Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

Sitzung: **Mittwoch, 04.09.2019, 15:00 Uhr**

Raum, Ort: **Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig**

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Eröffnung der Sitzung	
2.	Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 12.06.2019 (öffentlicher Teil)	
3.	Mitteilungen	
3.1.	Vortrag und Aussprache: Monitoringbericht 2017 zur Beurteilung der Anpflanzungen im Rahmen der Flughafenerweiterung (Vortragender: Dr. Rehfeldt, LaReG GbR) (www.flughafen-braunschweig.de/DE/News/Monitoring.php)	
3.2.	Vorträge: Arbeit der Fluglärmschutzkommission (Vortragender: Herr Behrens - Vorsitz) und Arbeit des Fluglärmschutzbeauftragten (Vortragender: Herr Haufe)	
3.3.	Verbesserung der Verkehrssituation im Flughafenumfeld (mündliche Mitteilung)	
3.4.	19-11417 4. Kompaktbericht Stadtbahnausbau **(wird nachversandt)**	
3.5.	Bodenabbau nördlich der Stöckheimstraße	**19-11440**
3.6.	Sachstand zum Welfenhof	**19-11318**
3.7.	Renaturierung der Schunter im Bereich Butterberg in Rühme	**19-11430**
3.8.	Errichtung von digitalen Stadtinformationsanlagen im CLP-Format	**19-11449**
4.	Anträge	
4.1.	Wohnungsnot: Taten sind endlich gefragt	**19-11537**
4.1.1.	Stellungnahme 19-11537-01 Wohnungsnot: Taten sind endlich gefragt **(wird nachversandt)**	
4.2.	Dorfgemeinschaftshaus Rautheim	**19-10786**
4.2.1.	Dorfgemeinschaftshaus Rautheim Änderungsantrag zum Antrag 19-10786	**19-10786-02**
4.2.2.	Änderungsantrag zum TOP "Dorfgemeinschaftshaus Rautheim"	**19-11070**
4.2.3.	Dorfgemeinschaftshaus Rautheim	**19-10786-01**
4.3.	Planung der Stadtstraße Nord rechtswidrig - jetzt neu entscheiden!	**19-11566**
4.3.1.	Stellungnahme 19-11566-01 Planung der Stadtstraße Nord rechtswidrig - jetzt neu entscheiden! **(wird nachversandt)**	
4.4.	Erhalt der Rotbuche in Waggum	**19-11559**
4.4.1.	Stellungnahme 19-11559-01 Erhalt der Rotbuche in Waggum **(wird nachversandt)**	

5.	Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig - Ziele und Umsetzungsempfehlungen	**19-11425**
6.	145. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig "An der Schölke - Neu"; Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke	**19-10775**
7.	Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "An der Schölke-Neu", HO 54 Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke (Geltungsbereich A) Stadtgebiet Watenbüttel, Geltungsbereich B Stadtgebiet Hondelage, Geltungsbereich C Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss	**19-11042**
8.	Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Ohefeld-Nord", RH 61 Stadtgebiet östlich der Vorwerksiedlung und nördlich der Straße Ohefeld Auslegungsbeschluss	**19-11313**
8.1.	19-11313-01 Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Ohefeld-Nord", RH 61 Stadtgebiet östlich der Vorwerksiedlung und nördlich der Straße Ohefeld Auslegungsbeschluss **(wird nachversandt)**	
9.	Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Nahversorger Bevenrode/ Grasseler Straße", BV 18 Stadtgebiet südlich der Ortslage Bevenrode und westlich der Grasseler Straße Aufstellungsbeschluss	**19-11311**
10.	Bebauungsplan "Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt", IN 251, 1. Änderung des IN 250, Stadtgebiet innerhalb des Wallrings Auslegungsbeschluss	**19-11213**
11.	Veränderungssperre "Örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt", IN 229 Stadtgebiet innerhalb des Wallrings Satzungsbeschluss	**19-11215**
12.	Bestellung von Herrn Dr. Bernd Hoppe-Dominik zum Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege	**19-11322**
13.	Bestellung von Herrn Klaus Hermann zum Beauftragten für Naturschutz- und Landschaftspflege	**19-11323**
14.	Naturnahes Naherholungskonzept Bienroder Kiesteich	**19-10728**
15.	Ringgleis-West: Triftweg bis Ernst-Amme-Straße Sanierung der Wegedecke in Asphaltbauweise	**19-11010**
16.	Zuschüsse zur Pflege des baulichen Kulturgutes	**19-11067**
17.	Peter Joseph Krahe-Preis Architekturpreis der Stadt Braunschweig Grundsatzbeschluss über die Verleihung im Jahr 2020	**19-11236**
18.	Abschluss einer vierten Vereinbarung mit der Richard Borek Stiftung über die gemeinsame finanzielle Förderung von Maßnahmen zu denkmalgeschützten Bauten und Anlagen im privaten und kirchlichen Eigentum für die Jahre 2020 bis 2025	**19-11244**
19.	Herstellung einer Querungshilfe auf der Hansestraße	**19-09981**
19.1.	Herstellung einer Querungshilfe auf der Hansestraße	**19-09981-01**
20.	Sanierung der Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße	**19-10091**
21.	Ergänzende Maßnahmen zur Sanierung der Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße	**19-11312**
22.	Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Innenstadt	**19-10722**
23.	Aufstellung des Nahverkehrsplans 2020 für den Großraum Braunschweig; Stellungnahme der Stadt im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)	**19-10926**

24.	Radschnellweg Braunschweig-Salzgitter-Thiede/Wolfenbüttel Planungsvereinbarung	**19-11257**
25.	Neubau der Okerbrücke Biberweg	**19-10807**
26.	Anfragen	
26.1.	Brutplatz für Rauchschwalben im Holzmoor in Gefahr?	**19-11076**
26.2.	Serielles Bauen in Braunschweig	**19-11558**
26.3.	Grünflächen am Ringgleis	**19-11530**
26.4.	Sachstand Fortschritt Erschließung Alsterplatz / Neubaugebiet am Alsterplatz	**19-11541**
26.5.	Entwicklung gebundener Wohnungen	**19-11513**
26.6.	Sachstand Sanierung Jugendzentrum B58	**19-11556**
26.7.	Elektrokleinstfahrzeuge: Mitnahme im ÖPNV, Sharingpartner, Förderungen	**19-11549**
26.8.	Halbzeitbilanz im Planungs- und Umweltausschuss	**19-11563**
26.9.	Klimaanpassung: Langfristige Sicherung der Wasserversorgung in der Stadt Braunschweig	**19-11531**
26.10.	Modellprojekte für den Radverkehr	**19-11536**
26.11.	BSVG: Busse: Nachrüstung mit E-Antrieben	**19-11548**
26.12.	Aktueller Sachstand erstellter und geplanter Wohneinheiten in Braunschweig	**19-11555**
26.13.	Gehweg am Wilhelmitorwall	**19-11532**
26.14.	Aufwertung der Innenstadt im Bereich der Kannengießerstraße	**19-11554**

Braunschweig, den 28. August 2019

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11417
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
4. Kompaktbericht Stadtbahnausbau

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	30.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Die Verkehrs-GmbH und die Verwaltung berichten seit dem 31.12.2017 halbjährlich im Planungs- und Umweltausschuss in Form eines Kompaktberichts zum Stand des Stadtbahnausbaus.

Der 4. Kompaktbericht mit dem Stichtag 30.06.2019 wird hiermit vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:
4. Kompaktbericht Stadtbahnausbau zum Stichtag 30.06.2019

Kompaktbericht Stadtbahnausbau „Stadt.Bahn.Plus“ – zum Stichtag 30.06.2019

Tabellarischer Teil:

Siehe Anlage

Textlicher Teil:

Gesamtprojekt

a. Sachstand Förderung + Konzeptentwicklung

Die Abstimmungen mit den Zuwendungsgebern Bund und Land wurden fortgeführt. Ein projektbegleitender Arbeitskreis hat vor der Sommerpause stattgefunden, ein weiterer soll im Herbst folgen. Die bereits im letzten Kompaktbericht benannte neue Organisation der Gutachterbüros zur Standardisierten Bewertung hatte im ersten Quartal 2019 eine Einarbeitungsphase zur Folge.

Im Arbeitskreis im Juni 2019 wurde eine von den Zuwendungsgebern geforderte Detailanpassung im ÖV-Konzept des Ohnefalls für das Projekt Volkmarode beraten. Dabei handelt es sich um eine konkretere Darstellung der betrieblichen Abläufe und damit der Erläuterung, warum die Anzahl der benötigten Stadtbahnfahrzeuge im Ohnefall und im Mitfall im Projekt Volkmarode identisch bleibt. Erläutert wurde damit auch, warum im Ohnefall zwei Stadtbahnlinien bis zur Haltestelle Moorhüttenweg geführt werden und im Mitfall eine zusätzliche Wendeschleife in Gliesmarode betrieblich sinnvoll ist. Die Beratungsergebnisse werden jetzt schriftliche fixiert und sollen im nächsten projektbegleitenden Arbeitskreis mit den Zuwendungsgebern bestätigt werden.

Im Projekt Rautheim werden im nächsten projektbegleitenden Arbeitskreis mit den Zuwendungsgebern die volkswirtschaftlichen Nutzenanteile (z.B. Vermeidung von Unfallkosten und CO2-Emissionen) für das Teilprojekt Rautheim beraten. Dabei wird das Angebot zwischen Ohnefall und Mitfall verglichen.

Die Kosten des Nutzen-Kosten-Indikators für die Projekte Volkmarode und Rautheim werden auf Grundlage der Entwurfsplanung ermittelt. Das ist die Vorgabe der Zuwendungsgeber. Die Planungstiefe beider Projekte hat die Entwurfsplanung noch nicht erreicht. Dieser Planungsstand wird voraussichtlich im ersten Quartal 2020 erreicht sein. Mit dieser Kostenermittlung wird dann der NKI für beide Projekte ermittelt.

Wenn die Ermittlung der NKI für die Projekte Volkmarode und Rautheim abgeschlossen ist, wird die Antragstellung auf finanzielle Förderung durch den Bund und das Land Niedersachsen im projektbegleitenden Arbeitskreis mit den Fördermittelgebern abgestimmt.

b. Sachstand interne Projektressourcen

Das Projektteam ist seit Februar 2019 durch eine Teilprojektleiterin für die Projekte Volkmarode und Rautheim verstärkt. Der zweite Teilprojektleiter ist für das Teilprojekt Campusbahn/Querum und Salzdahlumer Straße verantwortlich.

Die übergeordnete interne Projektsteuerung ist seit Februar 2019 vakant. Eine Vertretung konnte bisher nicht eingestellt werden.

Sachstand Teilprojekt 1 – Volkmarode

a. Sachstand Infrastrukturplanung

Die Ausarbeitung der Vorplanungsunterlagen zur Verkehrsanlagenplanung wurde Ende Juni abgeschlossen. Die Unterlagen werden jetzt bis Ende August von der Verwaltung und der BSVG geprüft. Der Abstimmungsaufwand zur Erstellung der prüffähigen (Plan-) Unterlagen war höher, als zunächst eingeschätzt. Der Zeitverzug beträgt im Projekt Volkmarode derzeit rund 3 Monate.

Die dem Rat bekannte Streckenführung für das Projekt Volkmarode wird nach aktuellen Erkenntnissen aus der Vorplanung bestätigt.

Die abgeschlossene Vorplanung ist Grundlage für die Entwurfsplanung. Der Start der Entwurfsplanung soll noch im Herbst 2019 erfolgen. Eine zusätzliche Verlängerung der Phase Entwurfsplanung ist nicht vorgesehen. Eine Kompensation der bisherigen Zeitverzögerung in der Entwurfsplanungsphase erscheint nur begrenzt möglich. Die Ratsbefassung zum Beschluss der Entwurfsplanung Volkmarode ist für das 2. Quartal 2020 geplant.

b. Sachstand und weiteres Vorgehen Bürgerbeteiligung

Der geprüfte Vorplanungsstand wird in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung den Bürgerinnen und Bürgern im Herbst 2019 vorgestellt. Feedback und Hinweise aus der Veranstaltung können in der weiteren Ausarbeitung noch Eingang finden.

Der ausgearbeitete Entwurf wird in 2020 vor der Befassung in den Ratsgremien nochmals öffentlich vorgestellt. Auf Grundlage des Beschlusses zur Entwurfsplanung wird anschließend das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Sachstand Teilprojekt 2 – Rautheim

a. Sachstand Infrastrukturplanung

Der Sachstand gleicht dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Die Ausarbeitung der zu prüfenden Vorplanungsunterlagen zur Verkehrsanlagenplanung wurde Ende Juni leicht verzögert abgeschlossen. Die Unterlagen werden bis Ende August von der Verwaltung und der BSVG geprüft. Der Abstimmungsaufwand zur Erstellung der prüffähigen (Plan-) Unterlagen war höher, als zunächst eingeschätzt. Der Zeitverzug beträgt im Projekt Rautheim derzeit rund 3 Monate.

Die dem Rat bekannte Streckenführung für das Projekt Rautheim wird nach aktuellen Erkenntnissen aus der Vorplanung bestätigt.

Eine abgeschlossene Vorplanung ist Grundlage für die Entwurfsplanung. Der Start der Entwurfsplanung soll noch im Herbst 2019 erfolgen. Eine zusätzliche Verlängerung der Phase Entwurfsplanung ist nicht vorgesehen. Eine Kompensation der bisherigen Zeitverzögerung in der Entwurfsplanungsphase erscheint nur begrenzt möglich. Die Ratsbefassung zum Beschluss der Entwurfsplanung Volkmarode ist für das 2. Quartal 2020 geplant.

b. Sachstand und weiteres Vorgehen Bürgerbeteiligung

Der Sachstand gleicht dem Teilprojekt 1 Volkmarode.

Der geprüfte Vorplanungsstand wird in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung den Bürgerinnen und Bürgern im Herbst 2019 vorgestellt. Feedback und Hinweise aus der Veranstaltung können in der weiteren Ausarbeitung noch Eingang finden.

Der ausgearbeitete Entwurf wird in 2020 vor der Befassung in den Ratsgremien nochmals öffentlich vorgestellt. Auf Grundlage des Beschlusses zur Entwurfsplanung wird anschließend das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Sachstand Teilprojekt 3 - Salzdahlumer Straße / Campusbahn

a. Sachstand Voruntersuchungen/Bürgerbeteiligung

Für die Bausteine Salzdahlumer Straße/Heidberg und Campusbahn/Querum wurden im Berichtszeitraum Bürgerveranstaltungen im bekannten Format erfolgreich durchgeführt.

Sachstand Salzdahlumer Str./Heidberg

Die im Bürgerworkshop im April vorgestellten Planungsvarianten wurden von den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und kommentiert. Die Anwesenden haben sich mehrheitlich für eine Stadtbahntrasse auf besonderen Bahnkörper für den gesamten Streckenverlauf ausgesprochen. Das umfasst einen besonderen Bahnkörper in Seitenlage im Abschnitt unter den DB-Brücken sowie im weiteren Verlauf auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage entlang der Salzdahlumer Straße und auf der Hallestraße. Eine Umgestaltung des Sachsensdamms wird als möglich erachtet.

Außerdem wurde eine Verlängerung der Strecke in die Stettinstraße mit einer neuen Wendeschleife am Heidbergpark diskutiert. Eine baulich-technische Machbarkeit ist nach aktueller Einschätzung gegeben. Eine Bewertung dieser möglichen Erweiterung des Teilprojektes im Gesamtprojektzusammenhang steht noch aus.

Der dritte und voraussichtlich abschließende Workshop dieser Planungsphase ist für Herbst 2019 geplant. Die Befassung der Ratsgremien ist für das 1. Quartal 2020 geplant.

Sachstand Campusbahn/Querum

Im zweiten Workshop am 1. Juli 2019 wurden mögliche Trassierungsvarianten unterteilt in drei Untersuchungsräume mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert: (Hinweis: der 2. Workshop steht in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit dem Berichtszeitraum und somit wird über ihn hier berichtet)

a. Erschließung der Nordstadt, des Campusbereiches Nord und Ost sowie Querums (durchgehende Varianten mit Brücke)
b. Erschließung der Nordstadt und der Campusbereiche TU-Campus Nord und Ost (ohne Querum)
c. Erschließung Querums (ohne Nordstadt und TU-Campus Nord und Ost).

Bei diesem Vorgehen wurden keine Kombinationen bewertet. Die aufgenommenen Hinweise werden bewertet und in der weiteren Untersuchung berücksichtigt.

Aufgrund der sich abzeichnenden Komplexität kann für den Baustein Campusbahn/Querum nach aktueller Einschätzung ein 4. Workshop erforderlich werden, um die Machbarkeitsstudie abschließen zu können. Es ist derzeit noch keine verbindliche Einschätzung möglich, ob der Baustein Campusbahn in zwei Bausteine Nordstadt/Campusbahn und Querum getrennt wird oder eine durchgehende Brückenvariante im Projekt weiterverfolgt wird.

Die Voruntersuchung inkl. Bürgerbeteiligung dauert im Baustein Campusbahn/Querum aufgrund der Komplexität und der zu untersuchenden Variantenvielfalt mindestens 6 Monate länger als bei Projektstart angenommen. Ziel ist es weiterhin, den notwendigen Beschluss zur Vorzugsvariante schnellstmöglich zu fassen, um spätestens im 2. Quartal 2020 mit den weiteren Planungen fortfahren zu können.

Sachstand Teilprojekt 4 – westliche Innenstadt + Lehndorf/Kanzlerfeld

Es gibt keinen neuen Sachstand. Es wird mit einem Start der Voruntersuchung und Bürgerbeteiligung im Jahr 2022 gerechnet.

Nächster Kompaktbericht:

Der nächste Kompaktbericht ist zum Stichtag 31.12.2019 vorgesehen.

Leuer

Anlage(n):

- Übersicht Kennzahlen

ANLAGE KENNZAHLEN, Kompaktbericht Stadtbahnausbau "Stadt.Bahn.Plus" (Stichtag 30.06.2019)

Gesamtprojekt - Zielnetz 2030

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)	Folgekosten "Konzern Stadt - Vergleich Ohnefall/Mitfall"
	Baukosten [1)]	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €	Mio. €/Jahr$_{(2030)}$
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)[8)]	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2[9)]
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 (Vorzugsvariante/Untersuchungsraum)[8)]	177,4	25,3	5,9	208,6	o	o	o	o	o	-	-	1,2[9)]

Teilprojekt 1 - Volkmarode (inkl. Wendeschleife Gliesmarode)

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten [1)]	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 *Vorzugsvariante*	**18,3**	**3,8**	**1,9**	**24,0**	**1,4 km**	**- / 70%**	**- / 30%**	**2024**	**1,4[7)]**	**11,3**	**-**
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 *Vorzugsvariante*	**18,3**	**3,8**	**1,9**	**24,0**	**1,4 km**	**- / 70%**	**- / 30%**	**2024**	**1,4[7)]**	**11,3**	**-**

Teilprojekt 2 - Rautheim

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten [1)]	Bauneben-kosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018 [2), 3), 4)] *Var. "kurze Brücke (3.0/B3)"*	**32,6**	**7,4**	**4,0**	**44,0**	**3,6 km**	**- / 95%**	**- / 5%**	**2025**	**1,3[7)]**	**25,1**	**-**
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018 *Vorzugsvariante*	**32,6**	**7,4**	**4,0**	**44,0**	**3,6 km**	**- / 95%**	**- / 5%**	**2025**	**1,3[7)]**	**25,1**	**-**
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019 *Vorzugsvariante*	**32,6**	**7,4**	**4,0**	**44,0**	**3,6 km**	**- / 95%**	**- / 5%**	**2025**	**1,3[7)]**	**25,1**	**-**

Teilprojekt 3.1/3.2 - Salzdahlumer Str./ Campusbahn

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten [1)]	Baunebenkosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Teilprojekt 4.1/4.2 - westliche Innenstadt/Lehndorf-Kanzlerfeld

	Investitionskosten Stadtbahn in Mio. € [netto]				Streckenlänge gesamt	Strecke auf besonderem Bahnkörper	Strecke straßenbündiger Bahnkörper	Fertigstellung /IB	Nutzen-Kosten-Faktor	Prognostizierte Fördermittel	zusätzlicher, begleitender Straßenbau (optional)
	Baukosten [1)]	Baunebenkosten	Risiko/ UV	Summe "Prognose"	ca. km	ca. km / ca. %	ca. km / ca. %	Jahr		ca. Mio. €	ca. Mio. €
Bericht 2, Stichtag 30.06.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 3, Stichtag 31.12.2018	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-
Bericht 4, Stichtag 30.06.2019	o	o	o	o	-	-	-	o	o	-	-

Bemerkungen:
1) Baukosten inkl. Grunderwerbskosten
2) ab Bericht 2 wurde die Kostenplanungsmethodik verändert: Für Teilprojekte in denen die Voruntersuchung abgeschlossen ist, wird zusätzlich eine Risikoposition gebildet
3) die Kostenveränderung setzt sich zusammen: 1. Fortschreibung des Baupreisindex, 2. Erhöhung des Anteils an Baunebenkosten, 3. planerisch/inhaltliche Anpassungen im Vergleich zur Ausgangsvariante im Teilprojekt
4) in der Pos. Risiko/Unvorhergesehenes sind auch bisher noch nicht im Detail bezifferbare Kosten für mögliche Anpassungsmaßnahmen an den DB-Anlagen enthalten
5) in Anlehung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2006"
6) in Anlehung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016"
7) in Anlehung an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung 2016" auf Grundlage der Ergebnisse (und Baukostenermittlungen) aus Voruntersuchung für konkrete Trassenvariante
8) Summe der jeweils zuletzt ermittelten Prognosewerte pro Teilprojekt
9) für die noch nicht konkretisierten Teilprojekte 3 und 4 wurde ein pauschaler Sicherheitsaufschlag berücksichtigt

Legende:
"UV" = Unvorgesehenes
"-" = noch keine Angaben möglich
"o" = kein neuer Sachstand bzw. Aussage für Gesamtprojekt noch nicht aktualisierbar

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11440
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Bodenabbau nördlich der Stöckheimstraße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	19.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (zur Kenntnis)	21.08.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	27.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.09.2007 hatte die Stadt Braunschweig den Bodenabbau nördlich der Stöckheimstraße unter Auflagen zugelassen. Nach Klage vor dem Verwaltungsgericht Braunschweig und Berufung vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht ist der Planfeststellungsbeschluss im Juli 2014 rechtskräftig geworden.

Mittlerweile hat der Vorhabenträger kurz vor Ablauf der Fünfjahresfrist, nach der die Planfeststellung nach den verfahrenrechtlichen Regelungen außer Kraft tritt, mit vorbereitenden Arbeiten zu dem Vorhaben begonnen. Entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss wurde eine vorhandene Dränagevorflutleitung verlegt.

Außerdem ist die notwendige Bestandsvermessung im Zusammenhang mit der erforderlichen Linksabbiegespur von der Stöckheimstraße zum Betriebsgrundstück erfolgt. Die Planung der Linksabbiegespur wird zurzeit mit der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) abgestimmt. Vorgesehen ist die Verlegung der nördlichen Fahrbahn in Richtung Norden, voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2020.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11318
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Sachstand zum Welfenhof

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 60 Fachbereich Bauordnung und Brandschutz	13.08.2019

Adressat der Mitteilung:		
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis)	13.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Die derzeitige Eigentümerin des Welfenhofs, die Allianz Lebensversicherungs-AG, vertreten durch die Allianz Real Estate, hat gemeinsam mit einer Investorengruppe der Verwaltung erste Überlegungen für eine Umgestaltung des Welfenhofs vorgelegt.
Der Welfenhof verfügt über rund 20.000 m² Mietfläche. Hiervon sind rund 4.000 m² Einzelhandelsflächen, von denen ein erheblicher Anteil derzeit ungenutzt ist. Als Hauptprobleme werden seitens des Eigentümers und der Verwaltung ein fehlender Ankermieter, der außerhalb der Passage gelegene Tiefgaragenzugang und ein fehlendes Ziel am Ende der Passage angesehen.
Nach den ersten Überlegungen soll der Tiefgaragenzugang in die Passage hineinverlegt werden, um eine höhere Frequentierung zu erreichen. Dadurch ergäben sich gleichzeitig auch Möglichkeiten zur Neugestaltung des Eingangsbereichs "Schild" sowie der Fassadengestaltung im Bereich "Schild" zur Erzeugung einer einheitlichen Gebäudeflucht.

Im Erdgeschoss sollen mehrere Einzelhandelsflächen zusammengelegt werden, um einen zugkräftigen Ankermieter unterbringen zu können. Dies könnte insbesondere ein Nahversorger sein. Zur Realisierbarkeit dieser Vorstellungen sind zunächst einige Vorfragen zu klären (Anliefersituation, auch im Hinblick auf die Statik der Tiefgarage), woran die Investorenseite derzeit arbeitet.

Die Verwaltung teilt die Auffassung der Investorenseite, dass eine Revitalisierung des Welfenhofes eine deutliche Frequenzerhöhung sowie eine zeitgemäße Gestaltung der Immobilie erfordert. Die bereits erfolgten bzw. laufenden Investitionen in diesem Teil der Fußgängerzone (Konrad-Koch-Quartier, Langerfeldt-Haus) belegen, dass Investitionen an diesem Standort in die Einzelhandelsstruktur grundsätzlich Erfolg versprechend sind. Die Vorstellungen der Investoren erscheinen geeignet, die gewünschte Belebung der Passage zu erreichen und werden daher von der Stadtverwaltung begrüßt. In diesem Zusammenhang sollten nach Möglichkeit auch die vorhandenen gestalterischen Defizite im Umfeld der Immobilie, sowohl im öffentlichen Raum als auch auf dem privaten Grundstück, beseitigt werden.

Die Verwaltung hat den Investoren in mehreren Gesprächen Unterstützung bei der Realisierung ihres Vorhabens signalisiert. Alle notwendigen Unterlagen zur Planung der Anliefersituation für den Lebensmitteleinzelhandel sind den Investoren zur Verfügung gestellt worden. Die für die Einrichtung des Nahversorgers notwendige Einziehung eines Teils der bisherigen öffentlichen Wegebeziehung im Innern des Gebäudes (gemeint ist der Abschnitt von der Aufweitung der Passage vor dem Ausgang Jöddenstraße diagonal in Richtung Übergang Küchenstraße/Alte Waage) erfordert eine Befreiung vom geltenden Bebauungsplan. Diese Befreiung zu erteilen wird von der Verwaltung für grundsätzlich

möglich gehalten. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass es gelingt, neben dem verkehrlichen auch unter dem Aspekt der sozialen Sicherheit eine sichere und attraktive Fußwegeverbindung herzustellen, die eine gleichwertige Verbindung zwischen der Fußgängerzone und dem Bereich Alte Waage/ Lange Straße auch zukünftig sicherstellt. Hieran müsste der Investor sich finanziell beteiligen.

Hierfür kommt insbesondere die Straße Meinhardshof im Westen in Betracht, die aber derzeit noch keine Aufenthaltsqualität aufweist und ganz überwiegend ein monofunktionaler Verkehrsraum für den Pkw-Verkehr darstellt. Auf Grundlage einer Auswertung der Verkehrsmengenkarte und einer zusätzlichen Erhebung an Tagen mit einem hohen Verkehrsaufkommen in diesem Bereich (verkaufsoffener Sonntag) haben sich die hier vorhandenen Verkehrsflächen als deutlich überdimensioniert erwiesen und bieten daher entsprechendes Gestaltungspotential. Bei einer Neugestaltung sind alle städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen in dem Gesamtplanungsprozess angemessen zu berücksichtigen. Dies sind neben einer adäquaten Radwegeverbindung, u.a. auch der Zu- und Abfluss aus der Tiefgarage Packhof. Eine detallierte verkehrstechnische Betrachtung des Meinhardshof ist im weiteren Verfahren vorgesehen.

Neben einer Wegeverbindung über den Meinhardshof, die sicher eine umfassende Neuaufteilung der Flächen und eine relativ aufwändige Umgestaltung erfordern würde, gibt es grundsätzlich noch andere Alternativen. Die Wegeverbindungen Schild-Höhe-Jöddenstraße-Küchenstraße im Osten des Gebäudes sowie die Wegeführung durch den Eingang der bisherigen Passage gerade durch zum Ausgang Jöddenstraße und dann ebenfalls weiter an der Küchenstraße werden hierzu geprüft. Aber auch bei diesen alternativen Wegen sind im Bestand erhebliche Defizite in der Aufenthaltsqualität festzustellen.

Die Verwaltung befindet sich im Austausch mit der Eigentümerin und den potenziellen Investoren, um deren Umgestaltungsideen durch verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen so zu flankieren, dass dauerhaft eine Sicherung des Welfenhofs als Einzelhandelsfläche erfolgen kann und gleichzeitig der Bereich zwischen den Straßen "Höhe" und "Meinhardshof" eine befriedigendere stadträumliche Gestaltung mit verbesserter Aufenthaltsqualität und einer höheren Funktionalität für den Fußgänger- und Radverkehr erhält.

Die zeitlichen Vorstellungen hängen im Wesentlichen von den Planungen der Investoren ab. Die Überlegungen zu einer Umgestaltung des Meinhardshofs befinden sich noch in einer sehr frühen und offenen Phase. Die Umgestaltung ist derzeit weder finanziert noch terminiert. Eine Vereinbarung der Stadt mit den Investoren wird für 2019/2020 erwartet. Wesentlich für die Umsetzung dieser Planungen ist die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.

Der Stadtbezirksrat 131 Innenstadt wird über wesentliche Entwicklungen um die Immobilie Welfenhof zu gegebener Zeit erneut informiert.

Leuer

Anlage/n: keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11430
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Renaturierung der Schunter im Bereich Butterberg in Rühme

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	26.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Der Wasserverband Mittlere Oker (WVMO) plant die Wiederherstellung einer naturnahen Biotop- und Auenvielfalt in und an der Schunter in Rühme im Bereich der Siedlung Butterberg.

Der WVMO hat mit der Stadt Braunschweig eine Verantwortungs- und Finanzierungsgemeinschaft gebildet und gemeinsam ist es gelungen, über 2,2 Mio. € aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und aus dem Haushalt des Landes Niedersachsen als Fördermittel einzuwerben.

Zusätzlich konnten VW Financial Services mit einem maßgeblichen Sponsorenbetrag und die Stadtentwässerung Braunschweig GmbH als Juniorfinanzierungspartner gewonnen werden.

Die gemeinsam mit der Abteilung Umweltschutz entwickelten umfangreichen Renaturierungsideen, die u. a. mit den Naturschutzvereinigungen, den Heimatpflegern und der Landwirtschaft vorab diskutiert wurden, sind nunmehr in eine konkrete Vorplanung eingeflossen. Die Unterlagen stehen auf der Internetseite http://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/planungsverfahren/schunter_butterberg/index.html zur Verfügung.

Im Rahmen einer vorgezogenen Information der Öffentlichkeit hat die Verwaltung so die Möglichkeit geschaffen, dass bereits vor Beginn des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens (voraussichtlich im Oktober 2019) Anregungen und Hinweise gegeben werden können.

Zusätzlich wird am 12.09.2019 ein Informationstermin für geladene Gäste – u. a. Träger öffentlicher Belange, Naturschutzvereinigungen, Betroffene – angeboten. Während des Termins wird die aktuelle Planung vorgestellt und mit den Anwesenden diskutiert. Die hier gewonnenen Erkenntnisse können so in die Planung einfließen.

Die Verwaltung würde die Teilnahme der Mitglieder des Planungs- und Umweltausschusses begrüßen. Die entsprechenden Einladungen werden Ende August 2019 versandt.

Das Projekt orientiert sich insbesondere an der EG-Wasserrahmenrichtlinie. Die Schunter ist im niedersächsischen Fließgewässerschutzprogramm mit der Priorität 1 als Hauptgewässer eingestuft. Mit dem Projekt soll insbesondere die Strukturarmut beseitigt werden.

Die geplanten Maßnahmen bewirken eine Differenzierung der Strömungs- und Habitatverhältnisse, eine ganzjährige Anbindung an die Aue, eine Vergleichmäßigung des Sohlgefälles sowie eine eigendynamische Laufentwicklung.

Das Projektgebiet umfasst einen großen Teil der Schunteraue im Norden von Braunschweig. Durch die Schunteraue führen zahlreiche Rad- und Fußwege. Die bestehende Brücke am Butterberg ist Bestandteil des innerstädtischen Rad- und Fußwegenetzes.

Durch Schaffung von zwei Bereichen zum "Gewässererleben" sowie zwei Aussichtshügeln wird dieses Gebiet für die Naherholung zusätzlich aufgewertet. Der Nutzungskomfort der Wegeverbindung im Umfeld der Autobahn wird erhöht.

An der Schunter wurden in den letzten Jahren oberhalb und unterhalb des Projektgebietes zahlreiche Renaturierungen einschließlich der Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit umgesetzt. Die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit im Projektgebiet trägt zur Wiederherstellung der Verbindung zwischen den unterschiedlichen Lebensräumen der Gewässerfauna im Unter- und Oberlauf der Schunter bei. Dies verbessert in erster Linie die Wander- und Austauschbeziehungen der Fischfauna.

Da die Wasserspiegellagen herabgesetzt werden, kann das Projekt auch zu einer Verbesserung des Hochwasserschutzes beitragen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11449
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Errichtung von digitalen Stadtinformationsanlagen im CLP-Format

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 0610 Stadtbild und Denkmalpflege	28.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Der städtische Vertragspartner im Kontext Werbeanlagen auf öffentlichem Grund ist die Ströer Deutsche Städte Medien GmbH (DSM/Ströer). DSM/Ströer ist auf die Stadt Braunschweig zugekommen mit dem Wunsch, im Bereich der Fußgängerzone digitale Stadtinformationsanlagen in einem sogenannten CLP-Format (die Größe entspricht der der Werbevitrinen in den Bushaltestellen siehe Anlage 1) zu errichten.

Die digitalen CLP-Anlagen sollen zum einen in bewegten Bildern kurze Werbebotschaften vermitteln, zum anderen sollen ebenfalls in einer animierten Form Informationen zu Wetter, Kultur etc. für Braunschweig transportiert werden. Die digitalen CLP-Anlagen sollen nach Aussage von DSM/Ströer insbesondere für die örtlichen Gewerbetreibenden niedrigschwellige Werbemöglichkeiten eröffnen. Der Arbeitsausschusses Innenstadt AAI als ein Vertreter des örtlichen Handels hat sich grundsätzlich positiv zu dieser neuartigen digitalen Werbeform geäußert.

Die Verwaltung ist nach einem längeren Abstimmungsprozess mit der DSM/Ströer zu nachfolgendem Ergebnis gekommen:

- Es werden zunächst sechs digitale CLP-Anlagen vorzugsweise im Eingangsbereich zur Fußgängerzone genehmigt (Lageplan der sechs CLP-Anlagen siehe Anlage 2).

- Für jede dieser neuen digitalen Anlagen wird ein altes analoges Werbemedium im Umfeld abgebaut. Abgebaut werden sollen z. B. die teils leerstehenden Werbevitrinen in der Neuen Straße.

- Im Umfeld des Parkhauses Karstadt soll eine analoge Stadtinfoanlage errichtet werden, da dort ein Stadtplan zur Orientierung von auswärtigen Besuchern Sinn macht. Aus Sicht der Verwaltung würde es sich anbieten, die vorhandene Stadtinfoanlage auf dem Hagenmarkt dorthin zu versetzen.

Der Stadtbezirksrat Innenstadt erhält diese Mitteilung ebenfalls außerhalb von Sitzungen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Beispiel City-Light-Poster

Anlage 2: Lageplan der sechs CLP-Anlagen

Anlage 1 TOP 3.8

Deutsche
Städte
Medien

SKIZZIERUNG DES BAUVORHABENS:

Digitales City-Light-Poster doppelseitig (als Ersatz für die vorhandene Litfasssäule)

STANDORT:

Schild/Meinhardshof, Gemarkung: Innenstadt, Flur: 15, Flurstück: 179/16

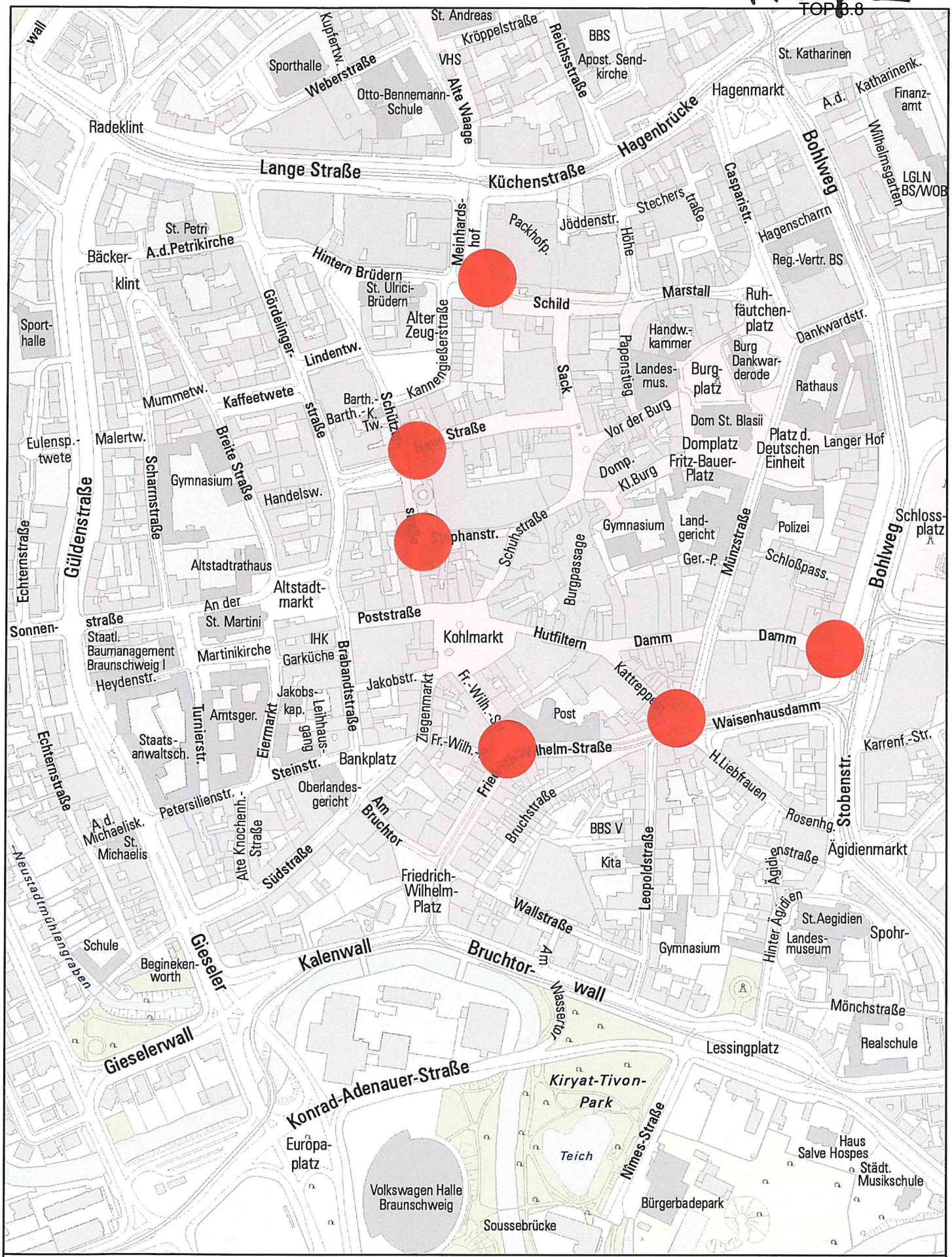
STANDORTANIMATION:

ANMERKUNG:

Der exakte Standort des geplanten Vorhabens ist dem Lageplan zu entnehmen

STRÖER
Regionalniederlassung
Ströer Media Deutschland GmbH
Kehrwieder 8-9 . 20457 Hamburg
Tel 040.5 32 00-0
www.stroeer.com

Eingang 0630
02. Mai 2019



FRISBI

Nur für den Dienstgebrauch

Angefertigt: 14.08.2019

Maßstab: 1:5.000

Erstellt für Maßstab

0 25 50 100 150 Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

Standorte digitale CLP-Anlagen

N

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Geoinformation

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11427
Mitteilung
öffentlich

Betreff:
Sachstand Bauantragsverfahren Burggasse

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 0610 Stadtbild und Denkmalpflege	30.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Die letzten Sachstandsberichte zum Vorhaben bzw. zum Bauantrag Burggasse an die Gremien erfolgten mit einer ausführlichen Mitteilung 19-09957 im Januar/Februar 2019 und mit einer Stellungnahme 19-10638-01 im Mai 2019.

In der Mitteilung 19-09957 wurde die denkmalrechtliche Problematik hinsichtlich der beiden Eingangsgebäude ausführlich dargelegt. Die denkmalrechtliche Genehmigung ist mittlerweile formuliert worden. Diese wird in Verbindung mit einer avisierten Baugenehmigung rechtliche Verbindlichkeit entfalten. Die beiden Eingänge können dann wie beantragt neugestaltet werden.

In der Mitteilung wurde zudem auf einen abzuschließenden Vertrag zwischen Investor und der Stadt Braunschweig hingewiesen. Dieser Vertrag, der beispielsweise die Begehbarkeit der Gasse für die Öffentlichkeit, Fristen für eine Bauausführung und Fragen der Baustellenzufahrt regelt, ist mittlerweile von beiden Seiten unterschrieben worden.

In der Stellungnahme 19-10638-01 wurde darüber informiert, dass auf Wunsch des Investors von Seiten des Fachbereichs Bauordnung noch ausstehende Nachbarbeteiligungen im Bauantragsverfahren vorgenommen werden sollen. Die Rückmeldungen hierzu liegen nunmehr vor und werden derzeit noch ausgewertet.

Daraus resultierende noch offene Abstimmungen zwischen Investor und Nachbarn, die beispielsweise notwendige Baulasten betreffen, werden nunmehr kurzfristig erfolgen. Zudem sind noch letzte Fragen zum Brandschutz vom Investor bzw. dessen Planer zu lösen.

Wenn diese Abstimmungen erfolgreich abgeschlossen bzw. die Fragen des Brandschutzes abschließend geklärt sind, kann in der Folge eine Baugenehmigung kurzfristig erteilt werden.

Der Stadtbezirksrat Innenstadt erhält diese Mitteilung außerhalb von Sitzungen.

Leuer

Anlage/n:
keine

Absender:
Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt

19-11537
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Wohnungsnot: Taten sind endlich gefragt

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	21.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	05.09.2019	Ö
Finanz- und Personalausschuss (Vorberatung)	05.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat möge beschließen:

1. Zukünftig verfolgt die Stadt Braunschweig die Strategie, die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten im Wohnbereich zu erhöhen. Dazu werden die Grundstücksgesellschaft Braunschweig und die Nibelungen Wohnbau gestärkt.

2. Von 2020 - 2025 sollen jährlich mindestens 100.000 m² bebaubare Grundstücksfläche von der Stadt bzw. der Grundstücksgesellschaft oder der Nibelungen erworben und selber entwickelt werden. Über die Zielerreichung ist dem Rat - über seine Ausschüsse - jährlich zu berichten. Um den Erwerb planungsrechtlich abzusichern, wird ein besonderes Vorkaufsrecht über alle in Frage kommenden Grundstücke erlassen.

3. Von 2020 - 2025 sollen jährlich mindestens 1.300 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau in Braunschweig neu entstehen. Über die Zielerreichung ist dem Rat- über seine Ausschüsse - jährlich zu berichten.

4. Allen privaten Eigentümern, die beantragen, dass nicht bebaubare Grundstücke planungsrechtlich in Bauland umgewandelt werden, sollen Kaufangebote für Teilflächen vor der planungsrechtlichen Umwandlung gemacht werden.

5. Eine Veräußerung städtischer Grundstücke vor der planungsrechtlichen Umwandlung in Bauland wird zukünftig ausgeschlossen.

6. Eine Milieuschutzsatzung für besonders von Mietsteigerung betroffenen Stadtteile wird von der Verwaltung erstellt und dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.

7. Die Zahl der gebundenen Wohneinheiten soll bis 2023 auf 4.500 gesteigert werden. Über die Zielerreichung ist dem Rat - über seine Ausschüsse - jährlich zu berichten.

