erforderlich.</p>
Unter Punkt 5.10, Abs. 2 ist, für den öffentlichen Geh- und Radweg westlich der Otto-Bögeholz-Straße, ein Leitungsrecht für die u.a. Ver- und Entsorgung vorgesehen. In den textlichen Festsetzungen, Punkt VII, Nr. 2, erstreckt sich das Leitungsrecht nur auf die Feuerwehr. Da über das Grundstück ebenfalls die oben erwähnten Netzkabel verlaufen, soll die Nr. 2 entsprechend mit dem Leitungsrecht f. Ver- und Entsorgung erweitert werden.	Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ② wurde bereits zur öffentlichen Auslegung um die Träger der Ver- und Entsorgung ergänzt.
<p>Gas-, Wasserversorgung: Das Plangebiet kann aus dem vorgelagerten Netz der Otto-Bögeholz-Straße mit Wasser versorgt werden. Der Aufbau einer Versorgung des östlichen Endes des Baugebietes erfolgt im Zuge der eigentlichen Erschließung. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist im Plangebiet keine Gasleitung vorhanden. Bezuglich des Aufbaus einer Gasversorgung ist eine Absichtserklärung des Investors, ob eine Gasversorgung gewünscht wird, sowie die Angabe der benötigten Leistungen nötig.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
Gemäß Punkt 5.1, Abs. 8, Satz 3 der „Begründung der Festsetzungen“ wäre ein im B-Plan WT 29 festgeschriebenes „Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung nicht mehr erforderlich.“ Über das fragliche, als Rückstoßfläche von zwei privaten Einstellplätzen vorgesehene Teilstück des Flurstücks 161/213 verläuft eine Wasserversorgungsleitung DN 200. Daher wird das Leitungsrecht weiterhin benötigt.	s. Stellungnahme der Verwaltung zum Thema „Stromversorgung“. Sie gilt analog für die bestehende Wasserleitung.
Unter Punkt 5.10, Abs. 2 ist, für den öffentlichen Geh- und Radweg westlich der Otto-Bögeholz-Straße, ein Leitungsrecht für die u.a. Ver- und Entsorgung vorge-	s. Stellungnahme der Verwaltung zum Thema „Stromversorgung“. Sie gilt analog für die bestehende Gasleitung.

<p>sehen. In den textlichen Festsetzungen, Punkt VII, Nr. 2, erstreckt sich das Leitungsrecht nur auf die Feuerwehr. Da über das Grundstück eine Wasserleitung und ebenfalls die oben erwähnte Wasserleitung verläuft, soll die Nr. 2 entsprechend erweitert werden.</p>	
<p>Steuerungs- und Kommunikationstechnik: Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Otto-Bögeholz-Straße“ WT 54 befinden sich keine Anlagen des Fernmelde- netzes der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ② wurde bereits zur öffentlichen Auslegung um die Träger der Ver- und Entsorgung ergänzt.</p>
<p>Stadtentwässerung Braunschweig GmbH, Taubenstraße 7, 38106 Braunschweig Schreiben vom 3. Februar 2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Unser Schreiben gemäß § 4 (1) BauGB vom 6. Februar 2014 gilt auch für die erneute Stellungnahme.</p>	<p>Diese Stellungnahme wird im Folgenden wiedergegeben.</p>
<p><u>Stellungnahme der Stadtentwässerung Braunschweig vom 6. Februar 2014:</u></p> <p><i>Im Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans WT 54 sind öffentliche Entwässerungskanäle nicht vorhanden. Über die nördlich an das Plangebiet angrenzende Otto-Bögeholz-Straße ist die Entwässerung eines Großteils des Bebauungsgebietes jedoch gesichert. Zur vollständigen Erschließung sind zusätzliche Kanäle für die im südlichen Bereich des Bebauungsplans vorgesehenen Grundstücke herzustellen.</i></p> <p><i>Dem Bebauungsplanentwurf WT 54 wird vorbehaltlich der weiteren städtebaulichen Konzeption zugestimmt.</i></p>	<p><i>Die genannten zusätzlichen Kanäle sind für die Flächen im östlichen Bereich des Plangebietes erforderlich, die nicht direkt an der Otto-Bögeholz-Straße liegen. Hier ist eine Privatstraße vorgesehen, in welche die privaten Entwässerungsleitungen für Schmutz- und Niederschlagswasser zu legen sind. Der Bebauungsplan enthält ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung.</i></p>
<p>Im südlichen Teil ist in der Privatstraße eine private Entwässerung für die Erschließung der neuen Grundstücke erforderlich.</p>	<p>Es handelt sich um die Flächen im östlichen Bereich des Plangebietes, die nicht direkt an der Otto-Bögeholz-Straße liegen. Der Bebauungsplan enthält ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungs-</p>

<p>Die Anbindung an das öffentliche Entwässeungsnetz erfolgt im Bereich der vorhandenen Haltungsschäfte und hat durch einen für Kanalbaumaßnahmen im öffentlichen Bereich zugelassenen Fachbetrieb zu erfolgen.</p>	<p>recht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p>
<p>Dem Bebauungsplanentwurf WT 54 wird insoweit zugestimmt.</p>	<p>Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung: Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>
<p>Eisenbahn-Bundesamt, Herschelstraße 3, 30159 Hannover Schreiben vom 13. Februar 2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Ihr Schreiben ist am 11.01.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Krankheitsbedingt kann ich Ihnen erst jetzt antworten.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEWG) berühren.</p> <p>Am 29.06.2016 fand laut Vermerk der Stadt Braunschweig ein Ortstermin statt, in dem im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift: Otto-Bögeholz-Straße, WT 54, u.a. die Stadt, der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks und die DB AG Möglichkeiten zur Errichtung einer Lärmschutzwand unter Berücksichtigung eines erforderlichen Sicherheitsstreifens erörtert haben.</p> <p>Gegen die im Vermerk dargestellte Alternative zur Errichtung einer Lärmschutzwand mit Beibehalt eines 5,50 m breiten beidseitigen Sicherheitsstreifens als Bahnbetriebsanlage der Strecke 1722 Celle– Braunschweig bestehen seitens</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

des Eisenbahn-Bundesamtes Außenstelle Hannover keine Bedenken.	
Unter der Voraussetzung der im Vermerk angesprochenen Bildung eines eigenen Flurstücks, die den o.g. Sicherheitsraum berücksichtigt, kann aus meiner Sicht das laufende Freistellungsverfahren mit dem Az. 58131 Paw 8/14 weitergeführt werden.	<p>Für die Erweiterungen der beidseitigen Sicherheitsstreifen wurde jeweils auf der Nordseite und auf der Südseite der heutigen Bahnparzelle eigene Flurstücke gebildet. Auf der Nordseite der Bahnstrecke ist das Flurstück 158/98 gebildet worden, auf der Südseite der Bahnstrecke das Flurstück 158/100.</p> <p>Im weiteren Verlauf des Freistellungsverfahrens stellte sich heraus, dass nördlich der Bahnstrecke an den vermessenen Sicherheitsstreifen angrenzend nur noch das parallel liegende Flurstück 158/99, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel in einer Breite von ca. 2,0 m bis 8,0 m freizustellen ist. Für dieses Flurstück wurde am 18. Juli 2017 die Freistellung beantragt. Der Freistellungsbescheid wurde am 5. September 2017 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt.</p> <p>Für die übrigen Flächen nördlich der Bahnstrecke ist keine Freistellung mehr erforderlich.</p> <p>Ferner stellte sich heraus, dass – anders als bei früheren Freistellungsverfahren möglich – keine Teilflächen von Flurstücken mehr freigestellt werden können. Auf der Südseite der Bahnstrecke ist zwar für den Sicherheitsstreifen in der erforderlichen Breite ein eigenes Flurstück gebildet werden. Jedoch sind die südlich davon angrenzenden Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans, die freigestellt werden sollen, nur Teilflächen von größeren Flurstücken, die sich außerhalb des Geltungsbereiches sowohl nach Westen als auch nach Osten weiter erstrecken. Hier müssen noch Grundstücksgrenzen in Anpassung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans gebildet werden, um so selbständige Flurstücke zu schaffen, die freigestellt werden können. Deshalb können diese Flächen nicht gleichzeitig mit der Fläche nördlich der Bahnstrecke freigestellt werden. Hier muss die entsprechende Schlussvermessung noch abgewartet werden. Es han-</p>

	delt sich bei der betroffenen Fläche jedoch nur um den vorhandenen Gehölzstreifen, so dass die Realisierung des Baugebietes davon nicht betroffen ist.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 10 B, 28215 Bremen Schreiben vom 2. März 2017	Stellungnahme der Verwaltung
Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 28. Februar 2017 haben wir, das Regionalnetz EWH der DB Netz AB keine betrieblichen Einwände bezüglich des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54.	Das genannte Schreiben des Planungsbüros vom 28. Februar 2017 war ein Erinnerungsschreiben zur Behördenbeteiligung vom 10. Januar bis zum 10. Februar 2017.
Sollten die Arbeiten im Regellichtraum unserer Bahntrasse stattfinden, muss ein entsprechender Betra-Antrag gestellt werden. Die Bahnanlagen dürfen nicht von betriebsfremden Personen betreten werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger zur Berücksichtigung im Rahmen der Umsetzung der Planung – insbesondere beim Bau der Lärmschutzwand – weitergeleitet.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
DB Immobilien AG Hammerbrookstraße 44 20097 Hamburg Schreiben vom 8. März 2017	Stellungnahme der Verwaltung
Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren. Folgende Auflagen, Bedingungen und Hinweise sind zu beachten:	Das Schreiben ging nach Ende der Behördenbeteiligung am 10. Februar 2017 und nach einem Erinnerungsschreiben der Verwaltung vom 28. Februar 2017 am 23. März 2017 ein.
Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	Der Bahnverkehr wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.
Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche	Das im geplanten Wohngebiet anfallende Niederschlags- und Schmutzwasser wird in die Kanalisation in der Otto-Bögeholz-Straße eingeleitet.

Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.	
Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.	Im Rahmen des Bebauungsplans wurden die im Bereich der Wohnbebauung zu erwartenden Lärmimmissionen (Luft- und Körperschall) sowie Erschütterungen untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass – unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan festgesetzten Schutzmaßnahmen gegen Lärmimmissionen und gegen Erschütterungen – eine Verträglichkeit der geplanten Wohnbebauung mit der Bahnstrecke gesichert werden kann. Weitere relevante Immissionen sind aufgrund der geringen Frequentierung auf der Bahnstrecke nicht zu erwarten.
In dem Bebauungsplan werden gewidmete Bahnflächen nicht als solche ausgewiesen. Die fehlerhafte Ausweisung von Bahnflächen dürfte dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB widersprechen. Bezüglich der Freistellung von Bahnflächen gab es bereits diverse Gespräche. Zuletzt ist am 29.06.2016 im Rahmen eines Ortstermins über die weitere Vorgehensweise gesprochen worden. Es wurde vereinbart, dass die Flurstücke neu vermessen werden. Nach der Vermessung müssen Flurstücke von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt werden. Eine Vermessung ist nach unserem Kenntnisstand nicht erfolgt. Eine Freistellung ebenfalls nicht.	Bisher war auf der Nordseite der Bahnstrecke ein Streifen von 2,0 bis 8,0 m als gewidmete Bahnflächen anzusehen. Für dieses Flurstück 158/99, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel, wurde am 18. Juli 2017 nach erfolgter Vermessung die Freistellung gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Der Freistellungsbescheid wurde am 5. September 2017 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt.
Bis zur Freistellung der Flurstücke dürfen diese nicht überplant werden. Die Überplanung könnte nur unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung der Flächen erfolgen.	Da nicht sicher war, wann das Freistellungsverfahren abgeschlossen werden konnte wurde diesem Vorschlag entsprechend bereits zur öffentlichen Auslegung in den Bebauungsplan eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB aufgenommen. Danach treten die Festsetzungen des Bebauungsplans in Bezug auf die Allgemeinen Wohngebiete und die öffentlichen Verkehrsflächen erst in Kraft, wenn das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG abgeschlossen ist.
Im südlichen Bereich des Bebauungs-	Bei dem Ruderalgebüsch handelt es sich

<p>plans ist ein sog. „Ruderalgebüsch“ festgesetzt. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.</p> <p>Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten und über folgende Bestelladresse zu erwerben:</p> <p>DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste, Informationslogistik Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe Tel. 0721/ 938-5965, Fax 0721/ 938-5509 zrwd@deutschebahn.com.</p> <p>Die gesamte Richtlinie kann nur als Gesamtwerk bestellt werden. Der Großteil des Regelwerks beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten zu Bepflanzungen an Bahnstrecken. Die derzeit aktuellen Bestellkosten bitten wir bei der DB Kommunikationstechnik GmbH zu erfragen.</p> <p>Für Bepflanzungen an Bahnstrecken gelten folgende Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An Streckenabschnitten, die mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h befahren werden: • Mindestabstände zur Gleismitte des äußersten Gleises für klein- und mittelwüchsige Sträucher 8 m, für hochwüchsige Sträucher 10 m und für Bäume 12 m. • Keine Pflanzungen innerhalb der in Modul 882.0220 genauer definierten Rückschnittzone (hierdurch können sich im Einzelfall die o.g. Mindestabstände beträchtlich erhöhen). Die Rückschnittzone dient der Freihaltung von Sicherheitsräumen, Ingenieurbauwerken, Oberleitungsabständen, Signalsichten etc. gemäß den anerkannten Regeln der Technik. • Ausschließlich Pflanzung geeigneter Gehölze, wie in den Modulen 882.0331 und 882.0333A01 beschrieben. 	<p>um eine bestehende Bepflanzung. Nur bei Abgang ist die Bepflanzung entsprechend wieder zu ergänzen.</p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan ein Hinweis auf die DB-Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ aufgenommen.</p>
--	---

<p>Der Festsetzung einer Lärmschutzwand wird nur unter der Bedingung zugestimmt, dass ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag geschlossen wird. Bestandteil des Gestattungsvertrages sind auch Anforderungen an die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Eine bauliche Anlage in Gleisnähe darf nur realisiert werden, wenn die Sicherheitsanforderung der Bahn eingehalten werden. Diese Bedingung ist in dem Bebauungsplan aufzunehmen.</p>	<p>Die Stellung der geplanten Lärmschutzwand wurde in dem genannten Ortstermin mit verschiedenen Vertretern der DB AG einvernehmlich abgestimmt (5,50 m ab Gleismitte). Dieser Abstand berücksichtigt neben dem grundsätzlich erforderlichen Sicherheitsabstand von 4,50 m einen zusätzlichen Abstand von 1,0 m um die Wand auch von der Bahnteile aus kontrollieren und ggf. pflegen zu können.</p> <p>Bei dem genannten Ortstermin wurde auch festgehalten, dass mit der Bahn ein Gestattungsvertrag abzuschließen ist, sofern die Lärmschutzwand den bauordnungsrechtlichen Grenzabstand nicht einhält. Die Erweiterungsfläche des Sicherheitsstreifens befindet sich im privaten Eigentum, so dass die Wand nicht unmittelbar auf der Grenze zur Grundstücksfläche der Bahn errichtet werden wird, wenn es bei diesen Eigentumsverhältnissen bleibt. Soweit im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein geringerer Grenzabstand beantragt wird, wird dafür ein Gestattungsvertrag erforderlich.</p> <p>Eine Festsetzung im Bebauungsplan zur Erforderlichkeit eines Gestattungsvertrages ist nicht möglich, da hierfür die Rechtsgrundlage fehlt. Dieser Aspekt wird deshalb als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
	<p>Vorschlag der Verwaltung:</p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB, aufgenommen, wonach die Wohnbebauung erst zulässig ist, wenn das Freistellungsverfahren für die ehemaligen gewidmeten Bahnflächen abgeschlossen worden ist. Eine gleichartige Festsetzung wurde für die Zulässigkeit des Ausbaus öffentlicher Verkehrsflächen getroffen.</p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan ein Hinweis auf die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanning und Vegetationskontrolle“ aufge-</p>

	<p>nommen.</p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan ein Hinweis auf den Gestaltungsvertrag aufgenommen, der voraussichtlich zwischen dem Bauherrn der Lärmschutzwand und der DB Immobilien AG abzuschließen ist.</p>
--	--

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 18. Juli 2017 bis 18. August 107