Sachverhalt:

1. Die Grundstücksgesellschaft Braunschweig (GGB) wurde vor 17 Jahren gegründet, um eine effiziente und engagierte Bodenvorratspolitik zu betreiben. Damit sollte eine reale Steuerungsfunktion der Stadt entstehen. Genau dieses Ziel soll die GGB zukünftig verfolgen. Arbeitskreise dienen nur zur Vertuschung der Tatenlosigkeit. Eine Stärkung der Niwo heißt, dass der gesamte Ertrag in der Gesellschaft bleibt und für die Schaffung von preiswerten Wohnraum verwendet wird.

2. In den Jahren 2003 bis 2009 wurden von der GGB durchschnittlich rund 172.000 m² Flächen für den Wohnungsbau erworben. In den Jahren 2010 bis 2018 waren es durchschnittlich nur noch rund 45.000 m², wobei 2010, 2011, 2015, 2016 und 2018 überhaupt keine Flächen erworben wurden. Obwohl die Flächenbevorratung eine der stärksten Maßnahmen ist, mit denen eine Kommune den Wohnungsmarkt beeinflussen kann, wurde die Flächenbevorratung in Braunschweig immer weniger genutzt. Um diesem Trend entgegenzuwirken, sollen zukünftig jährlich mindestens 100.000 m² erworben werden. (Entwicklung Flächenankäufe GGB: siehe beigefügte Tabelle)

3. Laut IW-Report 28/2019 des Instituts der deutschen Wirtschaft gibt es in Braunschweig einen Bedarf von jährlich 1.323 Wohneinheiten. Zwischen 2016 und 2018 seien davon jedoch nur 462 Einheiten fertiggestellt worden, was einer Quote von 35 Prozent entspricht. Damit ist Braunschweig bei 222 untersuchten Kommunen auf dem viertletzten Platz. Es besteht also dringender Handlungsbedarf, da das Wohnraumversorgungskonzept allein nicht die benötigte Wirkung zeigt. Daran ändert auch nichts, dass einem Pressebericht zu entnehmen ist, dass die Verwaltung von 915 Neubauten in 2018 ausgeht.

4. Eine wesentliche Ursache für die Wohnungsnot in Braunschweig besteht darin, dass die Stadt nur geringe Steuerungsmöglichkeiten nutzt. Private Investoren werden auch zukünftig vor allem ihre Rendite berücksichtigen. Daher benötigt die Stadt mehr Bauland. Da das Planungsrecht bei der Kommune liegt, kann es als Mittel eingesetzt werden, um günstig Grundstücke zu erwerben.

5. Ein Verkauf von Grundstücken zieht immer einen Verlust der Steuerungsfunktion nach sich. Wenn das schon in Kauf genommen wird, dann ist die Stadt aber in keinen Fall reich genug, um den Planungsgewinn an Private zu verschenken.

6. Die Segregation, also die strikte Trennung von armen und reichen Haushalten, ist in Braunschweig bereits jetzt stark ausgeprägt. Außerdem ist eine Verdrängung von unteren und mittleren Einkommenshaushalten aus Braunschweig zu beobachten. Die Ursache liegt in den hohen Mieten, die insbesondere bei Neuvermietungen gefordert werden. Eine Milieuschutzsatzung kann diese Entwicklung eingrenzen und für eine bessere Durchmischung der Stadtteile beitragen.

7. Es werden fast keine Wohnberechtigungsscheine beantragt, weil ohnehin kein gebundener Wohnraum zur Verfügung steht. Das muss sich ändern. Die Gebietsfreistellung der Weststadt muss beendet, Belegrechte angekauft und zusätzlicher gebundener Wohnraum geschaffen werden.

Anlagen: keine

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt

19-10786
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Dorfgemeinschaftshaus Rautheim

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	09.05.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.05.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.05.2019	Ö

Beschlussvorschlag:
1.Der Rat der Stadt folgt dem einstimmig im Bezirksrat 213 am 19.3.2019 angenommenen Antrag der CDU mit folgendem Wortlaut (19-10353): Wir beantragen die Einbeziehung der Vereine, Institutionen und des Stadtbezirksrates in die weitere Planung eines Gemeinschaftshauses, in geeigneter Weise, unabhängig von der Standortfrage.

2. Dem in der Sitzung des Bezirksrates 213 am 19.3.2019 ebenso einstimmig angenommenen Antrag der SPD zur Durchführung einer Bürgerversammlung (19-10330) folgt der Rat der Stadt ebenso.

3. Mit der Berücksichtigung der vorgenannten Bezirksratsbeschlüsse soll gewährleistet werden, dass eine ergebnisoffene Diskussion und Planung unter Berücksichtigung verschiedener Standorte im Bezirk Südstadt-Rautheim-Mascherode insbesondere unter Einbeziehung der in Ds. 18-08910 genannten möglichen Alternativen (in der Sitzung des Bezirksrates 213 vom 11.09.2018 einstimmig befürwortet) weiter möglich ist.

4. Die in Mitteilung 19-09849 näher beschriebene Verfahrensweise bedeutet keine Vorfestlegung auf den darin genannten Standort „Braunschweiger Straße 4a“ für das künftige Dorfgemeinschaftshaus im Bezirk. Die in dieser Mitteilung empfohlene Verwendung der im Haushalt 2019 veranschlagten Mittel in Höhe von 75.000 Euro für die Planung eines zukünftigen Gemeinschaftshauses erfolgt damit nicht für die Sanierungsplanung des Hauses an der Braunschweiger Straße 4a, sondern wird zur Ausplanung möglicher Standorte verwendet.

Begründung:

In Antwort auf eine Frage der BIBS-Fraktion im Planungs- und Umweltausschuss vom 07.05.2019 wurde mitgeteilt, dass im Rahmen der Bürgerversammlung lediglich noch Anregungen zur Planung und Kostenermittlung des bestehenden Dorfgemeinschaftshauses Rautheim berücksichtigt werden könnten. Dies widerspricht den wiederholt im Bezirksrat geäußerten Wünschen nach einer ergebnisoffenen Standortdiskussion. Insofern ist dieser Ratsbeschluss auch dahingehend notwendig, um klarzustellen, dass mit der Mitteilung Ds. 19-09849, die lediglich dem Bezirksrat vorgelegt wurde, keine Vorfestlegung über die Verwendung der im Rahmen des städtebaulichen Vertrages Heinrich-der-Löwe-Kaserne zugesicherten finanziellen Unterstützung durch den Vorhabenträger und die im Rahmen der Haushaltsberatungen bereitgestellten Planungskosten erfolgt. Im Rahmen der geplanten Bürgerversammlung soll insbesondere auch eine ergebnisoffene Diskussion über den Standort geführt werden.

Anlagen: keine

Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt

19-10786-02
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Dorfgemeinschaftshaus Rautheim Änderungsantrag zum Antrag 19-10786

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	28.05.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	29.05.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	12.06.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	18.06.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	25.06.2019	Ö

Beschlussvorschlag:
1. unverändert

2. unverändert

3. Mögliche Standorte für ein Dorfgemeinschaftshaus Rautheim - als Alternative zum Verwaltungsvorschlag Braunschweiger Straße 4a - sind im Antrag "Planungen Gemeinschaftshaus Rautheim/Lindenberg" (DS-Nr. 18-08910) vom Bezirksrat 213 benannt und einstimmig zur Prüfung beantragt worden. Die Verwaltung wird beauftragt schnellstmöglich ein Ergebnis über die Eignung der einzelnen Standorte vorzulegen.

4. Geeignete Standorte sind zusammen mit dem Verwaltungsvorschlag Braunschweiger Straße 4a bei der Bürgerversammlung sowie gegenüber den Vereinen, Institutionen und dem Stadtbezirksrat vorzustellen und zu bewerten.

Dieser Änderungsantrag bezieht sich auf folgenden Antrag: Dorfgemeinschaftshaus Rautheim - https://ratsinfo.braunschweig.de/ri/vo020.asp?VOLFDNR=1013330&noCache=1

Sachverhalt:
Der Stadtbezirksrat 213 hat in der Vergangenheit wiederholt und mehrfach durch klare Beschlüsse ein Mitspracherecht beim zukünftigen Dorfgemeinschaftshaus Rautheim für sich reklamiert - nach Ansicht der CDU-Ratsfraktion vollkommen zu recht. Gleichzeitig wurde immer wieder auf eine verstärkte Einbindung der ortsansässigen Vereine, Institutionen und des Stadtbezirksrates selbst gedrungen. Es ist daher unverständlich, dass die Verwaltung bei der vom Bezirksrat einstimmig gewollten Bürgerversammlung (vgl. DS-Nr. 19-10330) lediglich noch Anregungen entgegennehmen möchte.
Vielmehr sollten zuvor die vom Stadtbezirksrat 213 ebenfalls einstimmig vorgeschlagenen Alternativstandorte in Rautheim auf ihre Eignung hin bewertet und die als geeignet befundenen dort vorgestellt werden.
Dabei geht es jedoch nicht darum, dass ein Dorfgemeinschaftshaus für den gesamten Stadtbezirk gefunden, geplant und errichtet werden soll, sondern - wie ebenfalls deutlich vom Stadtbezirksrat kommuniziert - lediglich für Rautheim. Sollte sich herausstellen, dass keiner dieser Alternativstandorte infrage kommt, würde natürlich vom Stadtbezirksrat auch der Standortvorschlag der Verwaltung (Braunschweiger Straße 4a) akzeptiert werden.

Anlagen:
keine

Absender:
SPD-Fraktion im Rat der Stadt

19-11070
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Änderungsantrag zum TOP "Dorfgemeinschaftshaus Rautheim"

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	29.05.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (Vorberatung)	29.05.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	12.06.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	18.06.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	25.06.2019	Ö

Beschlussvorschlag:
Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt folgt dem einstimmig im Stadtbezirksrat 213 am 19. März 2019 angenommenen Antrag der CDU mit folgendem Wortlaut (19-10353): Wir beantragen die Einbeziehung der Vereine, Institutionen und des Stadtbezirksrates in die weitere Planung eines Gemeinschaftshauses, in geeigneter Weise, unabhängig von der Standortfrage.

2. Dem in der Sitzung des Stadtbezirksrates 213 am 19. März 2019 ebenso einstimmig angenommenen Antrag der SPD zur Durchführung einer Bürgerversammlung (19-10330) folgt der Rat der Stadt ebenfalls; insofern wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zur Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 7. Mai 2019 (19-10641-01) verwiesen.

3. Mit der Berücksichtigung der vorgenannten Bezirksratsbeschlüsse soll gewährleistet werden, dass eine Diskussion geführt wird, bei der auch vorhandene Standorte im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode sowie mögliche Alternativen (in der Sitzung des Stadtbezirksrates 213 am 11. März 2018 einstimmig befürwortet) besprochen werden.

4. Der Sachstandbericht zur Umsetzung des Ratsbeschlusses "Bedarfsplan Nachbarschaftszentren" (19-10128) soll hierbei analog zur Vorstellung im Ausschuss für Soziales und Gesundheit am 7. März 2019 vorgestellt werden. Insbesondere soll dargestellt werden, wie sich der Prozess darstellen würde, wenn Rautheim im Rahmen des Bedarfsplans berücksichtigt werden würde.

Sachverhalt:
Die Begründung erfolgt mündlich.

Gez. Annette Schütze

Anlagen: keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10786-01
Stellungnahme
öffentlich

Betreff:
Dorfgemeinschaftshaus Rautheim

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat I 0120 Stadtentwicklung und Statistik (Stadtentwicklung und EU-Angelegenheiten)	29.05.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Ausschuss für Soziales und Gesundheit (zur Kenntnis)	29.05.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	12.06.2019	Ö

Sachverhalt:

Der Ratsantrag 19-10786 „Dorfgemeinschaftshaus Rautheim“ wurde in der Ratssitzung am 21. Mai 2019 zur Beratung in die Fachausschüsse Planungs- und Umweltausschuss und Ausschuss für Soziales und Gesundheit verwiesen.

Die Verwaltung hat in der Mitteilung 19-09849 dem Stadtbezirksrat Südstadt-Rautheim-Mascherode empfohlen, das bestehende Gemeinschaftshaus in Rautheim dem ermittelten Bedarf entsprechend zu erweitern und im Zuge dieser Baumaßnahme nicht nur die Zugänglichkeit des Gebäudes barrierefrei herzurichten, sondern auch die fällige Sanierung und zeitgemäße barrierefreie Umgestaltung der Sanitärbereiche im Erdgeschoss durchzuführen.

Der Vorschlag der Verwaltung zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Gemeinschaftshauses Rautheim basiert auf den Kenntnissen der städtischen Fachbereiche sowie auf Gesprächen mit Vertretern der Kirchengemeinde bezüglich konkreter Nachfragen nach Räumlichkeiten für gemeinschaftliche Aktivitäten. Auch in einem Informationsgespräch mit Vertretern des Stadtbezirksrats 213 sowie in der Sitzung des Stadtbezirksrats am 19. März 2019 ist keine konkrete, über das derzeitige Nutzungsspektrum hinausgehende Nachfrage dargelegt worden. Tatsächlich ist die konkrete Nachfrage nach Räumen für gemeinschaftliche Aktivitäten seit Jahren rückläufig – sowohl in der GS Lindenberg, in der GS Rautheim, im GH Rautheim (wegen der überfälligen Sanierung verständlich) als auch in dem gut ausgestatteten Ev. Gemeindehaus (3 Räume, 2 davon mit vollausgestatteter Kücheneinrichtung).

Die Nutzer des Gemeinschaftshauses Rautheim sind mit der Lage der Einrichtung im Ort sehr zufrieden und sehen keine Vorteile darin – weder inhaltlich-konzeptionell, noch unter den Aspekten der Erreichbarkeit für Kinder und Jugendliche –, das Gemeinschaftshaus an anderer Stelle im Stadtbezirk neu zu errichten. Der Kinder- und Jugendtreff als am intensivsten nachgefragter Anbieter von Aktivitäten und konkreter Nutzer der Räumlichkeiten befürwortet diesen Standort an der Braunschweiger Straße 4A insbesondere auch aufgrund der angestrebten engen Zusammenarbeit mit der benachbarten Grundschule, die erweitert, für den Ganztagsbetrieb und nach Versammlungsstättenverordnung erheblich ausgebaut wird. Diese unmittelbaren und konkreten Synergien sollten genutzt werden.

Vor dem Hintergrund der realen Rahmenbedingungen und der bald verbesserten Nutzungsmöglichkeiten der Grundschule Rautheim für Veranstaltungen der örtlichen Gemeinschaft, empfiehlt die Verwaltung, das bestehende Gemeinschaftshaus Rautheim zu

erweitern, seine Zugänglichkeit im Erdgeschoss barrierefrei herzurichten und die Sanitäreinrichtungen entsprechend zu sanieren. Mit den im Haushalt zur Verfügung stehenden Planungsmitteln und dem im städtebaulichen Vertrag mit dem Investor für das Wohngebiet „Heinrich der Löwe“ verankerten Finanzierungsbeitrag in Höhe von 400.000 Euro besteht die Möglichkeit, die empfohlene Erweiterung des Gemeinschaftshauses zeitnah und vor Ablauf der Abruffrist dieses Finanzierungsbeitrags (2026) zu realisieren.

Aus den dargelegten Gründen wurde im Zuge der Vorüberlegungen zur Umsetzung des Ratsbeschlusses über den Bedarfsplan Nachbarschaftszentren (Vorlage 18-08424) in Abstimmung mit der Sozialverwaltung folgendes Vorgehen als sachgerecht erachtet: Laufende Projekte, für die bereits Beschlüsse vorliegen und für die auch Drittmittel zur Verfügung stehen, sollten ohne Verzögerung weiterentwickelt werden. Bei der Eingliederung eines Großprojekts „Neuerrichtung des Gemeinschaftshauses Rautheim“ in das noch ganz am Anfang stehende Erarbeitungsverfahren des gesamtstädtischen Konzeptes zur Ermittlung der Stadtteile mit dem dringendsten Bedarf an Nachbarschaftseinrichtungen, wäre nicht auszuschließen, dass die Realisierung des Projekts – ggf. auch in Abwägung der Dringlichkeit von Gemeinschaftseinrichtungen in anderen Stadtbezirken – zeitlich deutlich in die Zukunft verschoben werden müsste.

Mit der vorgeschlagenen Erweiterung des Gemeinschaftshauses Rautheim kann zum einen dem für den Bereich Rautheim, Lindenberg, Mastbruch ermittelten Bedarf an Räumlichkeiten für Aktivitäten der örtlichen Gemeinschaft nachgekommen und zum anderen ein Verfallen der aus dem städtebaulichen Vertrag „Heinrich der Löwe“ nutzbaren Drittmittel in Höhe von 400.000 Euro verhindert werden. Das Anliegen des Stadtbezirksrates 213 wird insofern bevorzugt bearbeitet.

Wie dem Planungs- und Umweltausschuss zur Sitzung am 07.05.2019 bereits berichtet, ist vorgesehen, den Bürgerinnen und Bürgern aus dem Bereich Rautheim, Lindenberg, Mastbruch die Pläne für die Erweiterung des Gemeinschaftshauses nach Möglichkeit noch vor der Sommerpause öffentlich vorzustellen.

Markurth

Anlage/n:

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt

19-11566
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Planung der Stadtstraße Nord rechtswidrig - jetzt neu entscheiden!

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschlussvorschlag:
1. Die Stadt Braunschweig beantragt bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 07.06.2017 für den Neubau der Stadtstraße Nord.
2. Um die Verkehre im Bereich Nordstadt und des nördlichen Ringgebietes angemessen planen und künftig führen zu können, wird ein umfangreiches Verkehrsgutachten erstellt, das von einem nach einer öffentlichen Ausschreibung ausgewähltem, unabhängigem Gutachterbüro erstellt wird.
3. Das Verbindungsstück Mittelweg - Bienroder Weg kann dennoch als Erschließungsstraße für das Neubaugebiet "Nördliches Ringgebiet" sofort realisiert werden.

Sachverhalt:
Der Planfeststellungsbeschluss vom 07.06.2017 für den Neubau der Stadtstraße Nord musste bereits Ende 2018 nachgebessert werden, da das Verwaltungsgericht Braunschweig offenbar schon damals wesentliche Verfahrensfehler bemängelt hatte. So musste die Stadt (die im Übrigen bei diesem Projekt Planungs- und Planfeststellungsbehörde – also Antrags- und Genehmigungsbehörde – gleichzeitig ist!) nach den eingereichten Klagen von BUND und Anwohnern bereits im Wesentlichen Verkehrsgutachten und das schalltechnische Gutachten
überarbeiten. Dies ist offenbar zum wiederholten Male unzureichend erfolgt, denn die 5. Kammer des Verwaltungsgerichts Braunschweig entschied am 08.08.2019, dass dieser Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist. Die Stadt erhält nach Aussage des Gerichtes mit dem Urteil die Gelegenheit, „unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben neu zu entscheiden und die Fehler zu beheben.“ https://verwaltungsgericht-braunschweig.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/pressemitteilungen/stadtstrasse-nord-in-braunschweig-planfeststellung-ist-derzeit-rechtswidrig-179480.html
Mit diesem Antrag soll dem Urteil schnell Folge geleistet und neu entschieden werden. Nach Ansicht der BIBS-Fraktion sollte – da bereits zum zweiten Mal eine Nachbesserung des Planfeststellungsbeschlusses fehlgeschlagen ist – nun das Verfahren gestoppt werden und die Neuregelung der Verkehre (die Planung der Stadtstraße Nord basiert mittlerweile auf Daten, die über sechs Jahre alt sind) grundlegend neu untersucht werden, bevor ein neuer Beschluss darüber gefasst werden kann, wie es im Norden Braunschweigs weitergeht.

Anlagen: keine

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt / Dr. Dr. Büchs, Wolfgang

19-11559
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Erhalt der Rotbuche in Waggum

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschlussvorschlag:
Die Stadt möge unverzüglich eine einstweilige Sicherstellung gemäß § 22 Abs. 3 BNatSchG für die ortsbildprägende Rotbuche auf dem Grundstück Bienroder Straße 1 in BS-Waggum anordnen, damit der Baum noch gerettet werden kann.

Sachverhalt:

Auf eine Anfrage der BIBS-Fraktion antwortete die Stadt mit Stellungsnahme vom 25.10.2018, dass wegen der konkreten Planung des Grundstücks Bienroder Straße 1 in der Baugenehmiung vermerkt worden sei, bzw. werden solle, dass eine Veränderung oder Störung des Naturschutzweckes nicht gestattet sei, eine einstweilige Sicherstellung daher für die Stadt nicht mehr im Raum stünde.

Nun wurde dort eine Baugrube neben der Rotbuche ausgehoben, ohne dass ein roter Punkt die Baustelle als solche ausweisen würde. Dabei ist die Grube für ein Kellergeschoss oder für eine eingeschossige Tiefgarage zu tief und der alten Rotbuche wird im Sinne des Wortes das Wasser abgegraben. Der Baum trocknet aus und es ist zu befürchten, dass es für eine Rettung schon zu spät ist. Konkrete Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Nebenbestimmung der Baugehmigung: "dass die Rotbuche zu erhalten ist und durch die Baumaßnahme weder geschädigt noch zerstört werden darf", sind unbedingt und unverzüglich erforderlich.

Anlagen: Foto

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11559-01
Stellungnahme
öffentlich

Betreff:
Erhalt der Rotbuche in Waggum

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	02.09.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	17.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Zu dem Antrag der BIBS-Fraktion vom 22.08.2019 (DS 19-11559) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die rechtlichen Voraussetzungen bzw. das Erfordernis für eine einstweilige Sicherstellung gem. § 22 Abs. 3 BNatSchG der angeführten Rotbuche in Waggum liegen nach erneuter rechtlicher und naturschutzfachlicher Prüfung des Sachverhaltes nicht vor.

Gemäß § 22 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG können Teile von Natur und Landschaft, deren Schutz beabsichtigt ist, für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren einstweilig sichergestellt werden, wenn zu befürchten ist, dass durch Veränderungen oder Störungen der beabsichtigte Schutzzweck gefährdet wird.

Dies ist vorliegend aber nicht der Fall.

Zum einen hat die Verwaltung in die erteilte Baugenehmigung Nebenbestimmungen eingebracht, die im Rahmen der geltenden Vorschriften dem Schutz und dem dauerhaften Erhalt des Baumes bereits Rechnung tragen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere das zentrale Element zum Baumerhalt - der Schutzzaun - vorhanden und ordnungsgemäß aufgestellt.

Zum anderen hat ein Mitarbeiter der Unteren Naturschutzbehörde jüngst 2 weitere Ortstermine zur Kontrolle der konkreten Situation am 07. und 09. August 2019 durchgeführt. Danach ist derzeit die angeführte Situation hinsichtlich der Baugrube für die Rotbuche als unproblematisch einzustufen.

Unabhängig davon ist aber darauf hinzuweisen, dass, insbesondere seit dem Sommer 2018, in den hiesigen Breitengraden extreme Wetterbedingungen, u. a. mit der Ausbreitung von Hitze und damit einhergehenden Trockenperioden, herrschen und unter diesen Klimabedingungen nicht nur in Braunschweig viele Baumarten leiden.

Aktuell ist dies insbesondere bei der Baumart „Buche“ zu beobachten, welche als empfindliche Baumart gegenüber Umweltbeeinträchtigungen (etwa Sonnenbrand am Stamm, Trockenheit) gilt.

Insofern ist auch die hier in Rede stehende Rotbuche vom allgemeinen Trockenstress betroffen. Dieser klimabedingte Umstand kann aber keine, wie beantragte, einstweilige Sicherstellung rechtfertigen.

Nichtsdestotrotz ist die Verwaltung bestrebt den Erhalt der Rotbuche, die als Naturdenkmal unter Schutz gestellt werden soll, möglichst sicherzustellen. Daher wird derzeit erörtert, wie eine Bewässerung der Rotbuche unter Berücksichtigung der Baugrube möglich ist, um den allgemein vorliegenden Trockenstress zu mildern.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11425
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig - Ziele und Umsetzungsempfehlungen

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat VII 67 Fachbereich Stadtgrün und Sport	27.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Finanz- und Personalausschuss (Vorberatung)	05.09.2019	Ö
Grünflächenausschuss (Vorberatung)	06.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschluss:

1.) <u>Zukünftiger Orientierungsrahmen für die Organisation der dienstlichen Mobilität innerhalb der Stadtverwaltung Braunschweig</u>

A. Der als Anlage beigefügte Bericht „Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig“ wird als zentrale Arbeitsgrundlage zustimmend zur Kenntnis genommen

B. Die im Elektromobilitätskonzept (Bericht Seite 68 – 80) definierten 20 Kernmaßnahmen sowie 4 Maßnahmen zur Mitarbeitermobilität bilden den zukünftigen konzeptionellen Orientierungs- und Entscheidungsrahmen für Rat und Verwaltung im Hinblick auf die Organisation dienstlicher Mobilität und dienen als Richtschnur für das zukünftige Verwaltungshandeln

C. In die Umsetzungsphase des Konzeptes wird ein ständiger mitarbeiterorientierter Evaluierungsprozess für ausgewählte Einzelmaßnahmen integriert.

D. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts obliegt dem Fachbereich Stadtgrün und Sport. Hierfür ist zeitnah die dauerhafte Bereitstellung personeller Ressourcen notwendig. Deshalb wird dem Fachbereich aus der Stellenplanreserve 2019 kurzfristig eine E-12-Stelle „dienstliches Mobilitätsmanagement“ zur Verfügung gestellt, um zeitnah mit der Umsetzung beginnen zu können. Eine Kompensation erfolgt innerhalb des Stellenplans von FB 67, indem andere Aufgaben in entsprechendem Umfang zurückgestellt werden.

E. Das Elektromobilitätskonzept soll in der mittelfristigen Perspektive nicht zu einer Haushaltsausweitung führen. Den anfänglich höheren Kosten im Investitions- und Aufwandsbereich stehen im Verlauf der Projektumsetzung diverse Einspareffekte in jährlich sechsstelliger Höhe gegenüber wie im Bericht auf den Seiten 65 bis 67 dargestellt.

2.) Zukünftiges Verfahren

A. Die Verwaltung berichtet ab Beschlussfassung über das E-Mobilitätskonzept den zuständigen politischen Gremien kontinuierlich über den Stand der Umsetzung der 24 Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen und Ergänzungen vor.
B. Für einen Zeitraum von zunächst 3 Jahren erstellt die Verwaltung ein Arbeitsprogramm, welche Maßnahmen in diesem Zeitraum prioritär umgesetzt werden sollen. Zur weiteren Umsetzung des Ratsauftrags legt die Verwaltung vor Ablauf des Jahres 2022 einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen ab dem Jahr 2023 vor.

3.) Arbeitsprogramm 2020 – 2022

- Organisatorische Bündelung/Zentralisierung der Verwaltung des gesamten städtischen Fuhrparks (PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Arbeitsmaschinen usw. mit Ausnahme des Fahrzeug- und Arbeitsmaschinenbestandes des FB 37) einschließlich der Anerkennung der dienstlich genutzten Privat-PKW

- Beschaffung einer Fuhrparkmanagementsoftware in Verbindung mit der Einführung einer verwaltungsweiten zentralen Reparaturkostensteuerung und eines Schadensmanagements

- Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen (E-PKW/Pedelecs) an den Pilotstandorten „Rathauskomplex“ und Augustraße/Aegidienmarkt (FB 65/FB 67) und ggfs. an weiteren Standorten einschließlich der erforderlichen Spitzenlastabdeckung

- Aufbau der Ladeinfrastruktur an den Pilotstandorten unter Einbezug staatlicher Förderprogramme

- Einführung der digitalen Fahrzeugbuchung/Beschaffung einer Dispositionssoftware für Dienstfahrten

- Organisatorische Regelungen zum leichten Zugriff auf die unterschiedlichen Formen dienstlicher Mobilität mit dem Ziel einer vorrangigen Nutzung umweltverträglicher Mobilitätsangebote

- Ersatz von PKW und ggfs. leichten Nutzfahrzeugen durch elektrifizierte Fahrzeuge und Beschaffung von Pedelecs in ausreichender Anzahl unter Einbezug staatlicher Förderprogramme im Rahmen der ab 2020 in der mittelfristigen Finanzplanung für den Teilhaushalt des FB 67 hierfür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

- Entwicklung eines Konzeptes zum Aufbau weiterer Fahrradabstellanlagen an Verwaltungsstandorten zur Etablierung der Zweiradmobilität auch für den Weg zur Arbeitsstätte

- Erfahrungsaustausch der Kernverwaltung mit den städtischen Gesellschaften zur Klärung, inwieweit das Elektromobilitätskonzept nach der Pilotphase innerhalb des Konzerns ausgeweitet werden kann.

- Erarbeitung und ggfs. Umsetzung eines Konzeptes für die Durchführung verwaltungsweiter Web-Konferenzen mit dem Ziel der Vermeidung von Dienstfahrten

Sachverhalt:

1. Ausgangslage

Bereits seit dem Jahr 2007 liegt für die Stadt Braunschweig ein Luftreinhalte- und Aktionsplan vor. Durch die umgesetzten Maßnahmen sind in den vergangenen Jahren die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM10) und Stickoxide (NOx) in Braunschweig gesunken. Seit 2007 hat es keine Überschreitung der zulässigen Überschreitungstage für den Schadstoff Feinstaub (PM10) gegeben. Durch die eingeführten Maßnahmen wird seit 2016 auch der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO2) in Braunschweig eingehalten.

Trotz der Einhaltung der Jahresmittelwerte ist dies noch keine Entwarnung. Denn Braunschweig ist eine wachsende Stadt, was zunächst positiv zu bewerten ist, allerdings auch Herausforderungen in Bezug auf ein damit einhergehendes steigendes Verkehrsaufkommen mit sich bringt.

Bereits im Jahr 2010 hat die Stadt Braunschweig ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt, um den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 um 40% zu senken. Mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz wurde eine weitere konzeptionelle Grundlage geschaffen. Bis 2050 sollen die Treibhausgas-Emissionen nun um 95 % gegenüber 1990 sinken und der Endenergieverbrauch im gleichen Zeitraum halbiert sein.

Der verstärkte Einsatz von Elektromobilität kann eine Maßnahme zur Einhaltung von wichtigen Klimaschutzzielen sein. Von den meisten Protagonistinnen und Protagonisten wird diese allerdings nicht nur als eine alternative automobile Antriebstechnik gegenüber Verbrennermotoren verstanden, sondern als eine Möglichkeit ein grundsätzlich neues gesellschaftliches Mobilitätskonzept zu denken, welches umweltpolitische, ökonomische und kulturelle Aspekte verknüpft.

Es geht um eine zukunftsfähige Nutzung von Mobilität und Energie, die sich auf unterschiedlichste gesellschaftliche Bereiche auswirken kann: Industrie- und Wirtschaftszweige können in neuen Wertschöpfungsketten kooperieren, die Lebensqualität in den Städten kann steigen und die Mobilität der Menschen kann vielfältiger werden. Diesem Ansatz wird die Stadtverwaltung mit dem vorliegenden Konzept und Arbeitsprogramm gerecht und übernimmt auf diese Weise eine Vorbildfunktion für die Stadtgesellschaft.

Schon von 2012 bis 2015 erhielt die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg eine besondere Förderung im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsinitiative „Schaufenster Elektromobilität“.

In diesem Zusammenhang konnten bereits Elektrofahrzeuge von der Stadt Braunschweig erprobt werden. Seit November 2017 wurden dann ausgehend von diesen ersten Erfahrungswerten sechs Elektrofahrzeuge erworben, die seitdem für dienstliche Fahrten zu Verfügung stehen.

Das Projekt „Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts für den Konzern Stadt Braunschweig“ hatte anknüpfend daran die Zielstellung, ein ganzheitliches Konzept für die dienstliche Mobilität der Stadt Braunschweig mit dem Schwerpunkt auf Elektromobilität zu entwickeln. Damit will die Stadt Braunschweig als Arbeitgeberin die weiteren Grundlagen für eine klimafreundlichere und weitestgehend emissionsfreie dienstliche Mobilität schaffen.

2. Rahmenbedingungen

Im Jahr 2017 wurde in der Dezernentenkonferenz unter der Leitung des Oberbürgermeisters entschieden, die dienstliche Mobilität der Stadt Braunschweig innovativer, umweltfreundlicher und effizienter aufzustellen.

Daraufhin wurde ein Förderantrag im Rahmen des „Energie- und Klimafonds" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt. Eine 80% Förderung der Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzepts wurde mit dem Förderbescheid von Juni 2017 bewilligt.

Auf der Basis des Förderbescheids konnte die öffentliche Ausschreibung für das Projekt stattfinden und der Braunschweiger Unternehmensberater Frank Tristram, EcoLibro Lizenzpartner, für die Projektdurchführung und Konzepterstellung gewonnen werden.

3. Projektverlauf

Mit Projektbeginn im März 2018 hat eine fachbereichsübergreifende Projektgruppe ihre Arbeit aufgenommen und in monatlich stattfinden Sitzungen die Projektziele bearbeitet.

Projektbegleitend wurde sowohl in der Dezernentenkonferenz als auch im zuständigen Grünflächenausschuss zum jeweiligen Projektstand berichtet.

3.1 Bestands- und Bedarfsanalyse

In den mehrmonatigen Analysen von März bis September 2018 des Projektes wurde die Ist-Situation aufgenommen. Es galt, einen Überblick über bestehende Strukturen und Prozesse sowie über das tatsächliche Mobilitätsverhalten zu gewinnen, um daraus ableitend Potentiale für die zukünftige Mobilität entwickeln zu können. Bei den angewandten Methoden handelte es sich um eine Organisations- und Standortanalyse, Daten- und Prozessanalyse, FLEETRIS-Fahrtdatenanalyse sowie eine Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse.

Die Datenerfassung und Auswertung wurde nicht nur für die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig durchgeführt, sondern auch für vier weitere Konzerngesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung. Dies waren die Volkshochschule Braunschweig GmbH, die VHS Arbeit und Beruf GmbH, die Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig und die Städtische Klinikum Braunschweig gGmbH. Das vorgelegte Mobilitätskonzept ist somit grundsätzlich auch auf die städtischen Gesellschaften übertragbar.

Mit dem Wachstum des Stadtkonzerns verändern sich seine Strukturen: organisatorisch, räumlich und personell. In Bezug auf die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig ist dieser Wandel der letzten Jahre insbesondere an der Zunahme von dezentralen Standorten abzulesen. Gleichermaßen ist davon die dienstliche Mobilität betroffen. Sie hat sich den Gegebenheiten angepasst. Die aktuelle dienstliche Mobilität ist unter anderem durch die Dezentralisierung und Zergliederung der Standorte bestimmt. Etliche Wegstrecken müssen zurückgelegt werden für Termine mit Kolleginnen und Kollegen zum Teil auch der eigenen Fachbereiche.

Wie in vielen anderen Städten wird auch in Braunschweig ein Teil des dienstlichen Mobilitätsbedarfs mit privaten PKW gegen Kostenerstattung erledigt. Dieser Zustand ist historisch gewachsen und hat zu ungleichen Bedingungen für die verschiedenen Organisationseinheiten geführt. Es fehlt zudem ein übergeordnetes und ganzheitliches Controlling der dienstlichen Mobilität.

Mit Beginn des Projektes wurde erstmalig eine Abfrage der registrierten Fahrzeuge, die für dienstliche Zwecke genutzt werden, getätigt. Damit wurde eine wichtige Datengrundlage geschaffen, die zuvor nicht zur Verfügung stand.

In einem darauffolgenden mehrmonatigen Prozess wurden die Dienstfahrten mittels der FLEETRIS-Fahrdatenanalyse untersucht. Das Ergebnis dieser Form der Fahrdatenauswertung ist eine graphische Darstellung der Fahrtabschnitte einzelner Fahrzeuge sowie die Darstellung des Fahrzeugbedarfs bei optimierter Disposition aller betrachteten Fahrzeuge. Die Analyse fand unterteilt nach den verschiedenen Fahrzeugklassen und Standorten statt.

Ende September 2018 wurden die vorläufigen Ergebnisse der FLEETRIS-Analyse mit der Projektgruppe besprochen und auf Plausibilität untersucht. Im ersten Schritt wurden die Daten nach Zugehörigkeit der Fachbereiche ausgewertet. Im zweiten Schritt wurde ein Fahrzeugpooling auf Standortebene simuliert. Die Fahrzeuge wurden also nicht mehr wie bisher einem Fachbereich, sondern einem fachbereichsübergreifenden neugebildeten Standort zugeordnet.

In Bezug auf die konkreten Zahlen von Fahrzeugen ergab sich folgendes Bild: Zusätzlich zu den im Konzern bereitgestellten 168 Dienstfahrzeugen (PKW und Transporter) sind allein in der Kernverwaltung 784 Privat-Pkw für dienstliche Einsätze beim Kommunalen Schadenausgleich (KSA) angemeldet.

Die weiterführenden Analysen ergaben, dass eine Vielzahl der Privat-Pkw im Untersuchungszeitraum allerdings nicht oder nur sehr selten für dienstliche Zwecke im Einsatz war. Sie verursachen dennoch einen Aufwand beim KSA in Höhe von 69 Euro im Jahr je Fahrzeug.

In die Untersuchung wurden nur Fahrzeuge aufgenommen, die dienstlich im Jahr mehr als 120 km und/oder 10 km pro Monat durchschnittlich eingesetzt wurden. Teil der Untersuchung waren aufgrund dieser Auswahlkriterien die 168 Dienstfahrzeuge im Konzern sowie 504 dienstlich zugelassene Privatfahrzeuge (413 private Pkw davon in der Kernverwaltung).

FLEETRIS-Analyse Konzern - Stadt Braunschweig

Fahrzeuge	Dienstfahrzeuge PKW + Transporter	Privat Pkw
Anzahl der Fahrzeuge	168	504
Fahrten im Zeitraum	8827	8593
Ø Fahrten pro Arbeitstag und Fahrzeug	0,80	0,30
Berechnete Werte		
Laufleistung jährlich	1.159.654 km	550.291 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	6.903 km	1.092 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	32 km	15 km
Ø Fahrten pro Arbeitstag	0,88 Tag	0,28 Tag

FLEETRIS-Analyse PKW der Kernverwaltung

Fahrzeuge	Dienst Pkw	Privat Pkw
Anzahl der Fahrzeuge	70	413
Fahrten im Zeitraum	3.783	7.577
Besetzt mit 1 Person*	2.884	6.722
Besetzt mit 2 Personen*	707	746
Laufleistung	100.241 km	118.742 km
Berechnete Werte		
Laufleistung jährlich	399.293 km	472.989 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	5704 km	1145 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	26,5 km	15,7 km
Ø Fahrten pro Arbeitstag	0,90 Tag	0,31 Tag

*301 Fahrten fanden mit mehr als 2 Personen statt

Durch die Analyse des Ist-Zustandes stellte sich heraus, dass der Fuhrpark insbesondere der Kernverwaltung durch einen überdurchschnittlichen Anteil an Privatfahrzeugen geprägt ist, die für dienstliche Zwecke eingesetzt werden, aber nur gering ausgelastet sind. Darüber hinaus sind viele Fahrzeuge direkt Fachbereichen oder Personen zugeordnet und stehen nicht übergreifend zur Verfügung. Schließlich ist zu konstatieren, dass keine systematischen Anreize zur Nutzung des sogenannten Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, ÖPNV) bestehen.

Es ging folglich in der nächsten Projektphase darum, die strukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu ermitteln, um mittelfristig eine Stärkung des Umweltverbundes herbeizuführen, die Voraussetzungen für ein fachbereichsübergreifendes Pooling zu ermöglichen und so einen Mobilitätsmix zu erreichen, der für die Aufgabenbewältigung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausreichend dimensioniert ist und gleichzeitig ökonomische und ökologische Einsparpotenziale freisetzt.

3.2 Strategie-Workshop Oktober 2018

Eine wichtige Grundlage für die Konzepterstellung waren – zusätzlich zu den erhobenen Daten – die Ergebnisse eines dezernats- und fachbereichsübergreifenden Strategie-Workshops, der am 23. Oktober 2018 stattfand. An dem Workshop nahmen Dezernentinnen und Dezernenten, Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter, Referatsleiterinnen und Referatsleiter sowie Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung teil. Zudem waren Vertreterinnen und Vertreter des Örtlichen Personalrates Bau, des Gesamt- und Konzernpersonalrates als auch die Gleichstellungsbeauftragte zugegen.

Der Workshop war in zwei Themen-Blöcke geteilt: 1) Elektromobilität im Konzern Stadt Braunschweig – Zwischenergebnisse und Ausblick, 2) Fahrzeugpooling und Fuhrparkmanagement.

Es wurden acht Themenbereiche ermittelt, deren Inhalte sich in den Ergebnissen des Abschlussberichtes wiederfinden und von der Projektgruppe in den Folgemonaten weiter ausgearbeitet wurden:

- Mobilitätsarten
- Fahrzeuge und Fahrzeugpool
- Standorte
- Digitale Buchung (Buchungsprozess)
- Private Nutzung von Dienstfahrzeugen
- Fuhrparkmanagement und digitale Disposition
- Umsetzung
- Anreize für Akzeptanz und neue Mobilitätskultur

Unter den Teilnehmern des Strategie-Workshop bestand der gemeinsame Konsens, dass Mobilität eine Ressource ist, die möglichst sparsam und effizient eingesetzt werden sollte. Derzeit werden zahlreiche Mobilitätsaufgaben dezentral und individualisiert auf Fachbereichsebene erledigt. Es wurde entschieden, dass dies im zukünftigen System jedoch zentral, systematisch und nachvollziehbar organisiert werden soll. Ein wesentliches Element des neuen Mobilitätskonzepts soll ein zentral verwalteter Fuhrpark und Fuhrparkmanagement sein.

Vorgeschlagen wurde, dass neben Elektrofahrzeugen insbesondere das Zufußgehen, die Zweiradnutzung und der ÖPNV eine wichtige Rolle erhalten. Um diese grundsätzlichen Anforderungen sicherzustellen, wurden verschiedene Maßnahmen und Rahmenbedingungen diskutiert: der Einsatz dienstlicher JobTickets; in wenigen Minuten fußläufig erreichbare dezentrale Fahrzeugstandorte; Buchung und Reservierung von Fahrzeugen per App vom Smartphone, Tablet oder PC in Echtzeit.

Dementsprechend wurde anvisiert, dass zukünftig ein digitales Buchungssystem eingerichtet werden soll, welches verschiedenste Mobilitätsarten administrieren können und Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsdienstleistungen bereitstellen soll. Das Buchungssystem sollte darüber hinaus mit einem Fuhrparkmanagementsystem zur effektiven Steuerung des Werkstatt- und Schadensmanagements verbunden sein.

Ein weiteres zentrales Ergebnis des Strategie-Workshops war die Empfehlung, dass die Umsetzung zunächst an einem Pilotstandort stattfinden soll. Denn mit dem Pilotversuch können Erkenntnisse und Erfahrungswerte im Umgang mit der neuen Sharing-Software, dem Fuhrparkmanagement sowie dem Handling und der Akzeptanz der elektrifizierten Fahrzeuge gewonnen werden, bevor dann das neue Mobilitätsprogramm auf alle Verwaltungsstandorte ausgeweitet wird.

3.3 Workshops Januar bis März 2019

Von Januar bis März 2019 fanden fünf Workshops statt, um die Ergebnisse der Analysen und des Strategie-Workshops zu prüfen, zu vertiefen und konzeptionell auszuarbeiten. Zu diesen Workshops wurden Kolleginnen und Kollegen verschiedener Fachbereiche sowie externe Anbieter von Mobilitätslösungen eingeladen, um zusätzliche Expertise beizusteuern.

3.3.1 Workshop zur FLEETRIS-Mobilitätsanalyse (Januar 2019)

Es erfolgte die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der Datenanalyse in Bezug auf die Qualität von Standorten und Pools. Es wurde eine genaue Vorstellung von Größe, Standorten und Ausgestaltung der zukünftigen Fahrzeugpools entwickelt. Ausgehend von den Vorschlägen zu einem Pilotversuch im Strategie-Workshop wurde in diesem Zusammenhang der „Rathauskomplex“ gebildet. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Betrachtung mehrerer Verwaltungsstandorte, die sich im Einzugsgebiet von ca. 250 Metern um das Rathaus befinden. Außerdem wurde das Verlagerungspotential auf die Mobilitätsarten Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, ÖPNV sowie die Parameter zur Ausgestaltung der Pools diskutiert.

3.3.2 Workshops Corporate Fahrzeug-Sharing und Fuhrparkmanagement (Februar 2019)

Den Teilnehmenden wurden an zwei Workshop-Tagen verschiedene Sharing-Systeme und deren Funktionsweisen vorgestellt. Im Vorfeld der Workshops wurden die Teilnehmenden gebeten, typische Anwendungsfälle („Use Cases“) aus ihren Organisationseinheiten zu skizzieren. Dieses Vorgehen gab einen guten Hinweis auf die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Lösung, die im Workshop ermittelt und diskutiert wurde.

3.3.3 Workshop Ausgestaltung des elektrifizierten Fuhrparks (März 2019)

Auf der Grundlage der Analysen und den abgestimmten Zielen aus dem Strategie-Workshop von Oktober 2018 wurden der Bedarf, der Aufbau sowie die zukünftige Zusammensetzung des Fuhrparks sowie ergänzende Mobilitätsangebote für ausgewählte Standorte dargestellt. Im weiteren Verlauf wurden mögliche Standorte, die Anforderungen und Rahmenbedingungen an die Ladeinfrastruktur am Standort „Rathauskomplex“ spezifiziert. Das Ziel des Workshops war es aufzuzeigen, wie eine Überleitung von einem konventionellen Fuhrpark bis hin zu einem vollständig elektrifizierten Fuhrpark gestaltet werden kann.

3.3.4 Workshop Entwicklung eines ämterübergreifenden Mobilitätsmanagements (März 2019)

Es wurden die Rahmenbedingungen für eine Organisationsveränderung diskutiert. Bestehende Regelungen und organisatorische Zuordnungen (z.B. Dienstanweisungen, zukünftiges Mobilitäts-Controlling etc.) geprüft und ggf. zur Überarbeitung vorgeschlagen.

3.4 Kommunikation und Mitarbeiterinformation

In regelmäßigen Beiträgen in der Mitarbeiterzeitung WIR wurde der aktuelle Projektstand der gesamten Belegschaft vorgestellt. Die Kommunikation mit der Belegschaft wurde zudem über ein eigens eingerichtetes E-Mail Funktionspostfach sichergestellt. Außerdem wurde das Projekt am „Gesundheitstag“ im November 2018 den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kernverwaltung anhand von anschaulichen Beispielen vorgestellt und mittels Probefahrten mit Pedelecs und Lastenrädern erlebbar gemacht.

4. Wesentliche Ergebnisse

Mit dem Mobilitätskonzept wird ein Paradigmenwechsel für die dienstliche Mobilität vorgeschlagen. Dem Change-Management zur Etablierung einer neuen Mobilitätskultur wird deshalb eine hohe Priorität beigemessen. Der Systemwechsel soll zunächst schrittweise an den Pilotstandorten „Rathauskomplex“ und Auguststraße/Aegidienmarkt erprobt und durch intensivierte Kommunikationsmaßnahmen, Beratungsangebote und Beteiligungsprozesse begleitet werden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse für eine neue dienstliche Mobilität dargestellt.

4.1 Organisatorische Bündelung/Zentralisierung der Verwaltung des gesamten städtischen Fuhrparks im Fachbereich 67 Stadtgrün und Sport

Derzeit werden zahlreiche Mobilitätsaufgaben dezentral und individualisiert auf Fachbereichsebene erledigt. Dies soll zukünftig zentral, systematisch und nachvollziehbar organisiert werden. Es soll ein fachbereichsübergreifendes dienstliches Mobilitätsmanagement entstehen, welches in einer Organisationseinheit verankert wird. Die Aufgabe dieser Organisationseinheit „Dienstliches Mobilitätsmanagement“ wird es sein, die dienstliche Mobilität für die Stadtverwaltung Braunschweig zu organisieren und sicherzustellen.

Es wird vorgeschlagen, die bestehende Fuhrparkverwaltung im Fachbereich 67 Stadtgrün und Sport zu einer Einheit „Dienstliches Mobilitätsmanagement“ auszubauen und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten. Zudem wird vorgeschlagen dem Fachbereich 67 aus der Stellenplanreserve 2019 eine E-12-Stelle „dienstliches Mobilitätsmanagement“ zur Verfügung zu stellen, um zeitnah mit der Umsetzung beginnen zu können.

4.2 Beschaffung einer Fuhrparkmanagementsoftware in Verbindung mit der Einführung einer verwaltungsweiten zentralen Reparaturkostensteuerung und eines Schadensmanagements

Für das neue Mobilitätskonzept ist die Beschaffung einer modernen Fuhrparkmanagementsoftware notwendig. Mit Hilfe dieser Software sollen Daten des dienstlichen Fuhrparks an zentraler Stelle erfasst und ausgewertet werden. Außerdem lassen sich damit alle Fuhrparkprozesse organisieren, optimieren und controllen. Für ein effizientes Fuhrparkmanagement ist ein umfassender Überblick über alle technischen und wirtschaftlichen Daten das wichtigste Steuerungselement. Zudem soll die Einführung einer Fuhrparkmanagementsoftware in Verbindung mit einer verwaltungsweiten zentralen Reparaturkostensteuerung und eines Schadensmanagements einhergehen.

4.3 Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen

Der neue Fuhrpark beinhaltet alle zukünftig zur Verfügung stehenden Verkehrsträger für die dienstliche Mobilität der Verwaltung. Dazu zählen das Zufußgehen, die Zweiradmobilität, der elektrifizierte/motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie die Nutzung des ÖPNVs. Der Fuhrpark wird in mehreren Poolstandorten organisiert.

Die Fahrzeuge eines Standortes werden räumlich nahegelegenen Organisationseinheiten zugeordnet. Jeder Poolstandort verfügt über unterschiedlich viele Fahrzeuge, die den dienstlichen Mobilitätsbedarf der umliegenden Organisationseinheiten bedarfsgerecht abdecken. Es wird außerdem die Möglichkeit bestehen, im Bedarfsfall auch auf Fahrzeuge eines anderen, weiter entfernten Standortes zugreifen zu können.

Im Rahmen der Fahrdatenanalyse wurde ein hohes Optimierungspotenzial durch ein Fahrzeugpooling und Sharing im Bereich der Dienst-PKW aufgezeigt. Ein solches Potenzial ist zu realisieren, wenn mehrere Organisationseinheiten auf Fahrzeuge gemeinschaftlich zugreifen und diesen nutzen können. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bekommen somit künftig die Möglichkeit auf alle Fahrzeuge des gesamten Fuhrparks für dienstliche Zwecke zuzugreifen.

Mit dem Pilotversuch “Rathauskomplex“ und “Auguststraße/Aegidienmarkt“ können Erkenntnisse und Erfahrungswerte im Umgang mit der neuen Sharing-Software, dem Fuhrparkmanagement sowie dem Handling und der Akzeptanz der elektrifizierten Fahrzeuge gewonnen werden.

Für den Poolstandort “Rathauskomplex“ wird die Beschaffung von 16 kleinen Elektro-PKWs empfohlen, die für den reinen Personentransport mit maximal geringem Gepäck im Stadtgebiet gedacht sind. Zudem werden neun universal nutzbare Dienstpedelecs und ein (E-) Lastenfahrrad empfohlen.

4.4 Aufbau der Ladeinfrastruktur an den Pilotstandorten

Die Netzanschlussleistung ist an allen Liegenschaften/Standorten ausreichend dimensioniert, sodass keine zusätzlichen Investitionen für die Ertüchtigung des Stromnetzes durch die BS Netz GmbH notwendig sind.

Die identifizierten Stellplätze an den Pilotstandorten wurden hinsichtlich technischer Rahmenbedingungen zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur geprüft. Die BS Netz GmbH hat die Lage der Stromleitungen sowie die möglichen Leistungsreserven recherchiert und alle von der Projektgruppe angefragten Stellplatzstandorte für umsetzbar eingestuft.

Für den Pilotstandort “Rathauskomplex“ wurden mehrere Poolstandorte untersucht; eine Entscheidung wird noch zu treffen sein. Ein möglicher Standort wäre z. B. der Rathausinnenhof. Für diesen Standort würde es sich anbieten, dass jedes Elektroauto eine eigene, feste Lademöglichkeit (einen Ladepunkt) erhält. An diesem Standort könnten Wallboxen mit einer Ladeleistung von bis zu 22 kW Wechselstrom installiert werden und mit einem ergänzenden Lade- und Lastmanagementsystem wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll gesteuert werden. Auch an den anderen untersuchten Standorten ist eine ähnliche Ladeinfrastruktur möglich.

Am Poolstandort “Auguststraße/Ägidienmarkt“ gibt es mehrere Möglichkeiten für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Auch eine Aufteilung auf mehrere Liegenschaften ist hier möglich.

4.5 Einführung der digitalen Fahrzeugbuchung/Beschaffung einer Dispositionssoftware für Dienstfahrten

Ein wirtschaftliches und logistisch sinnvolles Pooling und Sharing von Fahrzeugen kann nur mit Hilfe einer Dispositionssoftware organisiert und umgesetzt werden. Der Optimierungsalgorithmus der Software kann die Fahrzeuge nach Kriterien (z.B. Auslastung und/oder Laufleistung, Verfügbarkeit) und Regeln (z.B. Zugriffsrechte auf Fahrzeuge) automatisch disponieren.

Die Dispositionssoftware soll eng abgestimmt auf die Fuhrparkmanagementsoftware sein, so dass es zu Synergieeffekten kommen kann.

In zwei Workshops wurden fünf Dispositionslösungen führender Anbieter vorgestellt, um eine Vorstellung zu erlangen, welche Möglichkeiten es aktuell am Markt gibt. Im Anschluss wur-

den die für die Verwaltung notwendigen und gegebenenfalls wünschenswerten Kriterien in einem Leistungskatalog zusammengefasst. Dieses Dokument dient der Vorbereitung einer Ausschreibung für die Beschaffung einer Dispositionssoftware. Die Beschaffung einer Dispositionssoftware nach dem erarbeiteten Leistungskatalog ist für das neue Mobilitätssystem zwingend erforderlich.

4.6 Organisatorische Regelungen zum leichten Zugriff auf die unterschiedlichen Formen dienstlicher Mobilität mit dem Ziel einer vorrangigen Nutzung umweltverträglicher Mobilitätsangebote

Das neue Mobilitätsmanagement stellt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung in den Mittelpunkt des Handelns und nicht die Fahrzeuge. Der leichte Zugang zur dienstlichen Mobilität wird daher essentiell sein. Die organisatorischen Regelungen sollen dieser Maxime entsprechend angepasst werden.

Aufgrund der geringen Entfernungen im Stadtgebiet und dem Umstand, dass eine Vielzahl der Dienstgänge alleine, also nur mit einer Person, durchgeführt werden, bieten sich im Rahmen der dienstlichen Mobilität Alternativen zum PKW.

Zu einem ganzheitlichen Ansatz der dienstlichen Mobilität zählt – insbesondere für einen kommunalen Arbeitgeber – der öffentliche Personennahverkehr. Dieses zentrale Instrument gilt es als wichtige Säule der Fortbewegung zu fördern.

Die grundsätzliche Bereitstellung des ÖPNV für Dienstfahrten z.B. über den Dienstausweis (dienstliches JobTicket) könnte viele PKW-Fahrten auf umweltfreundlichere Fahrten mit Bussen und Straßenbahn verlagern. Eine einfache Buchung und Nutzung könnte eng verknüpft werden mit der Dispositionssoftware. Ggf. erforderlichen Zahlungen an die Verkehrs-GmbH steht dann ein entsprechend verringerter Zuschussbedarf aus dem Kernhaushalt gegenüber.

Zudem bietet eine gezielte und leicht zugängliche Einbindung von Dienstpedelecs großes Potenzial bisherige PKW-Fahrten zu substituieren. Pedelecs und (E-) Lastenräder tragen zum Umweltschutz und zur Gesundheitsförderung der Beschäftigten bei.

4.7 Ersatz von PKW und ggfs. leichten Nutzfahrzeugen durch elektrifizierte Fahrzeuge und Beschaffung von Pedelecs

Elektrofahrzeuge entfalten ihre größten Vorteile (lokale Emissionsfreiheit und geringer Verbrauchkosten pro Kilometer) insbesondere dann, wenn sie viel gefahren werden, also eine hohe Laufleistung erreichen.

Mithilfe des effizienten Pooling und Sharing wird angestrebt, eine Tageslaufleistung von durchschnittlich 55 km pro Poolfahrzeug der Stadtverwaltung zu erreichen. Diese Reichweiten sind problemlos von nahezu jedem aktuellen und zukünftigen Elektroauto zu erreichen. Moderne Elektroautos haben zuverlässige Reichweiten von 250 und mehr Kilometer mit einem vollgeladenen Akku.

Ein Ergebnis aus dem Strategieworkshop und den aus übereinstimmenden Aussagen aller Interviews aus den Fachbereichen aus der Organisations- und Standortanalyse, ist der Wunsch, deutlich mehr Fahrräder und Pedelecs für Dienstgänge/-wege zu nutzen. Dieser Mobilitätsart wird insbesondere für Wege bis zu 10 km Gesamtstreckenlänge ein großes Potenzial zugemessen.

4.8 Entwicklung eines Konzeptes zum Aufbau weiterer Fahrradabstellanlagen an Verwaltungsstandorten zur Etablierung der Zweiradmobilität auch für den Weg zur Arbeitsstätte

Das Potenzial zur Nutzung von Fahrrädern/Pedelecs liegt bei ca. einem Drittel aller Wege. Die derzeit geringe Nutzung dieser Mobilitätsart liegt auch an der mangelhaften Abstellsituation. Hochwertige Fahrräder und Pedelecs erfordern eine sichere und qualitativ hochwertige Abstellsituation (Abstellanlagen nach DIN 79008, wettergeschützt, beleuchtet und ausgestattet mit Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus).

Im Rahmen der Organisations- und Standortanalyse wurden Mängel von Fahrradabstellplätzen (quantitativ und qualitativ) an den untersuchten Liegenschaften deutlich. Für den `Rathauskomplex´ ist der Mangel besonders erkennbar: der Fahrradkeller im Rathaus ist für Diensträder und -pedelecs ungeeignet, da die Räder überwiegend an die Decke gehängt werden müssen. Für (E-)Lastenräder gibt es keine geeigneten Abstellplätze. Auch der Fahrradständer im Innenhof ist mit 65 Stellplätzen ganzjährig immer überfüllt und nicht wettergeschützt. Geschützte Lademöglichkeiten für Akkus von Elektrorädern fehlen vollständig. Zu einer guten Infrastruktur für eine verstärkte Zweiradnutzung gehören auch Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie Lagerräume für Regenkleidung, Helme und Schutzausrüstung. Diese Möglichkeiten gibt es im Rathaus zurzeit nicht und auch nicht an anderen Standorten oder nur mangelhaft.

Die Bereitstellung einer zweiradgerechten modernen Infrastruktur (mit Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie Lagerräumen für Regenkleidung, Helme und Schutzausrüstung) wird empfohlen.

4.9 Erfahrungsaustausch der Kernverwaltung mit den städtischen Gesellschaften

Die Umsetzung der neuen Mobilitätsstruktur an den Pilotstandorten „Rathauskomplex“ und „Auguststraße“Aegidienmarkt“ wird bereits im Verlauf der Erprobung auf ihre Alltagstauglichkeit und Effektivität fortlaufend geprüft. Die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte werden sowohl mit den aktuell beteiligten Bereichen als auch den künftigen Nutzern der „neuen Mobilität“ erörtert. In diesen Prozess sollen neben den städtischen Fachbereichen auch die städtischen Gesellschaften eingebunden werden, sodass mit Abschluss der Pilotphase ein tragfähiges Umsetzungskonzept für den gesamten Konzern Stadt Braunschweig vorliegt.

4.10 Erarbeitung und ggfs. Umsetzung eines Konzeptes für die Durchführung verwaltungsweiter Web-Konferenzen mit dem Ziel der Vermeidung von Dienstfahrten

Mit der Organisations- und Standortanalyse wurde aufgezeigt, dass die Organisationseinheiten über verschiedene Standorte verteilt sind. Ein Teil der dienstlichen Mobilität resultiert hieraus. Die räumliche Dezentralisierung trägt zum innerstädtischen Verkehrsaufkommen bei. Zur Verkehrsvermeidung bieten sich auch technische Lösungen an:

Web- und Telefonkonferenzen können die konventionellen Kommunikationswege mit Dritten ergänzen. Diese Anwendungen sind allerdings aktuell nur am Standort Rathaus in einem Spezialraum durchzuführen. Hier sollten technisch nachgerüstet werden.

5. Kosten-Nutzen-Bilanz

Für die Umsetzung des vorgeschlagenen Arbeitsprogramms sind Investitionen für Hard- und Software, Mehrkosten für Elektrofahrzeuge und die Beschaffung von Pedelecs erforderlich. Darüber fallen jährliche Kosten für eine Personalstelle „Dienstliches Mobilitätsmanagement“ sowie Lizenzkosten an. Die Investitionen und Aufwendungen lassen sich durch gegenläufige Einsparungen in jährlich sechsstelliger Höhe kompensieren. Zudem sollen unter Einbezug staatlicher Förderprogramme weitere Mittel eingeworben werden. Festzuhalten bleibt daher ein positives ökologisches sowie ökonomisches Potenzial bei der Neuausrichtung des Fuhrparks der Stadtverwaltung Braunschweig.

Anfangsinvestitionen:

- Investitionen in Soft- und Hardware: Um die Arbeit des dienstlichen Mobilitätsmanagements in der Zukunft effizient zu gestalten wird es notwendig sein, einmalig eine Dispositions- und eine Fuhrparkmanagementsoftware zu beschaffen. Im Rahmen der Workshops wurden Leistungskataloge erarbeitet. Die exakte Höhe der Kosten kann erst nach abgeschlossener Ausschreibung beziffert werden.

- Es ist mit einmaligen Einführungskosten für eine sog. „white-lable-Lösung“ und Adaptionen bestehender IT-Systeme auf die neue Software in Höhe von 50.000. bis 75.000 Euro zu rechnen. Weiterhin werden Hardwareeinbauten für die Dispositionssoftware notwendig sein, die sich bei voraussichtlich etwa 70 dienstlichen Fahrzeugen auf etwa 50.000 Euro summieren werden.

  Die variablen Kosten für Softwarelizenzen werden sich voraussichtlich auf jährlich 10.000 – 15.000 Euro belaufen.

- Investitionen in Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur: Bestehende Fahrzeuge werden bis zu ihrem wirtschaftlichen Ersatzzeitpunkt weiterhin genutzt. Die folgende Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zugehöriger Infrastruktur verursachen im ersten Schritt zunächst höhere Kosten gegenüber dem Status Quo mit konventionellen Fahrzeugen. Durch staatliche Maßnahmen kann nach derzeitiger Förderkulisse der Mehraufwand um 40 % reduziert werden. Bei gängigen, für die Stadtverwaltung geeigneten Fahrzeugen liegt die Preisdifferenz derzeit im Durchschnitt bei etwa 8.000 Euro. Demnach beträgt der Mehraufwand 4.800 €/Fahrzeug. Bei einer angenommenen Ersatzbeschaffung von 10 Fahrzeugen in den ersten sieben Jahren können somit etwa 50.000 Euro Investitionsmehrkosten jährlich erforderlich werden.

- Durch die erst sukzessive erforderliche Anschaffung von Elektrofahrzeugen und gleichzeitig sinkenden Fahrzeugpreisen ist damit zu rechnen, dass es künftig zu günstigeren Neubeschaffungen kommen wird.

- Beschaffung von Pedelecs: Da es derzeit nur wenige Diensträder gibt, bedeutet der Kauf von Pedelecs eine Neuinvestition. Im Vergleich zum PKW fallen die Anschaffungskosten bei etwa 40 zu beschaffenden Zweirädern mit ca. 120.000 Euro und erheblich besserer Umweltwirkung niedrig aus.

Dauerhafte Aufwendungen:

- Förderung der dienstlichen ÖPNV-Nutzung: Im Falle der Einführung eines dienstlichen JobTickets zahlt die Stadtverwaltung jährlich einen Pauschalbetrag an die Verkehrs GmbH und verbessert damit deren Einnahmesituation. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts würde dadurch nicht entstehen, da das zu einem späteren Zeitpunkt auszugleichende Defizit der Verkehrs GmbH zugleich gegenläufig verringert würde.

- Schaffung einer Personalstelle „Dienstliches Mobilitätsmanagement“: Die Umsetzung des Konzeptes erfordert einen Wandel des Betriebs von Fahrzeugen, neue Strukturen, geänderte Prozesse und nicht zuletzt ein hohes Maß an Kommunikation gegenüber den zukünftigen Nutzern. Mit der vorhandenen Personalkapazität ist dies nicht zu bewältigen, so dass es im FB 67 einer weiteren Personalstelle bedarf – vorzugsweise die einer/s dienstlichen Mobilitätsmanagerin/s. Diese ist mit etwa 70.000 Euro p.a. zu kalkulieren.

Die erforderlichen Finanzmittel lassen sich durch folgende Gegeneffekte kompensieren:

- Einführung eines effizienten dienstlichen Mobilitätsmanagements und Controllings: Dies lässt sich nicht exakt messen. Durchschnittlich lassen sich aus der Erfahrung zahlreicher anderer Projekte Kosteneinsparungen von 10% bis 20% gegenüber dem Status-quo durch Projektcontrolling erzielen. Zu Beginn der Umstellung können die Kosten allerdings zunächst ansteigen.

- Entfall von Beiträgen zum kommunalen Schadensausgleich für Privat-Kfz: In der Stadtverwaltung sind ca. 784 private Fahrzeuge beim KSA angemeldet. Da voraussichtlich Ausnahmen und Härtefälle bestehen bleiben werden, können nicht sämtliche dienstliche Fahrten mit Privatfahrzeugen ausgeschlossen werden. Somit wird das Einsparungspotenzial mittelfristig bei ca. 700 Fahrzeugen je 69 Euro auf ca. 48.300 Euro jährlich eingeschätzt.

- Entfall vieler extern angemieteter Kfz-Stellplätze: Die Stadtverwaltung kann durch den reduzierten Fahrzeugbestand sukzessive auf die Anmietung von Stellplätzen verzichten: Das Einsparungspotenzial wird bei ca. 150 Parkplätzen für dienstlich genutzte Privatfahrzeuge je 30 bis 60 Euro auf etwa 54.000 bis 108.000 Euro jährlich eingeschätzt.

- Einsparungen durch geringere Prozess-, Unterhalts- und Betriebskosten: Ein kleines Elektrofahrzeug schlägt durchschnittlich mit 150 Euro geringeren Kosten pro Jahr für Wartung und Verschleiß zu Buche als ein vergleichbarer Verbrenner. Die jährliche Ersparnis in einem Fuhrpark mit 70 Elektro-PKW beläuft sich somit auf weitere 10.000 Euro.

- Entfall der Abrechnung der Wegstreckenentschädigung: Die dienstliche Mitbenutzung privater Kfz gegen eine Wegstreckenentschädigung wird zukünftig beim weitgehenden Verzicht auf diese Mobilitätsform nur noch in geringem Umfang anfallen und somit Einsparungen bewirken. Der Mobilitätsbedarf wird jedoch weiterbestehen, so dass hier städtische Betriebskosten entgegenstehen. Ein Einspareffekt wird über den reduzierten Verwaltungsaufwand zu verzeichnen sein.

- Einsparungen durch Verlagerung von Wegen auf kostengünstigere Mobilitätsarten im Vergleich zum Verbrennungs-PKW: Nach derzeitigem Stand legen alle Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung Braunschweig jährlich etwa 900.000 km zurück. Wenn davon 10% auf Zweiräder verlagert werden können, entspricht dies im Verhältnis einer Kostenersparnis von etwa 22.000 Euro.

- Einsparungen durch Vermeidung von Verkehr durch bewusstere Organisation und Ausübung von Mobilität: Ähnlich wie die Verlagerung von Wegen wird der Verkehrsvermeidung ein Einsparungspotenzial von 5 - 10% der gesamten Fahrleistung beigemessen. Dies beliefe sich folglich auf etwa 11.000 bis 22.000 Euro.

- Entlastung der Fachbereiche um alle Aufgaben des Mobilitätsmanagements: Dieser Effekt ist nicht direkt zu beziffern, es werden jedoch personelle Kapazitäten für die Wahrnehmung anderer Aufgaben freigesetzt.

- Einwerben und Nutzung von Fördermitteln zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der Errichtung von Ladeinfrastruktur: Gegenwärtig erwägt die Klimakommission der Bundesregierung, im Rahmen des Markthochlaufs aktuelle Förderprogramme auszuweiten und zu verlängern.

- Einsparungen durch die Steuerfreiheit für Elektro-PKW: Der Kostenvorteil der KFZ-Steuer bei modernen Neuwagen bewegt sich gegenüber Verbrennungsfahrzeugen durchschnittlich bei 180 Euro bei vollständiger Umstellung der künftig benötigten 70 Fahrzeuge beträgt die Einsparung ca. 12.600 Euro p.a.

Abschließend kann festgehalten werden, dass sich die Einsparungen überschlägig auf etwa 150.000 bis 220.000 Euro jährlich summieren. Nicht enthalten sind Verbesserungen durch optimierte Prozesse und andere nicht quantifizierbare Effekte.

6. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung berichtet ab Beschlussfassung über das E-Mobilitätskonzept den zuständigen politischen Gremien kontinuierlich über den Stand der Umsetzung der 24 Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen und Ergänzungen vor. Diese Maßnahmen sind in einer Tabelle im Anhang aufgeführt.

In die Umsetzungsphase des Konzeptes wird ein ständiger mitarbeiterorientierter Evaluierungsprozess für ausgewählte Einzelmaßnahmen integriert.

Zudem sollen unter Einbezug staatlicher Förderprogramme weitere Mittel eingeworben werden. Aktuelle und zukünftige Förderprogramme zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zur Errichtung von Ladeinfrastruktur sind im Rahmen des Markthochlaufs durch die Bundes- und Landesregierung absehbar.

	Maßnahme	Umsetzung		
		sofort	mittelfristig	langfristig
1	**Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen**	■	■	■
2	**Beschaffung einer Dispositionssoftware**	■		
3	**Ektrifizierte Fahrzeuge**		■	■
4	**Laden mit Strom aus regenerativen Energien**	■	■	■
5	**Integration von Zweirädern**		■	
6	**Verleihsystem für Pedelecs und (E-)Lastenräder**		■	
	Option: öffentliches Fahrradverleihsystem			■
7	**Der ÖPNV als Alternative zum MIV**	■	■	■
	Option: Dienstliches JobTicket	■		
	Option: Disponierbare, übertragbare Monatstickets	■		
	Option: Einzelfahrscheine und Mehrfachfahrkarten	■		
8	**Zentralisierte Bewirtschaftung der Dienstfahrzeuge**	■	■	■
9	**Beschaffung einer Fuhrparkmanagementsoftware**	■		
10	**Führerscheinkontrolle**			■
11	**Spitzenlastabdeckung**	■	■	■
	Spitzenlastabdeckung durch Fahrzeuge benachbarter Pools		■	
	Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing		■	
	Spitzenlastabdeckung Zusammenarbeit mit der BS|Energy		■	
	Spitzenlastabdeckung durch Taxen	■		
12	**elektronische Zugangskarte für alle Mobilitätsformen**			■
13	**Abschaffung der dienstlichen Nutzung von Privat-PKW**		■	
14	**Abschaffung der Wegstreckenentschädigung**		■	
15	**Abmietung von Kfz-Stellplätzen**		■	
16	**Fahrradabstellplätze**	■	■	■
17	**Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement**			■
18	**Beteiligungs- und Rückkopplungsprozesse**	■	■	■
19	**Befragung zum Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg**		■	
20	**Verkehrsvermeidung**	■		
	Web- und Telefonkonferenzen		■	
	Technisches Rathaus			■

21	Private Buchbarkeit von Poolfahrzeugen			
22	Förderung von Fahrgemeinschaften			
23	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel			
24	Individualinformation			

Geiger

Anlage/n:
Bericht „Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig“

Abschlussbericht

(Förderkennzeichen: 03EMK260)

Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig

Stadt Braunschweig

Erstellt durch die:

Frank Tristram Unternehmensberatung
EcoLibro GmbH Lizenzpartner

Autoren: Frank Tristram und Christoph von Radowitz
Lerchenfeld 18
38118 Braunschweig

Braunschweig, der 14.05.2019

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Projektträger Jülich Forschungszentrum Jülich

Danksagung

An der Erstellung des Elektromobilitätskonzeptes haben viele Kolleginnen und Kollegen der Stadt Braunschweig und der Konzerngesellschaften mitgearbeitet. Sie alle haben in der Zeit von der Datenerfassung bis zur Erstellung des Abschlussberichts mit ihrem wertvollen Input und ihren fachlichen Anregungen auf vielfältige Weise zum Gelingen beigetragen.
Viele Kolleginnen und Kollegen aus den unterschiedlichsten Organisationseinheiten standen insbesondere für spezifische fachliche Anfragen zur Verfügung, haben sich mehrfach zu unterstützenden Gesprächen bereit erklärt und damit den Zugang zu wertvollem Fach- und Hintergrundwissen erleichtert und ermöglicht. Vielen Dank hierfür.
Die Beiträge, die uns über das für das Projekt eingerichtete Funktionspostfach zugestellt wurden oder die wir auf anderen Wegen erhalten haben, haben wir bestmöglich in den Bericht einfließen lassen und hoffen, dass diese Anregungen angemessen integriert wurden.

An dieser Stelle soll außerdem den folgenden Personen besonderer Dank ausgesprochen werden:

- der Projektgeschäftsführerin Katrin Klitzke (FB 67) für ihr hohes persönliches Engagement. Ihre soziologische Expertise hat sich bereichernd auf die Projektgruppe ausgewirkt. Für ihre redaktionelle und themenübergreifende Kompetenz sowie für ihre unermüdliche und mit viel Einfühlungsvermögen gepaarte Steuerung aller Interessen in diesem Projekt gebührt ihr ein besonderes Verdienst

- den Unternehmensberatern Frank Tristram und Christoph von Radowitz (EcoLibro Lizenzpartner) für ihre präzisen Recherchen und Analysen, die fachliche Expertise, den besonderen Zeitaufwand, der durch ein größeres als das zunächst erwartete Datenvolumen entstanden ist und last but not least die Erstellung des vorliegenden Berichts

- den Projektgruppenmitgliedern: Jörg Hollstamm (FB 37), Jessica Weber (FB 65), Johannes Saggel (FB 66), Corinna Ernst (ÖPR Bau) und Thomas Meyer (GPR) für die kollegiale Zusammenarbeit und kontinuierliche kritische Reflektion und Evaluation der inhaltlichen Beiträge

- den Gästen der Projektgruppe: Thomas Kalsen (FB 65), Ulf Willebrand (FB 67), Andreas Beyer (FB 67), Yannes Herbst (Auszubildender), Michael Skwar (Praktikant) ebenso für die kollegiale Zusammenarbeit und kontinuierliche kritische Reflektion und Evaluation der inhaltlichen Beiträge

- den Kolleginnen und Kollegen anderer Fachbereiche und Konzerngesellschaften: Dr. Bernhard Niehoff (Referat 0200), Cordula Holz-Bachmann (FB 10.1), Torben Beese (FB 10.22), Bernd Dettmer (FB 10.03), Dirk Hollenbach (FB 10.4), Sigrun Scholz (FB 20.43), Astrid Hil-

big (FB 51.01), Corinna Erichsen (GPR), Andreas Zurek (GPR) und Eckbert Middendorf (Nibelungen Wohnbaugesellschaft) für ihre Zeit und fachliche Expertise im Rahmen der projektbegleitenden Workshops

- den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Strategie-Workshops vom 23.10.2018
- Thomas Kramme (FB 10.12) für die kollegiale Zusammenarbeit im Rahmen des Gesundheitstages im November 2018
- Andreas Thies (FB 10.0), Redakteur der Mitarbeiterzeitung WIR, für die kollegiale Zusammenarbeit und kompetente Betreuung der WIR-Artikel
- den Fördergebern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Projektträger Jülich (PtJ) und der NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie)

Erster Stadtrat Christian Geiger
Projektleitung Heinrich Knobloch und Michael Loose, Fachbereich 67

Juni 2019

Inhalt

Vorwort **4**
1. Zusammenfassung / Empfehlungen **6**
2. Einführung **14**
2.1 Förderung und Rahmenbedingungen 14
2.2 Ziele, Projektverlauf, Projektgruppe 15
2.3 Stand der Technik 17
3. Ausgangslage **23**
3.1 Darstellung des Istzustandes 23
3.2 Zusammenfassung Ausgangslage 33
3.3 Klimabilanz 35
4. Methoden **38**
4.1 Organisations- und Standortanalyse 38
4.2 Daten- und Prozessanalyse 38
4.3 FLEETRIS- Mobilitätsbedarfsanalyse 39
4.4 JobMOBILEETY Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse 42
5. Strategie-Workshop **44**
6. Ergebnisse der Workshops **46**
6.1 Fuhrpark und Ladeinfrastruktur 46
6.2 FahrzeugSharing - Disposition 59
6.3 Fuhrparkmanagement - FPM 60
6.4 Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement 62
6.5 Kostenbilanz 64
7. Umsetzungsphase **68**
7.1 Maßnahmen im Bereich der dienstlichen Mobilität 68
7.2 Anreize 80
7.3 Evaluation 83
Anhang **84**

Vorwort

Vorwort Erster Stadtrat Christian Geiger

Die Ära des Automobils begann mit der Erfindung des batterie-elektrischen Antriebs. Nachdem allerdings im Laufe der 1920er Jahre den Benzinern der Vorzug gegeben wurde, wurde das Elektroauto über einen langen Zeitraum zu einer Nischentechnologie. In den letzten Jahren hat die „Elektromobilität“ neuen Auftrieb gewonnen. Ausschlaggebend hierfür sind Diskussionen um die Schaffung neuer Märkte, die den Klimawandel und einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen integrieren, außerdem das Ziel lokaler emissionsfreier Motorisierung. Es wurden neue Kennwerte und Leitbilder in den Fokus politischer Debatten aufgenommen.

Bereits im Jahr 2010 hatte die Stadt Braunschweig ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt, um den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 um 40% zu senken. Als Leitfaden zur Realisierung dieses Zieles wurde unter Beteiligung der Öffentlichkeit, der Verwaltung und der städtischen Gesellschaften ein Katalog aus über 100 Klimaschutzmaßnahmen erstellt.
Damit im Verkehrsbereich auf lange Sicht CO_2-Minderungen erreicht werden können, wurde konstatiert, dass eine Mobilität mit weniger verkehrsbedingten CO_2-Emissionen zu ermöglichen ist. Weiterhin sollten zusätzliche Maßnahmen und Instrumente zur Emissionsminderung der Fahrzeuge selbst ergriffen und eingesetzt werden. Wesentliche strategische Ansatzpunkte zur Minderung der CO_2-Emissionen im Verkehr waren: •Verkehrsvermeidung • Verkehrsverlagerung • Verkehrsoptimierung • Emissionsminderung.

Bundesweit haben sich seit 2016 insgesamt 22 Kommunen und Regionen zu einem Modellvorhaben im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit verpflichtet, zu denen auch der Regionalverband Großraum Braunschweig zählt.

Mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz wurde dafür die konzeptionelle Grundlage geschaffen. Bis 2050 sollen die Treibhausgas-Emissionen um 95 % gegenüber 1990 sinken und der Endenergieverbrauch im gleichen Zeitraum halbiert sein.

Elektromobilität wird in diesem Zusammenhang nicht nur als eine veränderte automobile Antriebstechnik verstanden, sondern als ein grundsätzlich neues Mobilitätskonzept, welches (umwelt-) technische, ökonomische, soziale und kulturelle Aspekte und Werte verknüpft.

Schon von 2012 bis 2015 erhielt die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg besondere Förderung im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsinitiative „Schaufenster Elektromobilität“.

Das aktuelle zu 80 % durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderte Projekt hatte zur Aufgabe, ein gesamtheitliches Konzept für die dienstliche Mobilität des Konzerns Stadt Braunschweig unter Einbeziehung von Elektrofahrzeugen aller Art zu erstellen.

Mit dem nun vorliegenden Abschlussbericht wollen wir die weiteren Grundlagen für eine klimafreundlichere und weitestgehend emissionsfreie Mobilität schaffen. Nicht nur die Fachbereiche und Referate, die über eigene Fahrzeuge verfügen, sondern alle Bereiche, auch wenn sie nur gelegentlich dienstliche Mobilität benötigen, sollen davon profitieren.

Für die kompetente Erstellung des Konzepts konnten Frank Tristram und Christoph von Radowitz, Lizenzpartner der EcoLibro GmbH gewonnen werden. Das Unternehmen hat sich mit der Entwicklung elektromobiler Konzepte vor allem im Bereich betrieblicher Mobilität profiliert.

Mit dem geplanten Mobilitätsmix aus E-PKW, Pedelecs, ÖPNV und Car-Sharing wollen wir dem Anspruch, Innovationsstandort zu sein, auch im Bereich der dienstlichen Mobilität gerecht werden. Das neue Fuhrparkkonzept soll vor allem durch kluge Effizienz und den Einsatz fortschrittlicher E-Fahrzeuge einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in der Region leisten.

1. Zusammenfassung / Empfehlungen

Die Stadt Braunschweig hat sich zum Ziel gesetzt, ihre dienstliche Mobilität in Zukunft so effizient und klimaverträglich wie möglich zu gestalten und den Beschäftigten einen einfachen Zugang zur Nutzung der Mobilität zu ermöglichen. Dieses Ziel lässt sich durch eine Stärkung des Umweltverbundes und der Nutzung lokal emissionsfreier Fahrzeuge (z.B. Elektrofahrzeuge) erreichen. Eine neue Mobilitätskultur, die auch das Vermeiden unnötiger Wege beinhaltet, fördert zusätzlich dieses Denken. Für die richtige Dimensionierung des zukünftigen Fuhrparks, sowie weitere und flankierende Maßnahmen liefert dieses Konzept eine Entscheidungsgrundlage.

Ausgangslage

Die Analysen, die diesem Konzept zu Grunde liegen, haben ergeben, dass der überwiegende Teil aller Dienstwege mit PKWs[1] erledigt wird. Etwa ein Drittel aller Wege ist kürzer als 10 km und hat damit das Potenzial auf den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) verlagert zu werden. Nahezu alle Wege finden im Stadtgebiet Braunschweigs statt. Etwa 75 % aller Dienstwege dienen dem reinen Personentransport, d. h. sie finden allein und ohne zu transportierendes Material statt. Je nach Fachbereich und Einsatzkontext sind von den Wegen ca. 60-80 % planbar.

Die durchschnittliche tägliche Laufleistung eines Dienst-PKW der Verwaltung beträgt 26,5 km pro Tag und die von dienstlich eingesetzten Privat-PKWs 15,7 km pro Tag. Der wesentliche Mobilitätsbedarf für die gesamte Verwaltung findet tagsüber zwischen 7:00 Uhr morgens und 16:00 Uhr nachmittags statt. Neben den vorhandenen Stellplätzen an den Bestandsimmobilien mietet die Kernverwaltung weitere 176 Stellplätze für PKW an.

Ergebnisse und Potenziale

Auf Grundlage der durchgeführten Fahrdatenanalyse ließen sich nahezu 100% der im Untersuchungszeitraum durchgeführten Fahrten mit Elektrofahrzeugen bewältigen. Es gibt folglich kein Reichweitenproblem. Die aktuellen Laufleistungen der städtischen Fahrzeuge bewegen sich je nach Einsatzkontext auf einem niedrigen Niveau zwischen 3.000 und 12.000 km pro Jahr.

Unter ökonomischen Gesichtspunkten erhöhen sich bei niedrigen Laufleistungen die kalkulatorischen Kosten pro Kilometer. Aus diesen Gründen sollten die zukünftigen E-Fahrzeuge eine möglichst hohe Laufleistung erreichen und bisher verbrennungsmotorische zurückgelegte Wege substituieren, um ökologische und ökonomische Vorteile zu erzielen. Geringe Laufleistungen sind aus ökologischer Sicht zwar positiv zu bewerten, rechnet man jedoch den CO_2 Ausstoß der Batterieproduktion hinzu, ergibt sich kaum mehr eine nennenswerte CO_2-Einsparung gegenüber konventionellen Fahrzeugen. Die Gesamtklimabilanz hängt daher stark von der Fahrleistung und von der CO_2-Intensität des genutzten Strommixes ab.

[1] Teil der Untersuchung waren 168 Dienst- und 504 dienstlich zugelassene Privatfahrzeuge

Aktuell wird der Konzern Stadt Braunschweig mit 100% Ökostrom beliefert. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt auch in zukünftigen Ausschreibungen die Forderung nach 100% Ökostrom aufrechterhalten wird. Unter diesen Voraussetzungen wird das Projektziel einer maximalen Klimaneutralität in der dienstlichen Mobilität nach derzeitigem Stand der Technik mit Elektrofahrzeugen gut erreicht.

Klimaeffekte

Um den gesamten Klimaeffekt von Fahrzeugen zu bewerten, müssen alle relevanten Treibhausgasemissionen in Betracht gezogen werden, also nicht nur die des Betriebs der Fahrzeuge, sondern auch jene bei der Herstellung des Fahrstroms. In einer sogenannten Lebenszyklusanalyse sind zusätzlich die Emissionen in der Herstellung der Fahrzeuge und Komponenten sowie bei ihrer Entsorgung zu addieren. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Herstellung und Entsorgung der Batterie. Der Klimavorteil steigt in dem Maße, wie die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien stammt. Der Konzern Stadt Braunschweig wird bereits mit 100% Ökostrom beliefert, somit würde bei einem Umstieg auf Elektromobilität, der zurzeit maximal zu erreichende Klimaeffekt erzielt werden.
Die größten Einspareffekte lassen sich durch Verkehrsvermeidung erreichen. Nicht durchgeführte Wege sparen 100 % CO_2-Emissionen und 100 % Mobilitätskosten. Weitere Maßnahmen könnten sein: Zusammenlegung von Organisationseinheiten in einem Verwaltungszentrum / Technischen Rathaus, sowie eine stärkere Nutzung von Telefon- und Webkonferenzen oder Verlagerung von Aufgaben auf mehr Home-Office – wo es möglich ist.
Durch die Verlagerung von Wegen unter 10 km Länge vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund (Zufußgehen, Radfahren und ÖPNV Nutzung) lassen sich bis zu 15% CO_2-Reduktionen erreichen.[2] Durch ein Pooling und Sharing von Autos bei gleichzeitiger Umstellung auf elektromotorischen Antrieb haben diese Autos über den gesamten Lebensweg einen Klimavorteil gegenüber vergleichbaren Verbrennern.[3] E-Autos haben zwar in der Produktion einen größeren „ökologischen Rucksack“, können diesen Nachteil in ihrem Lebenszyklus jedoch durch den Verbrauch von möglichst CO_2-arm erzeugten Strom mehr als wettmachen (siehe Abb. 1, nächste Seite).

Die Abbildung veranschaulicht den Klimavorteil eines vorwiegend in der Stadt genutzten Elektroautos mit kleiner Batterie gegenüber einem Benziner. Bereits ab knapp 40.000 km Laufleistung hat ein Elektroauto einen Klimavorteil. Bei einer Lebenslaufleistung von 100.000 km entsteht somit ein Gesamtklimavorteil von 29 Prozent. Elektroautos gelten zudem als lokal emissionsfrei. Elektroautos haben keine Auspuffemissionen. Aus diesem Grund entstehen beim Fahren weder direkte CO_2-Emissionen noch werden Schadstoffe in die Luft emittiert.