Pkt.	Stellungnahme Nr. 1 Schreiben vom 16.08.2017 Interessengemeinschaft Otto-Bögeholz-Straße 1, 21 Unterschriften	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p><u>Parkplatzsituation</u></p> <p>Lt. Bebauungsplanes sind in der Otto-Bögeholz-Straße, im Bereich des geplanten Wendehammers auf Höhe Haus Nr. 1, lediglich 10 öffentliche Parkplätze für die ca. 20 neuen Wohneinheiten geplant. Die momentan dringend benötigten und derzeit als Parkplätze genutzten Abstellflächen ab Einmündung Weißdornweg 1 bis zur Abzweigung Krähewinkel sollen dem neuen Baugebiet zum Opfer fallen.</p> <p>Im aktuellen Wohngebiet werden bisher Parkmöglichkeiten für über 145 Wohneinheiten benötigt (Mehrfamilienblöcke zzgl. Einfamilienhäuser), wobei wir hier sogar nur davon ausgegangen sind, dass lediglich nur 1 Stellplatz pro Wohneinheit zugeordnet ist (!!!).</p> <p>Inwieweit wird hier für die bisherigen Anwohner Sorge getragen, auch weiterhin genügend Parkraum vorzuhalten? Welche Ersatzflächen werden hierfür angeboten?</p>	<p>Es ist zu unterscheiden zwischen privaten Einstellplätzen und öffentlichen Parkplätzen.</p> <p><u>Private Einstellplätze</u></p> <p>Grundsätzlich sind nach den Vorschriften der Niedersächsischen Bauordnung die privaten Stellplätze entsprechend dem jeweiligen Bedarf auf den Baugrundstücken unterzubringen. Bei Wohnungen ist mindestens ein Einstellplatz auf dem Grundstück nachzuweisen. Ist der Bedarf höher, so ist auf dem Grundstück ein entsprechend höheres Angebot vorzusehen.</p> <p>Für die Wohnungen entlang der Otto-Bögeholz-Straße musste im Zuge der damaligen Baugenehmigungen eine Anzahl von mindestens einem Einstellplatz je Wohnung nachgewiesen werden. Sofern der Bedarf mittlerweile durch einen höheren Anteil von Zweitwagen gestiegen ist, sollte durch die Bewohner geprüft werden, inwieweit dieser Bedarf durch die Errichtung zusätzlicher Einstellplätze auf den privaten Grundstücken gedeckt werden kann.</p> <p>Für die neu geplante Wohnbebauung setzt der Bebauungsplan WT 54 fest, dass für freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Reihenendhäuser 2,0 Einstellplätze je Wohnung auf</p>

	<p>den privaten Baugrundstücken hergestellt werden müssen. Damit wird der Versorgungsgrad mit privaten Einstellplätzen gegenüber dem bisher üblichen Maß erhöht. Für Reihenhäusermittelhäuser ist 1,0 Einstellplatz auf den Baugrundstücken herzustellen, da die für 2 Stellplätze notwendigen Flächen auf Reihenhausgrundstücken üblicherweise nicht zur Verfügung stehen.</p> <p><u>Öffentliche Parkplätze</u></p> <p>Öffentliche Parkplätze dagegen dienen nur dem Besucherverkehr.</p> <p>Die Otto-Bögeholz-Straße hat im Bestand im westlichen Abschnitt ab Einmündung Krähenwinkel ein Angebot von 32 öffentlichen Parkplätzen in Senkrechtaufstellung. Diese Parkplätze bleiben bestehen. Bezogen auf die in der Stellungnahme genannten 145 Wohneinheiten (Lage und Einzugsgebiet nicht bekannt) stellt dieses Angebot ein Verhältnis von 0,22 öffentlichen Parkplätzen je Wohneinheit dar. Zusätzlich kann auf der Straße geparkt werden, sofern keine Hindernisse wie z.B. Zufahrten entgegenstehen.</p> <p>Bei den in der Stellungnahme genannten „als Parkplätze genutzten Abstellflächen ab Einmündung Weißdornweg 1 bis zur Abzweigung Krähenwinkel“ handelt es sich vermutlich um den Seitenstreifen der Otto-Bögeholz-Straße entlang des Betriebsgeländes. Hier sind keine Grundstückszufahrten und kein Gehweg vorhanden. Hier kann zurzeit nur soweit geparkt werden, wie die Rückstoßflächen der gegenüberliegenden öffentlichen Senkrechtparkplätze nicht eingeschränkt werden. Es handelt sich dabei auch nicht um ausgewiesene öffentliche Parkplätze.</p> <p>Dieser Seitenstreifen wird teilweise zum Ausbau eines Gehweges benötigt. Es kann dann grundsätzlich noch auf der Fahrbahn in den Abschnitten ge-</p>
--	---

		<p>parkt werden, in denen keine Senkrecht-Parkplätze auf der gegenüberliegenden Seite vorhanden sind (Sicherung der Rückstoßfläche) und in denen keine Grundstückszufahrten angelegt werden. Es werden aber insgesamt in diesem Abschnitt bisherige Parkgelegenheiten entfallen. Dies ist jedoch vertretbar, da es sich nicht um bauordnungsrechtlich notwendige private Einstellplätze handelt und nicht um ausgewiesene öffentliche Parkplätze. Das vorhandene reguläre öffentliche Angebot wird nicht reduziert und ist für den zu erwartenden Besucherverkehr ausreichend.</p> <p>Im Plangebiet Otto-Bögeholz-Straße werden im Zuge der Neubebauung 10 zusätzliche öffentliche Parkplätze bei ca. 20 Wohneinheiten geschaffen; dies sind 0,5 öffentliche Parkplätze je Wohneinheit. Damit ist ausreichend für den Besucherverkehr der neuen Wohnbebauung vorgesorgt.</p>
2	<p><u>Versiegelung der zukünftigen Flächen</u></p> <p>Bei einer geplanten Versiegelung von mindestens 60% der Grundstücksflächen gehen wir davon aus,</p> <ul style="list-style-type: none"> – dass die vorhandenen Regenwasserleitungen in der Otto-Bögeholz-Straße zur Aufnahme der zusätzlichen und zunehmenden Wassermengen nicht ausreichend sind, – dass das vorhandene Gefälle vom Baugebiet zu unserem Grundstück außerdem nicht ausreichend berücksichtigt worden ist. <p>Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand ist das Wohnhaus Peiner Straße 16 (Name), das in unserer unmittelbaren Nachbarschaft liegt, jetzt schon bei Starkregen bereits mindestens 3 Mal „abgesoffen“ (Feuerwehreinsatz notwendig!).</p> <p>Inwieweit wird jetzt und für die Zu-</p>	<p>Die zukünftige Flächenversiegelung bewegt sich in dem für Wohngebiete üblichen Rahmen.</p> <p>Die in dem geplanten Wohngebiet anfallenden Niederschlagswassermengen können nach Aussage der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH vom 6. Februar 2014 und vom 3. Februar 2017 über die in der Otto-Bögeholz-Straße vorhandene Kanalisation entsorgt werden. (Im Bereich der privaten Erschließung im Osten des Plangebietes wird ein privater Anschlusskanal erstellt, der an den vorhandenen Kanal anschließt.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Grundstück bereits in den vergangenen Jahren betrieblich genutzt wurde und entsprechend Niederschlagswasser angefallen sind.</p> <p>Da die neuen Wohngrundstücke direkt an den in der Otto-Bögeholz-Straße liegenden Regenwasserkanal ange-</p>

	<p>kunft Sorge getragen und Abhilfe geschaffen, dass uns durch zunehmende Wassermassen keine Schäden entstehen?</p>	<p>schlossen werden, ist eine Beeinträchtigung des nördlich der Otto-Bögeholz-Straße liegenden Grundstücks Haus Nr. 1 nicht zu erwarten.</p> <p>Das Grundstück Peiner Straße 16 ist im Bestand bebaut; hier sind keine relevanten Änderungen geplant.</p> <p>Die neuen Wohngrundstücke werden regelgerecht an die öffentliche Kanalisation angeschlossen, so dass in diesem Rahmen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.</p>
3	<p><u>Stromversorgung Neubaugebiet</u></p> <p>Aus der vorhandenen Ortsnetzstation auf unserem Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 ist offenbar die Verlegung zusätzlicher Niederspannungskabel geplant. Die zu erwartenden umfangreichen Baumaßnahmen behindern den alltäglichen Verkehrsablauf auf unserem Parkplatz und Gelände in erheblichen Umfang. Wir erwarten eine frühzeitige und detaillierte Einbeziehung in den Planungsvorgang, unser Grundstück betreffend.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an BS/Netz GmbH zur Beachtung im Rahmen der Baumaßnahmen weitergeleitet.</p>
4	<p><u>Zuwegung der Baufahrzeuge in die Otto-Bögeholz-Straße</u></p> <p>Die derzeitige Planung sieht eine Zuwegung der Baufahrzeuge über die Rückertstraße bzw. Ringelnatzstraße vor. Aufgrund der kurvenreichen und engen Straßenführung der Otto-Bögeholz-Straße erscheint uns eine Durchfahrt der Baustellenfahrzeuge durch die Otto-Bögeholz-Straße zu den Grundstücken unmöglich.</p>	<p>Die Entwicklung von Baugrundstücken bringt grundsätzlich gewisse Belastungen mit sich. Es handelt sich dabei jedoch um temporäre Erscheinungen. Das Gebiet ist nicht besonders groß. Deshalb wird die Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Otto-Bögeholz-Straße grundsätzlich als möglich angesehen.</p> <p>Es liegt noch keine Planung für den Baustellenverkehr vor. Denkbar ist auch eine Führung des Baustellenverkehrs ganz oder teilweise über die heutige Grundstückszufahrt Peiner Straße 16 bzw. ehemaliges Betriebsgelände (künftig Geh- und Radweg sowie Feuerwehrzufahrt). Die Baustellenerschließung wird im Rahmen der Umsetzung der Planung vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr in Abstimmung mit dem</p>

	<p>Eine Gewährleistung des Verkehrsflusses aus der Otto-Bögeholz-Straße Richtung Peiner Straße ist im Berufsverkehr für die Anwohner nach derzeitiger Planung nicht gegeben.</p> <p>Wir schlagen vor, dass ausschließlich während der Baumaßnahmen der Schwerlastverkehr über das vorhandene (Name) - Grundstück/ Zufahrt Peiner Straße 16 geführt wird. Dabei ist sicherzustellen, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen der derzeitige Planungszustand eingehalten wird.</p>	Vorhabenträger festgelegt. Die Stellungnahme wird deshalb an den Fachbereich Tiefbau und Verkehr zur Kenntnisnahme übersandt.
5	<p><u>Geplanter Fuß-und Radweg am westlichen Rand des Baugebietes</u></p> <p>Wir gehen davon aus, dass der geplante Fuß- und Radweg entlang des südlichen Randes an den 4 Linden nicht an unser Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 mündet und wir somit auch zukünftig mit keinerlei Kosten belastet werden.</p>	Der geplante Fuß- und Radweg grenzt nicht an das Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 an. Die Kosten der erstmaligen Herstellung werden vom Vorhabenträger getragen. Der entsprechende städtebauliche Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Braunschweig wurde am 13. Juni 2017 abgeschlossen.
6	<p><u>Geplanter neuer Fuß- und Radweg entlang der Otto-Bögeholz- Straße</u></p> <p>Wir gehen davon aus, dass die neuen Besitzer der Wohnanlagen für die Instandhaltung und entsprechende Folgekosten verantwortlich sein werden.</p>	Die Kosten für den Ausbau des Gehweges werden gemäß städtebaulichem Vertrag vom Vorhabenträger übernommen. Der Gehweg wird Bestandteil der öffentlichen gewidmeten Verkehrsfläche der Otto-Bögeholz-Straße und unterliegt damit Bezug auf Folgekosten (Unterhalt etc.) den üblichen Regulierungen für öffentliche Straßen.
7	<p><u>Fahrbahndecke Otto-Bögeholz-Straße</u></p> <p>Wir erwarten nach Abschluss der Baumaßnahmen, dass die Fahrbahndecke der Otto-Bögeholz-Straße wieder in einen einwandfreien Zustand versetzt wird, ohne dass den bisherigen Anwohnern Kosten entstehen!</p>	Gemäß städtebaulichem Vertrag haftet der Vorhabenträger bis zur Übernahme der Anlagen durch die Stadt für Schäden, die infolge der Erschließungsmaßnahmen verursacht werden.

8	<p><u>Verlegung der Bushaltestelle Gosekamp auf das Grundstück Peiner Straße 16</u></p> <p>Eine geplante Verlegung der Bushaltestelle Gosekamp auf das Grundstück Peiner Straße 16 ist für uns nicht nachvollziehbar und völlig unsinnig. 2 Bushaltestellen befinden sich derzeit in unmittelbarer Nachbarschaft.</p> <p>Die Haltestelle Gosekamp wurde erst vor kurzer Zeit mit hohem Kostenaufwand neu gestaltet und ist für das Neubaugebiet in Völkenrode von großer Wichtigkeit und sollte dort bestehen bleiben (Geldverschwendungs!).</p> <p>Wir lehnen weitere Lärm- und Abgasbelastungen durch eine Verlegung auf das Grundstück Peiner Straße 16 (angrenzend an unser Grundstück) entschieden ab.</p>	<p>Der Bebauungsplan sichert eine Verkehrsfläche an der Peiner Straße für eine mögliche spätere Verlagerung der Haltestelle Gosekamp. Es handelt sich dabei um eine Flächenvorsorge auf Basis der Planungen und Anforderungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig und wird benötigt, wenn in diesem Bereich ein Haltepunkt für den schienengebundenen Personenverkehr eingerichtet werden sollte. Ein solcher Haltepunkt und damit eine Verlagerung der Bushaltestelle Gosekamp ist aktuell nicht vorgesehen; es handelt sich um eine vorsorgliche Flächensicherung.</p> <p>Die neue Bushaltestelle würde im Falle einer Realisierung ca. 70,0 m vom Gebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 entfernt liegen. In Anbetracht der bestehenden Vorbelastung durch die Peiner Straße wäre von dem Betrieb der Bushaltestelle keine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung des Grundstücks zu erwarten.</p>
9	<p><u>Umwelt- und gesundheitsgefährdende Bodenbelastungen</u></p> <p>Der Boden des Baugebietes ist mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen belastet.</p> <p>Wir fordern, dass eine genaue Analyse des belasteten Bodens erfolgt bevor Erdbewegungen jeglicher Art vorgenommen werden. Es gilt unbedingt zu verhindern, dass es zu gesundheitlichen Schäden durch Emissionen kommt.</p>	<p>Das Plangebiet wurde in Hinblick auf Bodenbelastungen untersucht (GGU 2011, GGU 2017). Dabei wurde für den östlichen Teil des Plangebietes festgestellt, dass die dort vorgenommene ca. 0,70 m starke Auffüllung durch Recyclingmaterial Belastungen mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen aufweist. Der betroffene Bereich ist im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.</p> <p>Soweit diese Bereiche nicht durch feste Bodenplatten überlagert und damit abgedichtet werden, sind diese Auffüllungen fachgerecht zu entsorgen.</p> <p>Damit kann ausgeschlossen werden,</p>

		dass es zu gesundheitlichen Schäden durch Emissionen kommt.
10	<p><u>Kampfmittel</u></p> <p>Welche genauen Erkenntnisse liegen in Bezug auf die vermuteten Kampfmittel im westlichen Plangebiet vor?</p>	<p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen werden regelmäßig Luftbilder ausgewertet um festzustellen, ob das Plangebiet im zweiten Weltkrieg bombardiert wurde. Ist dies der Fall, wird grundsätzlich von einem Verdacht auf Kampfmittel ausgegangen. Im Zuge der Baumaßnahmen ist eine Sondierung erforderlich. Sofern Kampfmittel gefunden werden, werden sie vom Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes geräumt.</p> <p>Da auch im Plangebiet WT 54 aufgrund der Luftbildauswertung ein grundsätzlicher Verdacht auf Kampfmittel besteht, wird auch dieses Gebiet entsprechend vertieft untersucht werden.</p>
11	<p><u>Schallschutzwand – Reflexionseffekte</u></p> <p>Zum Schutz der neuen Wohnbebauung nördlich der Peiner Straße soll eine Lärmschutzwand errichtet werden. Die zu erwartenden Reflexionseffekte sollen v.a. den nördlichen Bereich am Wendehammer (Otto-Bögeholz- Straße 1!) treffen.</p> <p>Inwieweit trägt die Stadt für die derzeitigen Anwohner Sorge, nicht mit Reflexionseffekten belastet werden?</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt fest, dass im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 (Peiner Straße 16) die Nordseite der Lärmschutzwand hochabsorbierend nach ZTV-Lsw 06 „Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ auszuführen ist. Damit wird verhindert, dass der Verkehrslärm von der Peiner Straße an der Wand reflektiert und das Gebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 zusätzlich belastet.</p>
12	<p><u>Ortsbild Watenbüttel</u></p> <p>„Entlang der Otto-Bögeholz-Straße existiert ein ausgeprägter Baumbestand, der durch seine lineare Struktur eine Reminiszenz an die frühere Bahnhofsnutzung des Plangebietes darstellt.“ Nach Aussagen der Gutachter stellt gerade diese Baumgruppe gemeinsam mit dem Bahnhofsgebäude ein für das Ortsbild markantes Ensemble dar.</p> <p>In der Konsequenz soll aber genau</p>	<p>Die Baumreihe entlang der Otto-Bögeholz-Straße und insbesondere vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 prägt das Ortsbild im Bestand in der Tat positiv. Anders als bei den vier Linden im Bereich der Peiner Straße sind hier jedoch keine besonders herausragenden Einzelbäume vorhanden, die zwingend zu erhalten wären. Die Baumreihe prägt das Gebiet in ihrer Gesamtheit.</p>