[2] Studie: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz – BMU, 2012 https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Forschungsdatenbank/fkz3708_45_101_radverkehr_bf.pdf
[3] Agora Verkehrswende; Klimabilanz von Elektroautos, 2019 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf

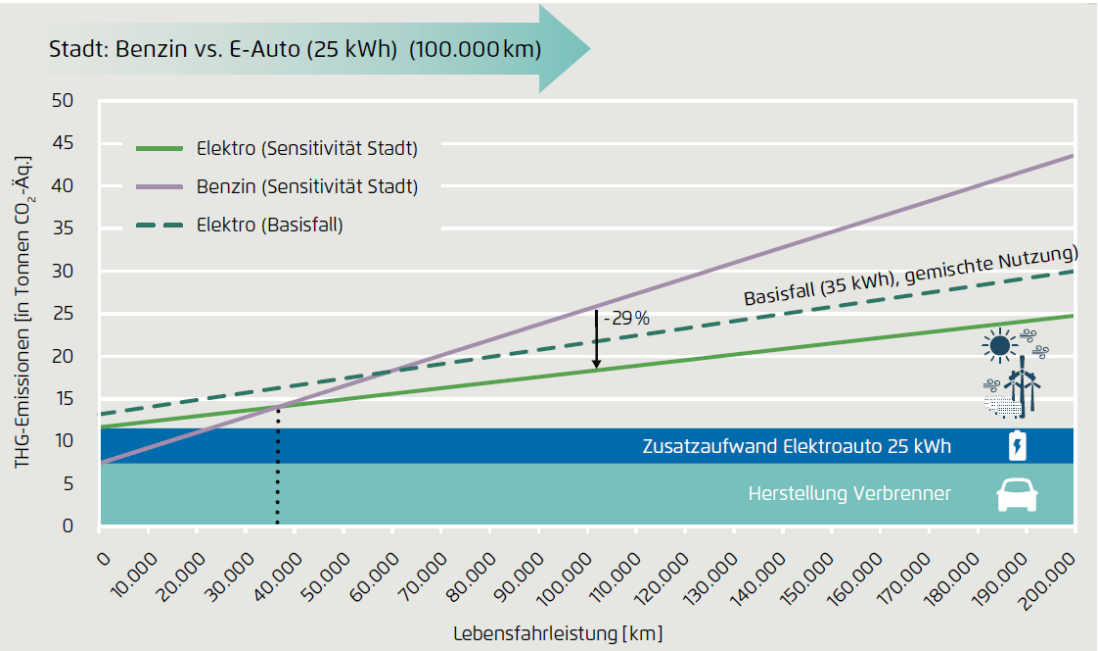


Abb. 1: Schematische Klimabilanz von Elektroautos; Quelle: Agora Verkehrswende

Nicht alle Fahrzeuge im Konzern Stadt Braunschweig sollten auf Elektroantrieb umgestellt werden (insbesondere die Nutz- und Sonderfahrzeuge sind hinsichtlich ihrer klimarelevanten Schadstoffemissionen genau zu prüfen). Vermutlich würden sie aufgrund ihrer geringen Laufleistung und/oder Betriebsstunden eine negative Klimabilanz induzieren. Für diese Fahrzeuge ist immer eine Einzelfallprüfung hinsichtlich ihrer maximalen Klimafreundlichkeit und des am besten geeigneten Antriebs durchzuführen.

Die abgeschätzte jährliche, dienstlich erforderliche **Gesamtfahrstrecke der Kernverwaltung** mit Autos beträgt in Summe **etwa 900.000 km.** Rechnet man mit einem durchschnittlichen Wert von 180 g/Kilometer CO_2 Emissionen [4], so würden alle Dienstwege zusammen im Jahr etwa **160 Tonnen CO_2** verursachen. Bei der Umstellung des Mobilitätssystems auf den Umweltverbund und Elektromobilität ließen sich ca. **150 Tonnen CO_2 pro Jahr** einsparen. Um diese CO_2-Menge klimaverträglich zu binden, wären knapp **12 Hektar Wald** [5] erforderlich.

Die JobMOBILEETY-Analyse hat ergeben, dass alle Beschäftigten der Kernverwaltung in Summe täglich etwas mehr als 78.000 km Arbeitswege haben. Wenn man annimmt, dass etwa die Hälfte der Beschäftigten mit einem eigenen Auto und einem durchschnittlichen Wert von 180 g/Kilometer CO_2 Emissionen von und zur Arbeit fahren, ergibt das bei 220 Arbeitstagen eine jährliche Emission von etwas mehr **als 1.500 t CO_2 pro Jahr.**

Der CO_2-Fußabdruck der Beschäftigten allein für die täglichen Arbeitswege ist etwa um den Faktor zehn höher als der der dienstlichen Mobilität!

[4] https://www.dekra.de/de/co2-rechner-b2b/
[5] https://www.wald.de/wie-viel-kohlendioxid-co2-speichert-der-wald-bzw-ein-baum/

Empfehlungen

Aufbauend auf den Analysen und Ergebnissen werden im Folgenden die wichtigsten Empfehlungen für eine neue dienstliche Mobilität dargestellt. Die in Fahrzeugpools zusammenfassten Fahrzeuge sollten hoch ausgelastet werden. Mit Hilfe einer optimalen Disposition ist es möglich, die durchschnittliche, tägliche Fahrstrecke auf 55 km pro Tag zu erhöhen.

Der Einsatz von Privat-PKWs für Dienstfahrten wird zukünftig nicht mehr benötigt. Der Fuhrpark wird ausreichend dimensioniert sein, so dass auf Privat-PKWs verzichtet werden kann. Darüber hinaus ergeben sich Ansätze, die Zahl der stadteigenen Fahrzeuge weiter zu reduzieren und diese durch andere Mobilitätsarten wie ÖPNV, Car- und BikeSharing zu ersetzen.

- **Pilotstandort `Rathauskomplex´**

Ein Ergebnis des Strategieworkshops von Oktober 2018 war, das neue Mobilitätskonzept zunächst an einem Pilotstandort zu erproben. Ausgehend hiervon wurde der sogenannte `Rathauskomplex´ gebildet. Es handelt sich dabei um einen virtuellen Zusammenschluss von Standorten, die sich in einem 250-Meter Radius um das Rathaus befinden.[6] Der `Rathauskomplex´ bietet sich auf Grund seiner zentralen Lage und dem hohen Mobilitätsbedarf für viele Fachbereiche als idealer Pilotstandort an. Der Standort Auguststraße/Ägidienmarkt sollte jedoch in den Pilotversuch integriert werden, weil hier der Fachbereich 67, der das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement leiten und betreuen soll, angesiedelt ist. Für das Fuhrparkmanagement ist es unabdingbar, den Pilotversuch so nah wie möglich zu begleiten, um gegebenenfalls Nachjustierungen vornehmen zu können.

- **Standorte der Poolfahrzeuge und Ladeinfrastruktur**

Für den `Rathauskomplex´ wurden fünf mögliche Standorte für die Poolfahrzeuge untersucht [7]. An allen untersuchten Standorten ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur für die Elektroautos möglich. Alle potenziellen Standorte haben unterschiedliche Vor- und Nachteile, die im Fall einer Umsetzung gegeneinander abgewogen werden müssen. (siehe Kapitel 6.)

- **Mobilitätsmix und neue Mobilitätskultur**

Die Projektgruppe empfiehlt die Nutzung der Verkehrsmittel mit folgender Priorität [8]:

1. ÖPNV
2. Fahrräder und Pedelecs
3. Elektroautos aus dem Pool
4. Elektrofahrzeugen aus benachbarten Standorten und/oder öffentliches CarSharing
5. Taxis in Ausnahmefällen

[6] Dazu zählen folgende Standorte: Bohlweg 30, Kleine Burg 2, Langer Hof 6-8, Steinweg 26, Schlossplatz 1, Fallersleber Str. 1.
[7] Rathausinnenhof Bohlweg 30; Tiefgarage im Langen Hof 8; Parkhaus Wilhelmstraße 96 - 98, Parkhaus an der Stecherstraße 19- 20, Parkhaus im Schloss Ritterbrunnen 1, Parkplätze am Ruhfäutchenplatz, Parkplatz Stecherstraße 17 – 18)
[8] Siehe Protokoll der 14. Projektgruppensitzung vom 28.03.2019.

- **ÖPNV**

Die Potenziale für den öffentlichen Nahverkehr hängen von der Lage des Verwaltungsstandorts sowie der Leistungsfähigkeit und Qualität des ÖPNV-Angebots ab. Der sogenannte `Rathauskomplex´ ist gut erschlossen, sehr viele Bus- und Straßenbahnlinien verlaufen dort. Standorte wie z.B. die Naumburgstraße haben kein vergleichbares Angebot. Auf den Hauptlinien in Braunschweig wird ab Oktober 2019 ein 15-Minuten-Grundtakt eingeführt.

Eine Verlagerung von Dienstwegen auf den ÖPNV scheint in vielen Fällen möglich zu sein und wird grundsätzlich positiv bewertet. Für die Verwaltungsstandorte, die gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind, wird die bevorzugte Nutzung des ÖPNV für dienstlichen Wege empfohlen. Ein solches Angebot würde sich positiv auf das Fahrgastaufkommen und auch auf die Finanzierung der Verkehrsbetriebe auswirken. Ein personengebundenes, dienstliches JobTicket würde den Verwaltungsaufwand bei der Buchung, Genehmigung und Abrechnung reduzieren, wäre schnell verfügbar und bietet den Beschäftigten einen einfachen Zugang zur dienstlichen Mobilität.

Die Qualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebots können in diesem Projekt nicht bewertet werden. Es wird daher empfohlen, die Praxistauglichkeit zunächst an ausgewählten Standorten zu testen und zu evaluieren. Neben der bereits praktizierten Nutzung von Einzelfahrkarten ist der vermehrte Einsatz von übertragbaren Plus-Monatskarten oder dienstlichen, personengebundenen JobTickets zu prüfen. Die prioritäre Nutzung des ÖPNV für die Dienstwege ist eine Frage der Mobilitätskultur. Diese muss aufgebaut und gepflegt werden.

- **Fahrräder/Pedelecs**

Nahezu jeder Punkt im Stadtgebiet kann mit einem Fahrrad/Pedelec innerhalb von bis zu 30 Minuten erreicht werden. Das Potenzial zur dienstlichen Nutzung von Fahrrädern/Pedelecs liegt bei ca. einem Drittel aller Wege. Vielfach wurde von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein gesteigertes Interesse an der Förderung der Zweiradmobilität geäußert. Zu einer verstärkten Nutzung von mehr Zweirädern gehören auch quantitativ ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellanlagen. Hier müsste die Stadtverwaltung nachsteuern. Auch der konsequente Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist für das sichere und komfortable Radfahren weiterzuführen.

- **Elektrofahrzeuge**

Für die mittleren und längeren Dienstwege werden auch weiterhin PKWs eingesetzt werden. Diese sollten elektrisch angetrieben sein, da sie als lokal emissionsfrei gelten. Um möglichst große ökonomische und ökologische Vorteile zu erzielen, sollten diese E-Fahrzeuge hohe Laufleistungen erreichen. Hohe Laufleistungen im Stadtgebiet lassen sich durch Mehrfachnutzungen erreichen. Mit jedem gefahrenen Kilometer verbessert ein Elektroauto die Klimabilanz gegenüber einem Verbrenner (siehe auch Abb. 1).

Die FLEETRIS-Analyse hat ein Optimierungspotenzial durch ein Fahrzeugpooling im Bereich der Dienst-PKW aufgezeigt. Dazu müssen Pool-Fahrzeuge fachbereichsübergreifend gemeinschaftlich genutzt werden. Zusätzliche Umweltwirkungen könnten erzielt werden, wenn die Fahrzeuge

nach Dienstschluss und an den Wochenenden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung mitbenutzt werden könnten.

Ein solches Angebot erscheint prinzipiell möglich, muss jedoch noch mit der niedersächsischen Kommunalaufsicht, dem zuständigen Finanzamt sowie dem Kommunalen Schadensausgleich (KSA) im Detail geklärt werden.

- **Dienstliches Mobilitätsmanagement**

Dienstliche Mobilität ist eine strategische Aufgabe, die organisiert werden und einen entsprechenden Stellenwert in der Organisationsstruktur erhalten muss. Derzeit werden zahlreiche Mobilitätsaufgaben dezentral auf Fachbereichsebene erledigt. Im zukünftigen System sollte dies zentral, systematisch und nachvollziehbar reorganisiert werden. Das heißt, es sollte ein fachbereichsübergreifendes, dienstliches Mobilitätsmanagement entstehen, welches in einer Einheit tätig wird. Es wird vorgeschlagen, die derzeitige Fuhrparkverwaltung im Fachbereich 67 zu einem fachbereichsübergreifenden, dienstlichen Mobilitätsmanagement auszubauen.

Die zukünftigen Aufgaben des dienstlichen Mobilitätsmanagements im FB 67 werden es sein, die dienstliche Mobilität für die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig in allen Ausprägungen sicherzustellen und zu organisieren sowie ein umfassendes Controlling zu ermöglichen. Eine sukzessive Erweiterung der Dienstleistungen auch auf die Konzerngesellschaften sollte angestrebt werden. Außerdem übernimmt das dienstliche Mobilitätsmanagement die Führung des Change-Managements. Eine hohe Mitarbeiterorientierung wird den Erfolg wesentlich mitbestimmen.

Beispielsweise sollte eine Aufgabe die verpflichtende, halbjährlich durchzuführende Führerscheinkontrolle sein, die zurzeit nicht systematisch in den Fachbereichen gehandhabt wird.

- **Anreize**

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird ein Paradigmenwechsel für die dienstliche Mobilität vorgeschlagen. Der Einsatz privater Fahrzeuge gegen Entgeltentschädigung wird abgeschafft und durch einen Mix der Verkehrsträger ÖPNV, Zweiradmobilität und Elektrofahrzeuge ersetzt. Dadurch kann eine einheitliche und ökologisch ausgewogene, dienstliche Mobilität erreicht werden. So ein Kulturwandel erfordert eine hohe Bereitschaft der Beschäftigten beim Umstieg mitzuwirken. Anreize könnten ggf. dabei helfen, dass der Veränderungsprozess als positiv, modern und innovativ wahrgenommen und mitgetragen wird.

- **Verkehrsvermeidung - Technisches Rathaus**

Im Rahmen der Untersuchung wurde u.a. über die längerfristige Möglichkeit zur Zusammenlegung von Verwaltungseinheiten in einem technischen Rathaus diskutiert. Würde man mehrere Fachbereiche und Referate in einem technischen Rathaus / Verwaltungszentrum bündeln, so könnten viele Fahrwege innerhalb der Verwaltung (und damit Fahrzeuge) entfallen.

Es würde sich anbieten, so ein Verwaltungszentrum in der Nähe eines Verkehrsknotenpunktes wie z.B. dem Hauptbahnhof, zu projektieren, da dann neben den ÖPNV-Verbindungen auch die Regional- und Fernverkehre mit Bussen und/oder Bahnen effizient erledigt werden könnten. Außerdem ist eine Verkehrsvermeidung durch einen stärkeren Einsatz von Web- und Telefonkonferenzen im täglichen Dienstbetrieb möglich.

Fazit

Die Ziele einer effizienten und klimaverträglichen Nutzung dienstlicher Mobilität können mit diesem Mobilitätskonzept erreicht werden. Dazu wird es Investitionen in geeignete Hard- und Software (ca. 110.000,00 Euro fixe Kosten, ca. 15.000,00 Euro variable Kosten), Mehrkosten für Elektrofahrzeuge (geschätzte 50.000,00 Euro p.a.), die Beschaffung von Diensträdern und Pedelecs (einmalig ca. 80.000,00 Euro) und nicht zuletzt der Einrichtung einer zusätzlichen Personalstelle „Mobilitätsmanagement“ von jährlich etwa 70.000,00 Euro bedürfen.

Diese Maßnahmen und der Aufbau eines fachbereichsübergreifenden dienstlichen Mobilitätsmanagements werden zunächst den Einsatz von Finanzmitteln erforderlich machen. Diese lassen sich jedoch durch folgende Gegeneffekte reduzieren:

- Durchschnittlich lassen sich aus der Erfahrung zahlreicher anderer Projekte Kosteneinsparungen von 10% bis 20% gegenüber dem Status- quo durch effizientes Mobilitätsmanagement und Controlling erzielen.
- Die Zahl der beim kommunalen Schadenausgleich (KSA) gemeldeten Privat-Kfz kann erheblich reduziert werden. Dadurch wird das Einsparungspotenzial in der Stadtverwaltung auf ca. 48.300,00 Euro p.a. eingeschätzt.
- Durch weniger und gut ausgelastete Fahrzeuge kann die Stadtverwaltung sukzessive auf die Anmietung von Stellplätzen verzichten und so zwischen 54.000,00 bis 108.000,00 Euro p.a. einsparen
- Einsparungen durch geringere Prozess-, Unterhalts- und Betriebskosten von Elektrofahrzeugen belaufen sich auf weitere 10.000,00 Euro.
- Durch den Verzicht auf private Kfz entfällt zukünftig die Wegstreckenentschädigung. Der Mobilitätsbedarf wird jedoch weiterbestehen, so dass hier andere Kosten entgegenstehen. Ein Effekt wird über den reduzierten Verwaltungsaufwand zu verzeichnen sein.
- Wenn etwa 10% der Dienstfahrten auf Zweiräder verlagert werden können, entspricht dies im Vergleich zum Verbrennungs-PKW einer Kostenersparnis von etwa 22.000,00 Euro
- Der Verkehrsvermeidung durch bewusstere Organisation und Ausübung von Mobilität, insbesondere durch die Substitution von Pkw-Fahrten durch andere Verkehrsträger wird ein Einsparungspotenzial von 5- 10% der gesamten Fahrleistung beigemessen. Dies beliefe sich folglich auf etwa 11.000,00 bis 22.000,00 Euro.
- Der Effekt der Entlastung von Fachbereichen um alle Aufgaben des Mobilitätsmanagements ist nicht direkt zu beziffern, doch eine höhere Effizienz der eigenen Verantwortlichkeiten sollte sich positiv auswirken.

- Aktuelle und zukünftige Förderprogramme zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zur Errichtung von Ladeinfrastruktur sind im Rahmen des Markthochlaufs durch die Bundes- und Landesregierung absehbar.
- Bei vollständiger Substitution auf E-Fahrzeuge liegt der Kostenvorteil durch die Steuerfreiheit der Elektro-PKW gegenüber Verbrennungsfahrzeugen bei durchschnittlich 12.600,00 Euro p.a..
- (optional: Einnahmen durch gelegentliche, entgeltliche Mitbenutzung von Dienstfahrzeugen zu privaten Zwecken, oder Beteiligung am Tandem-Modell)
- (optional: Einnahmen bei der Privatnutzung von dienstlichen JobTickets)

Somit fallen zu Beginn der Umsetzung Investitionen in Höhe von etwa 180 – 200.000,00 Euro an, die auf die einmalige Beschaffung von Software und Hardware (Umrüstungen, Pedelecs, u.ä.) zurückzuführen sind.
In den Folgejahren steht im Vergleich zur derzeitigen Lage den jährlichen Mehrkosten von etwa 135.000,00 Euro für Personal, variable Lizenzen und geschätzte Fahrzeugmehrkosten ein Einsparungspotenzial von etwa 150 bis 220.000,00 Euro gegenüber. Dabei kann es zu zeitlichen Verschiebungen einzelner Maßnahmen kommen, die eine exakte Abgrenzung erschweren. Nicht enthalten sind Verbesserungen durch optimierte Prozesse und andere nicht quantifizierbare Effekte.
Festzuhalten bleibt ein positives ökonomisches (und ökologisches) Potenzial bei der Neuausrichtung des Fuhrparks der Stadtverwaltung Braunschweig.

Die größte Herausforderung besteht jedoch beim Change-Management der Beschäftigten. Mit klaren Vorgaben, vorbildlichem Führungsverhalten und Anreizen lassen sich die Beschäftigten für das neue Mobilitätssystem begeistern. Nachhaltige dienstliche Mobilität muss nicht nur subjektiv gewollt, sondern auch objektiv bequem möglich sein. Je leichter der Einstieg in das ÖPNV- oder Radverkehrssystem sowie der Zugang und die Nutzung von Elektrofahrzeugen gemacht wird, umso eher wird das neue Mobilitätssystem akzeptiert und setzt sich durch.

Im nächsten Schritt wird festzulegen sein, wie die Planung der weiteren Schritte zur stufenweise Implementierung auf Grundlage dieses Konzepts gestaltet werden soll.

2. Einführung

2.1 Förderung und Rahmenbedingungen

Aus dem „Energie- und Klimafonds" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde vom Fachbereich Stadtgrün und Sport zu Beginn des Jahres 2018 eine 80%ige Förderung für die Erstellung eines konzernweiten Elektromobilitätskonzeptes eingeworben.

Projektträger ist das Forschungszentrum Jülich GmbH (PtJ). Wissenschaftlich begleitet wird das Projekt durch die NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie). Das Ziel dieser Begleitforschung ist die Zusammenführung und Auswertung der Projektergebnisse aus den drei Förderbereichen 1) Fahrzeugbeschaffung, 2) Elektromobilitätskonzepte und 3) F&E-Projekte. Außerdem soll der Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren sowie die Sektorenkopplung befördert werden.

Auf der Grundlage der Förderrichtlinie Elektromobilität (2011 / 2015 / 2017) fördert das BMVI den Markthochlauf von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben inklusive der dafür notwendigen Infrastruktur. Ziel ist es, laut BMVI, die Erhöhung der Fahrzeugzahlen, insbesondere in kommunalen Flotten zu erreichen. Aus Sicht des BMVI bestehen hier große Potenziale für den Markthochlauf der Elektromobilität. In den letzten Jahren haben deutschlandweit 129 Kommunen neue Mobilitätskonzepte entwickelt oder sind dabei diese umzusetzen.

Die Stadt Aachen hat ihren dienstlichen Fuhrpark bereits elektromobil umgestellt und diesen durch ein Angebot von Leihfahrrädern erweitert. (Siehe Städtetag aktuell 06/2018). Weitere Projekte laufen in Dresden, Flensburg und Hamburg, um nur einige zu nennen. Auch die Landeshauptstadt Hannover hat ein Umsetzungskonzept zur Implementierung integrierter Elektromobilität vorgelegt, dessen Grundlage die Kopplung des Verkehrs- und Energiesektors bildet. (Quelle: http://www.starterset elektromobilität.de/Infothek/elektromobilitaetskonzepte)

Schon von 2012 bis 2015 erhielt die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg besondere Förderung im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsinitiative „Schaufenster Elektromobilität“. In diesem Zusammenhang konnten bereits fünf Elektrofahrzeuge von der Stadt Braunschweig erprobt werden. Seit November 2017 wurden dann ausgehend von diesen ersten Erfahrungswerten sechs Elektrofahrzeuge erworben, die seitdem für dienstliche Fahrten zu Verfügung stehen.

Projektbeginn für die „Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes für den Konzern Stadt Braunschweig“ war der 01.03.2018. Das Projektende war zunächst auf den 28.02.2019 festgelegt. Im September 2018 wurde eine Projektverlängerung beantragt. Es mussten größere Datenmengen erhoben und verarbeitet werden als zum Zeitpunkt der Antragstellung bekannt war.

Der genaue Datenbedarf konnte erst nach Projektbeginn ermittelt werden, da erst im Rahmen der explorativen Phase (März 2018) ein Gesamtüberblick über alle benötigten Daten erstellt werden konnte. Zudem bedurfte es zur Vervollständigung der Analyse einer Nacherfassung von Daten aus dem Jahre 2017. Dies hatte die zeitliche Verlängerung einzelner Projektbausteine (Datenerfassung und -auswertung) zur Folge. Der Projektträger hat aus diesem Grund eine Laufzeitverlängerung bis 30.06.2019 bewilligt.

2.2 Ziele, Projektverlauf, Projektgruppe

Ziele

Strategisches Ziel ist es, die dienstliche Mobilität des Konzerns Stadt Braunschweig so effizient und klimaverträglich wie möglich zu gestalten.

Das neue dienstliche Mobilitätssystem soll zentral organisiert werden, damit durch ein umfassendes Controlling die Umweltwirkungen und die Wirtschaftlichkeit optimiert werden können. Ein weiteres Ziel ist es, den zukünftigen Fuhrpark angemessen zu dimensionieren und die Stadtverwaltung in die Lage zu versetzen, Investitionen im Bereich Elektromobilität gezielt und nutzbringend einzusetzen. Ergänzend sollen durch die Einführung eines umfassenden Mobilitätsmanagements andere Mobilitätsarten wie (elektrifizierte) Zweiräder, öffentlicher Personennahverkehr sowie Möglichkeiten des Teilens von Fahrzeugen einen höheren Stellenwert erhalten. Schließlich ist es der Stadtverwaltung ein Anliegen, in der eigenen Belegschaft und in der Öffentlichkeit als Pionier und Vorbild sowie als Multiplikator für die Verbreitung von Elektromobilität wahrgenommen zu werden.

Auf der operativen Ebene wird mit dem vorliegenden Konzept das Ziel verfolgt, den Führungsverantwortlichen bis hin zu jedem Beschäftigten der Fachbereiche und der beteiligten Unternehmen die Potenziale der Nutzung von Elektrofahrzeugen und der Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements transparent zu machen. Mit Anreizsystemen kann die Umsetzung positiv befördert werden.

Das übergeordnete Ziel der Analysen war es, Optimierungspotenziale der betrieblichen Mobilität im Konzern Stadt Braunschweig zu ermitteln, konzeptionell darzustellen um somit den Fuhrpark anschließend so effizient wie möglich elektrifizieren zu können. Unwirtschaftliche Fahrzeuge können ausgesteuert oder substituiert und die verbleibenden PKW somit höher ausgelastet werden. Eine darüber hinaus gehende Elektrifizierung trägt zur Minimierung der Umweltbelastung bei.

Projektverlauf

Das Projekt unterlag von Beginn an einem stringenten Projektplan, der schematisch wie folgt aussah:

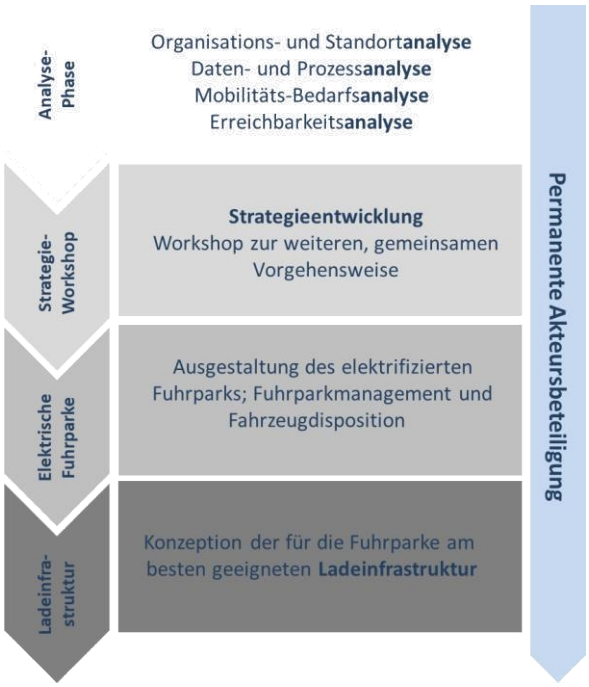


Abb. 2: schematischer Aufbau des Projektplans

Die einzelnen Bausteine sind zeitlich in folgenden Detailabschnitten umgesetzt worden:

02.02.2018	Vorstellung des Projekts in der Dezernentenkonferenz
01.03.2018	Auftaktveranstaltung
ab 03/2018	Organisations- und Standortanalyse
ab 03/2018	Daten- und Prozessanalyse
ab 04/2018	FLEETRIS- Mobilitätsanalyse
ab 05/2018	JobMOBILEETY Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse
23.10.2018	Strategieworkshop
24.01.2019	Workshop FLEETRIS-Ergebnisse
27.02.2019	Workshop Prüfung des optimalen FahrzeugSharing-Modells
28.02.2019	Workshop Fuhrparkmanagement und Fahrzeugdisposition
28.03.2019	Workshop Aufbau und Zusammensetzung des (elektrifizierten) Fuhrparks
29.03.2019	Workshop Entwicklung eines ämterübergreifenden Mobilitätsmanagements
ab 02/2019	Lokation und Anforderungen an die Ladeinfrastruktur
fortlaufend	Akteursbeteiligung, Mitarbeiterinformation und Kommunikation
20.06.2019	Vorstellung des Abschlussberichts in der Dezernentenkonferenz

Projektgruppe

Aufgrund der Erfahrung aus anderen Projekten hat der Auftragnehmer frühzeitig empfohlen, seitens des Auftraggebers eine fachbereichsübergreifende Projektgruppe zu bilden, die das gesamte Projekt begleitet. Diese Projektgruppe sollte neben der Projektleitung etwa 4 bis 6 Personen umfassen, um ein optimales und zielgerichtetes Arbeiten zu ermöglichen.

Die Zusammensetzung der Gruppe sollte je nach inhaltlichem Arbeitsschwerpunkt variieren. So sollten zu Spezialthemen Gäste mit entsprechenden Fachkenntnissen zusätzlich eingeladen werden. Auch eine Vertretung des Personalrates sollte zu jedem Zeitpunkt teilnehmen. Diesen Empfehlungen ist der Auftraggeber nachgekommen. Zu Projektbeginn hat die fachbereichsübergreifende Projektgruppe ihre Arbeit aufgenommen. Mit Wirkung zum 29.05.2018 wurde die Einrichtung der Projektgruppe offiziell verfügt. Sie bestand aus folgenden Mitgliedern:

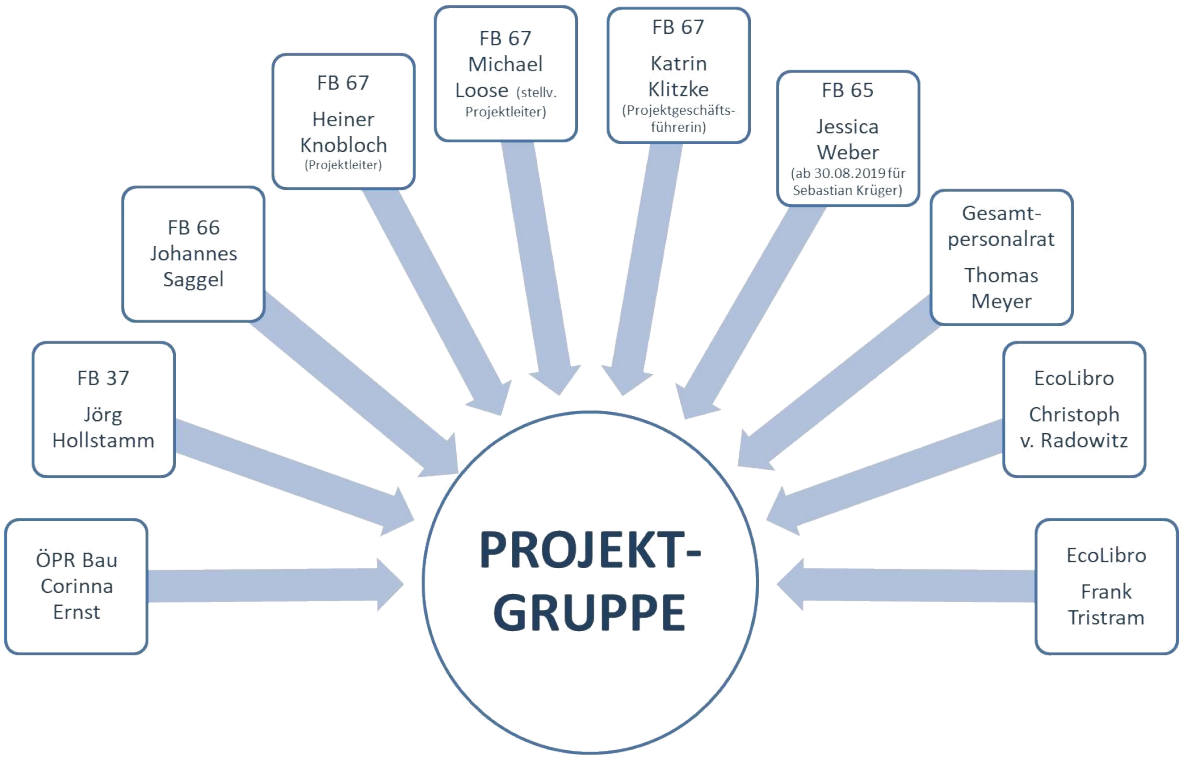


Abb. 3: Fachbereiche und Mitglieder in der Projektgruppe Elektromobilität

Zusätzlich zu den Projektgruppenmitgliedern waren Kolleginnen und Kollegen an den Projektgruppensitzungen und Workshops beteiligt. Diese sind in der Danksagung zu Beginn dieses Dokuments benannt.

2.3 Stand der Technik

Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen

Elektrofahrzeuge haben heute meistens höhere Anschaffungskosten als vergleichbare Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor. Die Gründe liegen im Wesentlichen darin, dass die Hersteller die hohen Entwicklungs- und Batteriekosten über (noch) geringe Stückzahlen beim Verkauf der E-Fahrzeuge refinanzieren. Mit zunehmendem Wettbewerb und auch mit zunehmenden Stückzahlen werden diese Aufschläge in den kommenden Jahren vermutlich erheblich sinken. Darüber hinaus sind die Batteriekosten bisher ein wesentlicher Kostentreiber von Elektrofahrzeugen. Die nachfolgende Grafik zeigt, wie sich die Kosten je kWh Speicherkapazität in diesem Jahrzehnt entwickelt haben. 2013 lagen sie noch bei ca. 400,00 Euro, aktuell schon unter 190,00 Euro je kWh. Nach 2020 ist mit einem Preis von unter 100,00 Euro zu rechnen.

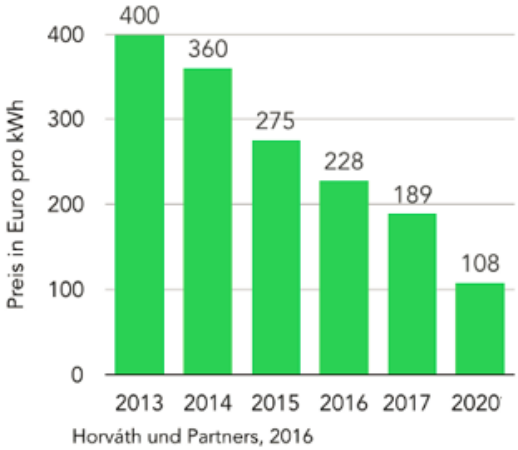


Abb. 4: Weltweite Preisentwicklung von Lithium-Ionen-Akkus [9]

Abgesehen von der Batterie ist die Produktion eines Elektrofahrzeugs erheblich günstiger als die Produktion eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Insbesondere haben Elektromotoren bis zu 80 % weniger Bauteile als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge und weisen durch niedrige Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie geringeren Verschleiß eine hohe Wertbeständigkeit auf. Über den gesamten Lebenszyklus wirkt sich die Steuerbefreiung über 10 Jahre (bei Zulassung bis 2020) und die wiederholte Auflage von Förderprogrammen positiv auf die Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen aus.

Der ADAC hat eine Vollkosten-Berechnung [10] von acht ausgewählten Elektroautos durchgeführt und diese mit ihren konventionellen Pendants verglichen. Nimmt man alle Kosten eines Autos zusammen, vom Kaufpreis über sämtliche Betriebs- und Wartungsaufwände bis zum Wertverlust schneiden Elektroautos immer häufiger überraschend gut ab:

Der e-Golf von VW ist auf Augenhöhe mit dem Benziner
*

VW Golf	Preis	Cent/km	Reichweite
VW e-Golf (100 kW)	36.835 €	48,6	201 km
VW Golf 1.5 TSI (96 kW)	30.670 €	49,0	847 km
VW Golf 1.6 TDI (85 kW)	29.145 €	**47,0**	1000 km

Abb. 5: Vollkostenvergleich VW Golf – VW eGolf

Andere Fahrzeuge schneiden derzeit (noch) schlecht ab, was vor allem auf den überproportional höheren Kaufpreis zurückzuführen ist. Es ist damit zu rechnen, dass diese Unterschiede mit sinkenden Batteriepreisen zunehmend geringer werden.

[9] Quelle: https://www.horvath-partners.com/fileadmin/horvath-partners.com/assets/07_Presse/Grafiken/deutsch/180724_Infografik_Fakten-Check_Preisaufschlag.jpg
[10] https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/e-mobilitaet/kaufen/elektroauto-kostenvergleich/

VW up!	Preis	Cent/km	Reichweite
VW e-Up! (60 kW)	26.900 €	39,1	106 km
VW Up! 1.0 TSI (66 kW)	15.580 €	**34,0**	636 km

Abb. 6: Vollkostenvergleich VW Up! – VW e-Up!

Wichtig ist bei der Methodik: Um die Kosten fair zu berechnen, wurden nur vom ADAC getestete Fahrzeuge miteinander verglichen, die eine vergleichbare Motorleistung und eine ähnliche Ausstattung aufweisen. Beim Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch wurden nicht die realitätsfernen Herstellerwerte verwendet, sondern die Werte, die der ADAC in seinen Autotests ermittelt.

Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen auf der Zeitachse

Derzeit stehen in Deutschland 36 rein elektrisch angetriebene Fahrzeugmodelle (BEV) sowie 31 Plug-In-Hybride (PHEV) von 23 Herstellern als Serienfahrzeuge zur Verfügung. Für 2019 sind mit dem e.GO Life, dem Tesla Model 3, dem Audi Q6 e-tron sowie mit dem auf 350 km Reichweite verbesserten Nissan Leaf vier neue BEV Serienmodelle angekündigt und teils schon auf den Markt gebracht worden.

Ab 2020 wird ein signifikanter Umschwung auch bei den deutschen Markenherstellern erwartet:

- Bis 2025 will BMW 25 elektrifizierte Modelle anbieten, davon 12 rein elektrische Modelle. Dabei sollen auch Fahrzeuge mit einer Reichweite bis zu 500 km zu einem vergleichbaren Preis wie Benziner des jeweiligen Segments angeboten werden.
- Der Volkswagen-Konzern startet mit der “Roadmap E” eine deutliche Elektrifizierungsoffensive. Ganze 80 neue E-Fahrzeuge sollen die Konzernmarken von Volkswagen bis 2025 auf den Markt bringen – 50 reine Elektrofahrzeuge und 30 Plug-in-Hybrid-Modelle.
- Bis zum Jahr 2022 will Daimler das gesamte Produktportfolio von Mercedes-Benz elektrifizieren. Insgesamt sind mehr als 50 elektrifizierte Modelle geplant. Zudem soll der Smart ab 2020 nur noch rein elektrisch erhältlich sein.

Auch andere Hersteller wie die Allianz aus Renault, Nissan und Mitsubishi haben einen gemeinsamen Sechs-Jahres-Plan vorgestellt. Bestandteil der Strategie namens „Alliance 2022“ ist es, bis zum Jahr 2022 insgesamt zwölf neue rein elektrische Fahrzeuge auf den Markt zu bringen.

Darüber hinaus ist der Elektroantrieb bei den leichten Nutzfahrzeugen angekommen. Davon zeugen die vielen Premieren von serienreifen Elektro-Transportern. Jeder Hersteller ist darauf angewiesen, auch dieses Segment zu bedienen: neben dem von der Deutschen Post in Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen als elektrisches Zustellfahrzeug entwickelten Street-Scooter sind der Citroen Berlingo, Renault Kangoo Z.E., Nissan e-NV 200 bereits verfügbar. Es folgen u.a. der VW e-Caddy oder VW Bully sowie in den größeren Klassen des Mercedes Vito E-Cell oder eSprinter, VW e-Crafter oder Iveco Daily. Dieser Markt weist eine hohe Dynamik auf.

Bei den Reichweiten der BEV ist ein deutlicher Anstieg zu beobachten. Lagen die Reichweiten der meisten Modelle nach NEFZ (Neuen Europäischen Fahrzyklus) 2016 noch bei 150 bis 200 km, haben die ersten Modelle 2018 schon Reichweiten zwischen 300 und 400 km aufgewiesen, bei Tesla zum Teil bereits über 500 km. Ab 2020 deuten die Ankündigungen der meisten Hersteller Reichweiten von bis zu 500 km an.

Tankstellen und Ladenetz

Im Bereich der batterieelektrischen Mobilität findet derzeit der Aufbau eines Versorgungssystems mit einer öffentlichen Förderung in Höhe von über 300 Millionen Euro statt. Laut Bundesnetzagentur sind (Abruf am 15.4.2019) offiziell 16.736 Ladepunkte für das Gebiet Bundesrepublik Deutschland gemeldet. Für das Stadtgebiet Braunschweig gibt es zurzeit 42 öffentlich zugängliche Ladepunkte an 18 Orten.[11]

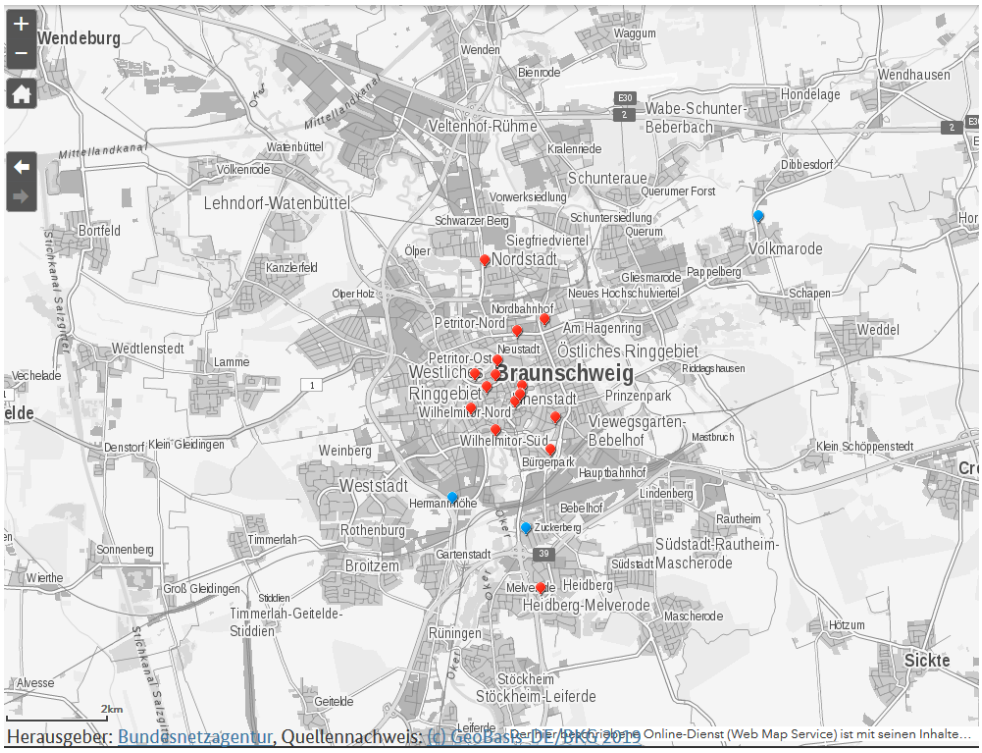


Abb. 7: Standorte mit Ladeinfrastruktur in Braunschweig

Stromnetze

Längst nicht alle Verteilernetze in Deutschland sind darauf ausgelegt, eine größere Zahl von Elektroautos mit Strom zu versorgen. Vielerorts muss daher in den nächsten Jahren investiert werden, in neue Leitungen genauso wie in Instrumente zur Steuerung der Ladevorgänge. Im Projekt „Ladeinfrastruktur 2.0“ des Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik IEE untersuchen u.a. BS Netz und BS Energy sowie Autohersteller und -zulieferer, wie sich die Netze auf volkswirtschaftlich sinnvollste Weise für die Elektromobilität rüsten lassen.

[11] https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html

Neben dem Netzausbau kann die netzdienliche Steuerung von Ladevorgängen eine mögliche Lösung sein. In einem ausgewählten Gebiet mit 40 Haushalten im Großraum Braunschweig werden daher die Auswirkungen einer großflächigen Elektrifizierung des Verkehrssektors in einem bestehenden Netz geprüft. Auf Basis individueller Prognosen soll der Verbrauch der Kunden netzdienlich optimiert werden. (Quelle: Thüga Aktiengesellschaft)

Ladeinfrastruktur und Ladeleistung

Grundsätzlich ist beim Thema Laden von Elektrofahrzeugen zu beachten, welche Leistung die externen Infrastrukturen abgeben und welche Leistung die Technik des Fahrzeugs aufnehmen kann. Hiervon hängt auch die Geschwindigkeit des Ladevorgangs ab.

Für die durchschnittliche Fahrleistung eines Einzelfahrzeugs von etwa 75 km / Tag (Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017) reicht das „Normal-Laden“ mit bis zu 22 kW aus. Hierfür gibt es Wallboxen und Ladesäulen, mit denen zukunftssicher über längere Zeiträume am Arbeitsplatz (oder über Nacht zu Hause) geladen werden kann. Erst mit großvolumigen und -gewichtigen SUV’s und Premiumfahrzeugen, die für weite Strecken mit nur kurzen Ladestopps konzipiert werden, sind höhere Ladekapazitäten und aufwändigere Infrastrukturen notwendig. Da dieses Anforderungsprofil auf die dienstliche Mobilität der Stadtverwaltung Braunschweig nicht zutrifft, kann nach jetzigem Stand der Technik von höheren Ladeleistungen abgesehen werden.

Abb. 8: Abhängigkeiten u. Wechselbeziehungen: Fahrzeug, Ladeinfrastruktur und Fahrprofil

Generell hängen die Antworten über Art, Umfang und Leistungsfähigkeit der Ladeinfrastruktur von vielen Fragen ab, die sich aus der Wechselwirkung der drei wesentlichen Parameter ‚Fahrzeug', ‚Fahrprofil' und ‚Ladeinfrastruktur' ableiten:

Kostenrahmen

Handelsübliche Wallboxen zum „Normal-Laden" zwischen 3,7 und 22 kW kosten je nach Ausführung zwischen 800,00 Euro und 2000,00 Euro. Sie sind entweder mit einem oder mit zwei Ladepunkten (Endsteckern) ausgestattet. Hinzu kommen etwa 1.500,00 Euro für Installationskosten je Wallbox. Diese Kosten können nach örtlichen Gegebenheiten, d.h. Ausbaustufe des elektrischen Netzes, Aufwand der handwerklichen Leistungen, o.ä. schwanken.

Die Kosten für den Aufbau von Ladesäulen sind in der Regel höher als die von Wallboxen. Sie liegen zwischen 3.000,00 und 7.000,00 Euro (netto). Für Kabelverlegung, Montage, Erdarbeiten o.ä. müssen je nach Voraussetzung vor Ort zusätzlich ca. 5.000,00 bis 10.000,00 Euro (netto) veranschlagt werden. Ladesäulen werden freistehend auf Fundamenten verankert. Außerdem empfiehlt es sich, zum Schutz der Ladesäulen einen Anfahrschutz vorzusehen.

Die Zugänglichkeit der Ladeinfrastruktur für die Öffentlichkeit und für den Privatgebrauch der Beschäftigten wird in diesem Projekt nicht verfolgt. Aus diesem Grund ist auch kein aufwändiger Genehmigungs- und Abrechnungsprozess erforderlich, der den hohen Anforderungen der Ladesäulenverordnung (z.B. Eichrecht-konforme Abrechnung) an öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur gerecht wird.

Fazit

Der Technologiewechsel hin zur Elektromobilität wird derzeit von der batterieelektrischen Mobilität, insbesondere im Bereich von PKWs und Transportern, dominiert. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Entwicklungen in Deutschland als insbesondere auch im europäischen und weltweiten Kontext.[12] Diese Technologie hat gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren deutliche Vorteile in den drei Bereichen: lokale Emissionsfreiheit, Wirkungsgrad und Kraftstoffversorgung.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass batterieelektrische Mobilität in den nächsten Jahren einen deutlichen Vorsprung vor allen anderen alternativen Antriebsarten erreichen und den Technologiewechsel im Bereich der PKW und Kleintransporter anführen wird.

Alternative Antriebsarten, vor allem Wasserstoff, können voraussichtlich auch kurz und mittelfristig eine besondere Bedeutung im Logistikbereich und beim ÖPNV einnehmen, da batterieelektrische Mobilität, aufgrund der benötigten Speicherkapazitäten, hier nur in einem begrenzten Maße funktioniert.

[12] Quelle: http://www.manager-magazin.de/politik/weltwirtschaft/china-fuehrt-elektroauto-quote-erst-ab-2019-ein-dafuer-aber-10-prozent-a-1170325.html

3. Ausgangslage

3.1 Darstellung des Istzustandes

In den mehrmonatigen Analysen zu Beginn des Projektes wurde die Ist-Situation aufgenommen. Es galt, einen Überblick über bestehende Strukturen und Prozesse sowie das tatsächliche Mobilitätsverhalten zu gewinnen. Dies beinhaltete das Führen von Interviews mit sachkundigen Ansprechpartnern vor Ort, die Begehung von Liegenschaften und die Dokumentation der Ergebnisse. Die methodische Vorgehensweise wird in Kapitel 4 detaillierter beschrieben.

Vor allem die neun geführten Interviews dienten dazu das „gelebte“ Verhalten, welches nicht durch Zahlen und Daten abbildbar ist, zu erkennen. Zudem konnte nachvollzogen werden, welche subjektiven Bedarfe bestehen. Die subjektiven Einschätzungen und Erfahrungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter helfen, Potenziale für eine nachhaltige Mobilität zu erkennen.

Das Elektromobilitätskonzept für den Konzern der Stadt Braunschweig sollte ursprünglich auch für alle städtischen Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen erstellt werden. Im Einzelnen sind das die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, die Braunschweig Zukunft GmbH, die Braunschweig Stadtmarketing GmbH, die Grundstücksgesellschaft Braunschweig mbH, die Volkshochschule Braunschweig GmbH, die VHS Arbeit und Beruf GmbH, die Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig, die Städtisches Klinikum Braunschweig gGmbH, die Stadthalle Braunschweig Betriebsgesellschaft mbH, die Stadtbad Braunschweig Sport und Freizeit GmbH und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

Im Rahmen der Daten- und Prozessanalyse zeigte sich schnell , dass einige Gesellschaften (Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH, Braunschweig Zukunft GmbH, Braunschweig Stadtmarketing GmbH, Grundstücksgesellschaft Braunschweig mbH und die Stadthalle Braunschweig Betriebsgesellschaft mbH) nur in sehr geringem Umfang geschäftliche Mobilität nutzen, sodass hier keine aufwändigen Analysen notwendig und neue Erkenntnisgewinne zu erwarten sind. Auch eine engere Zusammenarbeit mit der Kernverwaltung ist aufgrund der räumlichen Lage der Gesellschaften (z.B. am Hafen) nur sehr eingeschränkt möglich.

An der FLEETRIS Fahrdatenanalyse haben neben der Kernverwaltung noch die Volkshochschule Braunschweig GmbH, die VHS Arbeit und Beruf GmbH, die Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig, die Städtisches Klinikum Braunschweig gGmbH und die Stadtbad Braunschweig Sport und Freizeit GmbH teilgenommen. Die Braunschweiger Verkehrs GmbH und noch andere Gesellschaften setzen vorwiegend Nutzfahrzeuge im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit ein. Diese Nutzfahrzeuge lassen sich zwar grundsätzlich auch auf elektrische Antriebe umstellen, es fehlen jedoch adäquate Angebote seitens der Hersteller. Außerdem bringen diese Nutzfahrzeuge mit den wenigen Betriebsstunden keine nennenswerten Klimaeffekte für die Stadt. In Absprache mit der Projektleitung wurden diese Gesellschaften vorläufig nicht intensiver untersucht.

Für die Konzerngesellschaften Volkshochschule Braunschweig GmbH, die VHS Arbeit und Beruf GmbH, die Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig und die Städtische- Klinikum Braunschweig gGmbH genau wie für die Kernverwaltung wurde die FLEETRIS-Fahrdaten Analyse durchgeführt (siehe Anhang). Im Strategieworkshop wurde gemeinschaftlich beschlossen, ein mögliches neues (E-)Mobilitätssystem zunächst für einen Pilotstandort einzuführen und zu erproben. Als Pilotstandort wurde der sogenannte `Rathauskomplex´ gebildet und in diesem Konzept exemplarisch und detailliert aufbereitet.

Außerdem weist jede Gesellschaft und jeder weitere Verwaltungsstandort Unterschiede und Besonderheiten auf, die im Rahmen dieser Untersuchung nicht näher betrachtet werden konnten. Lediglich für die Nibelungen-Wohnbau-GmbH wurde eine detaillierte Auswertung erstellt, da sie viele Ähnlichkeiten zu den Aufgaben der Stadtverwaltung aufweist. Die Prozesse im klinischen Alltag weichen deutlich von denen der Stadtverwaltung ab, so dass zwar einzelne Lösungen für beide Organisationen anwendbar sind, häufig jedoch Sonderregelungen für jeweils spezifische Anforderungen notwendig wären. Die Verkehrs-GmbH spielt in diesem Konzept nur als Mobilitätsdienstleister des ÖPNV eine Rolle.

Dezentrale Standorte

Mit dem Wachstum einer Stadt verändern sich die Strukturen: organisatorisch, räumlich und personell. In Bezug auf die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig ist dieser Wandel der letzten Jahre insbesondere an der Zunahme von dezentralen Standorten abzulesen. Mit zunehmender Dezentralisierung können trotz größerer Personalressourcen Prozesse ineffektiver werden, sie bedürfen mehr Zeit und mehr Regelung, sie lassen sich schlechter steuern und überwachen. Es entstehen Insellösungen, alte Automatismen gehen verloren und neue Routinen entstehen, die aber nur lokale Bezüge haben.

Es gibt Standorte, die eine Dezentralisierung aufgrund ihrer Tätigkeitsprofile erforderlich machen, wie z.B. im Falle des FB 67 (Stadtgrün und Sport) mit seinen diversen Standorten in den sogenannten Revieren. Andere Fachbereiche würden von einem zentralisierten Standort erheblich profitieren.

Gleichermaßen ist davon die dienstliche Mobilität betroffen. Sie hat sich den Gegebenheiten angepasst. Neben externen Herausforderungen der Mobilitätswende ist der Fuhrpark der Stadtverwaltung Braunschweig zunehmend auch internen Herausforderungen ausgesetzt: so ist z.B. der Fachbereich FB 65 (Hochbau und Gebäudemanagement) zum Bau und zur Betreuung städtischer Hochbauten sowie Sanierungen und Instandhaltung auf mindestens 5 Standorte verteilt. Ebenso ist der Fachbereich 51 (Kinder/Jugend/Familie) mit einer zentralen Verwaltung, aber vielen verschiedenen Standorten für Kitas, Jugendeinrichtungen und Heime zergliedert. Dies ist aufgabenbedingt notwendig, erfordert jedoch einen erhöhten Aufwand an Organisation und Mobilität.
Die aktuelle dienstliche Mobilität ist unter anderem durch diese Dezentralisierung und Zergliederung bestimmt. Etliche Wegstrecken müssen unternommen werden für Termine mit Kolleginnen und Kollegen des eigenen Fachbereichs.

Fahrdatenanalyse PKW

Im Ursprung der Beauftragung wurde auf der Grundlage einer Schätzung die Zahl der Dienstfahrzeuge im Konzern (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) mit 230 und die der dienstlich zugelassenen Privatfahrzeuge mit 250 beziffert. Da es kein einheitliches Controlling gibt, konnte zu diesem Zeitpunkt nur mit diesen geschätzten Zahlen gearbeitet werden. Mit Beginn des Projektes wurde erstmalig eine Abfrage der registrierten Fahrzeuge getätigt. In einem mehrmonatigen Prozess wurden die Dienstfahrzeuge anhand der von EcoLibro ausgegebenen Fahrtenbücher verifiziert und die eingesetzten Fahrzeuge konkretisiert, so dass sich zum einen die Zahl der Dienstfahrzeuge in etwa bestätigt hat. Zum anderen wurde jedoch festgestellt, dass die Zahl der beim Kommunalen Schadenausgleich (KSA) gemeldeten Privatfahrzeuge bei 784 Privat-PKW (allein in der Kernverwaltung) liegt. Sie liegt damit um etwa 3-mal höher als die geschätzte Zahl. Dies machte eine Anpassung des Weiteren methodischen Vorgehens notwendig. Zudem sagt dies etwas über die Ausgestaltung der aktuellen dienstlichen Mobilität aus. In der Folge wurden die Fahrzeugzahlen in einem mehrmonatigen Prozess anhand der von EcoLibro ausgegebenen Fahrtenbücher abgestimmt und konkretisiert, so dass letztendlich folgende Daten in die FLEETRIS-Analyse eingeflossen sind:

Parameter	Dienstfahrzeuge PKW + Transporter	Privat Pkw
Erfassungsdauer	12,5 Wochen	
Anfang	04.04.2018	
Ende	30.06.2018	

FLEETRIS-Analyse Konzern - Stadt Braunschweig

Fahrzeuge	Dienstfahrzeuge PKW + Transporter	Privat Pkw
Anzahl der Fahrzeuge	168	504
Fahrten im Zeitraum	8827	8593
Ø Fahrten pro Arbeitstag und Fahrzeug	0,80	0,30
Berechnete Werte		
Laufleistung jährlich	1.159.654 km	550.291 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	6.903 km	1.092 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	32 km	15 km
Ø Fahrten pro Arbeitstag	0,88 Tag	0,28 Tag

Abb. 9: Zusammenfassung wesentlicher Informationen der Fahrdatenanalyse für den gesamten Konzern Stadt Braunschweig

Eine auf die Kernverwaltung heruntergebrochene Betrachtung ergab nachfolgende Ergebnisse, die als Grundlage für die weiteren Analysen herangezogen wurden:

FLEETRIS-Analyse PKW der Kernverwaltung

Fahrzeuge	Dienst Pkw	Privat Pkw
Anzahl der Fahrzeuge	70	413
Fahrten im Zeitraum	3.783	7.577
Besetzt mit 1 Person*	2.884	6.722
Besetzt mit 2 Personen*	707	746
Laufleistung	100.241 km	118.742 km
Berechnete Werte		
Laufleistung jährlich	399.293 km	472.989 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	5704 km	1145 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	26,5 km	15,7 km
Ø Fahrten pro Arbeitstag	0,90 Tag	0,31 Tag

*301 Fahrten fanden mit mehr als 2 Personen statt

Abb. 10: Zusammenfassung wesentlicher Informationen der Fahrdatenanalyse für die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig

Zur Veranschaulichung der Ist-Situation, sei an dieser Stelle exemplarisch der Fuhrpark des „Rathauskomplexes“ herangezogen, für den die tatsächlich durchgeführten Fahrten von 119 Fahrzeugen erfasst wurden. (Die methodische Vorgehensweise wird in Kapitel 4.3 erläutert).

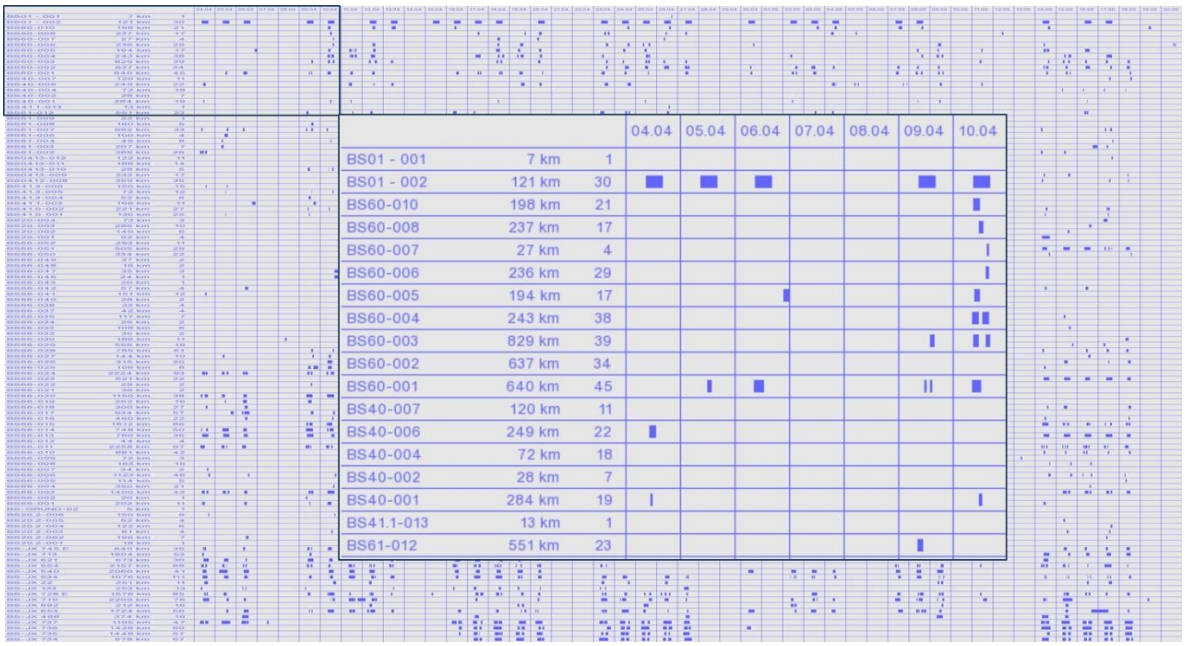


Abb. 11: FLEETRIS-Analyse – `Rathauskomplex´ / PKW
Darstellung der Nutzung: 119 Fahrzeuge (13 Dienstfahrzeuge und 106 Privat-PKW)
Zoom: Ausschnitt aus der ersten Woche der Erfassung

Eine erste Betrachtung der Fahrdaten zeigt, welche Wegstrecken zu welchen Zeiten im Untersuchungszeitraum zurückgelegt wurden. Die Unterteilung der Entfernungscluster in Abb. 10 richtet sich dabei nach Kriterien, die im Rahmen der Projektgruppe definiert wurden und den Auswertungen in Kapitel 6 zu Grunde liegen.

Weiterhin wird das Substituierungspotenzial erkennbar: allein 36% der Wege waren kürzer als 10 Kilometer und könnten somit vom Auto auf andere Verkehrsmittel verlagert werden. Mögliche Alternativen sind das Zufußgehen, Fahrräder / Pedelecs / (E-)Lastenräder der ÖPNV sowie E-Kick-scooter.

Auch für den PKW-Verkehr wird deutlich, dass 99% aller Fahrten weniger als 100 Kilometer aufweisen und somit problemlos mit heute verfügbaren Elektrofahrzeugen zu bewältigen gewesen wären.

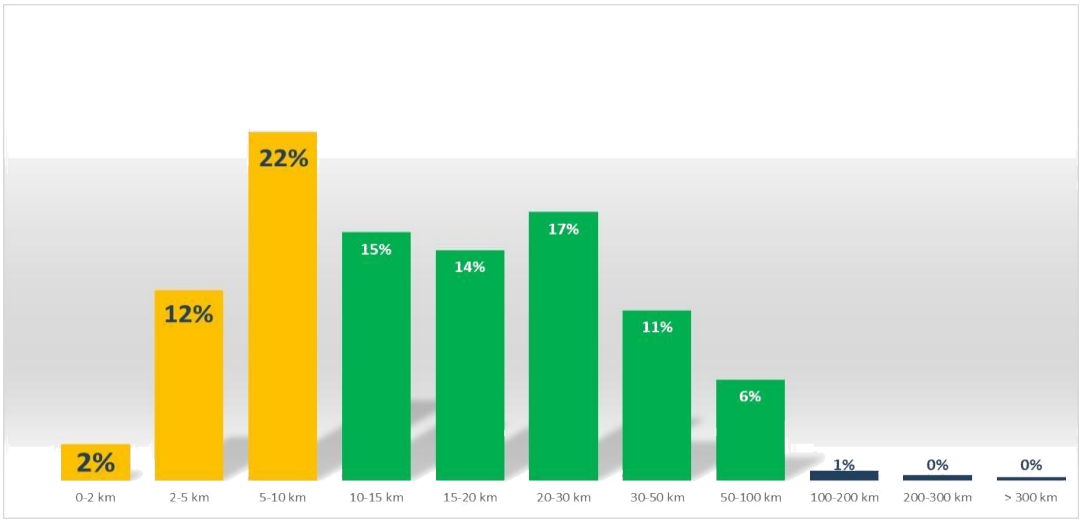


Abb. 12: Entfernungscluster und Substitutionspotenzial

Neben der Betrachtung von Entfernungen können auch zeitliche Aspekte Einfluss auf zukünftige Entscheidungen haben: über die Hälfte der Fahrten bewegen sich in einem Zeitfenster mit bis zu 2 Stunden, 75% mit bis zu 3 Stunden. Dies lässt Schlüsse zu, dass selbst bei einer Verdoppelung der Tageslaufleistung sowie durchschnittlich 2 Fahrten pro Tag ausreichend Zeiten zum (Nach)Laden von Fahrzeugen bestehen.

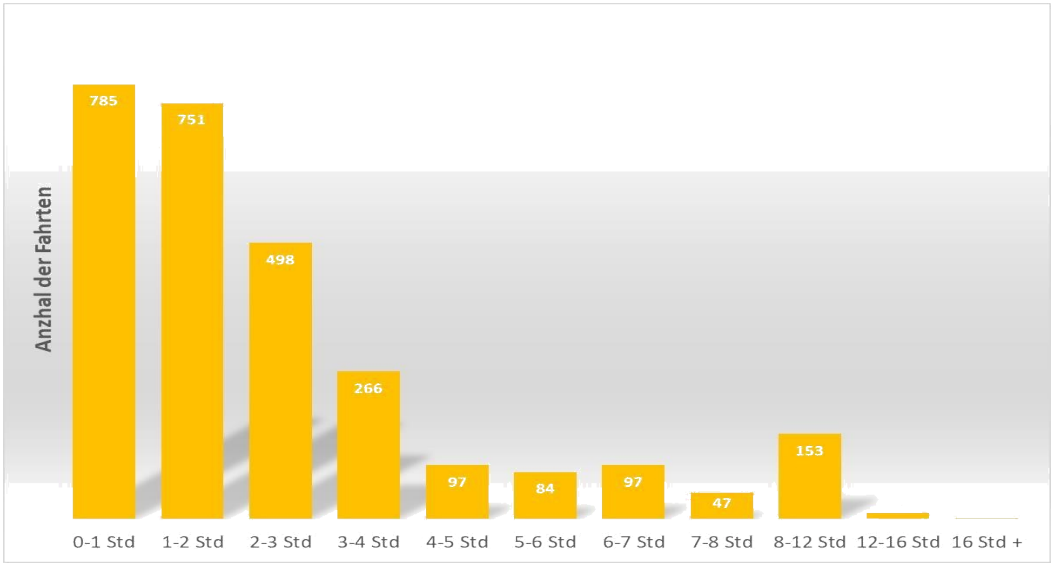


Abb. 13: Dauer der Einsätze – nur PKW

Die nachfolgende Graphik verdeutlicht darüber hinaus die Einsatzzeiten der Fahrzeuge im Verlauf eines Tages bzw. einer Woche. Für den `Rathauskomplex´ ist erkennbar, dass es ein „Mittagsfenster“ gibt, in dem die Fahrzeuge zum Ausgangsort zurückkehren. Diese Pausen eignen sich u.U. für Zwischenladungen elektrischer Fahrzeuge.

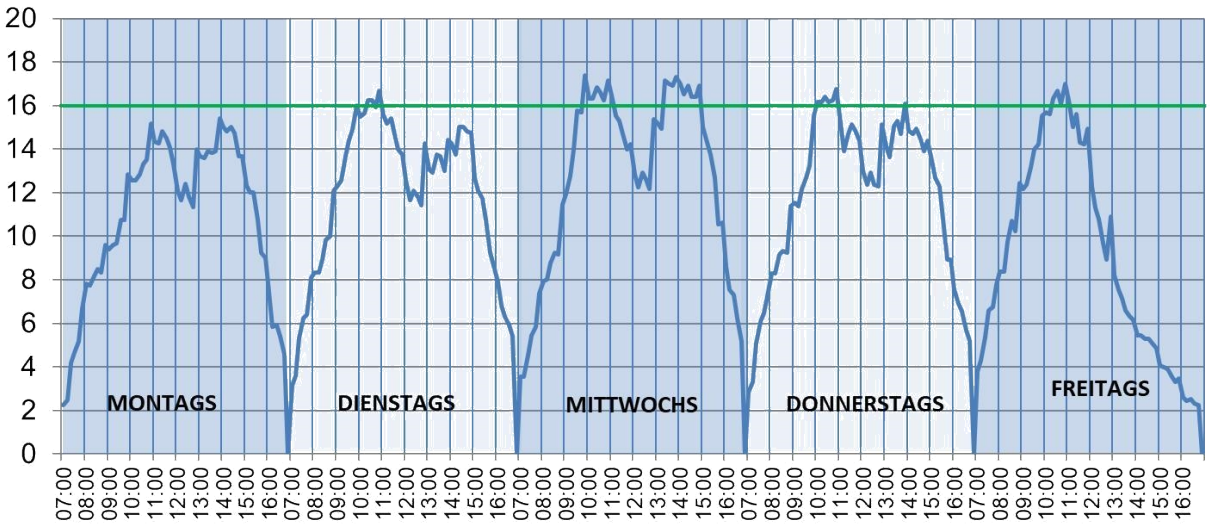


Abb. 14: Ø Anzahl zeitgleicher Fahrten je Kalendertag am `Rathauskomplex´
(7:00 - 17:00 Uhr, 10-Min.-Intervall)

Mit Hilfe der FLEETRIS-Software konnte in der Folge ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge im Untersuchungszeitraum von 12 Wochen gleichzeitig unterwegs waren. Diese Größenordnung ist maßgeblich für die Festlegung des tatsächlichen Bedarfs an Fahrzeugen und Grundlage für einen zukünftig zu optimierenden Fahrzeugpool.

Die nachfolgende Darstellung zeigt durch die sog. „Türmchenbilder“. An nur 3 Tagen im gesamten Untersuchungszeitraum waren maximal 25 PKW gleichzeitig im Einsatz. Wie viele dieser 25 PKW mit eigenen oder fremden Kapazitäten – ohne Einschränkung für die benötige Fahrleistung – abzudecken sind, obliegt einer individuellen, innerbetrieblichen Bewertung: die grüne Hilfslinie in der nachfolgenden Graphik zeigt im unteren Bereich an, wie viele Fahrten mit welcher Laufleistung idealtypisch mit eigenen Fahrzeugen zu bedienen sein sollten. Der Bereich oberhalb der Hilfslinie erlaubt Aussagen darüber, welche Spitzenlasten bedarfsweise durch dritte Anbieter leistbar wären. Je nach Einschätzung der notwendigen Reserven lässt sich die Hilfslinie verschieben.

Die FLEETRIS-Bedarfsanalyse stellt die Fahrten aus dem aktuellen Fuhrpark einem zukünftig erforderlichen Fuhrpark gegenüber: es lassen sich weitere Informationen generieren, z.B. dass nahezu 100% der zurückgelegten Fahrten mit einem elektrischen Fahrzeug möglich gewesen wären bzw. dass in der Zukunft auf fast alle Verbrennungsfahrzeuge verzichtet werden kann. Über die Erfassung der Fahrstrecken sind die Potenziale zur Substitution durch Fahrräder und Pedelecs möglich.

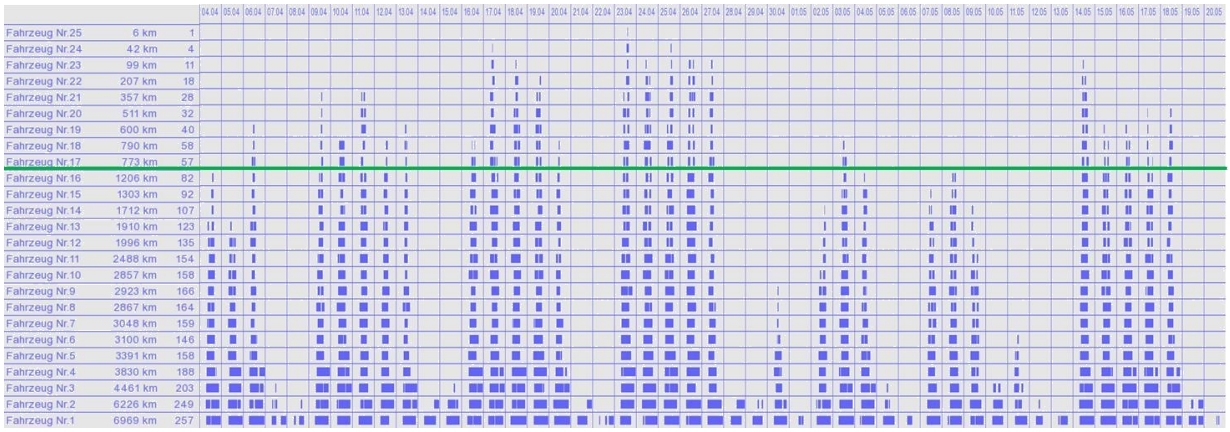


Abb. 15: FLEETRIS-Analyse – `Rathauskomplex´ / PKW
aggregierte Darstellung der optimierten Fahrzeugnutzung zwischen 04.04. und 20.05.2018

Aus der Fahrdatenanalyse ist bekannt, dass die durchschnittliche Laufleistung eines Dienst-PKW der Verwaltung 26,5 km pro Tag und die von Privat-PKW 15,7 km pro Tag beträgt. Im Untersuchungszeitraum fuhr meistens nur eine einzelne Person ohne nennenswerte Materialtransporte (Akten, Hilfsmittel, o.ä.) allein in einem Fahrzeug. Häufig fand nur eine einzige Fahrt am Tag statt.

Die FLEETRIS-Analyse gibt nun Auskunft über die Gleichzeitigkeit der gefahrenen Kilometer und die optimierte Verteilung auf die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge. In Summe kann festgehalten werden, dass nach der Optimierung je Fahrzeug am Tag durchschnittlich 2,6 Fahrten mit insgesamt etwa 52 km Laufleistung je Fahrzeuge absolviert werden können. Das betrifft alle Fahrten unterhalb der grünen Linie der Abbildung 15. Hierin enthalten sind auch alle kurzen Wege bis zu 10 Kilometer Streckenlänge.

Fahrdatenanalyse Nutzfahrzeuge

Bei den Nutzfahrzeugen und Kleintransportern ergab sich in der Untersuchung ein anderes Bild. Diese legten meist längere Strecken zurück als die erfassten PKW und lassen sich aufgrund ihrer Aufgabenstellung nicht ohne Weiteres substituieren. Das Einsparpotenzial liegt aufgrund der geringeren Fahrzeugzahlen und der schon relativ höheren Laufleistung im Grenzbereich, so dass im Folgenden auf eine vertiefende Analyse bzw. Substitution der Nutzfahrzeuge verzichtet wurde.

Nutzung privater PKW für dienstliche Fahrten

Wie in vielen anderen Städten wird auch in Braunschweig ein großer Teil des dienstlichen Mobilitätsbedarfs mit privaten PKWs gegen Kostenerstattung erledigt. Die regulatorische Grundlage liefert die Dienstanweisung DA 10/11 über die Benutzung privater Kraftfahrzeuge bei Dienstgeschäften:

> *„Der Antrag für den Einsatz des privaten Kfz im dienstlichen Interesse im Rahmen von Dienstfahrten innerhalb des Stadtgebietes ist durch die betreffende Mitarbeiterin bzw. den betreffenden Mitarbeiter im Fachbereich bzw. Referat zu stellen.“*

Weiter heißt es:

> *„Soweit ein erhebliches dienstliches Interesse an der Benutzung des privaten Kraftwagens für die Durchführung einer Dienstreise besteht, muss dies vor Antritt der Reise in der Anordnung oder Genehmigung schriftlich oder elektronisch festgestellt werden bzw. durch eine entsprechende Verfügung grundsätzlich anerkannt worden sein.“*

Das „erhebliche dienstliche Interesse“ wird in den Fachbereichen autark festgestellt und teilweise kulant gehandhabt. In der Praxis gibt es an dezentralen Standorten individualisierte Betrachtungen. So ist in der Summe der hohe Bestandteil an Privatfahrzeugen zu erklären. Dieser Zustand ist historisch gewachsen und es fehlt ein übergeordnetes Controlling. Für die Zukunft mit einem gepoolten Fuhrpark sind einzelne Regelungen der Dienstanweisung zu überprüfen und auf die neuen Gegebenheiten anzupassen.

In der Fahrdatenanalyse wurde festgestellt, dass die Zahl der beim Kommunalen Schadenausgleich (KSA) gemeldeten Privatfahrzeuge in der Kernverwaltung ursprünglich bei 761 PKW lag. Die weiterführenden Analysen ergaben, dass eine Vielzahl dieser Fahrzeuge im Untersuchungszeitraum nicht oder nur sehr selten für dienstliche Zwecke im Einsatz war. Sie verursachen dennoch einen Aufwand in Höhe von 69,00 Euro im Jahr je Fahrzeug. Am Ende wurden effektiv 413 Privat-PKW in die Untersuchung aufgenommen. In die Untersuchung wurden nur Fahrzeuge aufgenommen, die dienstlich im Jahr mehr als 120 km und/oder 10 km pro Monat durchschnittlich eingesetzt wurden.

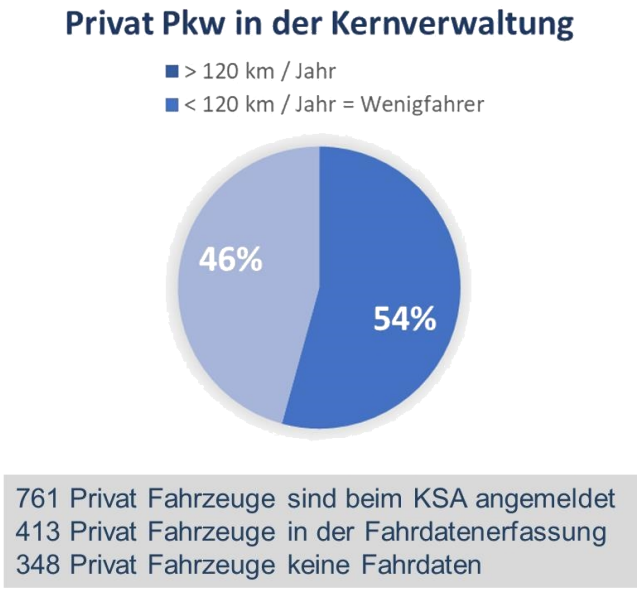


Abb. 16: Erfassung privater PKW in der Stadtverwaltung

Stellplatzsituation für PKW

Sehr uneinheitlich werden in der Stadtverwaltung die Anmietung und Vergabe von Parkplätzen gehandhabt. Für die Nutzung eines privaten PKW zu dienstlichen Zwecken reicht die Bandbreite

von kostenfreier Bereitstellung eines Stellplatzes an Standorten mit ausreichend Flächen (z.B. Richard-Wagner-Straße) bis hin zu einem Kostenbeitrag von ca. 80,00 € / Monat ohne stadteigene Parkflächen (z.B. `Rathauskomplex´). Dies ist auf sehr unterschiedliche infrastrukturelle Voraussetzungen der Standorte sowie die sehr unterschiedliche, dezentrale Organisation zurückzuführen. Auch wird die Bereitstellung eines Stellplatzes von einigen Organisationseinheiten als Anreiz bei der Mitarbeitergewinnung angeführt.

Allein das Klinikum verfügt an allen seinen Standorten über eine detaillierte Stellplatzordnung. Diese ist allerdings nur in Teilen auf die Stadtverwaltung übertragbar, da sie sehr spezifische Anforderungen des Klinikbetriebs zum Inhalt hat.

Eine genaue Untersuchung über die Anzahl und Nutzung der durch die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellten Kfz-Stellplätze war nicht Gegenstand dieses Konzeptes. Es ist jedoch festzustellen, dass die derzeitige Lage schwer darstellbar ist. In der Zukunft sollte mit der Organisation des Fuhrparks und des Mobilitätsmanagements eine einheitliche Regelung für die Stellplatzvergabe angestrebt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr – JobTickets

Die Stadtverwaltung Braunschweig verfügt über einen gültigen Rahmenvertrag mit der Verbundgesellschaft Region Braunschweig (VRB) zur Abnahme von sogenannten JobAbonnements. Diese Regelung erstreckt sich ebenfalls auf die an die Stadt angeschlossenen Gesellschaften und umfasst rund 800 ausgegebene Karten. Im Stadttarif BS kostet ein dienstliches JobTicket (JobAbo-Karte) für die Beschäftigten im Stadtkonzern 49,30 € / Monat (Stand 01.01.2019) gegenüber einem Preis von 67,00 € (im Vorverkauf) für eine regulär erhältliche Monatskarte. Diese Karten werden personengebunden ausgegeben und sind nicht übertragbar. Außerhalb der Arbeitszeiten (werktags nach 19:00 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) können je Abo kostenfrei max. 5 Personen (max. 2 davon ≥ 14 Jahre) bzw. 4 Personen + 1 Fahrrad je Fahrt befördert werden.

Außerdem schreibt die niedersächsische Reisekostenverordnung vor, dass Inhaber eines privaten JobTickets dieses zu dienstlichen Zwecken einsetzen müssen, ohne einen Anspruch auf Kostenbeteiligung zu haben.

Beschäftigte ohne eine JobAboKarte können Dienstwege auch mit Einzelfahrscheinen erledigen. Diese Fahrscheine werden in der Regel im Geschäftszimmer der Fachbereiche vorgehalten. Die Untersuchung hat gezeigt, dass es zwar die Möglichkeit der ÖPNV Nutzung gibt, diese im Vergleich zur PKW-Nutzung jedoch eher selten in Anspruch genommen wird. Ein möglicher Hinderungsgrund könnte der subjektive Aufwand und die fachbereichsspezifische Bereitstellung von Einzeltickets sein.

Zweiradnutzung und Abstellanlagen

Vereinzelt verfügen Fachbereiche der Stadtverwaltung neben PKWs auch über Dienstfahrräder oder Dienstpedelecs, die meist über eine zentrale Anlaufstelle ohne bürokratischen Aufwand genutzt werden können. Oft ist jedoch nicht bekannt, wie auf ein solches Rad zurückgegriffen werden kann, so dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Praxis häufig ihre privaten Räder oder einen PKW nutzen, um ihre Arbeits- und Dienstwege schnell, flexibel und einfach zu gestalten. Die Abrechnung von dienstlich veranlassten Fahrten mit einem privaten Fahrrad erfolgt nach der niedersächsischen Reisekostenverordnung mit schriftlicher Einreichung und einer Kostenerstattung von 0,05 € je zurückgelegtem Kilometer. Es ist allerdings bekannt, dass aufgrund des bürokratischen Aufwandes weit weniger Abrechnungen eingereicht als Fahrten getätigt werden.

Dadurch, dass die Fahrten mit dem Fahrrad in der Fahrdatenanalyse nicht erfasst wurden, bleibt die tatsächliche Nutzung im Unklaren. Hier muss gegebenenfalls im Rahmen der Umsetzung nachgesteuert werden.

Generell ist festzustellen, dass – mit Ausnahme an den Standorten der Nibelungen Wohnbau GmbH oder der Richard-Wagner-Str. – kaum geeignete Abstellanlagen für Fahrräder, erst recht keine sicheren Orte für wertvolle Zweiräder vorhanden sind. Fahrradkeller sind teils dunkel (z.B. Rathaus oder Naumburgstraße) und ungeeignet ausgelegt. Darüber hinaus existieren Vorrichtungen, die ein Anheben der Räder auf Schulterhöhe erfordern. Um folglich die Zweiradmobilität zu fördern, wird es erforderlich sein, geeignete, sichere Standorte mit einer ausreichenden Anzahl an Befestigungsbügeln und genügend Beleuchtung zu finden.

Aus der JobMOBILEETY-Analyse ist bekannt, dass etwa 30 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem Umkreis von 5 bis 10 km zu ihrem Arbeitsort wohnen. Diese Entfernungen wurden im Rahmen dieses Projektes für den Arbeitsweg als „Zweirad-geeignet“ eingestuft und bieten Potenzial für die Förderung von Zweirad-Maßnahmen.

CarSharing und andere Verleihsysteme

In Braunschweig gibt es mehrere CarSharing-Unternehmen. Das größte Unternehmen ist mit etwa zwei Dutzend Standorten gut im Stadtgebiet präsent und hat sich bislang auf das Privatkundengeschäft konzentriert. Vereinzelte Kooperationen im Stadtkonzern, so z.B. bei der Nibelungen Wohnbau GmbH, sind in der Belegschaft kaum bekannt und werden noch wenig genutzt.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem existiert derzeit in Braunschweig nicht. Andere Kommunen in Deutschland verfügen über privatwirtschaftliche Angebote, die gleichzeitig den Beschäftigten der Stadt über das JobTicket zugänglich gemacht werden. Als Beispiel sei hier die Kooperation der Stadt Aachen mit dem Anbieter Velocity genannt.
Im Zweiradsegment kann die Stadt Braunschweig auf das Lastenrad-Leihsystem „Heinrich der Lastenlöwe“ verweisen. Durch eine ehrenamtliche Initiative gibt es für Bürgerinnen und Bürger wie auch für die Angestellten der Stadtverwaltung einen kostenlosen Zugang und die Möglichkeit Berührungsängste gegenüber diesem Transportsystem abzubauen.

Dienstanweisungen und Richtlinien

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es die im folgenden aufgeführten Dienstanweisungen und Verordnungen, die den rechtlichen Rahmen der dienstlichen Mobilität für die Stadtverwaltung Braunschweig regeln:

- Niedersächsische Reisekostenverordnung
- Dienstanweisung für das Beschaffungs- und Vergabewesen (DA Vergabe)
- Dienstanweisung für die Benutzung stadteigener Kraftfahrzeuge – DA 10/10
- Dienstanweisung über die Benutzung privater Kraftfahrzeuge bei Dienstgeschäften – DA 10/11
- Rahmenvertrag zur Abnahme von JobAbos durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Durch das vorliegende Konzept wird es zu Veränderungen kommen, die eine Überarbeitung der vorhandenen Regelwerke erforderlich machen wird. Es bedarf u.U. auch gänzlich neuer Regeln, wenn z.B. Fahrzeuge von CarSharing-Unternehmen zum Einsatz kommen.

3.2 Zusammenfassung Ausgangslage

Durch die Analyse des Ist-Zustandes stellte sich heraus, dass der Fuhrpark der Stadt Braunschweig durch einen überdurchschnittlichen Anteil an Privatfahrzeugen geprägt ist, die für dienstliche Zwecke eingesetzt werden. Darüber hinaus sind viele Fahrzeuge direkt Fachbereichen oder Personen zugeordnet und stehen nicht übergreifend zur Verfügung. Schließlich ist zu konstatieren, dass wenig Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes bestehen.
Es ging folglich darum, die strukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu ermitteln, um mittelfristig eine Stärkung des Umweltverbundes herbeizuführen, die Voraussetzungen für ein fachbereichsübergreifendes Pooling zu ermöglichen und so einen Mobilitätsmix zu erreichen, der für die Aufgabenbewältigung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausreichend dimensioniert ist und gleichzeitig ökologische Einsparpotenziale freisetzt.