	<p>dieses Ensemble durch das Baugebiet vernichtet werden! Dieser Widerspruch zu Lasten der Natur ist für uns nicht nachvollziehbar, wir erwarten auch dazu eine fundierte Stellungnahme.</p>	<p>Die Baumreihe kann jedoch nicht erhalten werden. Die Flächen werden durch den erforderlichen neuen Gehweg auf der Südseite der Otto-Bögeholz-Straße in Anspruch genommen. Zusätzlich würde ein Erhalt der geplanten Bebauung entgegenstehen: Im Plangebiet soll eine verdichtete Bauweise (z.B. Reihenhäuser) ermöglicht werden, um eine möglichst hohe Zahl an Wohneinheiten zu realisieren. Gleichzeitig ist nur so der Bau der Lärmschutzwand wirtschaftlich vertretbar. Für die Bebauung werden Zufahrten und Zugänge erforderlich, die bei schmalen Reihenhausgrundstücken nicht an beliebiger Stelle möglich sind, so dass eine Rücksichtnahme auf bestehende Bäume im Regelfall nicht möglich ist. Ferner würde ein Erhalt der Bäume ein großflächiges Freihalten von Flächen von Bebauung (i.d.R. Kronendurchmesser + 2,0 m Radius) erfordern, um die Vitalität nicht zu gefährden. Ein solches Freihalten von potentiellen Bauflächen würde wiederum einer verdichten Bebauung entgegenstehen. Insbesondere vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude sind die heutigen öffentlichen Verkehrsflächen so begrenzt, dass hier auch kein nutzbarer Gehweg mit einer abschnittsweisen reduzierten Breite realisierbar ist. Wegen der Straßeneinmündung Krähenwinkel kann hier auch die Fahrbahnbreite nicht reduziert werden.</p> <p>Im Ergebnis wird daher der Verlust der Baumreihe als vertretbar eingeschätzt, wenn dadurch die Bereitstellung von neuem Wohnraum realisiert werden kann.</p>
13	<p><u>Schienenverkehrslärm</u></p> <p>Der Schienenverkehrslärm beeinflusst das gesamte Plangebiet und schon jetziges Wohngebiet in hohem Maße. Lt. Gutachten werden die genannten Orientierungswerte großflächig tags und nachts überschritten.</p> <p>Wir erwarten, dass die Bahnübergänge automatisiert werden, so dass die Lärmentwicklung durch Brems-,</p>	<p>Zum Schutz vor Schienenverkehrslärm im Plangebiet trifft der Bebauungsplan umfangreiche Festsetzungen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans WT 54 besteht keine Möglichkeit, von</p>

	Anfahrt- und Beschleunigungsvorgänge vermieden wird.	der DB AG eine Änderung der Betriebsführung an den vorhandenen Bahnübergängen zu verlangen. Die neue Wohnbebauung hat die Gegebenheiten zu berücksichtigen. Im Rahmen des Planverfahrens wurde seitens der DB AG mitgeteilt, dass zurzeit keine Änderungen an den Übergängen geplant sind. Solche Änderungen kommen erst in Betracht, wenn sich an der Funktion der Strecke wesentliche Änderungen ergeben, z.B. durch Personenverkehr.
14	Wir erwarten, dass zu unseren Ausführungen innerhalb von 14 Tagen eine fundierte schriftliche Stellungnahme erfolgen wird.	Die Interessengemeinschaft hat eine Zwischennachricht erhalten. Darin wurde der Eingang des Schreibens bestätigt und darauf hingewiesen, dass der Rat in öffentlicher Sitzung darüber entscheidet, ob und inwieweit die Stellungnahme berücksichtigt wird (Abwägung). Es wird ferner darin angekündigt, dass die Verwaltung den Einwendern anschließend das Abwägungsergebnis schriftlich zukommen lässt.
		Vorschlag der Verwaltung: Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Pkt.	Stellungnahme Nr. 2 Schreiben vom 14.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p>Hiermit nehmen wir Bezug auf unser erstes Schreiben vom 19. Mai 2015. In diesem erwähnten wir ja schon, dass unser Grundstück direkt an das geplante Neubaugebiet grenzt. Daher ist Ihnen bekannt, dass am Übergang unseres Grundstücks zum (Name) Grundstück ein Geländeversatz in Höhe von ca. 1,15 mtr. besteht. Ein Bild dazu liegt Ihnen bereits vor. Wir weisen dringend darauf hin, dass dieses zu berücksichtigen ist, eventuell durch die Errichtung einer Stützmauer, damit an unserem Grundstück keine Schäden entstehen.</p> <p>Ebenfalls muss unser Grundstücksbegrenzungzaun unversehrt bleiben, und es muss Sorge getragen werden, dass der alte Baumbestand</p>	<p>Das hier in Rede stehende Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 6 B ist ein Reihenhausgrundstück, das mit seiner Südseite an die geplante private Erschließungsfläche im Osten des Plangebietes angrenzt.</p> <p>Der Vorhabenträger bzw. die von ihm beauftragten Baufirmen haben den Bestand auf den angrenzenden Reihenhausgrundstücken (Böschung, Einfriedungen, Bäume und Sträucher) zu beachten und die Maßnahmen durchzuführen, die notwendig sind, um Beeinträchtigungen anderer privater Grundstücke auszuschließen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Beachtung an den Vorhabenträger weitergeleitet.</p>

	auf unserem Grundstück keinen Schaden durch die Bauarbeiten nimmt.	
2	Bei den vorgesehenen Schallschutz-anlagen weisen wir darauf hin, dass diese so errichtet werden, dass für uns keine zusätzlichen Lärmbelästigungen entstehen. Die Frage ist: Wo wird sich der Schall brechen?	Die Lärmschutzwand hat von den Reihenhäusern einen Abstand von 65 m. Nach gutachterlicher Aussage wird durch die Lärmschutzwand der Pegel des Schienenverkehrslärms auch in größeren Abständen reduziert. Darüber hinaus sind zwischen Lärmschutzwand und den bestehenden Reihenhäusern die neuen Gebäude geplant, welche den Bahnlärm ebenfalls abschirmen. Somit kann auch unter Berücksichtigung möglicher Reflexionen an den neu geplanten Baukörpern insgesamt eine zusätzliche Minderung der Geräusche durch den Bahnlärm erwartet werden.
3	Wir sprechen uns außerdem gegen eine Befahrung der Otto-Bögeholz-Str. durch Baufahrzeuge aus. Die Erschließung und Bebauung sollte von der Peiner Str. aus erfolgen. Sollte dieses nicht der Fall sein und unsere Straße, die sich zur Zeit in einem guten Zustand befindet, Schäden davon tragen, sind wir nicht bereit, für diese finanziell aufzukommen.	Auf die Stellungnahmen zu Nr. 1, Pkt. 4 und Pkt. 7 wird verwiesen.
4	Zusätzlich weisen wir dringend darauf hin, dass wir trotz enormer Regenmengen, die es in letzter Zeit gab, noch nie eine Überschwemmung in unserem Garten oder Wasser im Keller hatten. Da es durch das Neubaugebiet zu einer Zunahme an versiegelten Flächen kommen wird, ist Sorge zu tragen, dass dieser Ist-Zustand beibehalten wird.	Die in dem geplanten Wohngebiet anfallenden Niederschlagswassermengen können nach Aussage der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH vom 6. Februar 2014 und vom 3. Februar 2017 über die in der Otto-Bögeholz-Straße vorhandene Kanalisation entsorgt werden. (Im Bereich der privaten Erschließung im Osten des Plangebietes wird ein privater Anschlusskanal erstellt, der an den vorhandenen Kanal anschließt.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Grundstück bereits in den vergangenen Jahren betrieblich genutzt wurde und entsprechende Niederschlagswasser angefallen sind.
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>

Pkt.	Stellungnahme Nr. 3 Schreiben vom 17.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
1	Wir möchten hiermit der Umsetzung des Bebauungsplans Otto-Bögeholz-Straße in Watenbüttel dringend widersprechen.	Die Stellungnahme wurde von einer Familie aus dem Gebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 vorgebracht, die auch Unterzeichnerin der Stellungnahme Nr. 1 ist.
2	Der Bebauungsplan des Architektenbüros Meißner in Braunschweig weist eine Vielzahl von Widersprüchlichkeiten und Ungenauigkeiten auf. Offenbar waren die beauftragten „Fachleute“ vor der Planung niemals direkt vor Ort in der jetzt betroffenen Otto-Bögeholz-Straße (bestenfalls auf dem ehemaligen Klein-Gelände, das bisher nur von der einzigen Zufahrt über die Peiner Straße per PKW erreichbar war).	Sowohl das vom Vorhabenträger beauftragte Planungsbüro als auch die Verwaltung haben mehrfach Ortsbesichtigungen durchgeführt.
3	Anders sind die Planungen einer völlig unsinnigen Zuwegung zum künftigen Baugebiet durch die kurvigen und engen Otto-Bögeholz-, Ringelnatz- und Rückert-Straßen nicht erkläbar. Schon jetzt fahren die Anwohner im Reißverschluss- und Schlängelsystem durch die genannten Straßen.	Die Ringelnatzstraße und die Rückertstraße, durch die die Otto-Bögeholz-Straße von der Peiner Straße aus erreicht werden kann, sowie die Otto-Bögeholz-Straße selbst haben ca. 5,50 m breite Fahrbahnen und beidseitige Gehwege. Die Fahrbahnen entsprechen nach wie vor heutigen Ansprüchen an Tempo-30-Zonen, die Gehwege sind nach heutigen Maßstäben weitgehend zu schmal. Teilweise verfügen die Straßen über Parkbuchten (v. a. Ringelnatzstraße, Otto-Bögeholz-Straße westlicher Abschnitt). Ansonsten darf auf der Fahrbahn geparkt werden, soweit die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (z.B. Freihalten von Einfahrten) eingehalten werden. Das Parken auf der Fahrbahn führt auch zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und damit zur Verkehrsberuhigung und zu mehr Sicherheit. Insofern entsprechen die örtlichen Verkehrsverhältnisse den für Tempo-30-Zonen üblichen Maßstäben.
4	Ein Rangieren des Schwerlastverkehrs, v.a. im Berufsverkehr, ist undenkbar und in keiner Weise zumutbar. Eine Gefährdung der Anwohner	Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 4 wird verwiesen.

	(auch einer Vielzahl von Kindern und Jugendlichen!), die sich hier auch mit Fahrrädern fortbewegen, ist vorprogrammiert.	der Baustellenverkehr hat die allgemeinen Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer in einer Wohnstraße zu berücksichtigen, so dass davon auszugehen ist, dass die Sicherheitsanforderungen bei ordnungsgemäßem Verhalten eingehalten werden.
5	<p>Man muss ebenfalls kein Fachmann sein, um rechnerisch ermitteln zu können, dass die Wegnahme der PKW- Abstellflächen entlang der Straße, die der Öffnung der Otto-Bögeholz-Straße zum ehemaligen Klein-Gelände zum Opfer fallen werden, zu massiven Engpässen der bisherigen Bewohner führen wird. Schon jetzt ist Parkfläche für Fahrzeuge knapp bemessen, parken doch hier die Anwohner und Gäste mehrerer Reihenhäuser und 6 großer Mehrfamilienhäuser (>150 Wohneinheiten).</p> <p>Die im Gutachten erwähnten neuen Parkplätze werden lediglich den entstehenden ca. 20 Häusern zugeordnet (0,5 Plätze je Haus), sie können wohl kaum mit den bisherigen, dann wegfallenden(!) Plätzen verrechnet werden.</p>	Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 1 wird verwiesen.
6	<p>Im Gutachten wird immer wieder verächtlich vom ehemaligen „Verpackungsbetrieb“ Klein geschrieben. Für den ortsunkundigen Laien führt dies zu völlig falschen Assoziationen.</p> <p>Hier wurden nämlich keine ungefährlichen Kartonagen aus Pappe gefaltet, sondern große Behältnisse von umwelt- und gesundheitsgefährdenden Substanzen unter Vollschutz der Mitarbeiter gereinigt.</p> <p>Diese Behälter (Metalltonnen und große eckige Plastikfässer) wurden zu großen Teilen höchst nachlässig über viele Jahre auf dem gesamten Gelände gelagert und in mehreren</p>	<p>Das Plangebiet wurde in Hinblick auf Bodenbelastungen untersucht (GGU 2011, GGU 2017). Dabei wird in den Gutachten der Name des damals hier ansässigen Betriebes zitiert („Gerhard Klein Verpackungen GmbH & Co. KG“), ohne dass damit eine Bewertung der Betriebsführung oder eventueller Umweltauswirkungen verbunden wäre.</p> <p>Der Betrieb war genehmigt; gelegentlichen Beschwerden von Nachbarn wurde durch die jeweils zuständigen Behörden nachgegangen. Um festzustellen, ob nach Aufgabe des Betriebes schädliche Bodenveränderungen oder Verunreinigungen des Grundwassers bestehen, wurden die o.g. Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Dabei hat der mit der Untersuchung beauftragte Gutachter festgestellt, dass</p>

	<p>Schichten gestapelt. Die teilweise Verrottung und Beschädigung der Behältnisse wurden auf einer Vielzahl eindrucksvoller Fotos von Anwohnern dokumentiert und liegen der Stadt bzw. den Parteien im Bezirksrat schon seit Langem vor. Wenn hier also im Bericht von „dichten Behältern, von denen keine Gefahr ausging“ gesprochen wird, kann das wohl kaum korrekt sein.</p> <p>Die nachgewiesene Kontamination des Bodens durch Schwermetalle und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe belegt etwas Anderes.</p>	<p>sich aus der Betriebsführung keine noch bestehenden Belastungen von Boden oder Grundwasser ergeben haben.</p> <p>Die festgestellte Verunreinigung bezieht sich ausschließlich auf die im östlichen Bereich des Plangebietes vorgenommenen ca. 0,70 m starke Auffüllung durch Recyclingmaterial. Diese Auffüllung weist Belastungen mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen. Der betroffene Bereich ist im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.</p> <p>Soweit diese Bereiche nicht durch feste Bodenplatten überlagert und damit abgedichtet werden, sind diese Auffüllungen fachgerecht zu entsorgen. Damit kann ausgeschlossen werden, dass es zu gesundheitlichen Schäden durch Emissionen kommt.</p>
7	<p>Die Bodenkontamination wird außerdem widersprüchlich im Gutachten behandelt.</p> <p>Zum einen wird den potentiellen neuen Bauherren empfohlen, möglichst keinen Keller zu bauen, um keine Bodenplatten, unter denen sich belasteter Boden befindet, hochnehmen zu müssen und so gesundheitsgefährdende Emissionen freizusetzen.</p> <p>In Bezug auf mögliche spätere Schäden an den neuen Gebäuden, die</p>	<p>Die Bodenbelastung wird in den Gutachten nicht widersprüchlich behandelt:</p> <p>Es wird nicht empfohlen, keinen Keller zu bauen. Der Austausch der belasteten ca. 0,70 m starken Auffüllungen ist nur außerhalb der Bodenplatten der geplanten Gebäude erforderlich, da unterhalb von Gebäuden keine Gefahr von den Auffüllungen ausgeht. Wird ein Keller gebaut, so müssen die dafür ausgehobenen Auffüllungen fachgerecht entsorgt werden, ansonsten spricht in Bezug auf die Bodenbelastungen nichts gegen die Errichtung von Kellern.</p> <p>Die im Bebauungsplan festgesetzte Massivbauweise reicht aus, um die ein-</p>