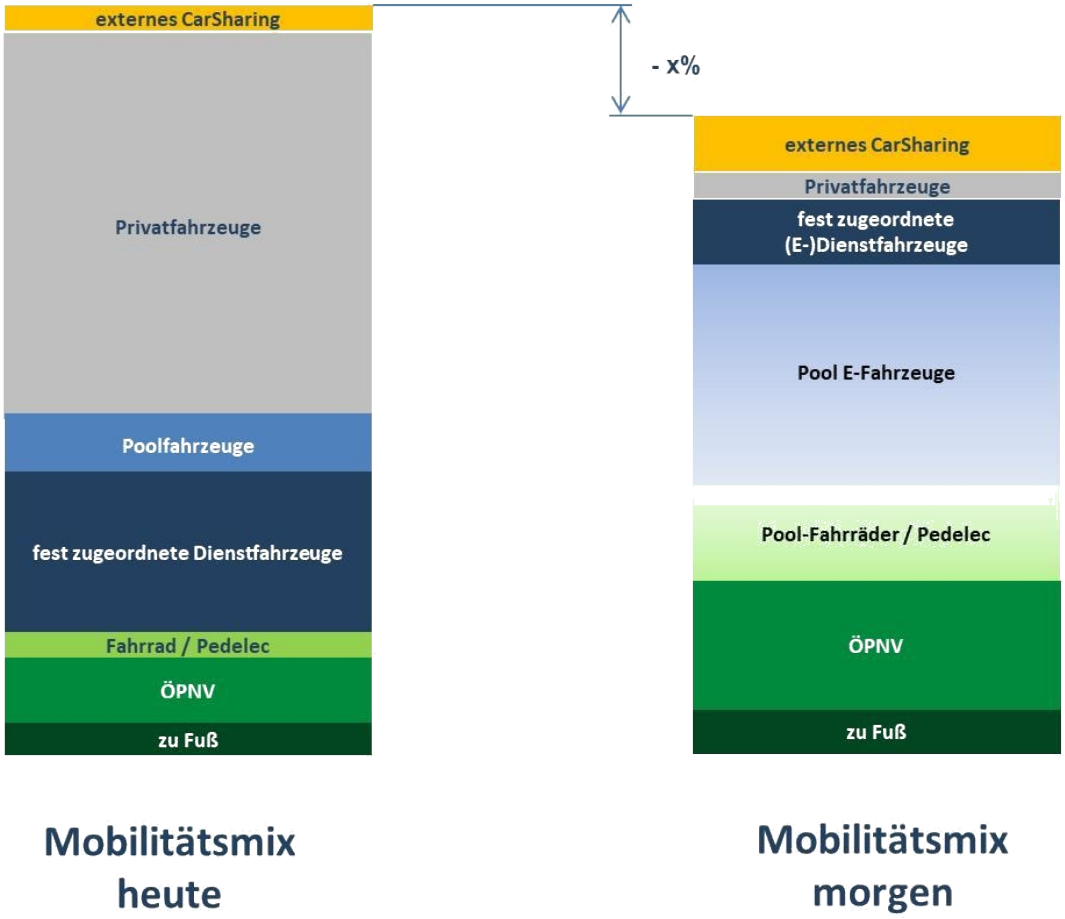


Abb. 17: schematische Darstellung der Zusammensetzung des Fuhrparks

Zusammenfassend lassen sich folgende Zwischenergebnisse festhalten:

- 99% aller dienstlichen Wege sind mit elektrischen Fahrzeugen bewältigbar
- 85% aller Dienstwege dienen dem eigenen Personentransport, d.h. es reicht i.d.R. ein kleines Fahrzeug aus (downsizing)
- Je nach Fachbereich sind zwischen 60 bis 80% der Wege mittel- bis langfristig planbar; dies ermöglicht eine bessere Berücksichtigung von Ladezeiten der Elektrofahrzeuge und somit die erleichterte Disposition
- Dienst- und Privat-PKW waren im Untersuchungszeitraum eher schwach ausgelastet. Dieser Umstand dient als Grundlage für ein Pooling und Sharing der Fahrzeuge

Aus den im Rahmen der Daten- und Prozessanalyse (s. Ziffer 4.2) geführten Interviews sind weitere ergänzende Informationen generiert worden:

- die „kulante“ Fahrzeugregelung zur Nutzung von Privatfahrzeugen auf dem Arbeits- wie auf dem Heimweg begünstigt den hohen Einsatz privater PKW
- in Arbeitsverträgen wurde bei Verfügbarkeit eines privaten PKW dessen Bereitstellung für dienstliche Zwecke festgeschrieben
- in der niedersächsischen Reisekostenverordnung steht, dass privat gekaufte JobTickets für Dienstwege ohne Anspruch auf Erstattung eingesetzt werden müssen

- folgende beispielhafte Anreize fördern die Fahrradnutzung: pauschale, unbürokratische Abrechnung von dienstlichen Fahrradkilometern // Angebot von Dienstleistungen, wie Fahrrad-Service während der Arbeitszeit // ansprechende Ausstattung der Diensträder
- das Elektromobilitätskonzept fördert ein „Mitdenken“ für die zukünftige Mobilität

Ferner lassen sich aus der Bestandsaufnahme folgende Potenziale ableiten:

- Ein Teilziel des Elektromobilitätskonzeptes ist die hohe Auslastung der Fahrzeuge. Dazu könnte eine Zweitnutzung von Dienstfahrzeugen durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern außerhalb der Dienstzeiten beitragen
- Mit einer Strecke von durchschnittlich 4 km für Fahrräder und 10 km für Pedelecs kann etwa ein Drittel aller Dienstwege auf Zweiräder verlagert werden
- Verbliebene Spitzen können durch externe Kapazitäten abgefedert werden, d.h. ÖPNV (dienstliche JobTickets, übertragbare Monatskarten, Einzelfahrscheine), externes CarSharing und im Ausnahmefall auch mal ein Taxi dienen als Alternative zum eigenen Fuhrpark
- durch die räumliche Nähe von Fachbereichen ist ein gemeinsames Pooling / Corporate CarSharing FB-übergreifend möglich
- Pedelecs sind größtenteils nicht verfügbar, aber durchaus für längere sowie häufigere Stadtfahrten erwünscht
- im öffentlichen CarSharing liegt großes Potenzial für die Spitzenlastabdeckung der städtischen Mobilität
- die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist an vielen Verwaltungsstandorten problemlos möglich. Insbesondere eignen sich solche Standorte, die an viele ÖPNV Linien und Verbindungen angeschlossen sind.

3.3 Klimabilanz

Ist ein Elektroauto klimaverträglicher als ein vergleichbares Verbrennungsfahrzeug? Elektrofahrzeuge belasten de jure das Klima mit keinem einzigen Gramm Kohlendioxid - sie gelten bilanziell als lokal emissionsfrei. Tatsächlich entsteht jedoch das klimaschädliche CO_2-Gas sowohl bei der Produktion des Fahrstroms als auch bei der Herstellung der Elektrofahrzeuge selbst. Die Potenziale im Hinblick auf CO_2-Minderung bei der Batterieherstellung stehen erst am Anfang und können in den nächsten Jahren noch deutlich verbessert werden.

Der Konzern Stadt Braunschweig wird aktuell mit 100% Ökostrom (d.h. bilanziell CO_2-frei) versorgt. An dieser Stelle ist Braunschweig bereits vorbildlich. Es bleibt dennoch der ökologische Nachteil aus der Produktion. Die Batterien/Akkus für Elektroautos verbrauchen bei der Produktion sehr viel CO_2 und haben damit einen großen ökologischen Nachteil gegenüber der Produktion eines vergleichbaren Verbrennungsfahrzeugs. Um diesen Startnachteil kompensieren zu

können, muss ein Elektroauto einige Tausend Kilometer mit möglichst CO_2-armem Strom zurücklegen. Je größer die Kapazität der Batterie ist, umso größer ist auch der anfängliche ökologische Nachteil und es benötigt eine wesentlich höhere Laufleistung, um diesen Nachteil wieder auszugleichen bzw. in eine positive Bilanz zu ändern.

Aufgrund der Fahrprofile (vorwiegend kurze Strecken im Stadtgebiet von Braunschweig) und der damit verbundenen geringen Laufleistung machen für den Konzern Stadt Braunschweig nur Elektroautos mit kleinen Batteriekapazitäten Sinn. Es kann für Braunschweig nur dann eine positive Bilanz entstehen, wenn die zukünftigen E-Fahrzeuge mit kleinen Batterien Verbrennerfahrzeuge mit niedrigerer Lebensfahrleistungen ersetzen. Unabhängig davon ist jedoch anzustreben, im Rahmen des Mobilitätskonzepts die Gesamtzahl der Fahrzeuge zu verringern. Werden die verbleibenden Fahrzeuge dann intensiver genutzt, kommt das der Klimabilanz der Elektrofahrzeuge zugute.

Die AGORA Verkehrswende hat verschiedene Szenarien zur Klimafreundlichkeit von Elektroautos gerechnet. Im Gesamtergebnis zeigt sich, dass ein städtisch genutztes Elektroauto mit kleiner Batterie gegenüber einem Benziner bereits ab knapp 40.000 km einen Klimavorteil (siehe Abb. 1) hat. Daraus ergibt sich bei einer Lebenslaufleistung von 100.000 km ein Klimavorteil von insgesamt 29 Prozent.

Für die lokale Klimabilanz darf dennoch mit einem Wert von „0,0 g CO_2/km“ für Elektroautos gerechnet werden. Für die abgeschätzte jährliche, dienstlich erforderliche Gesamtfahrstrecke mit PKWs der Kernverwaltung von etwa 900.000 km würde sich somit ein CO_2 Einsparpotenzial von etwa 150 Tonnen CO_2 pro Jahr bilanziell ergeben. Um diese CO_2-Menge klimaverträglich zu binden (oder zu kompensieren), wären knapp 12 Hektar Wald[13] erforderlich.

Die Arbeitswege vom Wohnort zum Arbeitsplatz der Beschäftigten induzieren täglich etwas mehr als 78.000 km. Wenn man annimmt, dass etwa die Hälfte der Beschäftigten mit einem eigenen Auto und einem durchschnittlichen Wert von 180 g/Kilometer CO_2 Emissionen von und zur Arbeit fahren, ergibt das bei 220 Arbeitstagen eine jährliche Emission von etwas mehr als 1.500 t CO_2 pro Jahr. Das bedeutet, dass auf den Arbeitswegen von und zur Arbeit etwa 10-mal so viel CO_2-Emissionen entstehen wie im Dienstbetrieb.

Auf die Arbeitswege hat der Arbeitgeber nur indirekt einen Einfluss. Dennoch empfiehlt es sich auch hier die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dabei zu unterstützen, den Umweltverbund stärker auf den Arbeitswegen zu nutzen. Mögliche Maßnahmen könnten sein: eine stärke Förderung des JobTickets, eine Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an den Gebäuden und Liegenschaften, der Ausbau und die Bewerbung von Mitfahrgelegenheiten, sowie der Aufbau eines individuellen Beratungsangebots. Alle diese Angebote sollten in der Organisationseinheit betriebliches Mobilitätsmanagement entwickelt, abgestimmt und gegebenenfalls angeboten werden.

[13] https://www.wald.de/wie-viel-kohlendioxid-co2-speichert-der-wald-bzw-ein-baum/

Nutzfahrzeuge könnten theoretisch auch auf Elektrobetrieb umgestellt werden. Aufgrund der geringen Laufleistungen und/oder Betriebsstunden der Fahrzeuge sollte aus ökologischer Sicht immer in Einzelfallprüfungen entschieden werden, inwieweit hier eine Umstellung auf Elektroantrieb sinnvoll ist oder nicht.

Fazit:

Die Projektziele könnten mit nachfolgenden Maßnahmen nahezu vollständig erreicht werden:

- Im Rahmen der Fuhrparkbetrachtung und Fahrdatenerfassung ist zu konstatieren, dass theoretisch und auch praktisch das gezeigte Fahrprofil allein durch elektrische Fahrzeuge abbildbar ist.
- Der dienstliche Mobilitätsbedarf wird gänzlich ohne private PKW gegen Wegstreckenentschädigung zu bewältigen sein.
- Ohne Rückgriff auf die Privatfahrzeuge ist durch Pooling eine weitere Reduktion der dienstlichen Fahrzeuge ohne Einbußen für die von den Fachbereichen benötigten Mobilität möglich.
- Durch einen reduzierten Fuhrpark wird sich die Zahl der vorzuhaltenden Stellplätze verringern. Dadurch können Mietgebühren für Kfz-Stellplätze eingespart werden.
- Geeignete Abstellanlagen am Arbeitsort würden zu einer Steigerung der Nutzung und Attraktivität von Diensträdern führen.
- Auch die Nutzung von Privatfahrrädern für dienstliche Zwecke und auf Arbeitswegen könnte durch attraktive Angebote wie z.B. ein Wartungs- und Reparaturangebot während der Arbeitszeit erhöht werden.
- Eine dienstliche Nutzung des ÖPNV kann an vielen Standorten erheblich ausgedehnt werden. Die Nutzung von Einzelfahrscheinen ist zurzeit wenig attraktiv, daher ist der Einsatz von dienstlichen JobTickets und übertragbaren Monatskarten zu prüfen.

Mit Hilfe aktueller technischer und organisatorischer Möglichkeiten kann sich der Konzern Stadt Braunschweig für seine Beschäftigten ohne Qualitätseinbußen modern, attraktiv und zukunftssicher aufstellen. Die Schadstoffemissionen können erheblich reduziert und gezielt gesteuert werden. Das Mobilitätsangebot wird vielfältiger und für alle nutzbar. Damit wäre die Stadt Braunschweig im Bereich der dienstlichen Mobilität nach heutigem Maßstab vorbildlich.

4. Methoden

4.1 Organisations- und Standortanalyse

Von Anfang April bis Mitte Mai 2018 wurden an mehreren Standorten der Braunschweiger Stadtverwaltung wie auch ausgewählter Konzerngesellschaften mobilitätsspezifische Organisations- und Standortanalysen durchgeführt. Diese hatten zum Ziel, Rahmenbedingungen vor Ort zu ergründen sowie Informationen für die nachfolgenden Analysen und den Strategie-Workshop zu gewinnen. Dazu fanden Begehungen, Dokumentationen und Bewertungen der nachfolgenden Standorte statt:

Stadtverwaltung Braunschweig	Stadtkonzern Braunschweig
FB 32 Bürgerservice, Öffentliche Sicherheit	Städtisches Klinikum Braunschweig gGmbH
FB 50 Soziales und Gesundheit	Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig
FB 51 Kinder, Jugend und Familie	Braunschweiger Verkehrs-GmbH
FB 65 Hochbau und Gebäudemanagement	
FB 66 Tiefbau und Verkehr	
FB 67 Stadtgrün und Sport	

Abb. 18: untersuchte Fachbereiche und Konzerngesellschaften

Im Rahmen dieser Vor-Ort-Termine wurden die organisations- und standortspezifischen sowie infrastrukturellen Rahmenbedingungen erhoben. Es wurden – soweit möglich – die im Vorfeld zentral gelieferten Fahrzeuglisten mit den Gegebenheiten vor Ort abgeglichen. Weiterhin wurde die Umsetzung von Richtlinien zum Thema Mobilität (z.B. Regelung der Wegstreckenentschädigung und zur Parkraumbewirtschaftung) überprüft. Diese Erhebungen waren insbesondere für den zu planenden Aufbau der Ladeinfrastruktur und der FahrzeugSharing-Standorte wichtig. Darüber hinaus sollten mögliche Hemmnisse für die Nutzung klimaschonender Mobilität identifiziert werden.

4.2 Daten- und Prozessanalyse

Parallel zur Organisations- und Standortanalyse fand eine Aufbereitung der aktuellen Fuhrparkstruktur statt. Dazu wurden die übergebenen, vorhandenen Fahrdaten auf Vollständigkeit und Logik für einen repräsentativen Zeitraum von zusammenhängend 12 Wochen stichprobenartig überprüft. Es galt, die Quantität und die Qualität der vorhandenen Fahrdaten (aus dem Jahr 2017) daraufhin zu überprüfen, in wieweit damit eine belastbare Mobilitäts-Analyse (siehe Punkt 4.3) erstellt werden kann.

Darüber hinaus wurde in neun Interviews mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an mobilitätsintensiven Standorten der in Abb. 18 aufgeführten Fachbereich und Unternehmen die gelebte Praxis aufgenommen. Auf diese Weise wurden die Prozesse, die Verantwortlichkeiten und Abgrenzungen erfasst. Die Erkenntnisse aus den Interviews sind für die Ausgestaltung des zukünftigen Fuhrparks und der zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie besonders wertvoll. Die Befragungen fanden mittels eines Gesprächsleitfadens statt, der auf den vier Säulen für „Intelligente Mobilität“ beruht:

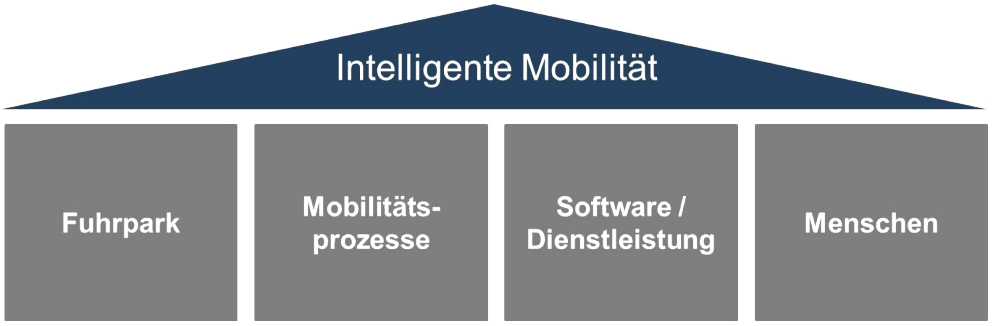


Abb. 19: Vier Säulen der „Intelligenten Mobilität“

Der Beratungsansatz der EcoLibro GmbH „Intelligente Mobilität“ basiert auf vier Säulen: Betrieb des Fuhrparks, Steuerung der Prozesse, Einbindung notwendiger IT und Angebot begleitender Dienstleistungen sowie ein gezieltes Changemanagement, welches die Nutzerinnen und Nutzer einbindet.

4.3 FLEETRIS- Mobilitätsbedarfsanalyse

Zu einem frühen Zeitpunkt dieses Projektes wurde festgestellt, dass die Qualität der vorhandenen Fahrtenbücher für die geplante Mobilitätsanalyse nicht ausreichen würde. Daher wurde die FLEETRIS-Fahrdatenerfassung beauftragt. Diese lief in folgenden Schritten ab:

1. Erfassung aller Fahrten in einem Zeitraum vom 04.04. bis 30.06.2018 mit speziell von EcoLibro konzipierten Fahrtenbüchern:

   - Beginn- und Endzeitpunkt der Fahrt
   - Beginn- und Endkilometerstand der Fahrt
   - Kostenstelle
   - Standort
   - Fahrzeugklasse
   - Kennzeichen
   - genutzte Fahrzeugklasse
   - Personenanzahl
   - Volumen und Gewicht von zusätzlich mitgeführtem Material
   - Fahrtzweck
   - Start- und Zielort der Fahrten

2. Im Erfassungszeitraum wurden in einem 14-tägigen Rhythmus die Fahrtenbuchseiten eingescannt und an den Auftragnehmer übermittelt.
3. Durch den Auftragnehmer wurden die Daten für die FLEETRIS-Auswertung erfasst.
4. Fehlende Fahrdaten oder fehlerhafte Eintragungen wurden auf Plausibilität überprüft und unmittelbar mit den Ansprechpartnern in den Fachbereichen besprochen, so dass eine weitgehend lückenlose und vollständige Datenqualität sichergestellt werden konnte.

Mit Hilfe der FLEETRIS-Software konnte anschließend der Mobilitätsbedarf der analysierten Dienststellen visualisiert werden. Auf Basis der zusammengetragenen Fahrdaten wurden sog. „Türmchenbilder“ generiert. Das Ergebnis dieser Form der Fahrdatenauswertung ist eine graphische Darstellung der Fahrtabschnitte einzelner Fahrzeuge sowie die Darstellung des Fahrzeugbedarfs bei optimierter Disposition aller betrachteten Fahrzeuge. Die Analyse fand unterteilt nach den verschiedenen Fahrzeugklassen und Standorten statt.

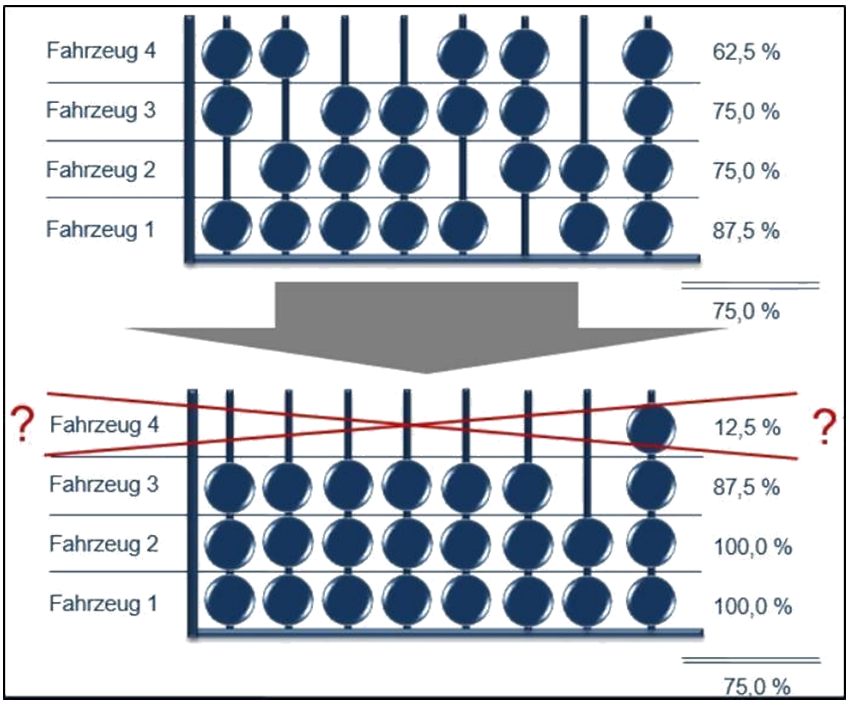


Abb.20: Prinzipdarstellung FLEETRIS-Analyse

Die obere Grafik stellt eine vereinfachte Ist-Nutzung eines Fuhrparks von vier Fahrzeugen an acht Tagen dar. Die Kugeln symbolisieren dabei den zeitlichen Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs und entsprechen jeweils einer Fahrt. Die dargestellten Fahrzeuge werden in dem Betrachtungszeitraum zwischen 62,5 % und 87,5 % ausgelastet. Über alle Fahrzeuge ergibt dies eine Auslastung von 75,0 %. Die zweite Grafik zeigt denselben Mobilitätsbedarf, allerdings mittels der FLEETRIS–Systematik verteilt auf so wenig Fahrzeuge wie möglich. Auf diese Weise wird die Bedarfsspitze transparent und graphisch als „Türmchen“ sichtbar gemacht.

Unter Berücksichtigung der Gleichzeitigkeit von getätigten Fahrten kann ein Profil erstellt werden, das die tatsächlich erforderliche Anzahl an Fahrzeugen und so einen deutlich geringeren Bedarf als die vorhandenen Fahrzeuge belegt. (siehe hierzu auch Kapitel 6.1)

Für die Stadtverwaltung Braunschweig wurde dieser Projektschritt mit der Abstimmung der zu analysierenden Fahrzeuge begonnen. Zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer wurden insgesamt 168 Dienstfahrzeuge und 504 dienstlich genutzten Privat-PKW identifiziert, die näher betrachtet werden sollten (siehe hierzu auch Kapitel 3.1).

Ende September 2018 wurden die vorläufigen Ergebnisse der FLEETRIS-Analyse mit der Projektgruppe besprochen und auf Plausibilität untersucht. Im ersten Schritt wurden die Daten nach Zugehörigkeit der Fachbereiche ausgewertet. Im zweiten Schritt sollte dann ein Fahrzeugpooling auf Standortebene simuliert werden, das Fahrzeuge nicht mehr konkret einem Fachbereich, sondern einem Standort zuordnet. Dafür wurden zunächst auf einem Stadtplan Verwaltungsstandorte in räumlicher Nähe zueinander geclustert. In einem mit der Projektleitung definierten Radius von max. 250 m wurden die Mobilitätsbedarfe der Fachbereiche mit der Erreichbarkeit von gemeinsamen Stellplätzen (Parkhäuser und stadteigene Liegenschaften) in Einklang gebracht. Die 250 m wurden allgemein als fußläufig zumutbare Entfernung festgelegt. Für die bestehenden Fahrzeuge einer Organisationseinheit innerhalb eines Clusters wurden dann mögliche Stellplätze als Poolstandorte festgelegt und erneut durch die Analysesoftware FLEETRIS ausgewertet.

In der Innenstadt haben sich drei solcher Standorte mit den entsprechenden Stellplatzmöglichkeiten und den technischen Rahmenbedingungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur (LIS) ergeben. Die Identifizierung potenzieller Poolstandorte wird in Kapitel 6.1 dargestellt. Die dabei entstandenen Ergebnisse stellen die Grundlage für den zukünftigen Fuhrpark der Stadtverwaltung dar und können unmittelbar für eine Umsetzung des neuen Mobilitätssystems herangezogen werden. Vorgestellt wurden diese Ergebnisse im Workshop zum Aufbau und zur Zusammensetzung des (elektrifizierten) Fuhrparks am 28.03.2019.

Ziel dieser Erhebung war es, die Anzahl der real genutzten PKW und kleinen Nutzfahrzeuge sowie die erfolgten Dienstfahrten in einem exemplarischen Zeitraum zu ermitteln. Daraus sollten anschließend Erkenntnisse über den tatsächlichen Mobilitätsbedarf der Fachbereiche abgeleitet werden. Es sollte transparent werden, welche Fahrten mit anderen Mitteln (Elektrofahrzeugen, Zweirädern oder mit dem ÖPNV) hätten zurückgelegt werden können. Spitzenlasten, die über den eigenen Grundbedarf hinausgehen und nicht mit eigenen Kapazitäten bedient werden, können durch Dritte erbracht werden.

4.4 JobMOBILEETY Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse

Jahr für Jahr nehmen mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer immer weitere Arbeitswege auf sich. Überwiegend wird diese Strecke täglich mit dem eigenen Auto zurückgelegt. Diese Arbeitswege kosten wertvolle Frei- und Erholungszeit, belasten im hohen Maße die Umwelt und führen zu verstärktem Stress. Außerdem verursachen die vielen Pendlerfahrzeuge einen hohen Stellplatzbedarf in der Stadt.

In der JobMOBILEETY-Analyse geht es darum, auf der Grundlage von anonymisierten Wohndaten (Postleitzahl, Wohnort und Straße ohne Hausnummer) die Eignung verschiedener Verkehrsmittel (und deren Kombinationen miteinander) für die täglichen Wege zur Arbeit aufzuzeigen und das grundsätzliche Einsparpotenzial hinsichtlich Kosten, Zeit, CO_2-Ausstoß sowie einer Steigerung der körperlichen Bewegung bei Nutzung der effizientesten Verkehrsmittel zu ermitteln. Daraus können aufgrund transparenter und plakativer Tabellen- und Kartendarstellungen quantitativ abgestimmte, konkrete Maßnahmen und Angebote abgeleitet werden. Es können Potenziale für eine effiziente Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zwischen Wohnung und Arbeitsstätte aufgezeigt werden wie z.B. für (Elektro-)Zweiradmobilität oder den ÖPNV. Weitere attraktive Angebote des Arbeitgebers, um die Umweltbilanz zu verbessern, können beispielsweise dienstliche JobTickets, Diensträder, Fahrgemeinschaftsbörsen oder die Bereitstellung von CarSharing-Angeboten sein.

Den ersten Schritt zur Entwicklung einer Mobilitätsstrategie im Bereich der Mitarbeitermobilität stellt die **Wohnstandortanalyse** dar: wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wohnen in welcher Entfernung zum Arbeitsplatz, in welchem PLZ-Bereich? Antworten auf diese Fragen liefern erste Anhaltspunkte, wie viele Mitarbeiter mit Maßnahmen zur Zweiradförderung erreicht werden könnten. Dabei wurden in kartographischen und tabellarischen Darstellungen die Wohnortverteilung der Beschäftigten betrachtet.

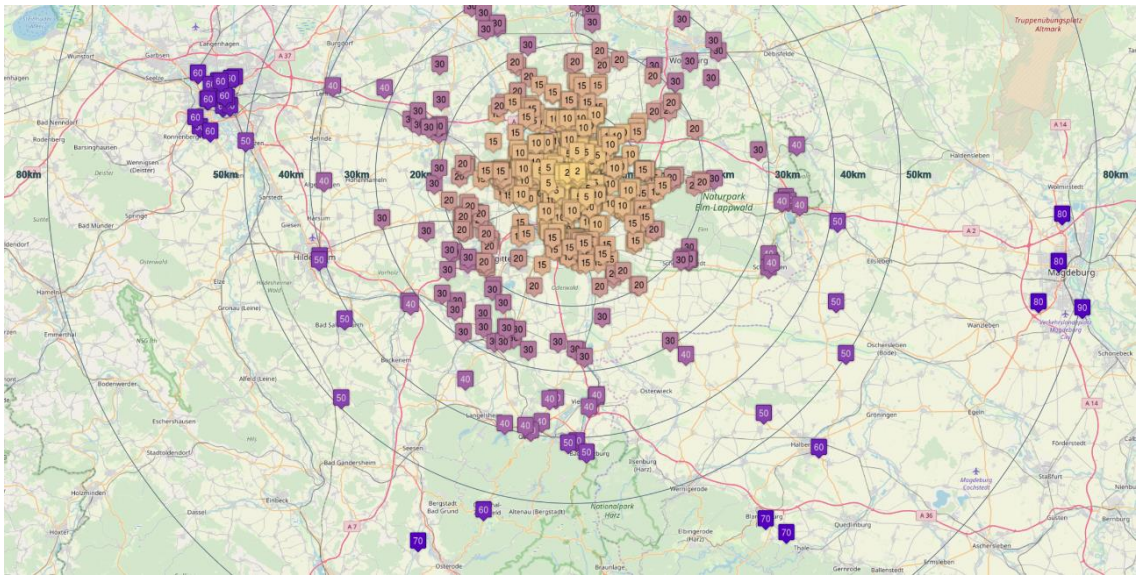
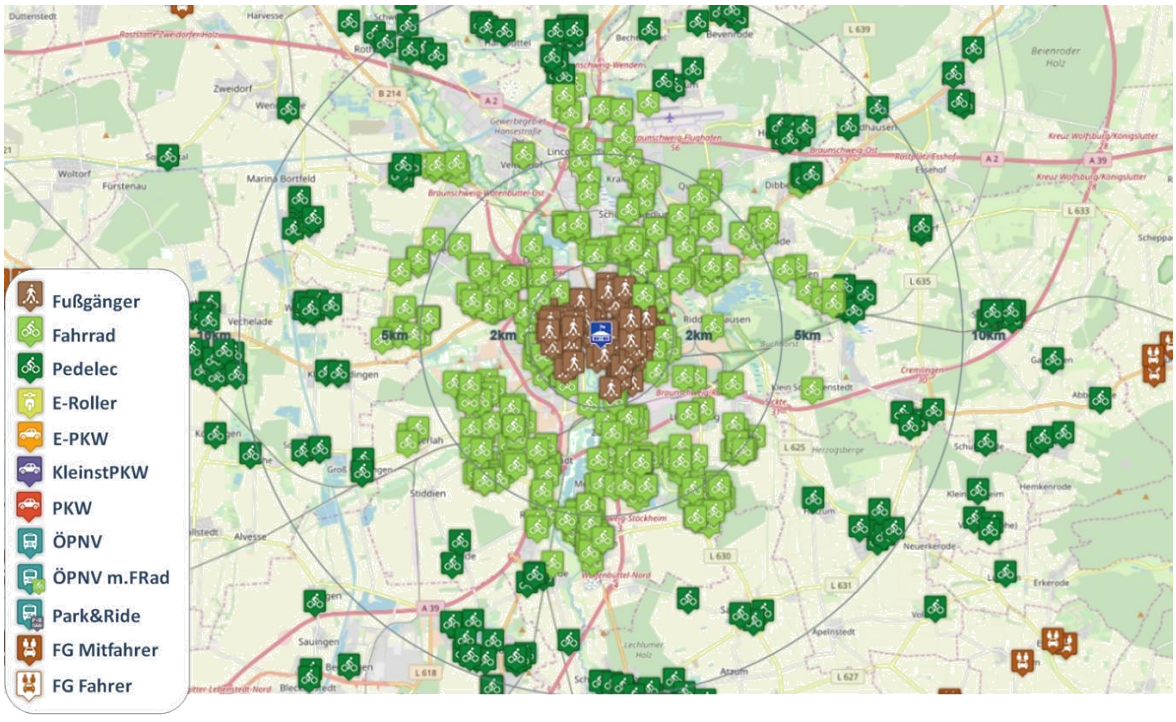


Abb. 21: Wohnstandorte von Mitarbeitern des „Rathaus-Komplexes“ in einem Radius von 80 km
(jedes Icon entspricht einen Wohnort, die darin enthaltene Zahl gibt die ungefähre Entfernung an)

Aussagen zum Verlagerungspotenzial vom PKW auf andere Verkehrsmittel aus Zeit- und Kostenperspektive lassen sich daraus jedoch nicht ableiten. Erst eine Erreichbarkeitsanalyse liefert Antworten auf diese Fragen. Wie viel schneller oder langsamer, wie viel teurer oder preiswerter ist der ÖPNV, Park&Ride oder Bike&Ride im Vergleich zum PKW? Auch für weitere Verkehrsmittel können diese Relationen ermittelt und transparent dargestellt werden.

In Vorbereitung der JobMOBILEETY-**Erreichbarkeitsanalyse** wurden mit der Projektgruppe diverse Zeit- und Kostenparameter abgestimmt. Mit Hilfe der Erreichbarkeitsanalyse wurden dann die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel und Kombinationen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Braunschweig auf ihren täglichen Wegen zwischen Wohnort und Arbeitsstätte aufgezeigt. Bei dieser Analyse wurde eine Tür-zu-Tür-Betrachtung in den vier Dimensionen Zeit, Kosten, CO_2-Ausstoß und körperlicher Bewegung erstellt.

Zur Durchführung der Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse wurden insgesamt knapp 2.300 anonymisierte Datensätze aufgenommen, die sich auf sechs mit der Projektgruppe ausgewählte Standorte („Rathaus-Komplex“ / Naumburg Straße / Eiermarkt / Auguststraße / Richard-Wagner-Straße sowie Feuerwehrstraße) verteilen. In den Workshops zur Prüfung des optimalen FahrzeugSharing-Modells am 27.02.2019 und zum Fuhrparkmanagement und zur Fahrzeugdisposition am 28.02.2019 wurde exemplarisch der „Rathaus-Komplex“ (Bohlweg 30 / Kleine Burg 2 / Langer Hof 6-8 / Steinweg 26 / Schlossplatz 1 / Fallersleber Str. 1) mit etwa 1.000 Beschäftigten in der Projektgruppe vorgestellt.



* Gewichtung zur Berechnung: 40% Zeit, 40% Kosten, 10% CO_2, 10% Bewegung

Abb. 22: JobMOBILEETY-Analyse – nutzenoptimale Verkehrsmittel in einem Radius von 10 km

Die Ergebnisse des „Rathauskomplexes“ werden stellvertretend im Anhang dargestellt.

5. Strategie-Workshop

Der Strategie-Workshop vom 23.10.2018 hatte zum Ziel, ein gemeinsames Verständnis der aktuellen und zukünftigen dienstlichen Mobilität zu schaffen und strategische Eckpunkte und Themenfelder für die Konzepterstellung zu benennen. Teilnehmende waren Dezernentinnen und Dezernenten, Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter, Referatsleiterinnen und Referatsleiter sowie Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung. Zudem waren Vertreterinnen und Vertreter des Örtlichen Personalrates Bau, des Gesamt- und Konzernpersonalrates als auch die Gleichstellungsbeauftragte dabei.

Der strategische Ansatz des Elektromobilitätskonzeptes wurde insgesamt positiv bewertet und die Bereitschaft für eine neue Mobilitätskultur im Konzern Stadt Braunschweig signalisiert. Die zentralen Ziele wurden bestätigt: Die dienstliche Mobilität soll so effizient und klimaverträglich wie möglich gestaltet und den Beschäftigten ein einfacher Zugang ermöglicht werden.

Die dezentrale Organisation der dienstlichen Mobilität soll durch ein zentralisiertes Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement abgelöst werden. Es sollen neben Elektrofahrzeugen insbesondere das Zufußgehen, die Zweiradnutzung und der ÖPNV eine wichtige Rolle erhalten.

Um diese grundsätzlichen Anforderungen sicherzustellen, wurden verschiedene Maßnahmen und Rahmenbedingungen diskutiert und vorgeschlagen: der Einsatz von JobTickets; in wenigen Minuten fußläufig erreichbare dezentrale Fahrzeugstandorte; Buchung und Reservierung von Fahrzeugen per App vom Smartphone, Tablet oder PC in Echtzeit.

Das digitale Buchungssystem soll verschiedenste Mobilitätsarten administrieren können und Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsdienstleistungen beinhalten sowie mit einem Fuhrparkmanagement zur Führerscheinkontrolle, zum Werkstatt- und Schadensmanagement und zum Controlling verknüpft sein.

Weitere Schwerpunkte bildeten Fragen zur konkreten Ausgestaltung des zentralen Fuhrparkmanagements sowie eine Verbesserung der Fahrzeugauslastung durch eine private Nutzung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Grundsätzlich wurde das Teilen von Dienstfahrzeugen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern außerhalb der Dienstzeiten zu privaten Zwecken als vorstellbar eingestuft.

Dem Change-Management zur Etablierung einer neuen Mobilitätskultur wurde eine hohe Priorität beigemessen. Der Systemwechsel soll zunächst schrittweise an einem Pilotstandort erprobt und durch Kommunikationsmaßnahmen, Beratungsangebote und Beteiligungsprozesse begleitet werden.

Die Ergebnisse des Strategie-Workshops wurden in einem ausführlichen Bericht zusammengefasst und den Teilnehmenden als PDF und Druckexemplar zur Verfügung gestellt. An dieser Stelle sei festgehalten, dass diese Ergebnisse die Ausrichtung der weiteren Arbeit der Projektgruppe maßgeblich bestimmt haben.

Es wurden 8 Themenbereiche ermittelt, deren Inhalte sich in den Ergebnissen dieses Abschlussberichtes wiederfinden:

- Mobilitätsarten
- Fahrzeuge und Fahrzeugpool
- Standorte
- Digitale Buchung (Buchungsprozess)
- Private Nutzung von Dienstfahrzeugen
- Fuhrparkmanagement und digitale Disposition
- Umsetzung
- Anreize für Akzeptanz und neue Mobilitätskultur

6. Ergebnisse der Workshops

Auf Basis der Ergebnisse des Strategie-Workshops wurden die Ausgestaltung des Fuhrparks mit der benötigen Ladeinfrastruktur, die Anforderungen an ein Dispositionstool für das Fahrzeug-Sharing, ein zentrales Fuhrparkmanagement-System sowie ein fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement, in weiteren fünf Workshops, den monatlichen Projektgruppensitzungen und zusätzlichen Fachgesprächen mit fachverantwortlichen Kolleginnen und Kollegen vertiefend betrachtet. Die Ergebnisse dieser umfassenden Arbeitsprozesse werden in diesem Kapitel dargestellt.

6.1 Fuhrpark und Ladeinfrastruktur

Der Fuhrpark beinhaltet alle zukünftig zur Verfügung stehenden Verkehrsträger für die dienstliche Mobilität der Verwaltung. Dazu zählen das Zufußgehen, die Zweiradmobilität, der elektrifizierte/motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie die Nutzung des ÖPNVs. Der Fuhrpark wird in mehreren Fahrzeugpools organisiert. Die Fahrzeuge eines Pools werden räumlich nahegelegenen Organisationseinheiten zugeordnet. Jeder Poolstandort verfügt über unterschiedlich viele Fahrzeuge, die den dienstlichen Mobilitätsbedarf der umliegenden Organisationseinheiten bedarfsgerechte abdecken können.

6.1.1 Identifizierung potenzieller Poolstandorte

Zur Identifizierung geeigneter Poolstandorte wurden alle zurzeit bekannten und aktiven Verwaltungsstandorte der Innenstadt in einer Stadtkarte lokalisiert. Anschließend wurde versucht, mit einer maßstäblichen Schablone mit einem Radius von 250 m möglichst viele Organisationseinheiten zusammenzufassen. Der Umkreis von 250 m wurde deshalb ausgesucht, weil man diese Strecke innerhalb von 5 bis 10 Minuten fußläufig gut erreichen kann. Das entspricht ungefähr der jetzigen Entfernung vom Rathaus zum Parkhaus Wilhelmstraße.

Mithilfe dieser Methode wurden drei potenzielle Poolstandorte im Bereich der Braunschweiger Innenstadt identifiziert (siehe Abb. 23)

1. **`Rathauskomplex´ (rot)** - alle Fachbereiche und Referate in einem Radius von 250 m um das Rathaus am Bohlweg 30 / Platz der Deutschen Einheit)
2. **Auguststraße / Ägidienmarkt (gelb) –** Fachbereiche Hochbau und Gebäudemanagement sowie Stadtgrün und Sport
3. **Eiermarkt / An der Martinikirche (grün)-** Fachbereich Kinder, Jugend und Familie

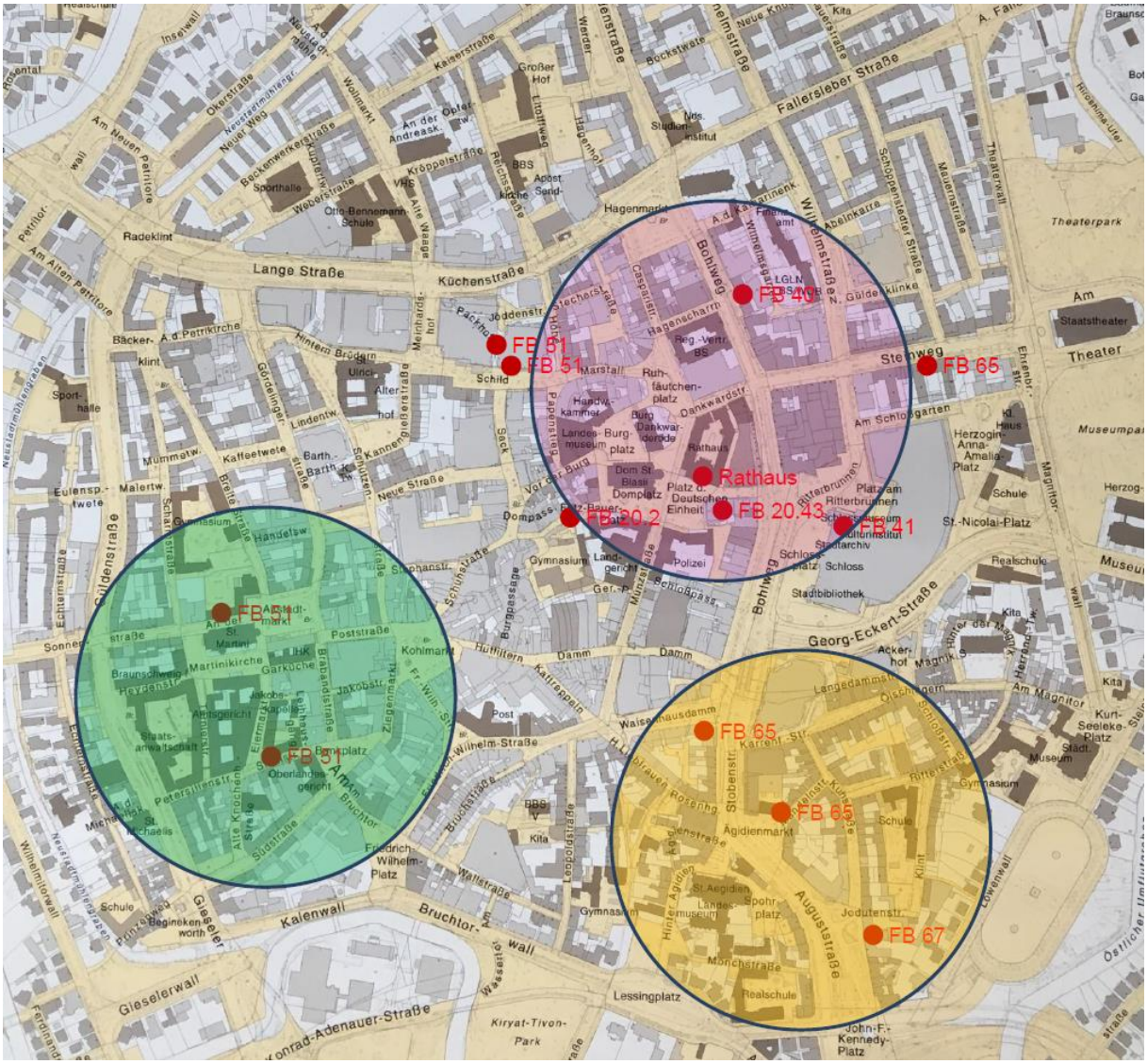


Abb. 23: mögliche Innenstadt-Poolstandorte für Elektrofahrzeuge der Kernverwaltung

6.1.2 Stellplätze für die Fahrzeugpools

Für diese drei Poolstandorte galt es geeignete PKW-Stellplätze zu finden. Die Anforderungen an die Stellplätze sind:

1. Die Stellplätze sollten von den Organisationseinheiten in kurzer Zeit fußläufig erreichbar sein und innerhalb des 250 m Radius liegen.
2. Es muss die Möglichkeit geben, Ladeinfrastruktur zum Aufladen von E-Fahrzeugen zu installieren und zu betreiben.
3. Nach Möglichkeit sollten die Stellflächen bereits in städtischem Besitz sein, um zusätzliche Mietkosten zu vermeiden.