	<p>durch Erschütterungen durch die zunehmenden Bahnbewegungen entlang des wiederbelebten Schienenverkehrs entstehen können, wird jedoch angeraten, einen Keller zu bauen, um Schadensprävention (gegen Risse) zu betreiben.</p> <p>Getreu dem Motto: „Einen Tod musst du sterben“, sollen sich die künftigen Bauherren ihren „Tod“ offenbar selber wählen?</p>	<p>schlägigen Anforderungen an den baulichen Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu genügen (s. Begründung Kap. 5.7 Erschütterungen). Im Sinne einer Vorsorgeplanung wird eine vollunterkellerte Bauweise empfohlen. Darauf wird im Bebauungsplan zur Information der künftigen Bauherren hingewiesen (Hinweis Nr. 1.3).</p> <p>Es trifft also nicht zu, dass die Bauherren nur die Wahl zwischen zwei gesundheitsgefährdenden Möglichkeiten haben, die sich gegenseitig ausschließen: Die Pflicht zur ordnungsgemäßen Beseitigung der Auffüllungen schützt vor Beeinträchtigungen durch verunreinigte Böden. Die Empfehlung, einen Keller zu errichten, dient im Sinne einer Vorsorgeplanung dazu, die möglichen Einwirkungen durch Erschütterungen ergänzend zur vorgeschriebenen Massivbauweise weiter zu reduzieren.</p>
8	<p>Es ist in keiner Weise vertretbar, dass auch die bisherigen Anwohner ebenfalls solchen gesundheitlichen Risiken ausgesetzt werden! Die gesundheitlichen, langfristigen Konsequenzen für alle Anwohner sind überhaupt nicht kalkulierbar. Jeder Fachmann für Umweltgifte bestätigt, dass ein derartig belasteter Boden besser gar nicht bewegt werden sollte, um unvermeidliche Emissionen zu verhindern. Dem wird hier aber in keiner Weise Rechnung getragen!</p> <p>Die Stadt vernachlässigt hier ihre Fürsorgepflicht gegenüber den (auch der derzeitigen!!) Anwohnern! Hier hat offenbar der Profit eines Einzelnen Priorität vor der Gesundheit der Masse?</p>	<p>Von den belasteten Flächen gehen keine Gefahren für Anlieger aus. Es handelt sich um eine 0,70 m starke Auffüllung mit Recyclingmaterial (Mineralgemisch). Es bestehen keine fachlichen Bedenken, diese Auffüllungen ganz oder teilweise zu räumen und fachgerecht zu entsorgen. Das Aushubmaterial unterliegt der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Der Bebauungsplan enthält Hinweise zur erforderlichen fachgerechten Entsorgung (Hinweise Nr. 3.3 und 3.4).</p> <p>Die Stadt vernachlässigt ihre Fürsorgepflicht nicht; im Gegenteil: durch die Beauftragung der genannten Bodengutachten und die Übernahme der vom Gutachter und der Unteren Bodenschutzbehörde empfohlenen Maßnahmen in die Festsetzungen und Hinweise zum Bebauungsplan wird die Fürsorgepflicht wahrgenommen. Es handelt sich dabei um ein häufig vorkommendes und übliches Verfahren zum Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen im Rahmen der Bau- leitplanung und der anschließenden Entwicklung von Baugebieten.</p>

9	Im Sinne aller Anwohner möchten wir Sie dringend bitten, die bisherigen Planungen zu überdenken. Eine Durchführung des Bebauungsplanes Otto-Bögeholz-Straße auf dieser Grundlage erscheint uns für alle untragbar und wäre v.a. gesundheitlich unverantwortlich.	Es ist anzunehmen, dass mit dem geforderten „Überdenken“ eine deutliche Reduzierung der Wohnbauflächen oder ein Verzicht auf die Planung angestrebt wird. Beides ist weder aus verkehrlicher Sicht noch zum Schutz vor Gesundheitsgefahren erforderlich.
		Vorschlag der Verwaltung: Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
	Stellungnahme Nr. 4 Schreiben vom 18.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
1	Gegen die o.g. Planung erheben wir als betroffene Anlieger (Grundstück 161/200) folgende Einwendungen:	Bei dem genannten Flurstück handelt es sich um das Reihenhausgrundstück Otto-Bögeholz-Straße 20. Es grenzt im äußersten Osten an das Plangebiet an.
2	<p><u>Bauhöhe östliche Bebauung</u></p> <p>Die Traufhöhe der neuen Bebauung gemessen zum Straßenniveau Otto-Bögeholz-Straße sollte im Bereich der vorgesehenen Bebauung im östlichen Teil (Bahndamm) deutlich unterhalb der bestehenden Bebauung (Hausnummern Otto-Bögeholz-Str. 6 bis 24) liegen (d.h. eine zum Ortsrand deutlich abfallende Linie zur Bebauungsgrenze). Eine Bebauungshöhe von 10,00 Meter wie aktuell in der Planung enthalten ist deutlich zu hoch. Warum ist diese Höhe gegenüber der vorhergehenden Planung so hoch festgelegt worden? So wie beispielsweise im Baugebiet Okeraue in Watenbüttel sollte zum Ortsrand hin die Höhe der Bebauung deutlich abnehmen. Eine nach außen zunehmende Bebauungshöhe ist städtebaulich abzulehnen und muss durch eine nach außen deutlich abfallende Höhenlinie ersetzt werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Bebauungshöhe im östlichen Bereich des Plangebietes 6,00 Meter nicht übersteigt, zumal eine zusätzliche Überbauung von 2,00 Metern gem. Punkt II.3. des Planentwurfs vorgesehen ist. Zu beachten ist in diesem Fall auch, dass eine solche Festsetzung dann zu</p>	<p>Der Bebauungsplan WT 54 lässt im gesamten Plangebiet Gebäude mit zwei Vollgeschossen, eine Gebäudehöhe von 10,0 m sowie nur Flachdächer und flachgeneigte Pultdächer zu. Damit können zweigeschossige Gebäude mit einem Staffelgeschoss errichtet werden. Diese Gebäudehöhe entspricht dem Ziel der Planung, hier eine verdichtete Einfamilienhausbebauung (vorzugsweise Reihenhäuser) zu verwirklichen. Um eine angemessene Anzahl von Wohneinheiten unterzubringen, ist es erforderlich, dass die Grundstücke eher schmal sind und die Gebäude dafür die Möglichkeit erhalten, ein Staffelgeschoss zu errichten. Dies ist im Reihenhausbau üblich.</p> <p>Die Gebäudehöhe darf nur durch technische Anlagen, wie z.B. Schornsteine, Photovoltaikanlagen um maximal 2,0 m überschritten werden, muss dabei jedoch um das Maß ihrer Höhe zurück-springen. Die Gebäude selbst müssen also die 10,0 m einhalten.</p> <p>Die nördlich angrenzenden Reihenhäuser Otto-Bögeholz-Straße 6 bis 24 verfügen ebenfalls über zwei Geschosse. Die Dachform besteht hier aus einem Satteldach.</p>

<p>hoch gelegene Wohnbereiche, die nicht unmittelbar von der geplanten Lärmschutzwand geschützt werden, minimiert. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die geplante Bebauung als südliche Dorfgrenze das Dorfbild besonders von dem stark als Naherholungsweg genutzten Feldweg entlang des Zaunes zur FAL im Süden des Plangebietes prägt. Eine zweigeschossige Bebauung sollte daher nur in dem Bereich zugelassen sein, welcher im Umfeld der vorhandenen mehrgeschossigen Bebauung liegt (westlicher bis mittlerer Teil des Plangebietes). Warum hier entgegen der üblichen Planungsweise vorgegangen werden soll und eine stark erhöhte Bebauung an der Dorfaußengrenze vorgeschlagen wird, die noch dazu in Form einer Reihenbebauung zu einer massiven optischen Abriegelung führt, erschließt sich nicht. Aufgrund der gewachsenen Strukturen in der Umgebung hat eine Planung besonders schonend und rücksichtsvoll zu erfolgen, was hier überhaupt nicht gegeben ist.</p> <p>Die Traufhöhe sollte zusätzlich ergänzend so festgelegt werden, dass sie um mindestens 2,00 Meter unterhalb der Traufhöhe der nördlich angrenzenden Bebauung liegt, um eine ausreichende Abstaffelung nach außen zu erreichen, die beispielsweise von den Spaziergängern entlang des Feldweges an der FAL auch wahrgenommen werden kann.</p>	<p>Die geplante Bebauung sprengt somit nicht den Rahmen der Umgebung im Bereich des östlichen Plangebietes. Die geplanten Gebäude halten zudem von den Reihenhäusern einen Abstand von 30 m bis 35 m ein und von der Grundstücksgrenze der Reihenhäuser einen Abstand von 10,0 m. Damit ist der Abstand zur Grundstücksgrenze doppelt so hoch wie der bauordnungsrechtlich notwendige Abstand von 0,5 H bei einem 10,0 m hohen Gebäude. Ferner liegen die Reihenhausgrundstücke vom Niveau her etwas erhöht über den geplanten Wohngrundstücken. Aufgrund dieser Umstände kann festgestellt werden, dass die Reihenhausgrundstücke durch die heranrückende Wohnbebauung nicht erheblich nachteilig betroffen sind. Die künftige Nachbarschaft der Gebäude hält sich in dem üblichen Rahmen von Wohngebieten bzw. unterschreitet diesen sogar.</p> <p>Eine Abstufung der Gebäudehöhe auf z.B. 6,0 m ist aus städtebaulichen Gründen bzw. zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes nicht erforderlich. Südlich der neuen Wohngrundstücke grenzt die Bahnstrecke an und südlich davon der Gehölzstreifen (Strauch-/Baumhecke), der erhalten bleiben soll. Durch diesen Gehölzstreifen wird die Bebauung gegenüber der freien Landschaft ausreichend abgeschirmt.</p> <p>Die Schutzbedürftigkeit der freien Landschaft im Bereich des Neubaugebietes Okeraue war im Rahmen der Abwägung zum Bebauungsplan höher zu werten, da dieses Neubaugebiet unmittelbar an das FFH-Gebiet der Okeraue angrenzt und hier eine markante Geländekante zwischen dem Neubaugebiet und dem FFH-Gebiet zu berücksichtigen war.</p> <p>Zum Schutz vor den Lärmimmissionen, denen die geplante Bebauung ausgesetzt sein wird, werden umfangreiche</p>
--	--

		<p>Schallschutzfestsetzungen getroffen.</p> <p>Als Ergebnis der planerischen Abwägung ist eine Wohnnutzung in der geplanten Höhe mit den Belangen der wohnungssuchenden Bevölkerung, der vorhandenen Nachbarschaft, des Immissionsschutzes und des Orts- und Landschaftsbildes vereinbar.</p>
3	Eine Reduzierung der geplanten Bauhöhe sollte schließlich auch das Gefahrenpotenzial für Einwirkungen auf den Schienenverkehr minimieren, da die geplanten Gebäude sehr nah an der Bahnstrecke liegen und von erhöhten Punkten entlang des Bahnweges tendenziell größere Gefahrenpotenziale ausgehen (Steinwürfe von spielenden Kindern etc.).	Die geplanten Gebäude müssen einen Mindestabstand von der 2,70 m hohen Lärmschutzwand von 9,00 m einhalten. Die Lärmschutzwand wiederum hat einen Abstand zur Gleismitte von 5,50 m. Gefahren für den Bahnverkehr, die von den Bewohnern ausgehen bzw. Gefahren für die Bewohner, die von dem Bahnverkehr ausgehen und mit der Höhe der Gebäude verbunden sein könnten, sind nicht erkennbar.
4	Schließlich ist zu fragen, ob die Planung in diesem Punkt ausschließt, dass die Höhenberechnung auch von einem Privatweg erfolgen kann, dessen künstlich erhöhtes Niveau aufgrund von Aufschüttungen gegenüber der öffentlichen Verkehrsfläche (Otto-Bögeholz-Str.) zu einer zusätzlichen Erhöhung führen würde (die Planung spricht hier von 0,50 Meter).	Die Ermittlung der zulässigen Gebäudehöhe erfolgt gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan auf Basis der jeweils angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche oder der privaten Erschließungsfläche. Im vorliegenden Fall ist von dieser Festsetzung die private Erschließungsfläche betroffen, die südlich an die Reihenhausgrundstücke angrenzend verläuft und knapp 100 m lang ist. Die genaue Höhe dieser Erschließungsfläche wird davon abhängig sein, ob die vorhandene belastete Auffüllung in diesem Bereich abgetragen wird oder nicht. Bleibt sie liegen, so wird die künftige private Erschließung in etwa auf dem heutigen Geländeniveau liegen. Hiergegen bestehen keine Bedenken, da ausreichende Abstände zu den Grundstücksgrenzen und zur Nachbarbebauung vorhanden sind. Wird die Auffüllung abgetragen, so kann sich das Geländeniveau der privaten Erschließung gegenüber dem Bestand entsprechend dem Abtrag reduzieren. Die abschließende genaue Höhe hängt von der Ausführungsplanung ab. Die örtlichen Gegebenheiten lassen jedoch keine Höhe der Erschließung und damit eine Höhe der Gebäude zu, die nicht

		im üblichen Rahmen von Wohngebieten liegen würde bzw. nicht mit nachbarlichen Belangen vereinbar wäre.
5	Hinweis: Ausgenommen von der hier vorgetragenen Kritik an der zu hohen Bebauung bleibt das bestehende Bahnhofsgebäude Peiner Str. 15.	Für dieses Gebäude lässt der Bebauungsplan Abweichungen von der Gebäudehöhe zu, solange es erhalten bleibt.
6	Abschließend sei angefragt, welche Flächen bis zu einer Tiefe von mindestens 0,70 Metern abgetragen werden sollen und warum der künstlich aufgeschüttete Bahndamm nicht komplett auf das ursprüngliche Höhenniveau abgetragen wird. Dies würde nicht zuletzt die Höhenproblematik zugunsten einer Bebauung deutlich entschärfen und die Niveaugleichheit mit der Otto-Bögeholz-Str. und sämtlichen Anrainern wäre sichergestellt.	<p>Die Flächen mit belasteten Auffüllungen sind im Bebauungsplan gekennzeichnet als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“. Es handelt sich um alle Flächen östlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Peiner Straße 15, wobei die Abgrenzung großzügig gezogen wurde. Es kann aus rechtlichen Gründen nur der Abtrag der Flächen gefordert werden, die künftig außerhalb von Bodenplatten liegen. Für die Forderung nach einem Abtrag des gesamten Geländes besteht keine rechtliche Möglichkeit. Es ist deshalb dem Vorhabenträger überlassen, zu prüfen, inwieweit in weitergehender Abtrag zweckmäßig für die Bebauung und wirtschaftlich angemessen ist.</p> <p>Ein Abtrag des gesamten Geländes auf das Niveau der Otto-Bögeholz-Straße ist grundsätzlich zulässig und kann auch in Hinblick auf die Bebauung und Erschließung der neuen Grundstücke sinnvoll sein. Der Abtrag wäre jedoch auch mit zusätzlichen Kosten und Schwerlastverkehr zum Abtransport verbunden. Deshalb wird ein Abtrag nur dort verlangt, wo es zur Beseitigung verunreinigten Bodens zwingend erforderlich ist.</p> <p>Es bleibt deshalb dem Erschließungsträger vorbehalten, zu entscheiden, wie er mit dem Gelände umgeht.</p>
7	<u>Begründung zur Errichtung eines Wohngebietes</u> In der Begründung für den Ausweis der Planfläche als allgemeines Wohngebiet wird auf einen Bedarf und eine gute Eignung des ehemaligen Mischgebietes verwiesen, die für eine Nutzung als Wohngebiet vor der	Braunschweig ist eine wachsende Großstadt. Aktuelle Prognosen sagen bis zum Jahr 2030 ein anhaltendes Bevölkerungswachstum voraus. Dementsprechend ist auf dem Braunschweiger

	<p>bisherigen gewerblichen Nutzung (bzw. einer potentiellen Mischnutzung) sprechen. Wie kommt die Planung zu einer Einschätzung als gutes Wohngebiet angesichts der unmittelbaren Lage an einer aktiven Bahnstrecke mit nächtlichem / frühmorgendlichem Verkehr und einer das Hinterland abtrennenden 2,70 Meter hohen Lärmwand, einer vorhergehenden Nutzung als Lagerfläche für Behälter von Chemikalien sowie einer – vorsichtig formuliert - anspruchsvollen und einschränkenden Topografie? Wurden mögliche Szenarien untersucht, wenn sich später stärkere Bodenbelastungen ergeben sollten?</p>	<p>Wohnungsmarkt eine steigende Nachfrage zu verzeichnen. Nach der 2013 aufgestellten Prognose des GEWOS-Instituts für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH hat Braunschweig einen Bedarf von 5.000 zusätzlichen Wohneinheiten im Zeitraum von 2013 bis zum Jahr 2020, davon ca. 1.300 WE im Einfamilienhausbau. Gemäß dem vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen „Wohnraumversorgungskonzept Braunschweig 2015“ soll dieser Bedarf durch zahlreiche Maßnahmen gedeckt werden. Eine besonders wichtige Rolle spielen dabei auch Maßnahmen der Innenentwicklung auf Brachflächen, zu denen das Plangebiet an der Otto-Bögeholz-Straße zu rechnen ist.</p> <p>Zum Schutz vor den Lärmimmissionen, denen die geplante Bebauung ausgesetzt sein wird, werden umfangreiche Schallschutzfestsetzungen getroffen.</p> <p>Die Belastungen der Auffüllungen im östlichen Bereich des Plangebietes stehen bei fachgerechter Entsorgung einem Wohngebiet nicht entgegen. Sollten wider Erwarten im Rahmen der Bebauung anders oder höher belastete Böden gefunden werden, so sind diese belasteten Böden unter der Aufsicht der Unteren Bodenschutzbehörde fachgerecht der jeweiligen Belastung entsprechend zu behandeln.</p> <p>Als Ergebnis der planerischen Abwägung ist eine Wohnnutzung auf dem ehemaligen Bahnhofs- bzw. Betriebsgelände mit den Belangen der wohnungssuchenden Bevölkerung, der vorhandenen Nachbarschaft, des Immissionsschutzes und des Bodenschutzes vereinbar.</p>
8	<p>Warum wurde für die Erstellung des zweiten Bodengutachtens 2017 der gleiche Gutachter hinzugezogen, der schon 2011 eine Begutachtung vorgenommen hatte? Erfolgte die Beauftragung in beiden Fällen durch</p>	<p>Die Beauftragung des Bodengutachters erfolgte durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde, sowohl in Bezug auf die fachliche Qualifikation des ausgewählten Gutachters als auch in Bezug</p>

	unabhängige Auftraggeber?	auf den Untersuchungsumfang. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden von der Unteren Bodenschutzbehörde fachlich abgenommen. Bei der Untersuchung 2017 handelt es sich um eine vertiefte Nachprüfung einzelner Parameter, die sich aus der Untersuchung 2011 als erforderlich ergeben hatte. Mit der Untersuchung 2017 konnte insbesondere der Bereich der belasteten Auffüllungen genauer eingegrenzt werden.
9	Warum enthält die Umweltanalyse keinerlei Hinweise zu Geruchsbelästigungen infolge des teilweise lange im Planbereich wartenden Müllzuges, was besonders im Sommer zu sehr unangenehmen Belastungen im unmittelbaren Umfeld der Bahnstrecke führt? Wird diese Emission durch die Lärmschutzwand ausreichend verhindert?	Der sogenannte „Müllzug“ von Alba zur Abfalldeponie verkehrt montags bis samstags nur einmal täglich (jeden zweiten Tag hin und jeden anderen zweiten Tag zurück). Im Bereich der Bahnübergänge Hans-Jürgen-Straße und Peiner Straße kommt er zum Stehen, da die Schranken von Hand bedient werden. Die insbesondere im Sommer dabei möglichen Geruchsbelastungen sind in Hinblick auf die Stärke, die Dauer und die Häufigkeit als nicht erheblich einzustufen und sind hinzunehmen. Ob diese Emissionen möglicherweise in einem gewissen Umfang durch die Lärmschutzwand reduziert werden, ist nicht bekannt und für die planerische Abwägung auch ohne Belang. Gesunde Wohnverhältnisse werden durch diese gelegentlichen möglichen Geruchsimmissionen nicht gefährdet. Eine eigene Untersuchung zu diesem Thema wird deshalb nicht für erforderlich gehalten. Im Übrigen handelt es sich um Schienenverkehr, der der Bauleitplanung nicht zugänglich ist. Der Bebauungsplan übernimmt lediglich nachrichtlich die planfestgestellte Bahnstrecke.
10	Welche Vorgaben neben der festgelegten Höhe bestehen für die zu errichtende Lärmschutzwand (verwendete Materialien, Dicke, Gründung, Anpflanzungen an der nördlichen Seite, Lage von evtl. Durchgängen,	Neben der Höhe über Schienenoberkante setzt der Bebauungsplan fest, dass die Wand im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 3 hochabsorbierend auszuführen ist. Die Länge der Lärmschutzwand ergibt sich aus der zeichnerischen Festsetzung. Sie

	Anfangs- und Endpunkt)?	erstreckt sich vollständig entlang der Bahnstrecke im Geltungsbereich des Bebauungsplans bis auf ein 15,0 m langes Teilstück im Bereich der Peiner Straße, um hier Raum für einen eventuellen Haltepunkt für schienengebundenen Personenverkehr zu ermöglichen.
11	Wie ist die spätere Instandhaltung dieser Wand geplant?	<p>Die Instandhaltung der Lärmschutzwand muss durch den Vorhabenträger gesichert werden. Vorstellbar ist zum Beispiel, dass die Wand in das Gemeinschaftseigentum aller künftigen Grundstückseigentümer übergeht und diese Eigentümergemeinschaft für den Unterhalt zuständig ist.</p> <p>Der Abstand der Wand von der Bahnstrecke ist in Abstimmung mit der DB AG so gewählt, dass auf der Bahnseite ein Sicherheitsstreifen vorhanden ist, der auch in Abstimmung mit der DB AG zu Unterhaltungszwecken in Anspruch genommen werden kann. Die Bahnseite der Wand kann sowohl von Nordwesten (Peiner Straße) als auch von Südosten (Hans-Jürgen-Straße) aus erreicht werden. Die Nordseite der Wand kann von den jeweiligen Grundstücken aus erreicht werden.</p>
12	Wird die geplante Lärmschutzwand auf dem noch an die DB abzutretenden Sicherheitsstreifen errichtet, auf späterem Privatgrund oder handelt es sich um Grenzbebauung?	Die Wand kann in Abstimmung mit der DB AG auf der Grundstücksgrenze zwischen den Privatgrundstücken und der Bahnfläche errichtet werden. Der von der DB AG geforderte Sicherheitsstreifen von 5,50 m ab Gleismitte ist dabei als Bestandteil der Bahnfläche berücksichtigt und nicht Bestandteil der Wohngrundstücke. Ggf. ist ein Gestaltungsvertrag erforderlich, sofern der bauordnungsrechtlich notwendige Abstand nicht eingehalten werden kann. Die Zustimmung zu einem solchen Vertrag wurde von der DB AG in Aussicht gestellt.
13	Ist die Lärmschutzwand Teil der Bahnstrecke bzw. unterliegt sie besonderen bahntechnischen Regelungen und Anforderungen?	Die Lärmschutzwand ist eine private bauliche Anlage und kein Bestandteil der Bahnstrecke. Bei der Unterhaltung von der Bahnseite aus sind Sicherheitsanforderungen der Bahn zu beachten.

14	Welche Auswirkungen haben zukünftige Änderungen des Bahnbetriebes auf die zu errichtende Lärmschutzwand?	Bei der Ermittlung und Festlegung der Höhe der Lärmschutzwand wurde die Bahnprognose für das Jahr 2025 zugrunde gelegt. Diese liegt deutlich über dem aktuellen Zugverkehr. Insbesondere wurde in der Prognose eine Nachtfahrt unterstellt, die es heute nicht gibt. Diese Nachtfahrt erhöht die Anforderungen an den Lärmschutz deutlich. Dem Vorsorgeprinzip ist damit ausreichend gefolgt worden. Sollte sich die Funktion der Strecke grundsätzlich ändern (z.B. Personenverkehr), so wären damit voraussichtlich bauliche Veränderungen verbunden, die ein Planfeststellungsverfahren erforderlich machen würden. In diesem Rahmen wäre über den dann erforderlichen Lärmschutz zu entscheiden.
15	Welche Alternativen in der näheren Umgebung wurden betrachtet, um Bauland zu schaffen?	Im vorliegenden Fall geht es um die Wiedernutzung einer brachgefallenen Fläche. Da das Gebiet von Wohnbebauung umgeben ist, bietet es sich städtebaulich an, hier ebenfalls eine Wohnbebauung vorzusehen. Die Frage, ob es in der näheren Umgebung weitere Flächen gibt, die sich für eine Wohnbebauung eignen, stellt sich deshalb in diesem Rahmen nicht. In Anbetracht des hohen Bedarfs an Wohnbauflächen in Braunschweig würden andere geeignete Flächen nach Möglichkeit ebenfalls aktiviert werden.
16	Wie ist es zu erklären, dass zeitgleich große Baugebiete ausgewiesen im Bereich Sagan- und Eylastraße) und dann das geplante Baugebiet Otto-Bögeholz-Str. zur Aufrechterhaltung der dörflichen Strukturen herangezogen werden muss?	Die Baugebiete Sagan- und Eylandstraße sind seit vielen Jahren Bestand in Watenbüttel. Erfahrungsgemäß haben Neubaugebiete in den ersten Jahren eine hohe Bevölkerungszahl durch Familien mit Kindern. Diese Bevölkerungszahl nimmt mit den Jahren ab (Wegzug der Kinder, Umzug der Eltern in Wohnungen, Todesfälle). Die Wiederbesiedlung durch neue Familien verläuft langsamer als die erstmalige Besiedlung. Neue Wohngebiete können durch den damit verbundenen Zugang insbesondere von Familien, dazu beitragen, die soziale, kulturelle und versorgungstechnische Infrastruktur im Ortsteil Watenbüttel langfristig auszulasten und zu stärken.

17	Wie wurde der Wohnbedarf für das geplante Gebiet unter Berücksichtigung möglicher Alternativen ermittelt?	Auf die Stellungnahmen zu Nr. 4, Pkt. 7 und Pkt. 15 wird verwiesen.
18	Wie kommt die Planung zur Annahme, dass eine weitere gewerbliche Nutzung – unter Beachtung der Umgebung zumindest in größeren Teilen auch in nicht ruhestörender Art und Weise und unter Außerachtlassung der in der Planung explizit behandelten Nutzung als Tankstelle(!) – nicht gegeben sei? Wurden die IHK oder andere Interessenverbände dazu gehört? Liegt eine Stellungnahme der Wirtschaftsförderung der Stadt Braunschweig zur Aufgabe der möglichen Mischnutzung vor?	<p>Wie in der Stellungnahme Nr. 3 vorgenommen wurde, führte die betriebliche Nutzung des Gebietes zu Belästigungen und Beschwerden von Anliegern. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Gelände bis auf die Bahnhofseite vollständig von Wohngebäuden umgeben ist, drängt sich eine weitere gewerbliche Nutzung des Geländes als städtebauliche Lösung nicht auf.</p> <p>Auch eine Nutzung als Mischgebiet wird nicht als zielführend angesehen. Ein Mischgebiet ist dadurch gekennzeichnet, dass zu etwa gleichen Teilen Gewerbe und Wohnen angesiedelt werden. Eine solche Mischung ist im Rahmen einer Neubebauung erfahrungsgemäß kaum realisierbar. Es besteht immer die Tendenz, dass sich ein solches Gebiet einseitig in Richtung Gewerbegebiet oder Wohngebiet entwickelt. Deshalb werden Mischgebiete vorrangig in solchen Bereichen festgesetzt, die im Bestand als solche charakterisiert sind.</p> <p>Die Gründe für die damalige Festsetzung als Mischgebiet im Bebauungsplan WT 29 können dahingestellt bleiben. Aufgrund der Tatsache, dass auf dem Gelände nur das Wohnhaus Peiner Straße 16 und der Bereich um das ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 als überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt wurden, lässt sich jedoch annehmen, dass hier nur das bestehende Wohngebäude und der Betrieb berücksichtigt und zusammen als Mischgebiet angesehen wurden. Eine darüber hinausgehende Bebauung wurde nicht zugelassen. Insofern wurde hier nur eine Sicherung des Bestandes vorgenommen.</p> <p>Nunmehr wurde der Betrieb aufgegeben und es sind Planungsziele zu formulieren, die die aktuelle Situation und</p>

		<p>nicht mehr die Vergangenheit berücksichtigen.</p> <p>Das Plangebiet ist im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig 2016 nicht als Standort für Gewerbe enthalten. Eine Beteiligung der Industrie- und Handelskammer im Planverfahren war aufgrund der genannten Umstände nicht erforderlich und wurde deshalb nicht vorgenommen.</p> <p>Die Braunschweig Zukunft GmbH hat keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht.</p>
19	Welche Angebote gibt es an vergleichbaren Flächen für Mischnutzung in der näheren Umgebung? Herrscht dort ein Überangebot von Flächen für Mischnutzung (aktuell und prognostiziert)?	Eine Bestandsaufnahme und Prognose von Mischgebieten im Nordwesten Braunschweigs ist nicht erforderlich, da die Schaffung von neuen Mischgebieten aufgrund der geschilderten Problematik kein städtebauliches Ziel im Stadtteil Watenbüttel ist.
20	Wurden gewerbliche Nutzungsmöglichkeiten unter besonderer Berücksichtigung des Bahnanschlusses evaluiert? Sind solche speziellen Flächen im Überfluss vorhanden? Gibt es in Watenbüttel (und im benachbarten Völkenrode) zu viele Gewerbe- bzw. Mischflächen, die mit der aufzugebenden Fläche vergleichbar sind?	Aufgrund der Nähe zu Wohngebieten eignet sich das Plangebiet nicht für Betriebe, die einen Bahnanschluss benötigen. Das Plangebiet hat im Übrigen keinen Bahnanschluss im engeren Sinne; es gibt hier nur ein einziges Durchfahrtsgleis.
21	Warum soll eine Nutzung zu Verwaltungszwecken nicht zulässig sein?	Anlagen für Verwaltungen werden im Bebauungsplan nicht ausgeschlossen, sondern ausnahmsweise zugelassen. Dies entspricht § 4 (3) Nr. 3 BauNVO.
22	Sind in dem geplanten Baugebiet Sozialwohnungen vorgesehen oder gibt es andere vergleichbare Bindungen?	In dem Baugebiet sind keine Mehrfamilienhäuser zulässig, sondern nur Gebäude mit maximal zwei Wohneinheiten (s. Begründung 5.3). Somit stellt sich die Frage nach der Sicherung von Sozialwohnungen hier nicht.
23	Wie soll die Vergabe an Interessenten erfolgen (Festlegung der Konditionen und Auswahl der Bauherren)?	Es handelt sich um ein Wohngebiet, das durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt wird und nicht durch die Stadt. Die Vergabe an Interessenten erfolgt deshalb durch den Vorhabenträger nach dessen Kriterien.

24	<p><u>Zuwegung östlicher Bereich (Privatweg)</u></p> <p>Eine Einmündung des Privatwegs sollte nach wie vor nicht im Kurvenbereich der Otto-Bögeholz-Straße erfolgen (wenn überhaupt nur in einem rechten Winkel, alternativ Anbindung wie derzeit gegeben direkt an die Peiner Straße). Der in der überarbeiteten Planung zu findende Hinweis, eine solche spitze Zuwegung sei im Falle eines Privatweges möglich, überzeugt nicht: Die Feuerwehr muss im Gefahrenfall auch das Leben von Anwohnern eines Privatweges retten und eine unnötige Gefährdung der Straßenverkehrsteilnehmer hat zu unterbleiben, vor allem, wenn alternative Lösungsmöglichkeiten wie hier bestehen.</p>	<p>Für eine private Grundstückszufahrt gelten nicht die gleichen Standardanforderungen wie für die Einmündung einer öffentlichen Straße in eine andere öffentliche Straße. Die genaue Lage und Ausformung der Einmündung der privaten Erschließung wird im Baugenehmigungsverfahren festgelegt und muss die verkehrlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen.</p> <p>Die Feuerwehr wurde im Rahmen des Planverfahrens beteiligt. Aufgrund ihrer Anforderung wird im Bebauungsplan eine Wendemöglichkeit auf privater Fläche gesichert. Ansonsten hat die Feuerwehr keine Bedenken gegen die Planung.</p> <p>Sonstige verkehrliche Sicherheitsbedenken bestehen nicht. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5,50 m, die Begegnungsverkehr ermöglicht; die Kurve ist nicht außergewöhnlich eng; es handelt sich um eine Tempo-30-Zone in einem Wohngebiet, in der schnelles Fahren untersagt ist.</p> <p>Eine Erschließung über die Peiner Straße im Bereich der ehemaligen Betriebszufahrt (geplanter Fuß- und Radweg sowie Feuerwehrzufahrt) ist nicht vorgesehen, da dann die Otto-Bögeholz-Straße offen wäre für Durchgangsverkehr. Ferner besteht im Bereich der ehemaligen Betriebszufahrt keine LSA, so dass hier kein gesicherte Ein- und Ausfahrt möglich wäre. Auch sollten aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen zusammenhängende Wohnquartiere grundsätzlich gemeinsam erschlossen werden.</p>
25	<p>Für die Anbindung des Privatwegs an die Otto-Bögeholz-Str. könnte nämlich ein Bereich gefunden werden, der etwas weiter westlich liegt - dann könnte sowohl eine spitze Einfahrt vermieden und darüber hinaus ein Verlauf des Planweges direkt an</p>	<p>Würde die Anbindung an die Otto-Bögeholz-Straße um ca. 20,0 m nach Westen geschoben, um dort eine senkrechte Zufahrt zur Otto-Bögeholz-Straße anzulegen, würde dies zu einer Parallelerschließung führen. Diese würde auf ca. 40,0 m die Tiefe der</p>

	der Lärmschutzwand realisiert werden. Die Müllabholung müsste dann nicht in einem Kurvenbereich erfolgen.	überbaubaren Grundstücksfläche einschränken. Eine solche Lösung ist weder im Interesse einer guten Grundstücksausnutzung noch verkehrlich erforderlich. Auch die Führung einer Erschließung entlang der Lärmschutzwand würde wegen zusätzlicher Erschließungsflächen, einer umwegigen Führung und der Erschließung der Wohngrundstücken von Süden zu keiner sinnvollen städtebaulichen Lösung führen.
26	Auch müsste dann nicht eine Grünfläche von einer Wohneigentumsgemeinschaft angekauft werden.	Für eine senkrechte Anbindung der privaten Erschließung an die Otto-Bögeholz-Straße würde das Flurstück 159/18 in Anspruch genommen, welches im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft mit über 80 Eigentümern ist. Es ist nicht damit zu rechnen, dass ein Ankauf bei einer so großen Zahl von Eigentümern gelingen könnte.
27	Handelt es sich bei der anzukaufenen Grünfläche um eine Fläche, die für die Genehmigung der ursprünglichen Bebauung der Wohneigentumsgemeinschaft erforderlich war?	Mit dieser Frage ist vermutlich das o.g. Flurstück 159/18 gemeint. Da eine Erschließung über dieses Flurstück nicht erforderlich und deshalb nicht vorgesehen ist, ist die Rolle dieser Fläche im Baugenehmigungsverfahren für die zugehörigen Gebäude Weißdornweg 1 und 4 sowie Krähenwinkel 2 nicht relevant.
28	Welche Auswirkung hätte der aktuell geplante Verlauf auf die kleine Streuobstwiese dieses Grundstücks (Nachbargrundstück zu Otto-Bögeholz-Str. 6)? Warum wurde die ökologische Bedeutung dieses Grundstücks mit seinem Obstbaumbestand nicht in der Analyse der Umweltauswirkungen berücksichtigt? Stehen Streuobstwiesen in Braunschweig nicht unter Schutz?	Bei dem genannten Flurstück 159/18 handelt es sich um eine Rasenfläche. Südlich grenzt das Flurstück 158/69 an, über welches die geplante Erschließung verläuft. Hier stehen einige Bäume, die dann nicht mehr erhalten bleiben können. Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 12 wird verwiesen. Es handelt sich jedoch nicht um eine Streuobstwiese.
29	<u>Verkehrssituation</u> Es sollte sichergestellt werden, dass der zusätzliche Straßenverkehr auf kürzest möglichem Weg zur Peiner Str. geführt wird. Insbesondere ist eine unsinnige Verkehrsführung über	Auf die Stellungnahme zu Nr. 3, Pkt. 3 wird verwiesen.