Um die Anforderungen möglichst umfassend zu erfüllen, wurden zu allererst die Stellplätze betrachtet, die den entsprechenden Immobilien/Liegenschaften derzeit zugeordnet sind. Für den `Rathauskomplex´ sind das:

1. Rathausinnenhof Bohlweg 30, 38100 Braunschweig – stadteigene Liegenschaft
2. Tiefgarage im Langen Hof 8, 38100 Braunschweig – Mietobjekt privat
3. Parkhaus Wilhelmstraße 96 - 98, 38100 Braunschweig – Mietobjekt privat
4. Parkhaus an der Stecherstraße 19- 20, 38100 Braunschiweg – Mietobjekt privat
5. Parkhaus im Schloss, Ritterbrunnen 1, 38100 Braunschweig – Mietobjekt privat
6. Parkplätze am Ruhfäutchenplatz, 38100 Braunschweig – öffentlicher Raum
7. Parkplatz Stecherstraße 17 - 18, 38100 Braunschweig – öffentlicher Raum

Das Rathaus liegt nahezu im Zentrum des Rathauskomplexes, wo knapp 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten. Damit ist der Rathausinnenhof (Pos 1) der zentralste mögliche Stellplatz. Dort gibt es aktuell 30 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und 65 Abstellplätze für Fahrräder/Pedelecs. Die Kfz-Stellplätze werden zurzeit vorwiegend von Ratsmitgliedern und zum Be- und Entladen von Fahrzeugen genutzt. Der Fachbereich 66 hat dort ein Elektrofahrzeug mit Ladeinfrastruktur stationiert. Ein Aufbau von Ladeinfrastruktur wäre technisch möglich und unter geringen Auflagen mit dem Denkmalschutz vereinbar.

Die nächstgelegenen Stellplätze zum Rathaus (Pos. 6 und 7) befinden sich am Ruhfäutchenplatz (22 Stellplätze vor dem Gebäude der Braunschweigischen Landessparkasse und 20 Stellplätze vor dem Hotel „Deutsches Haus“) sowie weitere 16 Plätze in der Stecherstraße. Diese Stellplätze sind zurzeit alle öffentlich zugänglich oder fest (ans Deutsche Haus) vermietet. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur wäre technisch möglich, jedoch mit höherem finanziellem Aufwand verbunden. Für das Abstellen und Laden von Dienstfahrzeugen, müssten diese Flächen entwidmet, d. h. dem öffentlichen Zugriff entzogen werden.

Poolstandort Rathauskomplex

mögliche Stellplätze	Rathausinnenhof Bohlweg 30	Tiefgarage im Langer Hof 8	Parkhaus Wilhelmstraße 96 - 98	Parkhaus an der Stecherstraße 19- 20	Parkhaus im Schloss Ritterbrunnen 1	Parkplätze am Ruhfäutchenplatz	Parkplatz Stecherstraße 17 - 18
Status	**stadteigene Liegenschaft**	Eigentümer/ Betreiber	Eigentümer/ Betreiber	Eigentümer/ Betreiber	Eigentümer/ Betreiber	öffentlicher Raum	öffentlicher Raum
Netzanschlussleistung	**ja - ausreichend**	ja - ausreichend	ja - ausreichend	ja - ausreichend	ja - ausreichend	ja - ausreichend	ja - ausreichend
Netzanschlusskosten durch BS Netz GmbH geschätzt	**gering**	muss mit Eigentümer abgestimmt werden	muss mit Eigentümer abgestimmt werden	muss mit Eigentümer abgestimmt werden	muss mit Eigentümer abgestimmt werden	hoch	hoch
Anzahl der Stellplätze	**30**	20	536	130	1250	22	16
Kosten / Stellplatz / Monat	**0,00 €**	82,00 €	78,00 €	unbekannt	128,00 €	öffentlicher Raum	öffentlicher Raum
aktuelle Ladeinfrastruktur	**ist möglich**	-	-	10 Wallboxen / Ausbau auf 30 WB	2 Schnelladesäulen	-	-
Erreichbarkeit / Gehzeit in [min] vom Rathaus	**0 [min]**	2 [min]	8 -10 [min]	8 -10 [min]	6 -8 [min]	1 -3 [min]	6 -8 [min]
Bemerkungen	**Nutzung von Ratsmitgliedern**	**3 Stellplätze** von Ref. 0630 angemietet	**109 Stellplätzte** angemietet	alle Plätze sind vermietet / Warteliste	**4 Stellplätze** angemietet	zurzeit öffentlicher Raum	zurzeit öffentlicher Raum

Abb. 24: Vergleich möglicher Stellplätze für den `Rathauskomplex´

In der Nähe befinden sich auch noch privatwirtschaftlich betriebene Parkhäuser in der Wilhelmstraße, in der Stecherstraße, im Schloss und in der Tiefgarage Langer Hof. Im Parkhaus Stecherstraße wird gerade eine Fotovoltaikanlage für den Aufbau von Ladeinfrastruktur installiert. Im Parkhaus „Schloss“ gibt es zwei öffentlich zugängliche Schnellladesäulen. Inwieweit in den anderen Parkhäusern und/oder der Tiefgarage weitere feste Stellplätze mit Ladeinfrastruktur aufgebaut und genutzt werden können, muss mit den jeweiligen Vermietern geklärt werden. Alle oben

genannten Parkhäuser sind nahezu vollständig vermietet. Ein einfacher Weg vom Rathaus zu einem Parkhaus oder der Tiefgarage dauert zwischen 4-10 Minuten. In Summe ergeben sich daraus knapp 200 Arbeitsstunden pro Monat nur für Fußwege von und zu den Autos.

Für den Poolstandort **Auguststraße/Ägidienmarkt** wurden folgende Stellplätze identifiziert:

1. Garagen und Hof der Immobilie Auguststraße – stadteigene Liegenschaft
2. Parkdeck im Innenhof, Ägidienmarkt 6, 38100 Braunschweig – 40% Miteigentum der Stadt
3. Innenhof Ölschlägern, Zufahrt durch Haus Ölschlägern 31, 38100 Braunschweig – stadteigene Liegenschaft

Für die Verwaltungseinheiten am **Eiermarkt / An der Martinikirche** wurden folgende Stellplätze identifiziert:

1. Parkplatz hinter dem Gebäude, An der Martinikirche 2, 38100 Braunschweig – stadteigene Liegenschaft
2. Parkplatz hinter dem Gebäude, Eiermarkt 4 - 5, 38100 Braunschweig – stadteigene Liegenschaft
3. Tiefgarage Eiermarkt, Güldenstraße 70, 38100 Braunschweig – Betreiber Contipark Unternehmensgruppe

6.1.3 Pilotversuch `Rathauskomplex´

Bevor das Elektromobilitätskonzept für alle Verwaltungseinheiten umgesetzt werden kann, soll nach Maßgabe des Strategieworkshops das Konzept zunächst für einen Pilotstandort erprobt werden. Mit dem Pilotversuch können Erkenntnisse und Erfahrungswerte im Umgang mit der neuen Sharing-Software, dem Fuhrparkmanagement sowie dem Handling und der Akzeptanz der elektrifizierten Fahrzeuge gewonnen werden.

Der `Rathauskomplex´ bietet sich für den Pilotversuch an, da hier insbesondere der fachbereichsübergreifende Zugriff auf den gepoolten und elektrifizierten Fuhrpark erprobt werden kann (d. h. alle im Rathaus und Umkreis befindlichen Fachbereiche und Referate haben Zugriff auf die Fahrzeuge). Deshalb wird das weitere Vorgehen und die Ausgestaltung des Fahrzeugpools und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur exemplarisch für den `Rathauskomplex´ ausführlicher beschrieben.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, den Standort Auguststraße/Ägidienmarkt in die Pilotphase mit einzubeziehen. Die Fuhrparkverantwortlichen benötigen selbst die Möglichkeiten, Erfahrungen mit der Buchung, Disposition und dem Handling von (E-)Fahrzeugen zu bekommen. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass bei möglichen Engpässen und Spitzenbedarfen auf Fahrzeuge des jeweils anderen Poolstandorts zugegriffen werden kann.

6.1.4 Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur

Die identifizierten möglichen Stellplätze waren hinsichtlich technischer Rahmenbedingungen zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zu prüfen. Das heißt, es war zu prüfen, ob in räumlicher Nähe der möglichen Stellplätze ausreichend dimensionierte Stromkabel liegen, die noch freie Kapazitäten besitzen. Hierzu wurden Anfragen an die BS Netz GmbH gerichtet, die die entsprechenden Zuleitungen im Versorgungsnetz geprüft haben. Außerdem wurde noch der Fachbereich 65 zu freien Leistungsreserven innerhalb der bestehenden Anschlussverträge befragt.

In der ersten Prüfung hat die BS Netz GmbH die Lage der Stromleitungen sowie die möglichen Leistungsreserven recherchiert und alle von der Projektgruppe angefragten Stellplatzstandorte für umsetzbar eingestuft. Gleichzeitig hat die BS Netz GmbH die Wirtschaftlichkeit einer möglichen Umsetzung bewertet. Die technisch beste und auch wirtschaftlichste Lösung besteht für den Rathausinnenhof, da hier die zu erwartenden Erdarbeiten und Netzanschlusskosten deutlich geringer ausfallen würden, als an den anderen untersuchten Standorten. Auch der Betrieb eines geregelten Lastmanagements wäre im Bereich des Rathausinnenhofs unproblematisch möglich.

Netzanschlussleistung

Eine der wichtigsten Fragen bei der Ermittlung der passenden Ladeinfrastruktur ist die Frage, wie viel Leistung an den Standorten zum Laden von Elektrofahrzeugen netzseitig überhaupt zur Verfügung steht. Diese „Netzanschlussleistung“ ist die maximal von einem Energieversorger an der jeweiligen Anschlussstelle bereitgestellte Leistung bei der Versorgung mit elektrischer Energie. Diese Netzanschlussleistung ist zum einen begrenzt durch technische Gegebenheiten (zur Verfügung stehendes Spannungsniveau, die Dimensionierung der in der Erde verlegten Kabel usw.) Abbildung 25 zeigt das Leitungsnetz unter dem Rathausinnenhof.

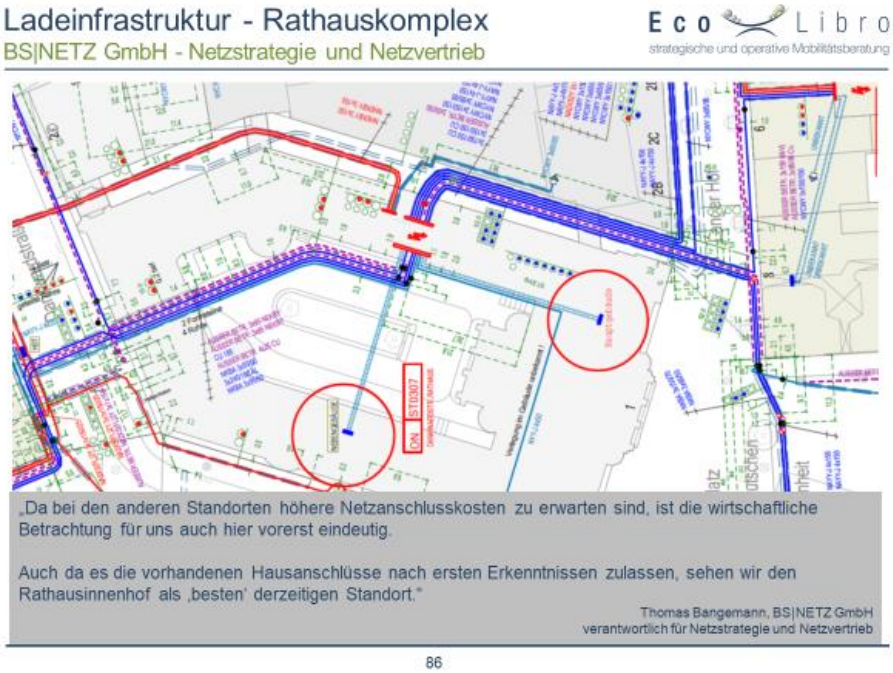


Abb. 25: Leitungsnetz unter dem Rathausinnenhof

Ziel sollte es immer sein, eine ausreichend große Netzanschlussleistung sicherzustellen, die die alltäglichen Bedürfnisse komfortabel erfüllen kann und trotzdem noch ausreichend Reserven hat, um unvorhergesehene Belastungsspitzen und Zukunftsszenarien zu berücksichtigen. Sie sollte jedoch auch nicht zu groß dimensioniert sein, denn sie verursacht nicht unerhebliche Entgelte (Netzbereitstellungsentgelt, Netznutzungsentgelt, Messleistungen, Leistungspreise, Arbeitspreise für Netz und Energie sowie Netzzutrittsgebühren und Investitionskosten). Je größer die Netzanschlussleistung ausgelegt wird, umso höher fallen die entsprechenden Entgelte aus. Nicht genutzte Kapazitäten verursachen Kosten ohne Gegenleistung.

Zur Netzanschlussleistung für die städtischen Gebäude und Liegenschaften wurde der Fachbereich 65 befragt, der eine Übersicht über die installierten technischen Anlagen als auch über die vertraglichen Leistungen hat. Exemplarisch wurde der Lastgang im Jahres-, Monats- und Tagesrhythmus für das Rathaus abgerufen und virtuell das Aufladen von entsprechend vielen Elektrofahrzeugen hinzuaddiert.

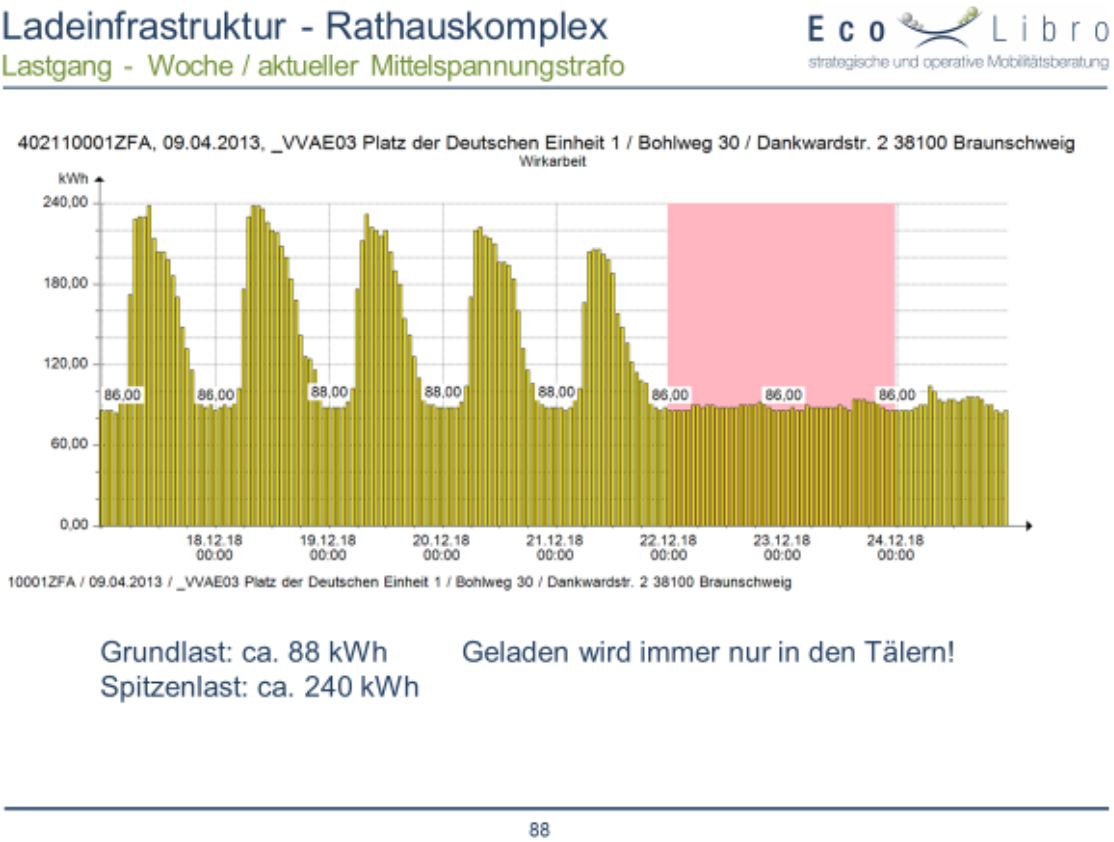


Abb. 26: Lastgang für das Rathaus

Die Lastgänge des Rathauses verhalten sich gegensätzlich zum Ladebedarf der Elektrofahrzeuge und ergänzen sich in idealer Weise. Erst wenn der Leistungsbedarf auf die sogenannte Grundlast (das sind die Täler der Abb. 26) abfällt, kommen die Fahrzeuge von ihren Dienstwegen zurück und werden an die Wallboxen angeschlossen. In der Zeit zwischen 15 Uhr und 08 Uhr morgens, gibt es ausreichend Leistungsreserven für den Strombedarf der Elektrofahrzeuge. Durch dieses Ladeverhalten werden teure Spitzenlasten vermieden.

Fazit: Die Netzanschlussleistung ist an allen Liegenschaften/Standorten ausreichend groß dimensioniert, sodass keine zusätzlichen Investitionen für die Ertüchtigung des Stromnetzes durch die BS Netz GmbH notwendig werden. Es sind ausreichend Stromkapazitäten verfügbar, um den zukünftigen elektrifizierten Fuhrpark mit elektrischer Energie zu versorgen!

Anforderungen an die Ladeinfrastruktur

Aus der FLEETRIS-Analyse ist bekannt, dass die durchschnittliche Laufleistung eines PKW der Verwaltung am Rathauskomplex 27,3 km pro Tag beträgt. In diesem Konzept wird durch Mehrfachnutzung von Fahrzeugen angestrebt, die tägliche durchschnittliche Laufleistung auf etwa 55 km pro Tag zu erhöhen. Selbst bei einem angenommenen Stromverbrauch im Stadtverkehr von 18 kWh pro 100 km, würde dann ein durchschnittlicher täglicher Nachladebedarf von unter 10 kWh entstehen. Das bedeutet, der durchschnittliche tägliche Ladebedarf pro Fahrzeug wäre mit der geringsten möglichen Ladeleistung von 3,7 kW in ca. 2,5 bis 3 Stunden erledigt.

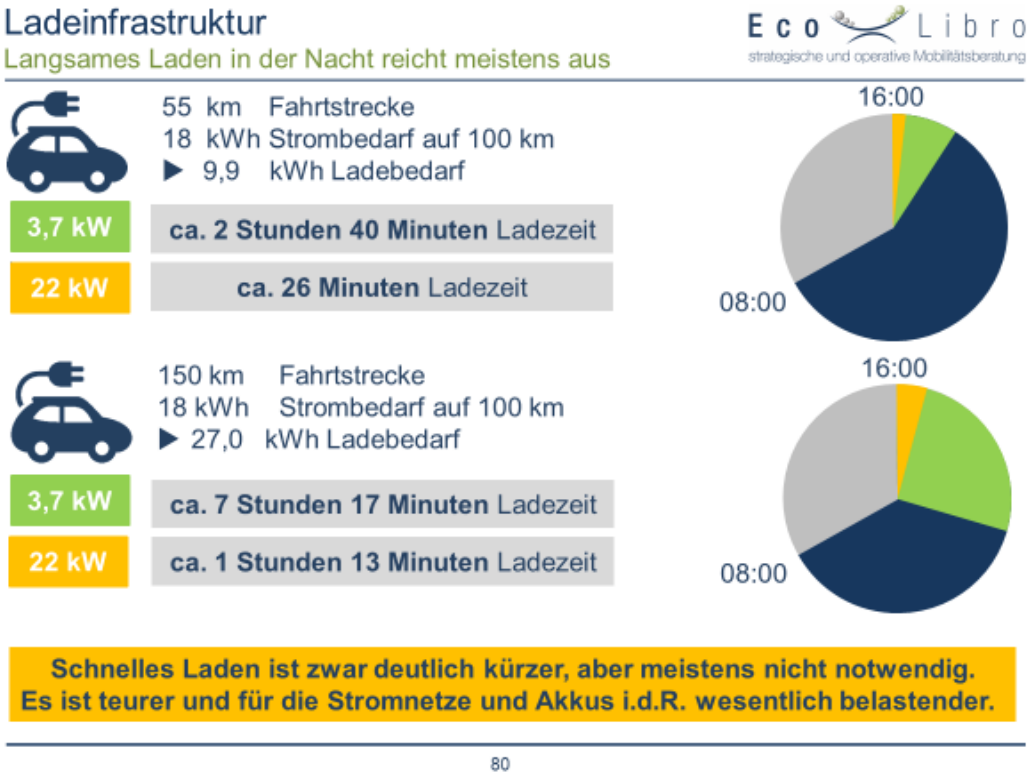


Abb. 27: Ladezeiten in Abhängigkeit der Ladeleistung,
gelb = Ladezeit mit 22 kW, grün = Ladezeit mit 3,7 kW

In diesem Projekt sollen die Fahrzeuge hochausgelastet werden. Mit Hilfe einer optimalen Disposition ist es möglich, die durchschnittliche, tägliche Fahrstrecke auf 55 km pro Tag zu erhöhen. Auch diese Strommenge kann in der Regel mit langsamer Ladeleistung über Nacht geladen werden (siehe Abbildung 27) Für den Fall, dass Fahrzeuge gelegentlich trotzdem längere Strecken als die durchschnittliche Laufleistung fahren, sollte die Ladezeit für langsames Laden mit 3,7 KW über Nacht immer noch ausreichen. Eine weitere Möglichkeit das Aufladen kostengünstig und

effizient zu gestalten besteht darin, die Ladeleistung mithilfe eines dynamischen Lade-/Lastmanagement zu steuern. Wallboxen mit einer Ladeleistung bis 22 kW sind als zukunftssicher einzustufen!

- Die Investitionsmehrkosten gegenüber einer 11 kW Wallbox sind gering.
- Die Installationskosten bleiben gegenüber einer 11 kW Wallbox gleich groß.
- Wallboxen mit 22 kW Ladeleistung beherrschen auch alle anderen Lade-Modi mit geringer Leistung (sind abwärtskompatibel).
- Hochausgelastete Fahrzeuge haben nur kurze Standzeiten, in denen sie mit höherer Leistung aufgeladen werden müssen.

Mit einem Lade-/Lastmanagement lassen sich mehrere Wallboxen untereinander vernetzen und intelligent steuern, um beispielsweise Stromspitzen zu vermeiden und/oder Prioritäten beim Laden der E-Fahrzeuge zu bedienen.

Fazit: Für das Laden der Elektrofahrzeuge am `Rathauskomplex´ werden Wallboxen mit einer Ladeleistung von bis zu 22 kW Wechselstrom empfohlen. Es sollte die Option bestehen, ein Lade-/ Lastmanagementsystem ergänzen zu können.

Anzahl der benötigten Ladepunkte

Aufgrund der durchschnittlich geplanten, geringen Laufleistung der Dienstfahrzeuge (55 km/Tag) müssten diese rein rechnerisch, bei Reichweiten von mehr als 300 km, nur selten geladen werden. Es ist auch davon auszugehen, dass diese Dienstahrzeuge überwiegend auf festen Stellplätzen mit Lademöglichkeit stehen werden. Einerseits ist ein tägliches Nachladen nicht zwingend nötig, auf der anderen Seite soll die Routine des Ladens eingeübt werden.

Aus diesem Grund wird empfohlen, dass jedes Elektroauto eine eigene, feste Lademöglichkeit (einen Ladepunkt) erhält. Wallboxen haben in der Regel einen Ladepunkt (eine Steckdose) und Ladesäulen normalerweise zwei Ladepunkte (Steckdosen). Neueste Ladelösungen bieten jedoch auch Wallboxen und/oder Ladesäulen mit angeschlagenen Kabeln mit Stecker in einfacher oder doppelter Ausführung an. Teilweise sind nur noch kleine Halterungen für Kabel und Stecker sichtbar und die eigentliche Ladetechnik verbirgt sich im Hintergrund in einem sogenannten LadeHub. Solche Ladelösungen beinhalten oftmals ein integriertes Lade- und Lastmanagement.

1. Jedes Elektroauto sollte einen eigenen Ladepunkte erhalten.
2. Von jedem Ladepunkte aus sollten mindestens zwei Fahrzeuge geladen werden können (d.h. wenn ein Ladeplatz durch ein Fahrzeug belegt ist, sollte immer noch die Möglichkeit bestehen, den daneben liegenden Stellplatz mit einem Ladekabel zu erreichen)

Das Laden von Elektroautos ist für die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch unbekannt. Der Einfachheit halber sollen die E-Autos deshalb routinemäßig grundsätzlich nach jeder Fahrt wieder an die Ladestationen angeschlossen werden. Das im Hintergrund wirkende Lade-/ Lastmanagement steuert dann die Ladeprozesse in Abhängigkeit der zuvor definierten Parameter.

Oberbürgermeister- und Dezernentenfahrzeuge

Perspektivisch sollten auch die drei Fahrzeuge der Fahrbereitschaft für den Oberbürgermeister und die Dezernenten elektrifiziert werden. Im Rahmen der Konzeptumsetzung sollte die Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge schon mitgedacht werden. Diese Ladepunkte (im Rathausinnenhof) sollten in jedem Fall an ein Lade- und Lastmanagement angeschlossen werden, um auch kurzfristige Bedarfe und längere Strecken sicher abdecken zu können. Sobald adäquate, batterieelektrische Fahrzeuge für die Fahrbereitschaft erworben werden können, könnten diese sofort eingesetzt werden. Die Fahrprofile dieser Fahrzeuge eignen sich hervorragend, um zukünftig elektrifiziert zu werden.

Poolstandort Auguststraße / Ägidienmarkt

Am Gebäude Auguststraße 11 gibt es zurzeit 14 eigene Stellplätze in Garagen und auf dem Hof. Zur Liegenschaft Ägidienmarkt 6 gehören 15 Parkplätze auf der Parkpalette im Innenhof. Beide Standorte eignen sich für Stellplätze der Poolfahrzeuge und zum Aufbau von Ladeinfrastruktur. Am Gebäude Ägidienmarkt 6 bedarf der Aufbau von Ladeinfrastruktur der Zustimmung des Miteigentümers (60% Anteil). Zusätzlich wurde auch der im städtischen Besitz befindliche Standort im Innenhof Ölschlägern untersucht. Auch hier wäre der Aufbau von Ladeinfrastruktur möglich.

Fazit: Am Poolstandort Auguststraße/Ägidienmarkt gibt es mehrere Möglichkeiten für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Auch eine Aufteilung auf mehrere Liegenschaften ist möglich.

6.1.5 Der Mobilitätsmix

Zur Ausgestaltung der Fahrzeugpools wird die in Kapitel 4.3 dargestellte FLEETRIS Methode genutzt. Die Analyse zeigt, dass mehr als 99% aller Wege/Fahrten der Verwaltung und städtischen Gesellschaften mit batterieelektrischen Fahrzeugen möglich sind. Die durchschnittliche, tägliche Laufleistung von dienstlich genutzten Fahrzeugen der Kernverwaltung beträgt aktuell 26,5 km am Tag. Für den `Rathauskomplex´ mit durchschnittlich täglichen 27,3 km gilt:

- 84 % der Wege erfolgen allein und dienen dem reinen Personentransport im Stadtgebiet.
- Die meisten Fahrten erfolgen ohne Gepäck/Material.
- Die maximale Transportkapazität am `Rathauskomplex´ beträgt bis zu 80 kg bei einem Volumen von etwa 5 Wasserkisten (sehr wenige Fahrten).
- 99 % der Wege am `Rathauskomplex´ sind kürzer als 100 km.
- 36 % aller Wege für den `Rathauskomplex´ sind kleiner 10 km Länge.
- Es werden Fahrzeuge vom Fahrrad/Pedelec bis zum Stadtlieferwagen (d. h. Kleintransporter) benötigt.

E-PKW

Für die Dienstwege am `Rathauskomplex´ wurden bisher in Summe 119 PKWs (d.h. 13 Dienst- und 106 Privat-PKW) eingesetzt. Der Grundbedarf lässt sich jedoch mit 16 (hoch) ausgelasteten,

dienstlichen Elektro-PKW darstellen. Der Fahrbedarf am `Rathauskomplex´ ist auch größeren wöchentlichen Schwankungen unterworfen. Zu Spitzenzeiten werden weitere Fahrzeuge benötigt (siehe auch Kapitel 7 Spitzenlastabdeckung)

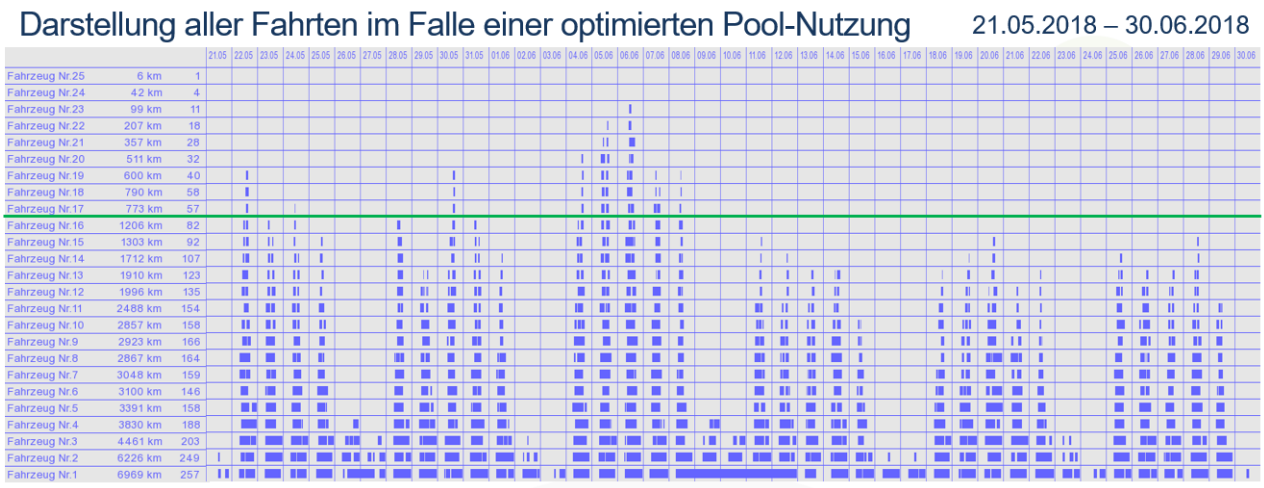


Abb. 28: Alle Fahrten im Falle einer optimierten Pool-Nutzung am `Rathauskomplex´

Auch die Tageslastkurve (Abb. 29) zeigt deutlich, zu welchen Zeitpunkten wie viele Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs sind. Es gibt nur wenige Zeitpunkte, wo gleichzeitig mehr als 16 Fahrzeuge benötigt werden.

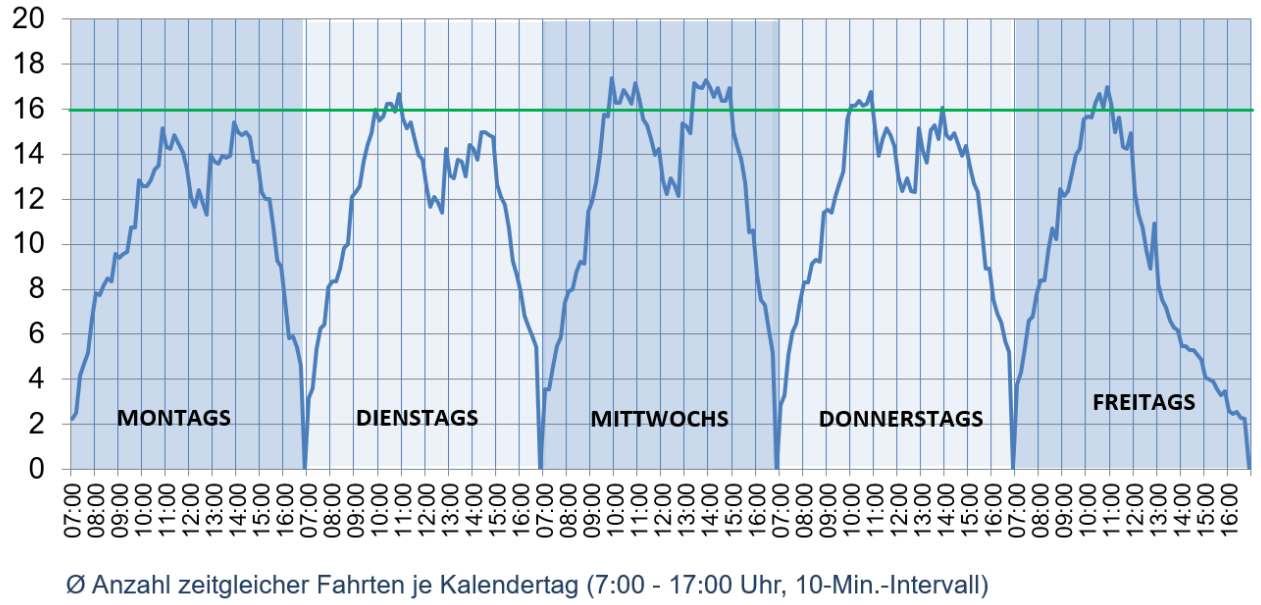


Abb. 29: Tageslastkurven aller PKW Fahrten am `Rathauskomplex´

Fazit: Für den Poolstandort `Rathauskomplex´ wird die Beschaffung von 16 kleinen Elektro-PKWs empfohlen, die für den reinen Personentransport mit maximal geringem Gepäck im Stadtgebiet gedacht sind.

Dienstfahrräder /-pedelecs

Ein Ergebnis aus dem Strategieworkshop, als auch aus übereinstimmenden Aussagen aller Interviews aus den Fachbereichen aus der Organisations- und Standortanalyse, ist der Wunsch, deutlich mehr Fahrräder und Pedelecs für Dienstgänge / -wege zu nutzen. Dieser Mobilitätsart wird insbesondere ein großes Potenzial im Bereich für Wege bis zu 10 km Gesamtstreckenlänge zugemessen. In der folgenden Abbildung 30 wurden alle Alleinfahrten kürzer oder gleich 10 km Strecke mit maximal 10 kg Gepäck für den `Rathauskomplex´ extrahiert.

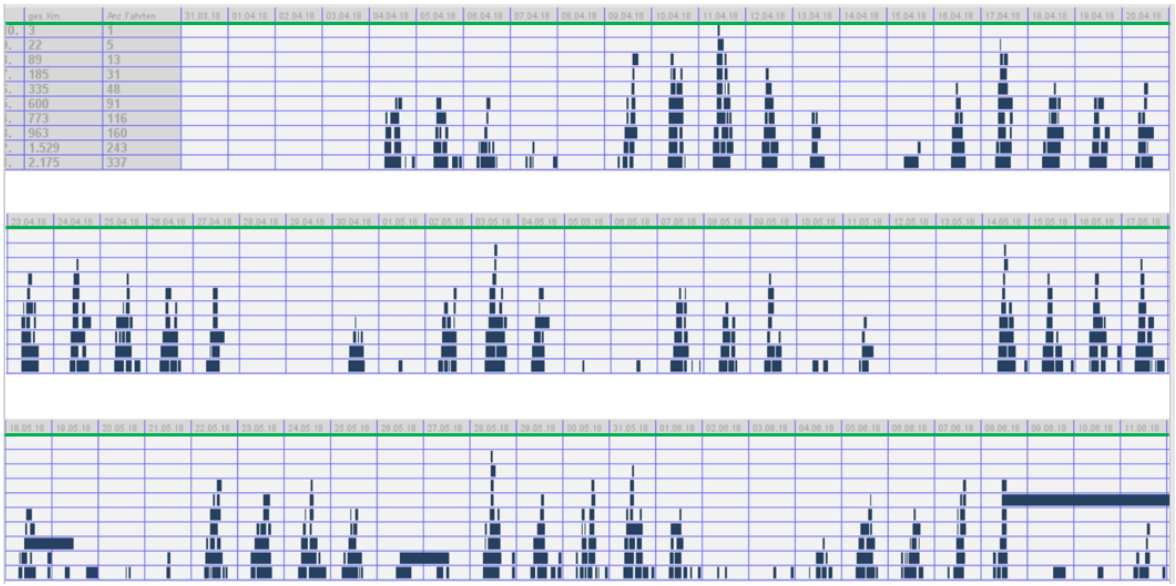


Abb. 30: Darstellung aller Fahrten am `Rathauskomplex´ bis 10 km
im Falle einer optimierten Pool-Nutzung 04.04.2018 – 11.06.2018

Theoretisch ließen sich alle oben aufgeführten Dienstwege mit zehn Dienstfahrrädern / Dienstpedelecs erledigen. Dabei würden die Zweiräder genau wie die PKWs mehrfach am Tag dienstlich unterwegs sein. Für die Wege mit geringem Gepäck wäre mindestens ein (E-) Lastenfahrrad im Rathauspool empfehlenswert.

Fazit: Für den Poolstandort `Rathauskomplex´ werden neun universal nutzbare Dienstpedelecs und ein (E-) Lastenfahrrad empfohlen. Diese Räder sollten in Abstellanlagen zum Abschließen und Aufladen der Akkus mit digitaler Steuerung für den Leihprozess bereitgestellt werden*.

*Diese Empfehlung hat nur dann Gültigkeit, wenn es gelingt, einen zentralen Poolstandort für alle Verkehrsmittel zu finden. Bei dieser Empfehlung werden auch die Diensträder/Pedelecs gemeinschaftlich genutzt.

Im Rahmen der Organisations- und Standortanalyse wurden offensichtliche Mängel von Fahrradabstellplätzen (quantitativ und qualitativ) an den untersuchten Liegenschaften deutlich.

Für den `Rathauskomplex´ wird der Mangel besonders erkennbar: der Fahrradkeller im Rathaus ist für Diensträder und -pedelecs ungeeignet, da die Räder hier überwiegend an die Decke gehängt werden müssen. Für (E-)Lastenräder gibt es keine geeigneten Abstellplätze. Auch der Fahrradständer im Innenhof ist mit 65 Stellplätzen ganzjährig immer überfüllt und nicht wettergeschützt. Geschützte Lademöglichkeiten für Akkus von Elektrorädern fehlen vollständig. Zu einer guten Infrastruktur für eine verstärkte Zweiradnutzung gehören auch Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie Lagerräume für Regenkleidung, Helme und Schutzausrüstung. Diese Möglichkeiten gibt es im Rathaus zurzeit nicht und auch nicht an anderen Standorten oder nur mangelhaft.

Fazit: Im Bereich Rathaus fehlen schätzungsweise 100 qualifizierte Fahrradabstellplätze für die Privaträder der Beschäftigten. Die Bereitstellung einer zweiradgerechten Infrastruktur (mit Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie Lagerräumen für Regenkleidung, Helme und Schutzausrüstung) wird dringend empfohlen.

ÖPNV

Der `Rathauskomplex´ liegt direkt an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des Braunschweiger ÖPNV (siehe Abbildung 31). Über diesen Knotenpunkt verlaufen nahezu alle Bus- und Straßenbahnlinien der Stadt. Das ÖPNV Netz erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet und wird aktuell weiter ausgebaut. Aus diesem Grund lassen sich mit großer Wahrscheinlichkeit sehr viele Dienstwege mit dem ÖPNV erledigen.

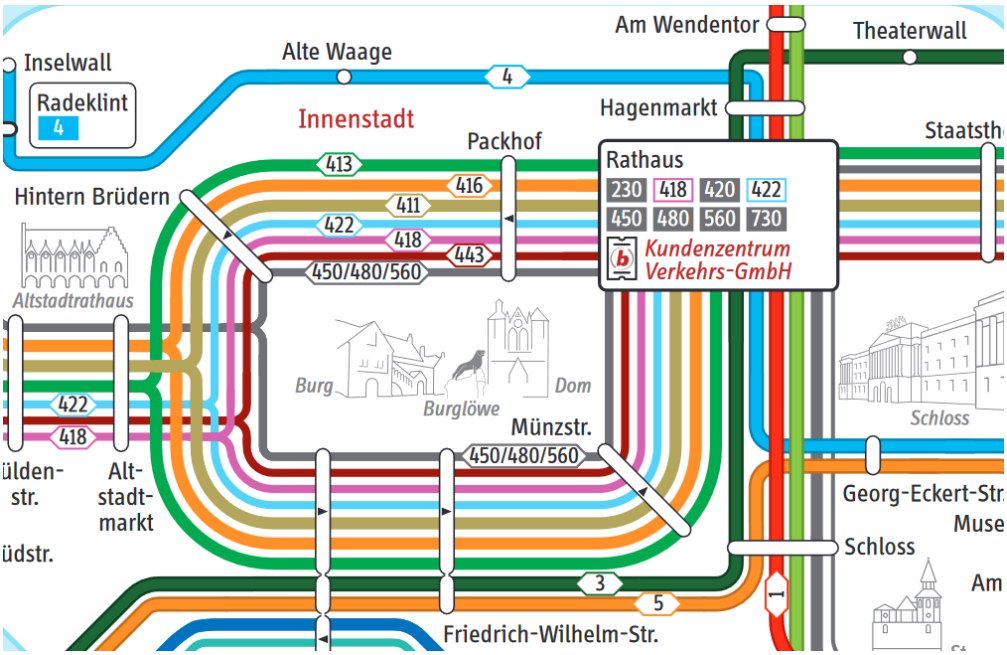


Abb. 31: Teilausschnitt des Liniennetzplans der Verkehrs GmbH

Die Nutzung des Umweltverbundes, d.h. das Zufußgehen, das Fahrrad- und Pedelecfahren sowie die ÖPNV-Nutzung, gelten als klimaverträgliche Mobilitätsarten. Außerdem gelten sie als sehr kosteneffizient, da nur sehr niedrige Vollkosten pro Personenkilometer im Vergleich zur Autonutzung entstehen. In puncto zeitlicher Vorteilhaftigkeit des ÖPNV können Erfahrungswerte aus der

JobMOBILEETY-Analyse herangezogen werden. Danach gibt es an innerstädtischen Lagen mit gut ausgebautem Nahverkehr meist gleichwertige oder nur geringfügig längere Tür-zu-Tür-Zeiten als bei der PKW-Nutzung.

In nahezu allen Gesprächen und auch in den Interviews wurden zeiteffiziente Arbeitswege und Abläufe gewünscht oder eingefordert. Würde man dieses Argument konsequent verfolgen, müssten nahezu alle Dienstwege mit einem Fahrrad oder Pedelec erledigt werden, da diese Mobilitätsart fast immer die schnellste Tür-zu-Tür Verbindung in der Stadt darstellt. Gegen die Nutzung von Zweirädern werden jedoch häufig die Wetterabhängigkeit und auch eine fehlende oder mangelhafte Radfahrinfrastruktur genannt. Außerdem wird die Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Zweirad von vielen Menschen als subjektiv gefährlich empfunden.

Der ÖPNV ist systembedingt zeitlich (subjektiv) nicht das schnellste Verkehrsmittel, dennoch sind viele Verbindungen auch in zeitlicher Hinsicht denen der Automobilität gleichwertig (hier muss zur reinen Fahrzeit immer noch der Hin- und Rückweg zum Auto, sowie der Stellplatzsuchverkehr hinzuaddiert werden). Beispiel: Arbeitsplatz Rathaus, Dienstwagenstellplatz im Parkhaus Wilhelmstraße; Fahrziel: Fachbereich 50 Naumburgstraße 25.