	die Ringelnatzstraße auszuschließen, da dies eine verlängerte Streckenführung durch Wohngebiet bedeutet und die heutige Belastung in diesem Bereich aufgrund der beengten Straßenverhältnisse bei gleichzeitig bestehendem hohen Parkaufkommen (einschl. bestehender gekennzeichneter oder baulich bedingter Sonderflächen z.B. für Behindertenparkplatz oder abgesenkter Bordstein) schon zu hoch ist.	
30	Im Hinblick auf die zu erwartenden Belastungen während der Bauphase ist zu fragen, welche Vorkehrungen im Hinblick auf die Baustellenlogistik vorgesehen sind, da eine Zufahrt von schwerem Gerät über die angrenzenden beengten Wohnstraßen nicht zumutbar erscheint.	Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 4 wird verwiesen.
31	<p><u>Umweltbelange</u></p> <p>Umweltbelange erscheinen nach wie vor ungenügend berücksichtigt. Die Auswirkungen der Bebauung eines sich in den letzten Jahrzehnten zu einem sehr naturnahen Raum entwickelten Gebietes auf Flora und Fauna sind offensichtlich weitaus größer als in den Planungserläuterungen ausgeführt.</p>	Beim Plangebiet handelt es sich um ein Betriebsgelände. Der Betrieb wurde im Hinblick auf das vorgesehene Wohngebiet aufgegeben, das Gelände geräumt. Von einem naturnahen Raum kann deshalb nicht gesprochen werden. Die Umweltauswirkungen wurden im Rahmen des Planverfahrens ausführlich geprüft und im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan ist, dokumentiert.
32	<p>Beispielsweise erscheint regelmäßig Rotwild im östlichen Planbereich, auch andere beobachtbare Tiere werden in den Erläuterungen überhaupt nicht erwähnt. Hier ist beispielsweise das Europäische Eichhörnchen zu nennen, welches besonders in der vom Kahlschlag bedrohten Baumreihe an der nördlichen Grenze des Plangebietes regelmäßig anzutreffen ist und von Baum zu Baum springt. Wurde der Baumbestand, der lt. Planung komplett beseitigt werden soll, im Hinblick auf das Vorhandensein von Kobeln untersucht? Warum wurde diese gemäß Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützte Art nicht besonders be-</p>	<p>Im Rahmen der Umweltprüfung wurde das Plangebiet auf folgende Tierarten hin untersucht: Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Heuschrecken. Dabei handelte es sich um geschützte Tierarten, die aufgrund der Lebensbedingungen im Plangebiet erwartet werden konnten. Der Untersuchungsumfang wurde von der Unteren Naturschutzbehörde vorgegeben.</p> <p>Gemäß Information des Forstamtes Wolfenbüttel, welches auch das Gebiet der Stadt Braunschweig betreut, kommt Rotwild im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht als Standwild vor. Es ist deshalb nicht von einem regelmäßig genutzten Lebensraum auszugehen. Falls dort Rotwild gesichtet wurde, so</p>

	<p>trachtet? Kann ausgeschlossen werden, dass die vom Kahlschlag bedrohten Bäume zukünftig keine Bedeutung für schützenswerte Fauna haben?</p>	<p>handelt es sich um Tiere aus der benachbarten Feldmark, die über die Gleise dorthin gelangt sind.</p> <p>Eichhörnchen gelten gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz als besonders geschützte Tierart. Es ist verboten, besonders geschützte Tierarten ... zu töten, ... während der Fortpflanzung und Aufzucht ... zu stören sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten ... zu zerstören. Diese allgemeinen Anforderungen an den Artenschutz sind im Rahmen der Umsetzung der Planung, insbesondere was den Zeitpunkt der Fällung von Bäumen betrifft, zu beachten. Wie bei anderen Baumfällungen in der Stadt Braunschweig wird auch hier eine allgemeine Kontrolle der Gehölze auf Fortpflanzungs- u. Ruhestätten vor der Fällung durchgeführt.</p> <p>Als Kulturfolger halten Eichhörnchen sich gerne in der Nähe von Menschen auf, so dass das Vorkommen im siedlungsnahen Bereich nicht überrascht. Deshalb war es nicht erforderlich, den Baumbestand auf das Vorhandensein von Kobeln (Nester von Eichhörnchen) hin zu untersuchen.</p>
33	<p>Wurde die Naturschutzbehörde über diese Fragestellungen angemessen informiert und wie lautet deren Stellungnahme?</p>	<p>Die Naturschutzbehörde ist im Planverfahren von Anfang an und mehrfach zu den naturschutzrechtlichen Fragestellungen beteiligt gewesen. Seitens der Naturschutzbehörde wird darauf hingewiesen, dass nicht von einer kompletten Fällung des vorhandenen Baumbestandes gesprochen werden kann. Zum einen bleiben die vier besonders erhaltenswerten Linden im Nordwesten des Plangebietes erhalten: Zum anderen wird der bisher als Mischgebiet festgesetzte Gehölzstreifen (Baum-/Strauchhecke) auf Dauer gesichert.</p> <p>Die Stellungnahme der Naturschutzbehörde war im Rahmen der öffentlichen Auslegung einsehbar.</p>
34	<p>Vollkommen unberücksichtigt sind bislang die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die südlich</p>	<p>Besondere nachteilige Auswirkungen der geringfügigen Wohngebietserweiterung auf die südlich der Bahnstrecke angrenzende freie Landschaft sind</p>

	<p>und östlich angrenzenden Naturbereiche (Gehölzstreifen und Feldmark). Welche Auswirkungen wird die geplante Lärmschutzwand auf die Bewegungsprofile der hier vorzufinden Fauna haben? Entsprechende Untersuchungen sind von fachkundiger Stelle über einen längeren Zeitraum vorzunehmen und die Ergebnisse sind in der Planung angemessener zu berücksichtigen.</p>	<p>nicht zu erwarten. Es bestehen keine besonderen Biotopvernetzungsfunktionen zwischen dem besiedelten und unbesiedelten Bereich, die zwingend zu erhalten wären. Die Wand hat mit einer Höhe von 2,70 m keine nachteiligen Auswirkungen auf Vögel und kann durch andere Tiere sowohl im Westen als auch im Osten umgangen werden.</p> <p>Entsprechende Untersuchungen über die Bewegungsprofile der Fauna wurden an dieser Stelle aus Sicht der Naturschutzbehörde für nicht erforderlich gehalten, weil hier die nördlich angrenzende Bebauung Watenbüttels und die bisherige Nutzung des Geländes auch schon eine Trennwirkung zwischen Bebauung und offener Landschaft erzeugt haben.</p>
35	<p>Warum kann der sich über viele Jahrzehnte ungestört entwickelte schmale Grünzug mit wertvollem Baumaltbestand nicht einfach dadurch erhalten werden, dass der geplante Privatweg nur um einen geringen Abstand nach Süden verlegt wird?</p>	<p>Unmittelbar südlich an die Reihenhäuser angrenzend wurden keine erhaltenswerten Bäume festgestellt.</p> <p>Eine Verlegung der privaten Erschließung nach Süden ist nicht möglich. Der Abstand müsste für einen gesicherten Erhalt der vorhandenen Gehölze mehrere Meter betragen. Die überbaubare Grundstücksfläche hat aufgrund der geringen Tiefe des Grundstücks und der Restriktionen durch die private Erschließung, die zu berücksichtigenden Lärmpegelbereiche und die Lärmschutzwand nur eine Tiefe von 14,0 m. Eine weitere Reduzierung um mehrere Meter würde einer Bebauung zuwiderlaufen.</p>
36	<p>Oder warum ist nicht sogar geplant worden, den Privatweg unmittelbar im nördlichen Bereich an die Lärmschutzwand zu legen, so dass der wertvolle Grünbestand als Teil der Gartenflächen erhalten werden kann? Im letztgenannten Fall würden die Wohnbauten auch etwas weiter von der Bahnlinie entfernt errichtet werden können, was aus Gründen des Lärmschutzes und des Schutzes vor Erschütterungen vorteilhaft wäre.</p>	<p>Auf die Stellungnahme zu Nr. 4, Pkt. 25 wird verwiesen.</p> <p>Das Vertauschen der Anordnung von Erschließung und Gebäude widerspricht darüber hinaus dem Wunsch anderer Bewohner der Reihenhäuser nach einem möglichst großen Abstand der Gebäude von ihren Grundstücken.</p>

37	<p>Es entsteht der Eindruck, dass diese Planung hauptsächlich ökonomischen Interessen folgt und sich als vergleichsweise rücksichtslos gegenüber Mensch und Natur erweist. Warum erfolgt kein maßvollerer Planansatz?</p>	<p>Die Planung verfolgt das Ziel, ein brachgefallenes Gewerbegrundstück in Anpassung an die Umgebung als Wohnbaufläche zu nutzen. Die Schaffung von Wohnbauflächen in integrierten Lagen ist dabei ein wesentliches Ziel des städtischen Wohnraumversorgungskonzeptes 2015 und somit auch in großem öffentlichen Interesse.</p>
38	<p><u>Versiegelung und fehlender Spielplatz</u></p> <p>Die Flächenversiegelung ist besonders im östlichen Planbereich viel zu hoch und es gibt keine Ausgleichsflächen für Natur und zum Spielen. Der Hinweis in der aktualisierten Planung auf einen vorhandenen Spielplatz in der Ringelnatzstrasse ist angesichts der zurückzulegenden Wegstrecke besonders von den geplanten Häusern im östlichen Teil des Plangebietes, deren Bewohner erst eine längere Wegstrecke in die entgegengesetzte Richtung antreten müssen, bevor sie über die immer stärker befahrenen Straßen des Wohngebietes einen langen Weg zur Ringelnatzstraße antreten können, nicht ausreichend.</p>	<p>Die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 mit einer Überschreitungsmöglichkeit von 50 % für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen entspricht §§ 17 und 19 BauNVO, hält sich damit in dem für Wohngebiete üblichen Rahmen und wird für die angestrebte Reihenhausbebauung benötigt.</p> <p>Städtebauliche oder andere Gründe für eine Reduzierung sind nicht erkennbar. Im Einfamilienhausbau steht grundsätzlich ein privater Garten als Spielfläche zur Verfügung. Darüber hinaus liegen im zugehörigen Spielplatzbezirk 35-3 (Süden und Westen von Watenbüttel) zwei Spielplätze für Kinder von 6 bis 12 Jahren. Der nächstgelegene Spielplatz an der Ringelnatzstraße ist von der Einmündung der privaten Erschließung in die Otto-Bögeholz-Straße ca. 270 m und vom letzten Grundstück an der privaten Erschließung ca. 370 m entfernt. Dies ist für Kinder der genannten Altersgruppe eine durchaus akzeptable Entfernung.</p>
39	<p>Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Anwohner gerade im hinteren östlichen Teil des Plangebietes besonders stark räumlich eingeschränkt sind: Aufgrund der Lärmschutzwand im Süden und der angrenzenden Grundstücksgrenzen im Osten und Norden bleibt lediglich ein schmaler Privatweg Richtung Westen. Wurden diese Spezifika ausreichend in der Planung des sozialen Umfelds berücksichtigt?</p>	<p>Die Grundstücke an der privaten Erschließung liegen an einer Sackgasse. Es handelt sich dabei um eine normale Situation, die keine besonderen Auswirkungen auf das soziale Umfeld der Anwohner erkennen lassen. Vielmehr kann dadurch das Nachbarschaftsgefühl der neuen Bewohner gestärkt werden.</p>

40	<p>Welche zusätzlichen Emissionen bedeutet dieses besondere Umfeld für die bestehenden Nachbargrundstücke in der Otto-Bögeholz-Straße? Muss man nicht davon ausgehen, dass aufgrund der besonderen Topografie der geplante Privatweg überdurchschnittlich zu sozialen Aktivitäten benutzt werden wird und welche Schutzmaßnahmen wurden getroffen (Abstand, Hecken bzw. Aufrechterhaltung des bestehenden Grünzuges)?</p>	<p>Im Rahmen der zu erwartenden üblichen Wohnnutzung auf den ca. neun geplanten Reihenhausgrundstücken einschließlich der privaten Erschließung sind keine besonderen nachteiligen Auswirkungen auf die bestehenden Reihenhäuser Otto-Bögeholz-Straße 6 bis 24 zu erwarten. Es entsteht hier die in Wohngebieten übliche Nachbarschaft von Wohngebäuden mit dem dazugehörigen sozialen Leben. Besonders überdurchschnittliche soziale Aktivitäten, die zu unzumutbaren Lärmbelästigungen der bestehenden Wohnbebauung führen könnten, sind nicht erkennbar.</p>
41	<p>Insbesondere aufgrund der Abtrennung des östlichen Plangebietes nach drei Seiten ist es nicht korrekt, bei der Versiegelung auf eine Gesamtbetrachtung abzustellen. Der Grünstreifen südlich der Bahnlinie ist für die Anwohner des Baugebietes und die bestehenden Nachbarn aufgrund der 2,70 Meter hohen Lärmschutzwand, welche das Terrain unüberwindbar abtrennt, kein adäquater Ausgleich für eine viel zu hohe Versiegelung im Bereich nördlich der Bahnlinie. Welche Ergebnisse für die Flächenversiegelung ergeben sich, wenn man nur den Bereich nördlich der geplanten Lärmschutzwand betrachtet?</p>	<p>Die unter Pkt. 38 gemachten Ausführungen zur Grundstücksversiegelung beziehen sich auf die späteren Baugrundstücke. Flächen außerhalb der Bauflächen sind damit nicht verrechnet worden.</p> <p>Der Gehölzstreifen südlich der Bahnstrecke (Baum-/Strauchhecke) war bisher als Mischgebiet festgesetzt und insofern nicht gesichert. Mit der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzung als zu erhaltendes Ruderalgebüsch führt er zu einer eingriffsmindernden und ausgleichenden Wirkung.</p> <p>Die Sichtbarkeit des Gehölzstreifens für die Bewohner der Reihenhausgrundstücke über die Lärmschutzwand hinweg kann zwar für diese Bewohner ein anzustrebendes Ziel sein. Die Veränderungen von Blickbeziehungen sind jedoch eine häufige und übliche Folge von Siedlungsentwicklungen und im Regelfall – wie auch im vorliegenden Fall - hinzunehmen.</p>
42	<p>Zusammenfassend wird man kaum sagen können, dass diese Planung sparsam mit Grund und Boden umgeht - von dem beabsichtigten Kahlenschlag durch Fällung eines gewachsenen grenznahen Baumbestands ganz abgesehen.</p>	<p>Die Planung geht sehr wohl sparsam mit Grund und Boden um. Die Bauflächen können aufgrund der festgesetzten Grundflächenzahl entsprechend ausgenutzt werden. Dies reduziert den Bedarf an Flächenverbrauch für Wohnzwecke in der freien Landschaft.</p>

43	Warum nur wurde bei so vielen Aspekten zugunsten der Aufrechterhaltung des Grünzuges eine Planvariante erstellt, die einen totalen Kahlschlag wertvollen Baumbestandes über die gesamte Länge des geplanten Privatweges vorsieht?	Auf die Stellungnahme zu Nr. , Pkt. 12 wird verwiesen.
44	<u>Erreichbarkeit der Endhäuser im östlich gelegenen Plangebiet</u> Die bestehende Planung wirft Fragen auf, wie ein Zugang zu den hintersten Häusern im Gefahrenfall erfolgen soll (Feuerwehrzuwegung angesichts zugeparkter Stellflächen vor den Hauseingängen).	Die Planung ist mit der Feuerwehr abgestimmt (Breite der privaten Erschließung sowie Wendemöglichkeit).
45	Warum muss die letzte Häuserreihe gleich mit vier Reihenhäusern so tief in das östliche Ende des Plangebietes hineingeplant werden?	Das ehemalige Betriebsgrundstück darf bis zum östlichen Ende baulich ausgenutzt werden. Es sind keine städtebaulichen oder sonstigen Gründe erkennbar, die dagegensprechen. Würde die Fläche nicht bebaut, würde hier eine Brachfläche entstehen. Dies ist auch angesichts der hohen Kosten für die Entwicklung des Baugebietes, insbesondere der Lärmschutzwand, nicht vertretbar.
46	<u>Planung bezüglich überschüttetes zweites Gleis (ehem. Ausweichgleis)</u> Welche Vorgaben werden hinsichtlich des nur überschütteten ehemaligen Ausweichgleises gemacht? Wenn schon an anderen Stellen explizit Vorkehrungen für eine zukünftig zu planende Stadtbahn getroffen werden: Wäre ein solches Ausweichgleis noch dazu in Verbindung mit einem möglichen Haltepunkt und dem Fehlen von Ausweichgleisen im vorhergehenden und nachfolgenden Streckenverlauf nicht für ein zukünftiges Stadtbahnprojekt zu sichern gewesen? Sind Szenarien überprüft worden, die ein Ausweichgleis auch ohne zukünftiges Stadtbahnprojekt als sinnvoll erachten lassen? Wurde dieser Aspekt von Verkehrsplanern berücksichtigt?	Es ist zurzeit nicht absehbar, ob und ggf. wann auf dieser Strecke Personenverkehr betrieben wird und wenn ja, ob dafür der aktuelle eingleisige Ausbau reichen wird. Es liegt keine Planung für einen Ausbau der Strecke vor. Sollte die Strecke eine neue Funktion erhalten und dafür einen Ausbau benötigen, so wäre dafür ein eigenes Planfeststellungsverfahren erforderlich, in dessen Rahmen sämtliche Anforderungen (zusätzliche Gleise, Haltepunkte, Lärmschutz) zu erfüllen wären. Der Bebauungsplan sichert lediglich auf Anforderung durch den Regionalverband Großraum Braunschweig im Bereich der Peiner Straße eine Fläche für eine Haltestelle und für die dann sinnvolle Verlegung der Haltestelle Gosekamp. Weitere Anforderungen

		wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens von keiner der zuständigen Stellen gestellt.
47	<p>Wir bitten nochmals um Aufnahme und Berücksichtigung der genannten Punkte im Zuge der weiteren Planung und um Hinweise zu Aktualisierungen sowie zu weiteren Planungsschritten. Zusätzlich machen wir uns etwaige zusätzliche Einwendungen von weiteren Stellungnahmen anderer Einreicher im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan zu eigen. Für eine kurze Bestätigung der Einwendungen danken wir bereits vorab.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Soweit auf andere Stellungnahme Bezug genommen wird s. Stellungnahmen Nr. 1, 2 und 3.</p> <p>Die Einwänder haben eine Eingangsbestätigung mit Informationen über den weiteren Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen erhalten.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>
	<p>Stellungnahme Nr. 5 Schreiben vom 18.08.2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
	<p>Im Zusammenhang mit der o.g. Planung mache ich als Geschäftsführer der BGW Beteiligungsgesellschaft Watenbüttel mbH („BGW“) alle im Schreiben vom 18.8.17 der Eheleute (Name, Stellungnahme Nr. 4) (Otto-Bögeholz-Str. 20, 38112 Braunschweig) genannten Einwendungen und Stellungnahmen zum ausgelegten Planungsstand sowie etwaige zusätzliche Einwendungen von weiteren Stellungnahmen anderer Einreicher im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan für die BGW vollumfänglich zu eigen.</p>	<p>Der Geschäftsführer der BGW ist einer der beiden Einwänder der Stellungnahme Nr. 4. Die Firma hat auch dieselbe Postanschrift.</p> <p>Auf die Stellungnahme Nr. 4 wird verwiesen.</p> <p>Soweit auf andere Stellungnahmen Bezug genommen wird, s. Stellungnahmen Nr. 1, 2 und 3.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>

	Stellungnahme Nr. 6 Schreiben vom 18.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Im Zusammenhang mit der o.g. Planung mache ich mir als betroffener Anlieger (Grundstück 161/200) die im Schreiben vom 18.8.2017 der Eheleute (<i>Name, Stellungnahme Nr. 4</i>) genannten Einwendungen und Stellungnahmen zum ausgelegten Planungsstand sowie etwaige zusätzliche Einwendungen von weiteren Stellungnahmen anderer Einreicher im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan zu eigen.</p> <p>Für eine kurze Bestätigung der Einwendungen danke ich bereits vorab.</p>	<p>Der Einwänder hat dieselbe Postadresse wie die Einwänder der Stellungnahme Nr. 4.</p> <p>Auf die Stellungnahme Nr. 4 wird verwiesen.</p> <p>Soweit auf andere Stellungnahme Bezug genommen wird, s. Stellungnahmen Nr. 1, 2 und 3.</p> <p>Der Einwänder hat eine Eingangsbestätigung mit Informationen über den weiteren Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen erhalten.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>

Betreff:

**Bodenabbau in der Gemarkung Waggum
Erklärung des gemeindlichen Einvernehmens**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 21.09.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	17.10.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	01.11.2017	N

Beschluss:

„Der beantragten Verlängerung der Abbaugenehmigung für den Bodenabbau in der Gemarkung Waggum erteilt die Stadt Braunschweig das gemeindliche Einvernehmen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Im Sinne von § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG handelt es sich bei der Erklärung des gemeindlichen Einvernehmens hinsichtlich der Verlängerung der Bodenabbaugenehmigung um eine Angelegenheit, über die weder der Rat, der Hauptverwaltungsbeamte oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen.

Begründung

Ein in Braunschweig ansässiges Bodenabbauunternehmen betreibt zwischen den Ortsteilen Bienrode und Waggum einen Bodenabbau. Die Abbaugenehmigung vom 31. Januar 1985 umfasst die Flurstücke 77, 78/1, 78/2, 79, 80, 81, 82/2, 82/3, 83/3 und 83/4 in der Flur 3 der Gemarkung Waggum (siehe anliegender Lageplan).

In der Vergangenheit wurde bisher nur der südliche Teilbereich entlang der Waggumer Straße ausgebeutet und wiederverfüllt. Um den Fortbestand des Betriebes und der damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern, hat das Unternehmen einen Antrag auf Verlängerung der Abbaugenehmigung bis zum Ende des Jahres 2020 gestellt. Die Verwaltung empfiehlt, diesem Antrag auf Verlängerung der Genehmigung für den Bodenabbau bis zum 31. Dezember 2020 das gemeindliche Einvernehmen zu erteilen.

Leuer

Anlage/n: Lageplan



FRISBI Ausgabe

Angefertigt: 13.06.2012

Maßstab: 1:2500

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen
 Meter

- gesamtes Bodenabbaugelände
- Boden abgebaut, Lager- u. Stellfläche für Brechanlage

aktuelle Abbaugrube

Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz,
Abteilung Geoinformation

Betreff:

Erneuerung oder Umwandlung des Bahnübergangs Teufelsspring zwischen Timmerlah und Stiddien

Organisationseinheit: Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	Datum: 13.10.2017
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Timmerlah-Geitelde-Stiddien (Anhörung)	20.10.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	24.10.2017	Ö

Beschluss:

„Die Stadt Braunschweig stimmt der kurzfristigen 1:1-Erneuerung des Bahnübergangs Teufelsspring zu.“

Sachverhalt:Begründung der Beschlussvorlage

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i.V. m. § 6 Nr. 4 lit. g der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich hier um einen Beschluss über verkehrsplanerische Maßnahmen, für die der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Die DB Netz AG als Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG plant derzeit im Zuge eines Sonderprogramms eine „1:1-Erneuerung“ von technischen Sicherungsanlagen an Bahnübergängen (BÜ). Das Programm hat zum Ziel, die aufgrund ihres Alters sehr störanfälligen technischen Komponenten wie Schranken, Lichtzeichen oder Schalthäuser der BÜ möglichst kurzfristig durch neue Anlagen zu ersetzen. Straßenbaulich bleiben die BÜ dabei unverändert.

Mit diesem Programm verspricht sich die DB Netz AG eine spürbare Verbesserung vorrangig in der Qualität des Schienenverkehrs. Durch die Verringerung der Störungen werden aber auch positive Effekte für den Straßenverkehr erwartet.

Durch das 1:1-Programm soll an der Bahnstrecke 1730 Hannover - Braunschweig auch der BÜ Teufelsspring (Inbetriebnahme 1977) zwischen Timmerlah und Stiddien modernisiert werden.

Da die Stadt Braunschweig Straßenbaulastträger und somit Kreuzungspartner des BÜ ist, bittet die DB Netz AG um Zustimmung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die geplante 1:1-Erneuerung ohne finanzielle Belastung der Stadt Braunschweig erfolgen würde.

Verkehrliche Bedeutung

Bei der Straße Ohlenhofstraße bzw. Teufelsspring zwischen Timmerlah und Stiddien handelt es sich um eine klassifizierte Straße (Kreisstraße K 20). Die Verkehrsbelastung ist gering, aus einer Zählung vom 26.09.2017 ergeben sich hochgerechnet ca. 1.000 Kfz/24 h. Diese

geringe Verkehrsmenge ergibt sich einerseits aus dem Gesamtzusammenhang, da alle weiteren Verbindungsstraßen zwischen den Stadtteilen Stiddien, Broitzem, Geitelde und Rüningen ebenfalls gering mit jeweils unter 2.000 Kfz/24 h belastet sind. Andererseits ist die Belastung am BÜ Teufelsspring nochmals geringer aufgrund der Tatsache, dass diese Verbindung aufgrund der häufigen und langen Schrankenschließzeiten – bei der Zählung war der BÜ zu rd. 60 % geschlossen – gemieden wird.

Der etwa 4 km lange Umweg von Stiddien nach Timmerlah über Broitzem – um den BÜ zu umgehen – dauert in etwa genauso lange wie die mittlere Wartezeit vor den Schranken, die bei ca. 5 Minuten liegt.

Einschätzung der Verwaltung

1. Für die Bewohner der Stadtteile Geitelde und Stiddien bedeutet der BÜ Teufelsspring die kürzest mögliche Verbindung nach Timmerlah sowie weiter in Richtung Nordosten (z. B. Bundesstraße B 1) sowie anders herum für die Bewohner Timmerlahs z. B. in die Industriegebiete Salzgitters. Daher gibt es immer wieder Beschwerden über die langen Schrankenschließzeiten (vgl. DS 17-04129) sowie den Wunsch, den BÜ durch eine kreuzungsfreie Lösung, also eine Brücke oder einem Tunnel, zu ersetzen (vgl. DS 16-02880).
2. Schon heute zeigt sich aufgrund der o. g. Verkehrsmengen, dass die Verkehre im Stadtbezirk 222 geprägt sind von Durchgangsverkehren – wenn auch im stadtweiten Vergleich auf niedrigem Niveau. Dies ist naturgemäß der Lage am südöstlichen Stadtrand geschuldet, da hier aus den Nachbargemeinden Verkehr nach Braunschweig hineinfließt oder heraus. Aufgrund des BÜ Teufelsspring mit den unkalkulierbaren Wartezeiten wird eine eigentlich attraktive weil kurze Verbindung SZ-Industriegebiete – Thiede – Geitelde – Stiddien – Timmerlah – B 1 offensichtlich nur wenig genutzt.
3. Durch die Schaffung einer kreuzungsfreien Lösung anstelle des BÜ würde sich die heutige Verkehrsmengenverteilung zugunsten dieser Verbindung verschieben. Für einen Teil der Bürger von Geitelde, Stiddien und Timmerlah würde dies einen Zeit- und Wegevorteil bedeuten, die Bürger von Broitzem würden teilweise vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig wird sich aber auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen einstellen, da auch auswärtige Verkehrsteilnehmer den Wege- und vor allem den Zeitvorteil erkennen werden. Gerade im Vergleich zur ca. 2 km westlich gelegenen Straßenverbindung über Groß Gleidingen wird die Strecke über Stiddien an Attraktivität gewinnen. Somit besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial von dort.

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt, der 1:1-Erneuerung des BÜ Teufelsspring zuzustimmen.

Ein Umbau, der über diese Erneuerung hinausginge, würde eine Finanzierung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erforderlich machen, bei dem die Stadt als Kreuzungspartner ein Drittel der Kosten tragen müsste. Zudem wäre eine kurzfristige Erneuerung aus dem o. g. Sonderprogramm ausgeschlossen. Daher sollte aus Sicht der Verwaltung eine kreuzungsfreie Lösung nicht verfolgt werden.

Diese Entscheidung ist dabei keine Vorfestlegung für den Fall, dass die Planungen zu einem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke 1730 Hannover – Braunschweig aufgenommen werden. Die Situation würde dann neu bewertet.

Leuer

Anlage/n: keine

Betreff:

Erneuerung oder Umwandlung des Bahnübergangs Teufelsspring zwischen Timmerlah und Stiddien

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	24.10.2017	Ö

Beschluss:

„Die Stadt Braunschweig stimmt der kurzfristigen 1:1-Erneuerung des Bahnübergangs Teufelsspring zu.“

Sachverhalt:

Der Bezirksrat hat in seiner Sitzung am 20.10.2017 den Beschluss wie folgt abgeändert:

„Die Stadt Braunschweig stimmt der kurzfristigen 1:1-Erneuerung des Bahnübergangs Teufelsspring *unter der Voraussetzung zu, dass im Rahmen der Erneuerung auch eine gesonderte Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird.*“

Würde die Stadt dies gegenüber dem Vorhabenträger DB Netz AG fordern, würde es sich bei der geplanten Maßnahme nicht mehr um eine 1:1 Erneuerung handeln. Neues Planungsrecht wäre erforderlich, wozu von DB Netz AG ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen wäre. Die Maßnahme könnte nicht, wie bisher von DB Netz geplant, im Jahr 2018 umgesetzt werden, sondern vermutlich erst ca. drei bis vier Jahre später.

Bei einer 1:1 Erneuerung sind von der Stadt keine Kosten zu übernehmen. Sobald die Maßnahme über eine 1:1 Erneuerung hinausgeht, muss sich die Stadt voraussichtlich mit einem Drittel an den Kosten der Gesamtmaßnahme beteiligen. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme werden auf 1,2 Mio. bis 1,5 Mio. Euro geschätzt. Im städtischen Haushalt wären also ca. 400.000 bis 500.000 Euro bereitzustellen.

Eine aktuelle Verkehrszählung am 14.09.2017 hat ergeben, dass der Bahnübergang mit 115 Fahrzeugen (Summe beider Richtungen) in der Spitzenstunde nur eine geringe Verkehrsbelastung aufweist. In der gleichen Stunde ist der Bahnübergang ca. 41 Minuten geschlossen. In den verbleibenden 19 Minuten passieren also ca. 60 Fahrzeuge je Richtung den Übergang, das sind nur etwa drei Fahrzeuge pro Minute. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge nicht wesentlich behindern oder gefährden.

Angesichts der zu erwartenden Verschiebung des Umsetzungszeitpunktes, des Aufwands für die Erlangung von Planungsrecht, der hohen Kosten und der im Vergleich dazu geringen Verkehrsbelastung empfiehlt die Verwaltung, der 1:1 Erneuerung ohne Schaffung einer zusätzlichen Fußgänger- und Radfahrerquerungsmöglichkeit zuzustimmen.

Leuer

Anlage/n: keine

Betreff:

**Bau Straßenbegleitender Gehwege beiderseits der Hondelager
Straße im Bereich der östlichen Ortseinfahrt von Bevenrode**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 12.09.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	20.09.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	24.10.2017	Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau von Gehwegen beiderseits der Hondelager Straße im Bereich der östlichen Ortseinfahrt von Bevenrode entsprechend den planerischen Darstellungen in der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Anlage von Gehwegen an einer Kreisstraße um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen an einer überbezirklichen Straße, für die der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Ausgangssituation

Zur sicheren Erreichbarkeit des Sportplatzes von Bevenrode wurde vor längerer Zeit von der Bürgerschaft und der Politik gefordert, eine Geh- und Radwegverbindung zwischen der Ortslage Bevenrode und dem südlich davon liegenden Sportplatz zu schaffen.

Der Sportplatz ist mittlerweile nicht mehr in Betrieb und wird in den nächsten Monaten aufgegeben. Dadurch entfällt die Notwendigkeit, einen Geh- und Radweg bis dorthin zu schaffen. Die Planung beschränkt sich daher auf die Schaffung von Gehwegen beiderseits der Hondelager Straße im Bereich der östlichen Ortseinfahrt, damit u. a. das Feuerwehrhaus, die Wertstoffcontainer und die weiterführenden Wege sicher fußläufig erreicht werden können.

Planung

Der Gehweg auf der Nordseite der Hondelager Straße schließt einerseits an den Weg ins Baugebiet Am Pfarrgarten und andererseits an die Feldwegeinmündung mit den Wertstoffcontainern in der Kurve an. Der gepflasterte Gehweg auf der Südseite soll von der Einmündung Schulweg bis zur Zufahrt zum Feuerwehrhaus gebaut werden. Im Zuge der Baumaßnahme müssen auf der Nordseite ein Baum und auf der Südseite zwei Bäume gefällt werden. Die hier dargestellten Maßnahmen (siehe Anlage) weichen in einem Punkt vom Nutzungsbeispiel des B-Planverfahrens „Am Pfarrgarten“ ab: Aufgrund der niedrigen

Kfz-Frequenz auf der Hondelager Straße wird auf die im Nutzungsbeispiel dargestellte Querungshilfe verzichtet. Da der Gehweg auf der Nordseite verschwenkt wird, bleibt es aber grundsätzlich weiterhin möglich, eine Querungshilfe anzulegen.

Finanzierung/Realisierung

Die Maßnahme ist erschließungsbeitragspflichtig. Aufgrund der geringen Anzahl der erschließungsbeitragspflichtigen Grundstücke wird auf eine öffentliche Bürgerinformation verzichtet. Die Beitragspflichtigen sind durch ein Informationsschreiben unterrichtet worden. Zur Umsetzung der genannten Maßnahme stehen Haushaltsmittel in Höhe von 90.000 € im Projekt „Geh-/Radwege Bevenrode Hondelage (5E.660066)“ zur Verfügung. Die Umsetzung der Maßnahme ist im Jahr 2018 vorgesehen.

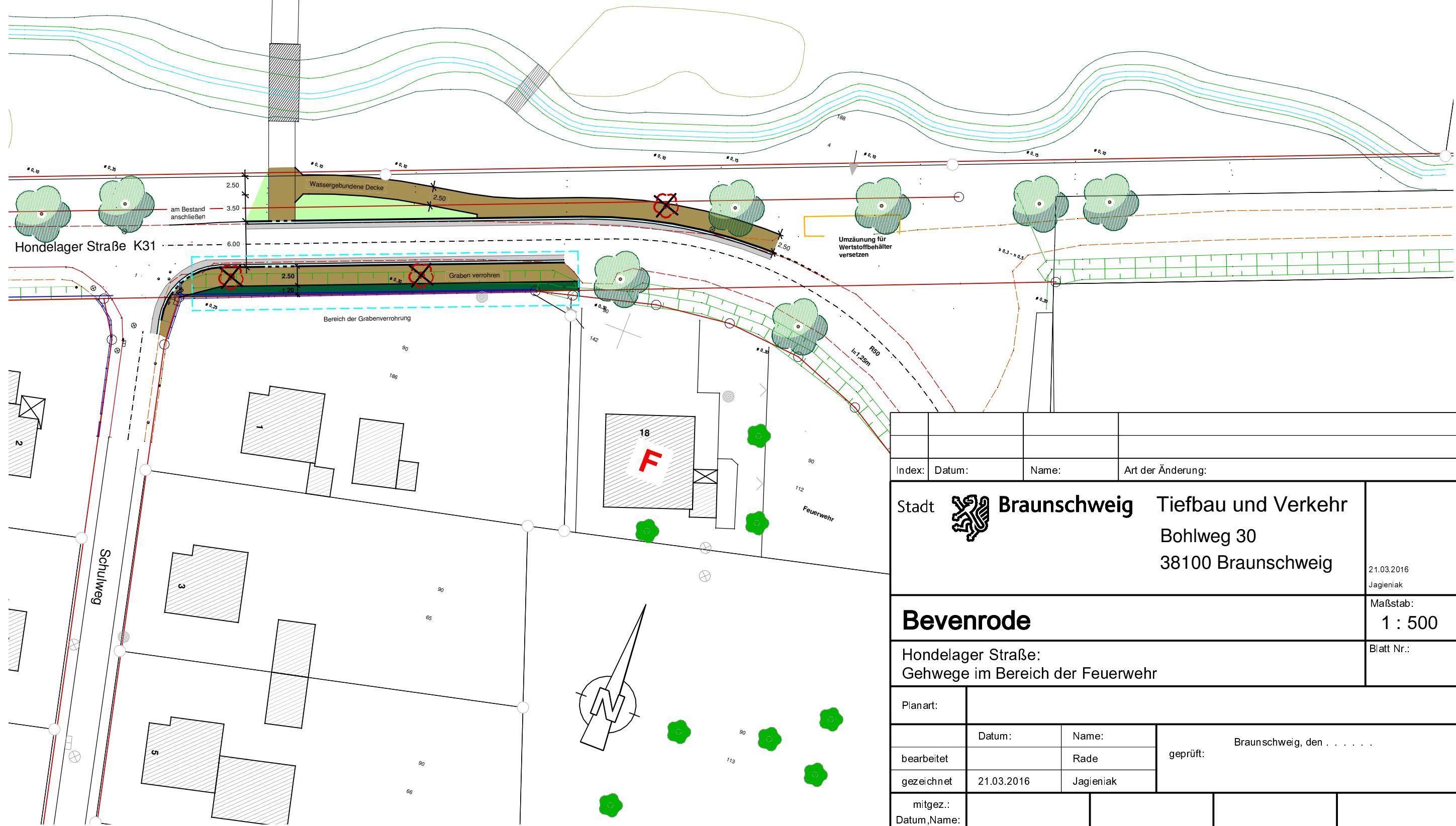
Leuer

Anlage/n:

Lageplan

Anlage

Grundlage ist der Straßenausbauplan vom
16.11.2012 zum B-Plan "Am Pfarrgarten"



Betreff:

**Bau straßenbegleitender Gehwege beiderseits der Hondelager
Straße im Bereich der östlichen Ortseinfahrt von Bevenrode**

Organisationseinheit:Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

16.10.2017

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

24.10.2017

Status

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Bau von Gehwegen beiderseits der Hondelager Straße im Bereich der östlichen Ortseinfahrt von Bevenrode entsprechend den planerischen Darstellungen in der Anlage wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

In der Sitzung des Stadtbezirksrates 112 Wabe-Schunter-Beberbach vom 20. September 2017 wurde folgender Beschluss gefasst:

„Der Planung und dem Bau von Gehwegen beiderseits der Hondelager Straße im Bereich der östlichen Ortseinfahrt von Bevenrode entsprechend den planerischen Darstellungen in der Anlage wird zugestimmt.

Ergänzend zur Verwaltungsvorlage beantragt der Bezirksrat im Zuge der Erstellung des Gehweges, die Mitumsetzung einer Querungshilfe, wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen.“

Abstimmungsergebnis:

16 dafür 0 dagegen 0 Enthaltungen

Zu dem Antrag hinsichtlich der Mitumsetzung einer Querungshilfe nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Aufgrund der vergleichsweise geringen Kraftfahrzeugfrequenz (ca. 2.400 Kfz pro Tag) und der Übersichtlichkeit dieses Bereichs für querende Fußgänger sieht die Verwaltung weiterhin nicht die Notwendigkeit der Einrichtung einer Querungshilfe.

Die Einrichtung einer Querungshilfe würde zusätzlich etwa 70.000 € kosten. Im Haushalt stehen Mittel hierfür nicht zur Verfügung.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:**Zuschüsse zur Pflege des baulichen Kulturgutes****Organisationseinheit:**Dezernat III
0610 Stadtbild und Denkmalpflege**Datum:**

17.10.2017

BeratungsfolgePlanungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)
Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)**Sitzungstermin**

24.10.2017

Status

Ö

26.10.2017

Ö

Beschluss:

„Den in der Vorlage vorgeschlagenen Zuschussgewährungen zur Pflege des baulichen Kulturgutes wird zugestimmt“.

Sachverhalt:**Beschlusszuständigkeit**

Auf Grund der Richtlinie des Rates gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 2 NKomVG gehört die Bewilligung von unentgeltlichen Zuwendungen bis zur Höhe von 5.000,00 € zu den Geschäften der laufenden Verwaltung. Bei Bewilligungssummen über 5.000,00 € ist gem. § 6 Abs. 1 Buchstabe b der Hauptsatzung ein Beschluss über den Förderantrag durch den Finanz- und Personalausschuss herbeizuführen. Die im Folgenden beschriebenen Zuschussanträge übersteigen jeweils die Bewilligungssumme von 5.000,00 € und fallen damit in die Beschlusszuständigkeit des Finanz- und Personalausschusses.

Bewertung der Verwaltung

Die Stadt Braunschweig gewährt Zuschüsse im Bereich der Denkmalpflege. Den jährlichen Fördertopf bilden die Stadt und die Richard Borek Stiftung gemeinsam; er beträgt im Jahr 2017 100.000,00 € (davon 1/3 Richard Borek Stiftung und 2/3 Stadt). Im Jahr 2002 schlossen die Richard Borek Stiftung und die Stadt Braunschweig erstmals eine Vereinbarung über die gemeinsame finanzielle Förderung von Erhaltungsmaßnahmen an privaten oder kirchlichen Baudenkmälern in der Stadt Braunschweig. Die zunächst auf sechs Jahre abgeschlossene Vereinbarung wurde 2007 und zuletzt 2014 um jeweils weitere sechs Jahre verlängert.

Erhaltungsmaßnahmen an Baudenkmälern bedürfen sorgfältiger Planung und fachlich versierter Ausführung. Da die Arbeiten an Unikaten erfolgen, entstehen im Vergleich zu nicht denkmalgeschützten Objekten in der Regel Mehrkosten, die vom Denkmaleigentümer/von der Denkmaleigentümerin zu tragen sind. Die Zuschüsse können helfen, diese Mehrkosten teilweise auszugleichen.

Baudenkmale sind wertvolle Geschichtszeugnisse, tragen zur Unverwechselbarkeit und Attraktivität des Stadtbilds bei, sichern Identifikation und Orientierung. Davon profitieren alle und so liegt die Erhaltung der Baudenkmale nicht nur im privaten, sondern auch im öffentlichen Interesse.

Es handelt sich um folgende vier Objekte, die durch einen entsprechenden Zuschuss (Stadt und Stiftung) gefördert werden sollen:

1. Wohngebäude, Campestraße 4
- Fassadensanierung -
Zuschuss: 6.500,00 €
2. Wohngebäude, Altewiekring 11
- Fenstererneuerung Straßen- und Bauwachseite -
Zuschuss: 7.250,00 €
3. St.-Leonhard-Kapelle, Leonhardstraße 42
- Maßnahmen zur Verbesserung des Raumklimas, Aufarbeitung Fußbodenplatten -
Zuschuss: 10.000,00 €
4. Wohngebäude, Leonhardstraße 15
- Fassadensanierung Straßen- und Bauwachseite -
Zuschuss: 6.250,00 €

Leuer

Anlage/n: ./.

Absender:

**Faktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt
Mühlnickel, Rainer**

17-05616

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Neugestaltung des Hagenmarktes / Sturmschäden vom 05.10.2017

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 11.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Planungs- und Umwaltausschuss (zur Beantwortung)	<i>Status</i> 24.10.2017	Ö
--	-----------------------------	---

Sachverhalt:

Am 5. Oktober 2017 verursachte der Orkan Xavier in Braunschweig bekanntlich massive Sturmschäden. Im Stadtzentrum traf es insbesondere den Hagenmarkt, wo die Bäume gleich reihenweise umstürzten. Rund ein Dutzend Scheinakazien (Robinien) fiel dem frühen Herbststurm dort zum Opfer.

Angesichts dessen wird nun über eine Neugestaltung des Hagenmarktes diskutiert (s. BZ-Artikel "Nicht jeder trauert den Bäumen nach" vom 10.10.2017). So wünscht sich z. B. der Arbeitsausschusses Innenstadt (AAI) eine höhere Aufenthaltsqualität dieses Platzes.

In der aktuellen Citymarketingkampagne "*Ist schön. Wird schön*" der Braunschweig Stadtmarketing GmbH spielt der Hagenmarkt lediglich eine untergeordnete Rolle. Konkrete Pläne der Stadtverwaltung zur Umgestaltung des Hagenmarktes sind bislang nicht bekannt.

Allerdings hat der Fachbereich 61 (Stadtplanung und Umweltschutz) im September 2013 eine Städtebauliche Studie zum Plangebiet „Hagen“ (Büro Grundmann) vorgelegt, die auch einige Aussagen zum Hagenmarkt enthält, u. a. folgende Fragestellung (S. 67): „Für die zukünftige Funktion und Gestaltung des Hagenmarktes ist eine grundsätzliche Entscheidung zu treffen: Erhalt eines grünen Stadtplatzes ohne historischen Hintergrund oder Rückkehr zu einem baulich geprägten Stadtplatz nach historischem Vorbild.“

Aufgrund der massiven Sturmschäden ist es u. E. nun sinnvoll und notwendig, diese Fragestellung zu beantworten und eine Grundsatzentscheidung zur künftigen Gestaltung des Hagenmarktes zu treffen, die bei allen möglichen Varianten des Stadtbahnausbau bzw. der Linienführung Bestand hat.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, den Hagenmarkt gestalterisch zum attraktiven Aufenthaltsort aufzuwerten?

2. Welche Bepflanzung wäre sinnvoll, um Sturmschäden wie die vom 5. Oktober 2017 künftig zu vermeiden?
3. Wie könnten der Heinrichsbrunnen und die Katharinenkirche städtebaulich besser zur Geltung gebracht werden?

Anlagen: keine

Absender:

Fraktion BIBS im Rat der Stadt

TOP 12.2

17-05598

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Sachstand "Langer Tag der Stadtnatur"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.10.2017

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

24.10.2017

Ö

Sachverhalt:

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 15.03.2017 wurde der Antrag der BIBS-Fraktion für einen "Langen Tag der Stadtnatur" auch in Braunschweig (Ds. 17-04117) unter der Maßgabe zurückgestellt, dass zunächst ein runder Tisch zum Thema stattfinden solle, der zur Abfrage der Bereitschaft von möglichen Beteiligten durchgeführt werden sollte. Vor diesem Hintergrund möchten wir wissen:

1. Hat dieser runde Tisch nunmehr stattgefunden?
2. Wenn ja: Mit welchem Ergebnis?

Anlagen: keine

*Absender:***Die Fraktion P2 im Rat der Stadt****17-05490****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Digitales Kompensationsflächenkataster***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

29.09.2017

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

24.10.2017

Ö

Sachverhalt:

In den Fällen, in denen Flächen wie Wälder, Wiesen und Felder bebaut oder für andere Zwecke verwendet werden, müssen nach Baugesetzbuch bei Eingriff in den Naturraum vorgeschriebene Ausgleichsmaßnahmen stattfinden. Das bedeutet, dass der Natur an anderer Stelle Ausgleichsflächen "zurückgegeben" werden müssen. [1]

Der Gesetzgeber schreibt vor, diese Flächen in ein Kompensationsverzeichnis einzutragen. [2]

In Braunschweig wird dieses Kataster bei der unteren Naturschutzbehörde geführt. [3]

Dazu haben wir folgende Fragen:

- Gibt es Ausgleichsflächen in Braunschweig, die nur zeitlich begrenzt als solche ausgewiesen sind und wenn ja, welche und bis zu welchem Zeitpunkt?
- Arbeitet die Stadt Braunschweig bereits mit einem digitalen Kompensationsflächenkataster?

Quellen:

[1]

http://www.braunschweig.de/vv/produkte/III/61/61_7/61_71/ausgleichs_renaturierungsmassnahmen.php

[2] <http://www.ndsvoris.de/jportal/?quelle=jlink&query=KompVerzV+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true>

[3]

https://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/naturschutz/landschaftsplanung_beitraege_zu_andere_n_planungen/eingriffsregelung/kompensationsflaechenkataster/kompensationsflaechenkataster-39233.html

Anlagen:

keine

*Absender:***Die Fraktion P2 im Rat der Stadt****17-05612****Anfrage (öffentlich)***Betreff:*
**Baugebiet Trakehnenstraße-Ost: Sachstandsanfrage zu
Erschließungsuntersuchungen**
*Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

11.10.2017

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

24.10.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Am 25.01.2017 teilte die Verwaltung dem Stadtbezirksrat 212 Heidberg-Melverode mit [1]:

"Für den Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, wurde am 1. Dezember 2016 eine öffentliche Bürgeranhörung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt.

In dieser Sitzung wurde von Bürgerinnen und Bürgern der Vorschlag gemacht, das östlich der Trakehnenstraße geplante Wohngebiet von Süden über die Senefelderstraße oder von Norden über eine Verlängerung des Schlesiendamms zu erschließen. Diese Erschließungsvarianten wurden vertieft betrachtet und werden zurzeit konkret untersucht. Dabei wird in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen eine Verkehrsuntersuchung erstellt."

Dazu fragen wir an:

- Wie ist der derzeitige Sachstand der konkreten Untersuchungen zu den beiden Erschließungsvarianten?
- Fand die Verkehrsuntersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen der beiden Erschließungsvarianten bereits statt und mit welchen Ergebnissen?
- Wann ist die Beteiligung der politischen Gremien und der Öffentlichkeit geplant?

Quelle:

[1] 16-03269-01 <https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1004786>

Anlagen:

keine