Beispiel: Einfacher Weg Rathaus ➔FB 50 Naumburgstraße

ÖPNV		(E-)Auto	
Bohlweg 30 Zu Fuß	ca. 1 Min.	**Bohlweg 30** zu Fuß	ca. 9 Min
Rathaus Linie 2 Heidberg (9 Haltestellen)	12 Min.	**PH Wilhelmstraße** Auto schnellste Route	ca. 13 Min.
Erfurtplatz Zu Fuß	ca. 1 Min.	**Naumburgstraße 25** Stellpaltz finden + zu Fuß	ca. 5 Min
Erfurtplatz Linie 442 Helmstedter Straße 2 Haltestellen	2 Min.	**Naumburgstraße 25**	
Dresdenstraße zu Fuß, ca. 350 m	ca. 4 Min.		
Naumburgstraße 25 **ca. 25 Minuten** mit Warte- und Umstiegszeit		**ca. 27 Minuten**	
Fahrrad: 4,2 km; Tür-zu-Tür	16 Min. + 2 Min. Fahrrad abstellen		

Abb. 32: beispielhafter Vergleich einer Wegstrecke mit dem ÖPNV und einem E-Auto

Der ÖPNV funktioniert bei jedem Wetter und ist auch für mobilitätseingeschränkte Personen eine gute Option.

Fazit: Es wird empfohlen, dem ÖPNV am Knotenpunkt Rathaus die höchste Priorität in der dienstlichen Mobilität zu geben und allen Beschäftigten zugänglich zu machen.

6.2 FahrzeugSharing - Disposition

Mobilität ist eine Ressource, die möglichst sparsam und effizient eingesetzt werden sollte. Aus diesem Grund sollten in dem Mobilitätskonzept Fahrzeuge (und gegebenenfalls übertragbare Mobilitätstickets) organisationsübergreifend und gemeinschaftlich genutzt werden.

Mit Hilfe einer Dispositionssoftware wird erst kurz vor Antritt des Dienstwegs das zu nutzende Fahrzeug bzw. ÖPNV-Ticket bestimmt. Die Software prüft dabei laufend alle angemeldeten Mobilitätsbedarfe und gleicht diese mit den verfügbaren Ressourcen ab. Zusätzlich können auch Ladezustände der Akkus und/oder auch übergeordnete Regeln des Fuhrparks (zum Beispiel gleichmäßige Laufleistung von Fahrzeugen) bei der Disposition mitberücksichtigt werden. Mit einer Disposition werden keine konkreten Fahrzeuge gebucht, sondern stets Lösungen für die angefragten Mobilitätsbedarfe ermittelt. Die Zuweisung eines adäquaten Fahrzeugs erledigt die Software vollautomatisch. Die folgende Abbildung beschreibt den Dispositionsprozess.

Abb. 33: Dispositionsprozess

In zwei Workshops wurden insgesamt fünf verschiedene Dispositionslösungen führender Anbieter vorgestellt, um der Projektgruppe eine Vorstellung davon zu geben, welche Möglichkeiten es aktuell am Markt gibt. Die Anbieter wurden gebeten, anhand konkreter Fallbeispiele aus der betrieblichen Praxis der Fachbereiche ihre Lösungen zu präsentieren. Im Anschluss wurden die für die Verwaltung notwendigen und gegebenenfalls wünschenswerten Kriterien in einem Leistungskatalog zusammengefasst. Dieses Dokument dient der Vorbereitung einer Ausschreibung für die Beschaffung einer Dispositionssoftware.

Die Anforderungen wurden in den Kategorien IT, Rechte / Rollen / Zugriff / Datenschutz / grundlegende IT-Themen, Stammdaten, Prozesse, Disposition, Zugangssystem, Abrechnung & Reporting, Schnittstellen und Zusatzfunktionen erarbeitet. Da hier IT spezifische als auch mobilitätsrelevante Themenfelder zusammenkommen, wurden die Anforderungen in Zusammenarbeit mit der Fachabteilung 10.4 (Informations- und Kommunikationstechnologie) erarbeitet.

Kern des Anforderungskatalogs ist ein Dispositionsalgorithmus, der eine automatische Zuweisung eines Fahrzeugs bei gleichzeitiger Betrachtung und Optimierung des Gesamtbestandes errechnet. Dieser Algorithmus muss auch flexibel auf eine vorzeitige oder verspätete Rückgabe von Fahrzeugen reagieren können und entsprechende Umbuchungen sowie die dazugehörige Kommunikation automatisch auslösen können. Wichtig ist auch die Berücksichtigung der besonderen Anforderungen (z.B. Reichweiten und Ladezeiten) elektromobiler Fahrzeuge. Außerdem sollten nach Möglichkeit verschiedene, vollautomatische, digitale Zugangssysteme mit dem System zusammenarbeiten können.

Das System muss auch ein revisionsfestes elektronisches Fahrtenbuch beinhalten, um zum einen die Benutzung so einfach wie möglich zu gestalten, als auch eine genaue Abrechnung zu ermöglichen. Eine entsprechende Kostenverrechnung (insbesondere auch bei einer späteren Privatnutzung) und Übergabe der Daten an das SAP System der Verwaltung sind zwingend notwendig. Damit wäre dann erstmals ein umfassendes Controlling und Reporting der dienstlichen Mobilität möglich. Die detaillierten Ergebnisse des Leistungskatalogs für eine Dispositionssoftware können im Anhang D eingesehen werden.

Fazit: Die Beschaffung einer Dispositionssoftware nach dem erarbeiteten Leistungskatalog ist für das neue Mobilitätssystem zwingend erforderlich.

6.3 Fuhrparkmanagement - FPM

Ein wesentliches Element des neuen Mobilitätskonzepts soll ein zentral verwalteter Fuhrpark sein[14]. Die Fahrzeuge dieses Fuhrparks sollen in Pools an verschiedenen Standorten bereitgestellt werden. Die Fachbereiche 37 und 67 nutzen für die Bewirtschaftung ihrer Nutz- und Sonderfahrzeuge sowie von Arbeitsmaschinen bereits unterschiedliche und teilweise veraltete Software zur technischen Verwaltung, Wartung und Instandhaltung.
Für das neue Mobilitätskonzept wird die Beschaffung einer modernen und einheitlichen Fuhrparkmanagementsoftware empfohlen. Mit Hilfe dieser Software können dann erstmals umfassend Daten im Bereich der dienstlichen Mobilität an zentraler Stelle erfasst und ausgewertet werden. Außerdem lassen sich damit alle Fuhrparkprozesse organisieren, optimieren und controllen. Für ein effizientes Fuhrparkmanagement ist ein umfassender Überblick über alle technischen und wirtschaftlichen Daten das wichtigste Steuerungselement.

[14] Ausgenommen sind alle Sonder- und Spezialfahrzeuge der Feuerwehr (FB 37) und des Fachbereichs 67, die nicht Gegenstand der Untersuchung waren und sich auch nicht für ein Fahrzeugpoolings eignen.

Ein zentrales Fuhrparkmanagement ist notwendig, um einen Überblick über alle Daten für Entscheidungen im Fuhrpark zu haben. Das FPM sollte alle Fahrzeuge von PKW und LKW über Transporter bis hin zu Aufbauten und sonstigen Geräten integrieren können. Es dient auch der Steuerung aller Nutzer, Hersteller, Lieferanten und Dienstleister und ermöglicht die Dokumentation von Fahrer- und Fahrzeugdaten.

Wichtige Daten einer elektronischen Fahrzeugakte sind beispielsweise die Stammdatenverwaltung für Fahrer, Fahrzeuge, Verträge und Dienstleister sowie Prüftermine für Fahrzeuge. Außerdem sollte ein Wartungs- und Instandhaltungsmanagement mit automatisiertem Rechnungsimport sowie ein Schadenmanagement möglich sein. Schnittstellen zum einfachen und schnellen Datenimport und -export (z. B. zu Tankkartenabrechnungen oder zur Buchhaltung) sind ebenfalls erforderlich. Um stets einen guten Überblick über den Fuhrpark zu haben, ist ein umfangreiches Reporting notwendig. Außerdem sollte das FPM-System auch mit dem im Kapitel 6.2 beschriebenen Dispositionssystem gut zusammenarbeiten können, um doppelte Datenhaltung zu vermeiden.

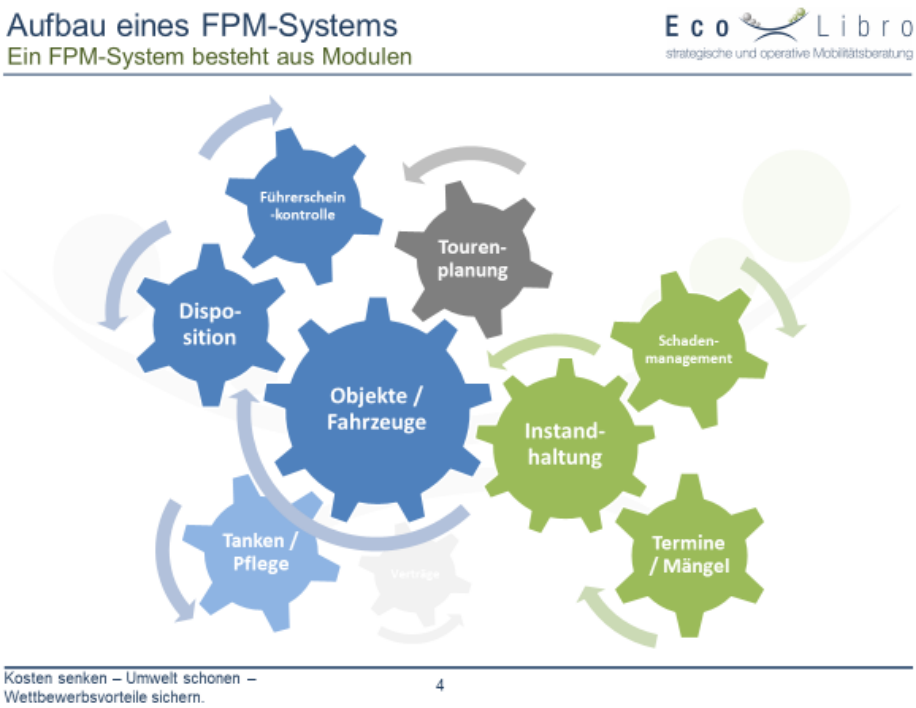


Abb. 34: möglicher Aufbau eines Fuhrparkmanagements

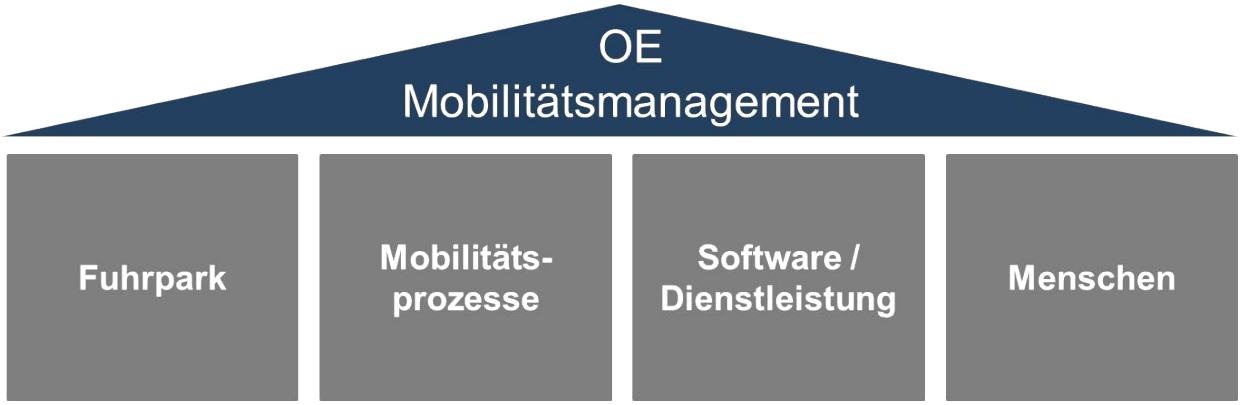
Der Umfang und die Leistungstiefe des zukünftigen Fuhrparkmanagements wurden in einem Workshop unter Beteiligung der Abteilung 10.4 (Informations- und Kommunikationstechnologie) ermittelt. Ziel des Workshops war es, konkrete Anforderungen an das zukünftige, zentrale Fuhrparkmanagement zu formulieren.
Aus diesen Anforderungen wurden Kriterien für einen Leistungskatalog erarbeitet. Dieses Dokument dient der Vorbereitung zur Ausschreibung einer geeigneten Fuhrparkmanagementsoftware. Der erarbeitete Leistungskatlog zum FPM befindet sich im Anhang E.

Fazit: Ein zentraler und heterogener Fuhrpark kann nur mithilfe einer spezialisierten Fuhrparksoftware gemanagt werden. Diese Software gibt es in der Stadtverwaltung bisher nicht. Es wird dringend empfohlen, alle aktuellen und zukünftigen Fahrzeuge und Geräte in einem umfassenden Fuhrparkmanagement System zentral zu verwalten.

6.4 Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement

Derzeit werden zahlreiche Mobilitätsaufgaben dezentral und individualisiert auf Fachbereichsebene erledigt. Im zukünftigen System soll dies jedoch zentral, systematisch und nachvollziehbar organisiert werden. Das heißt, es soll ein fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement entstehen, welches in einer Organisationseinheit verankert wird. Die Aufgabe dieser **Organisationseinheit dienstliches Mobilitätsmanagement**[15] wird es sein, die dienstliche Mobilität für die Stadtverwaltung Braunschweig und in einer späteren Ausbaustufe auch für die Konzerngesellschaften in allen Ausprägungen zu organisieren und sicherzustellen.

Die fachbereichsübergreifende Organisationseinheit Mobilitätsmanagement wäre dann für die Organisation und den Betrieb des Fuhrparks, die Steuerung sämtlicher Mobilitätsprozesse, sowie die Einbindung externer Dienstleistungen im Bereich der Mobilität zuständig. Außerdem wäre diese Einheit für alle Beteiligungsformate, Informationen und Schulungen zum Umstieg ins neue Mobilitätssystem federführend. **Es wird empfohlen, die bestehende Fuhrparkverwaltung im Fachbereich 67 zu einer Einheit dienstliches Mobilitätsmanagement auszubauen und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten.**



© EcoLibro GmbH

Abb. 35 Aufgabenbereiche der Organisationseinheit dienstliches Mobilitätsmanagement

Fazit: Um Doppelarbeiten, unklare Zuständigkeiten und ineffektive Arbeitsstrukturen innerhalb der Verwaltung zu vermeiden, wird der Aufbau einer Organisationseinheit dienstliches Mobilitätsmanagement im Fachbereich 67 empfohlen.

[15] Ausgenommen ist der Fachbereich 37 (Feuerwehr) mit seinen Sonder- und Spezialfahrzeugen, der spezialisierte Management- und Softwarelösungen für die einsatzbezogener Verwendung und die technische Wartungs- / Instandhaltungsverwaltung benötigt. Die Zuständigkeit muss im FB 37 bleiben.

Die Stadtverwaltung beabsichtigt ein zentrales, über die einzelnen Fachbereiche hinaus organisiertes Fahrzeugpooling und Sharing einzuführen, um damit eine gezielte Steuerung der Umweltwirkungen zu ermöglichen. Der Bereich Fuhrpark umfasst alle Prozesse von der Beschaffung über die Bewirtschaftung (zum Beispiel Wartungs-, und Reparatur-, und Schadensmanagement) bis hin zur Aussteuerung von Fahrzeugen.

Neben dem Fuhrpark sollen weitere Maßnahmen ergänzend und/oder substituierend eingeführt werden. Das Mobilitätsmanagement stellt dabei immer die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung in den Mittelpunkt des Handelns und nicht die Fahrzeuge. Veränderungen müssen kommuniziert und begleitet werden. Dazu sind von der OE Mobilitätsmanagement u.a. Informationen bereitzustellen, Schulungen durchzuführen, Anreize zu entwickeln und auch neue Dienstanweisungen zur Nutzung der neuen Mobilitätsmöglichkeiten vorzubereiten.

Außerdem sollte die Organisationseinheit Mobilitätsmanagement erster Ansprechpartner für den Aufbau und den Betrieb der Ladeinfrastruktur für die Elektrofahrzeuge sowie die Beschaffung und den Betrieb von Fahrradabstellanlagen an den Poolstandorten sein.

Die beschriebenen Aufgaben müssten nicht alle sofort begonnen und vollumfänglich übernommen werden, sie können teilweise auch zu einem späteren Zeitpunkt angefangen und/oder an Dritte vergeben werden. Es sollte dem internen Mobilitätsmanagement obliegen, nach finanziellen, personellen und infrastrukturellen Kapazitäten über Eigenleistung oder Vergabe zu befinden.

Durch die Zentralisierung der Mobilität werden zukünftig die Fachbereiche von solchen Aufgaben entlastet; sie können sich ihren eigenen fachlichen Aufgaben widmen. Die innerbetriebliche Verlagerung der Mobilitätsthemen wird sich in der Organisationseinheit Mobilitätsmanagement konzentrieren. Dieses erweiterte Aufgabenspektrum erfordert einen höheren zentralen Personaleinsatz, als der, der aktuell im Fuhrpark mit zwei Personalstellen aufgewendet wird.

Die wichtigsten Aufgaben für die Organisationseinheit Mobilitätsmanagement sind:

1. Arbeitsfähigkeit der OE herstellen; Aufgaben, Zuständigkeiten und Kommunikationswege sowie Kompetenzen klären.
2. Inhaltliche Beschreibung der Ziele und Arbeitspakete erarbeiten
3. Schnittstellen vom Mobilitätsmanagement zu anderen Fachbereichen identifizieren, beschreiben sowie die Zuständigkeiten und Abgrenzungen klar benennen.

Im Workshop „Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement“ hat die Projektgruppe erste Anforderungen an diese Organisationseinheit erarbeitet. Darin sind neben den Aufgaben die aktuellen und die zukünftig wünschenswerten Zuständigkeiten sowie die benötigten Ressourcen aufgelistet. Die konkreten Aufgaben und Zuständigkeiten orientieren sich dabei am Vier-Säulen-Modell der Intelligenten Mobilität nach © EcoLibro.

1. Fuhrpark- Aufbau und Betrieb des FPM mit Dienstleistungen rund um die Fahrzeuge; Stammdaten / Fahrzeuge / Geräte; Laden/Tanken und Pflege; Betrieb; Wartung und Instandhaltung / Schadenmanagement; Kosten- und Leistungsverrechnung; FPM-Controlling
2. Mobilitätsprozesse – Zugänge und Regelungen zur Nutzung der Mobilitätsressourcen; Richtlinien und Dienstanweisungen zur Mobilität; Ansprechpartner vor Ort; Beschaffung und Bereitstellung von ÖPNV-(Job)Tickets; Einführung weiterer Mobilitätsarten, Weiterentwicklung von Mobilitätsprozessen
3. Software und Dienstleistungen
   Administration und Betrieb der Softwaren für das Fuhrparkmanagement und Fahrzeug-Sharing; Aufbau eines Mobilitäts-Controllings und Reportings; Sichtung und Tests von Mobilitäts-Apps; Recherche zu nationalen und internationalen Förderkulissen für Mobilitätsprojekte mit Übergang zum kommunalen Mobilitätsmanagement.
4. Menschen - Information / Beratung / Beteiligung / Schulung; Erstellung von Infomaterial; (individuelle) Mobilitätsberatung für (neue) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; Beratung zu JobTickets; Info- und Service-Hotline; Mobilitätstraining / Schulungen / Unterweisungen; Entwicklung und Umsetzung von Anreizsystemen z.B. Bonussystem o.ä.

Außerdem sind Abgrenzungen und Schnittstellen zu weiteren Organisationseinheiten, die ebenfalls das Thema Mobilität betreffen, klar und deutlich zu benennen: z.B. Regelung und Vergabe von Kfz Stellplätzen; Aufbau, Betrieb und Überwachung von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge; Beschaffung und Betrieb von Fahrradabstellanlagen; Bereitstellung von Dusch-, Umkleide- und Trockenräumen für Zweiradfahrerinnen und Fahrer. Das vollständige Dokument kann im Anhang F eingesehen werden.

6.5 Kostenbilanz

Die Ziele einer effizienten und klimaverträglichen Nutzung dienstlicher Mobilität können mit diesem Mobilitätskonzept auf folgendem Wege erreicht werden:

Anfangsinvestitionen:

- **Investitionen in geeignete Software:** um die Arbeit des Mobilitätsmanagements in der Zukunft effizient zu gestalten wird es notwendig sein, einmalig eine Dispositions- und eine Fuhrparkmanagementsoftware zu beschaffen. Im Rahmen der Workshops wurden Leistungskataloge erarbeitet. Die Höhe der Kosten kann erst nach abgeschlossener Ausschreibung beziffert werden.
  Es ist mit einmaligen Einführungskosten für eine sog. „white-lable-Lösung“ und Adaptionen bestehender IT-Systeme auf die neue Software in Höhe von 50. bis 75.000,00 Euro zu rechnen. Weiterhin werden Hardwareeinbauten für die Dispositionssoftware notwendig sein, die sich mit ca. 60,00 Euro je Fahrzeug und Monat bei voraussichtlich etwa 70 dienstlichen Fahrzeugen auf 50.000,00 Euro p.a. summieren werden.

Die variablen Kosten für Softwarelizenzen werden sich voraussichtlich auf 10 – 15.000,00 Euro p.a. belaufen.

- **Investitionen in Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur:** bestehende Fahrzeuge werden bis zu ihrem wirtschaftlichen Ersatzzeitpunkt weiterhin genutzt. Die folgende Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zugehöriger Infrastruktur verursachen im ersten Schritt zunächst höhere Kosten gegenüber dem Status Quo mit konventionellen Fahrzeugen. Durch staatliche Maßnahmen kann nach derzeitiger Förderkulisse der Mehraufwand um 40 % reduziert werden. Bei gängigen, für die Stadtverwaltung geeigneten Fahrzeugen liegt die Preisdifferenz derzeit im Durchschnitt bei etwa 8.000,00 Euro. Demnach beträgt der Mehraufwand 4.800,00 € / Fahrzeug. Bei einer angenommenen Ersatzbeschaffung von 10 Fahrzeugen in den Anfangsjahren fallen somit etwa 50.000,00 Euro p.a. an.
  Durch die erst sukzessive erforderliche Anschaffung von Elektrofahrzeugen und gleichzeitig sinkenden Fahrzeugpreisen ist damit zu rechnen, dass es im betriebswirtschaftlichen Sinne zunehmend zu gleichbleibenden Ersatzinvestitionen bei niedrigeren Betriebskosten kommen wird.
- **Beschaffung von Diensträdern und Pedelecs:** da es derzeit in der Stadtverwaltung Braunschweig nur wenige Diensträder gibt, bedeutet der Kauf von Fahrrädern und Pedelecs faktisch eine Neuinvestition. Im Vergleich zum Autokauf fallen die Anschaffungskosten bei etwa 40 zu beschaffenden Zweirädern mit ca. 80.000,00 Euro und erheblich besserer Umweltwirkung niedrig aus.

Dauerhafte Investitionen

- **Förderung der dienstlichen ÖPNV-Nutzung:** im Falle der Einführung eines dienstlichen JobTickets oder der vermehrten Beschaffung von übertragbaren Monatstickets kauft die Stadtverwaltung jährlich ein Kontingent von der Verkehrs GmbH und verbessert damit deren Einnahmesituation. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts würde dadurch nicht entstehen, da das zu einem späteren Zeitpunkt auszugleichende Defizit der Verkehrs GmbH in gleichem Umfang verringert würde.

- **Schaffung einer zusätzlichen Personalstelle „Mobilitätsmanagement“:** die Umsetzung dieses Konzeptes erfordert einen Wandel des Betriebs von Fahrzeugen, neue Strukturen, geänderte Prozesse und nicht zuletzt ein hohes Maß an Kommunikation gegenüber den zukünftigen Nutzern. Mit der vorhandenen Personalkapazität ist dies nicht zu bewältigen, so dass es im FB 67 mindestens einer weiteren Personalstelle bedarf – vorzugsweise die eines Mobilitätsmanagers. Diese ist mit etwa 70.000,00 Euro p.a. zu kalkulieren.

Diese Maßnahmen und der Aufbau eines fachbereichsübergreifenden dienstlichen Mobilitätsmanagements werden Finanzmittel erforderlich machen. Diese lassen sich jedoch durch folgende Gegeneffekte reduzieren:

- **Einführung eines effizienten Mobilitätsmanagements und Controllings:** Auch wenn sich Kosten und Nutzen oft nicht exakt messen lassen, so ist i.d.R. von einem besseren Projekterfolg durch Projektcontrolling auszugehen. Durchschnittlich lassen sich aus der Erfahrung

zahlreicher anderer Projekte Kosteneinsparungen von 10% bis 20% gegenüber dem Status-quo durch Projektcontrolling erzielen. Zu Beginn eines Projektes können die Kosten allerdings zunächst ansteigen, weil eine fundierte Projektplanung ressourcenintensiv ist. In den folgenden Phasen können diese Mehrausgaben meist wieder eingespart werden, da weniger Änderungsbedarf und Nacharbeiten anfallen.

- **Entfall der Beiträge zum kommunalen Schadensausgleich für Privat-Kfz:** in der Stadtverwaltung waren ca. 784 private Fahrzeuge beim KSA angemeldet. Da voraussichtlich Ausnahmen und Härtefälle bestehen bleiben werden, können nicht sämtliche dienstliche Fahrten mit Privatfahrzeugen ausgeschlossen werden. Somit wird das Einsparungspotenzial auf ca. 700 Fahrzeuge à 69,00 Euro = ca. 48.300,00 Euro p.a. eingeschätzt.
- **Entfall vieler extern angemieteter Kfz-Stellplätze:** die Stadtverwaltung kann durch den reduzierten Fahrzeugbestand sukzessive auf die Anmietung von Stellplätzen verzichten: Das Einsparungspotenzial wird auf ca. 150 Parkplätze für dienstlich genutzte Privatfahrzeuge à 30,00 bis 60,00 Euro = 54.000,00 bis 108.000,00 Euro p.a. eingeschätzt.
- **Einsparungen durch geringere Prozess-, Unterhalts- und Betriebskosten:** Ein kleines Elektrofahrzeug schlägt durchschnittlich mit 150,00 Euro weniger pro Jahr für Wartung und Verschleiß zu Buche als ein vergleichbarer Verbrenner. Die jährliche Ersparnis in einem Fuhrpark mit 70 Elektro-PKW beläuft sich somit auf weitere 10.000,00 Euro.
- **Entfall der Abrechnung der Wegstreckenentschädigung:** die dienstliche Mitbenutzung privater Kfz gegen eine Wegstreckenentschädigung wird zukünftig beim vollständigen Verzicht auf diese Mobilitätsform entfallen und somit Einsparungen bewirken. Der Mobilitätsbedarf wird jedoch weiterbestehen, so dass hier andere Kosten entgegenstehen. Ein Effekt wird über den reduzierten Verwaltungsaufwand zu verzeichnen sein.
- **Einsparungen durch Verlagerung von Wegen auf kostengünstigere Mobilitätsarten im Vergleich zum Verbrennungs-PKW:** nach derzeitigem Stand legen alle Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung Braunschweig jährlich etwa 900.000 km zurück. Wenn davon 10% auf Zweiräder verlagert werden können, entspricht dies im Verhältnis einer Kostenersparnis von etwa 22.000,00 Euro.
- **Einsparungen durch Vermeidung von Verkehr durch bewusstere Organisation und Ausübung von Mobilität:** ähnlich wie die Verlagerung von Wegen wird der Verkehrsvermeidung ein Einsparungspotenzial von 5- 10% der gesamten Fahrleistung beigemessen. Dies beliefe sich folglich auf etwa 11.000,00 bis 22.000,00 Euro.
- **Entlastung der Fachbereiche um alle Aufgaben des Mobilitätsmanagements:** Dieser Effekt ist nicht direkt zu beziffern, doch eine höhere Effizienz der eigenen Verantwortlichkeiten sollte sich positiv auswirken.
- **Einwerben und Nutzung von Fördermitteln zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der Errichtung von Ladeinfrastruktur**: gegenwärtig erwägt die Klimakommission der Bundesregierung, im Rahmen des Markthochlaufs aktuelle Förderprogramme auszuweiten und zu verlängern.
- **Einsparungen bei der Steuerfreiheit der Elektro-PKW** Der Kostenvorteil der KFZ-Steuer bei modernen Neuwagen bewegt sich gegenüber Verbrennungsfahrzeugen durchschnittlich

bei 180,00 Euro * 70 Fahrzeuge (bei vollständiger Substitution auf E-Fahrzeuge) = 12.600,00 Euro p.a..

- **optional:** Einnahmen durch gelegentliche, entgeltliche Mitbenutzung von Dienstfahrzeugen zu privaten Zwecken, oder Beteiligung am Tandem-Modell
- **optional:** Einnahmen bei der Privatnutzung von dienstlichen JobTickets

Fazit: Zu Beginn der Umsetzung fallen Investitionen in Höhe von etwa 180 – 200.000,00 Euro an, die auf die einmalige Beschaffung von Software und Hardware (Umrüstungen, Pedelecs, u.ä.) zurückzuführen sind.
In den Folgejahren stehen im Vergleich zur derzeitigen Lage jährliche Mehrkosten von etwa 135.000,00 € für Personal, variable Lizenzen und geschätzte Fahrzeugmehrkosten einem Einsparungspotenzial von etwa 150 bis 220.000,00 Euro gegenüber. Dabei kann es zu zeitlichen Verschiebungen einzelner Maßnahmen kommen, die eine exakte Abgrenzung erschweren. Festzuhalten bleibt ein positives ökonomisches (und ökologisches) Potenzial bei der Neuausrichtung des Fuhrparks der Stadtverwaltung Braunschweig.

7. Umsetzungsphase

Aus den Ergebnissen des vorherigen Kapitels werden an dieser Stelle konkrete Maßnahmen abgeleitet, die für die Umsetzung in ein neues (Elektro-)Mobilitätssystem empfohlen werden. Am Ende des Kapitels werden die Maßnahmen in der Tabelle 123 hinsichtlich ihrer zeitlichen Relevanz bewertet. Die Tabelle gibt eine Übersicht, welche Maßnahme sofort, mittelfristig und/oder langfristig umgesetzt werden sollte.

7.1 Maßnahmen im Bereich der dienstlichen Mobilität

1. Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen

Im Rahmen der Fahrdatenanalyse wurde ein hohes Optimierungspotenzial durch ein Fahrzeugpooling und Sharing im Bereich der Dienst-PKW aufgezeigt. Ein solches Potenzial ist immer dann zu realisieren, wenn mehrere Organisationseinheiten auf Fahrzeuge gemeinschaftlich zugreifen und diesen nutzen können. Für räumlich nahe gelegene Organisationseinheiten werden für die entsprechenden Einsatzzwecke passende Fahrzeuge in Fahrzeugpools zusammengefasst und bereitgestellt. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bekommen somit künftig die Möglichkeit auf diese Fahrzeuge für dienstliche Zwecke zuzugreifen.

Der gesamte Fuhrpark kann aus vielen, unterschiedlich großen Fahrzeugpools bestehen, die sich an den jeweiligen Organisationseinheiten im Stadtgebiet befinden. Alle Fahrzeugpools werden von einer zentralen Stelle aus (dem Fuhrparkmanagement) gesteuert.

2. Beschaffung einer Dispositionssoftware

Ein wirtschaftliches und logistisch sinnvolles Pooling und Sharing von Fahrzeugen kann nur mit Hilfe einer Dispositionssoftware organisiert und umgesetzt werden. Der Optimierungsalgorithmus der Software kann die Fahrzeuge nach Kriterien (z.B. Auslastung und/oder Laufleistung) und Regeln (z.B. Zugriffsrechte auf Fahrzeuge) automatisch disponieren.

Zum Öffnen und Schließen der Fahrzeuge könnten Bordcomputer oder Schlüsseltresorlösungen zum Einsatz kommen, die von der Dispositionssoftware gesteuert werden. Das sind aktuelle und übliche Techniken aus dem CarSharing. Die Buchung der Fahrzeuge kann per Smartphone-App, Tablet oder PC als auch telefonisch im Fuhrpark erfolgen. Das Zugangsmedium zu den Fahrzeugen kann ein RFID-Chip, eine elektronische Zugangskarten oder ein digitaler Zugangscode sein.

3. Einsatz elektrifizierter Fahrzeuge

Elektrofahrzeuge entfalten ihre größten Vorteile (lokale Emissionsfreiheit und geringer Verbrauchkosten pro Kilometer) insbesondere dann, wenn sie viel gefahren werden, also eine hohe Laufleistung erreichen.

Mithilfe des unter Punkt 1 genannten Pooling und Sharing wird angestrebt, eine Tageslaufleistung von durchschnittlich 55 km pro Poolfahrzeug der Stadtverwaltung zu erreichen. Diese Reichweiten sind problemlos von nahezu jedem aktuellen und zukünftigen Elektroauto zu erreichen. Moderne Elektroautos haben zuverlässige Reichweiten von 250 und mehr Kilometer mit einem vollgeladenen Akku. Mit dem Betrieb von Elektroautos lassen sich die Schadstoffemissionen in der Stadt deutlich reduziert (siehe auch Kapitel 3.3 Klimabilanz).

4. Laden mit Strom aus regenerativen Energien

Elektrofahrzeuge nutzen als Antriebsenergie Strom und haben insgesamt auch heute schon einen Klimavorteil, der mit weiteren Fortschritten im Stromsektor und bei der Batteriefertigung stetig weiterwachsen wird. Die Gesamtklimabilanz hängt insbesondere stark von der verbrennungsmotorischen Fahrleistung ab, die durch ein Elektroauto substituiert wird. Wie schnell der Klimavorteil erreicht werden kann, hängt letztendlich vor allem von der CO_2-Intensität des genutzten Strommixes ab. Besonders große Klimavorteile ergeben sich, wenn der Strom aus regenerativer Erzeugung kommt. Die Stadt Braunschweig bezieht aktuell 100 % Ökostrom, d. h. Strom aus regenerativen Quellen. Ein verstärkter Einsatz von Elektrofahrzeugen hätte dadurch maximale Klimavorteile für die Stadt.

5. Integration von Zweirädern

Aufgrund der geringen Entfernungen im Stadtgebiet und dem Umstand, dass eine Vielzahl der Dienstgänge alleine, also nur mit einer Person, durchgeführt werden, bieten sich im Rahmen der dienstlichen Mobilität durchaus Alternativen zum PKW. Insbesondere die positive Entwicklung der vergangenen Jahre in dem Bereich der elektrifizierten Zweiradmobilität (Pedelecs, E-Roller und E-Lastenräder) unterstützt dieses Potenzial. Eine gezielte Einbindung dieser Fahrzeuge in die neu aufzubauenden und zu strukturierenden Fahrzeugpools bietet großes Potenzial bisherige PKW-Fahrten durch Fahrten mit Zweirädern zu substituieren. Insbesondere Pedelecs und (E-)Lastenräder tragen nicht nur positiv zum Umweltschutz, sondern ebenfalls zur Gesundheitsförderung der Beschäftigten bei.

Elektrifizierte Dienstzweiräder sollten direkt an den Liegenschaften stationiert sein sowie schnell und unkompliziert gebucht und genutzt werden können. Dazu sollten qualitativ hochwertige Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Ein- und Ausgänge installiert werden.

6. Aufbau eines betrieblichen Verleihsystems für Pedelecs und (E-)Lastenräder

Fahrräder und Pedelecs haben den Nachteil, dass sie auf die jeweilige Körpergröße der oder des Nutzenden eingestellt werden müssen. Das bedeutet, diese Diensträder sollten für Frauen und Männer gleichermaßen geeignet und für ein großes Spektrum an Körpergrößen schnell anpassbar sein. Abbildung 36 zeigt ein typisches, robustes Verleihpedelec, wie es beispielsweise auch in öffentlichen Verleihsystemen eingesetzt wird.

Abbildung 36: typisches, belastbares Verleihpedelec

- Tiefer Einstieg für Nutzerinnen und Nutzer aller Altersklassen
- Nur eine Rahmenhöhe für Nutzer/innen von 150 bis 195 cm Körpergröße
- Stabiler, robuster Rahmen für ein zulässiges Gesamtgewicht von 180 kg

Für die Stadtverwaltung Braunschweig könnte so ein verwaltungsinternes Verleihsystem mit festen Abstellstationen aufgebaut werden. Das heißt, solche Räder und Abstellanlagen sind für den vollautomatisierten Verleih konzipiert, modular erweiterbar und können mit einer Dispositionssoftware (Punkt 2) zusammenarbeiten.

Option: öffentliches Fahrradverleihsystem

Ein öffentlich zugängliches Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) kann ein wichtiges Instrument zur Förderung des Radverkehrs im Allgemeinen, aber auch des gesamten Umweltverbundes sein. So ein Angebot könnte das Individualverkehrsmittel und Null-Emissions-Fahrzeug Fahrrad/Pedelec in das Verkehrsangebot des Öffentlichen Personennahverkehrs, als auch zur dienstlichen Nutzung für die Verwaltung, integrieren. Da es sich bei so einem System um öffentlichen Verkehr handelt, entspräche die Nutzung ebenfalls der niedersächsischen Reisekostenverordnung. Zurzeit gibt es ein solches System in Braunschweig nicht, perspektivisch könnte so ein System einen großen Mehrwert auch für die dienstliche Nutzung der Verwaltung bringen. In der Stadt Aachen ist beispielsweise das öffentlich zugängliche Pedelec-Verleihsystem Velocity umfangreich in die dienstliche Mobilität der Stadtverwaltung eingebunden worden.

7. Nutzung des ÖPNV als Alternative zum MIV

Zu einem ganzheitlichen Ansatz der dienstlichen Mobilität zählt – insbesondere für einen kommunalen Arbeitgeber – der öffentliche Personennahverkehr. Dieses zentrale Instrument gilt es als wichtige Säule der Fortbewegung aufrechtzuerhalten bzw. zu fördern.

Option: Einzelfahrscheine und Mehrfachfahrkarten

Die Nutzung des ÖPNV Angebots erfolgt zurzeit mit Einzelfahrscheinen, die in den Geschäftsstellen der Verwaltungseinheiten beschafft und ausgegeben werden. Das ist eine eingespielte Routine, die bei einer verstärkten Nutzung des ÖPNVs noch stärker vereinheitlicht und optimiert werden müsste. Das System ist einfach, bindet jedoch Personalressourcen und erfordert Planung. Ein Controlling ist zurzeit nicht möglich, da nur handschriftliche Listen geführt werden. Die wiederholte Beschaffung von Einzelfahrscheinen wird von vielen Mitarbeitern als umständlich empfunden, so dass die Benutzungsschwelle recht hoch ist.

Option: Disponierbare, übertragbare Monatstickets

Übertragbare Monatstickets (hier das Plus-Abo) gelten als eine weitere Mobilitätsressource und könnten genau wie Fahrzeuge gebucht und genutzt werden. Diese übertragbaren ÖPNV Tickets werden in limitierter Zahl den Fahrzeugpools zugeordnet und könnten mithilfe des neu zu beschaffenden Dispositionssystems gebucht werden. Dies ist der gleiche Prozess wie zur Buchung eines (E-)PKW oder Dienstfahrrades /-Pedelecs. Die Übergabe dieser Tickets könnte beispielsweise mithilfe einer Tresorlösung vollautomatisiert erfolgen. Die Verfügbarkeit der Tickets wird wie bei den Fahrzeugen, allen Beschäftigten in der Dispositionssoftware (auf dem PC oder in einer App) angezeigt und damit deren Buchung ermöglicht.

Solche übertragbaren und disponierbaren Monatstickets könnten allen Beschäftigten nur für dienstliche Wege zur Verfügung stehen. Der Vorteil wäre, dass sie genau wie die anderen Mobilitätsarten direkt im Controlling ausgewertet werden könnten - jede ÖPNV Fahrt muss gebucht werden. Ein weiterer Vorteil wäre, disponierbare und übertagbare Monatstickets ließen sich in beliebigen Mengen skalieren. Der wesentliche Nachteil jedoch ist, dass der Zugang wesentlich aufwändiger im Vergleich zum jetzigen System und zum dienstlichen JobTicket ist.

Option: Dienstliches JobTicket

Mit einem dienstlichen Dauerticket (hier dienstliches JobAbo) hätte jede / jeder Nutzende den denkbar einfachsten Zugang überhaupt: einsteigen und losfahren. Technische und persönliche Voraussetzungen, Buchungen, Zugangsmedien und Dokumentationspflichten entfallen vollständig. Es sind lediglich Fahrpläne und Taktzeiten zu beachten. Die Fahrplaninformationen sind off- und online verfügbar. Daher wird das Verlagerungspotenzial von Dienstwegen vom und zum `Rathauskomplex´ auf den ÖPNV von der Projektgruppe als hoch eingeschätzt. Daraus ergeben sich viele Argumente für ein dienstliches JobTicket:

- Einfachheit der Organisation sowohl für den Arbeitgeber als auch für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- niedrige Zugangsschwelle – Bekanntheit der Bus- und Straßenbahnnutzung
- keine Investitionen in Verkehrsmittel und Zugangssysteme erforderlich – alles ist bereits vorhanden
- Erhöhung der Auslastung des ÖPNV auch in verkehrsschwachen Zeiten
- die Option eines dienstlichen JobTickets ist grundsätzlich sofort verfügbar

- sie unterstreicht die Sinnhaftigkeit und stadtweite Bedeutung der Investitionen in den Stadtbahnausbau
- sie erfüllt das Projektziel zur Teilhabe an Mobilität für alle Beschäftigten
- sie ermöglicht eine weitere Verschlankung des Fuhrparks

Die vorrangige Nutzung des ÖPNV für dienstliche Belange entspricht den Vorgaben der Landesreisekostenverordnung. Eine Ausgestaltung könnte wie folgt konzipiert werden:

- Die Stadtverwaltung prüft die Beschaffung eines dienstlichen JobTickets für alle Beschäftigten des `Rathauskomplex´ für die Pilotphase.
- Die Stadtverwaltung kauft die dienstlichen JobTickets von der Verkehrs GmbH und verbessert damit gleichzeitig die Einnahmesituation der 100%igen Tochtergesellschaft Braunschweiger Verkehrs GmbH. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts würde dadurch nicht entstehen, da das auszugleichende Defizit der Verkehrs GmbH um den gleichen Betrag verringert würde.
- Mit diesem JobTicket sollten vorrangig alle dienstlich veranlassten Wege innerhalb des Stadtgebiets erledigt werden.
- Die Nutzung von E-Autos aus dem Fahrzeugpool sollte nur dann in Anspruch genommen werden können, wenn die Aufgabenerfüllung mit dem ÖPNV nicht möglich oder unwirtschaftlich ist.
- Mögliche Ausnahmereglungen sollten immer nur für einzelne Fahrten gelten. Es sollte keine grundsätzlichen Ausnahmen für bestimmte Personen und/oder Berufsgruppen geben.
- Beschäftigte, die das JobTicket auch für private Fahrten (z.B. zwischen Wohnung und Arbeitsstätte) nutzen möchten, müssten dafür aus Eigenmitteln ein angemessenes Entgelt je nach gewünschter Tarifzone dazu bezahlen (siehe auch Kapitel 7.2 Anreize). Dadurch können neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden, was einen zusätzlichen Deckungsbeitrag für die Braunschweiger Verkehrs-GmbH darstellt und den Haushalt der Stadt entlastet.

Fazit: Es gibt mehrere Optionen, dem ÖPNV in der betrieblichen Mobilität ein stärkeres Gewicht zu geben. Das Spektrum reicht von einer Flatrate (dienstliches JobTicket) bis hin zur Nutzung von Einzelfahrscheinen.

8. Zentralisierte Bewirtschaftung der Dienstfahrzeuge

Die Organisation und Bewirtschaftung von Fahrzeugen finden derzeit dezentral in verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung Braunschweig statt. Dies führt automatisch zu Redundanzen. Hierbei hat sich jeder Fachbereich sein eigenes System geschaffen, das mehr oder weniger gut funktioniert. Allen gemein ist, dass das derzeitige Fuhrparkmanagement in Nebenfunktion wahrgenommen wird.

Durch ein zentrales Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement kann ein schlüssiges System entwickelt werden, in dem ein qualifizierter Fuhrparkmanager oder eine Fuhrparkmanagerin mit der entsprechenden Softwareunterstützung den gesamten städtischen Fuhrpark gemeinsam mit den Fachbereichen und Dienststellen optimal gestaltet.

9. Beschaffung einer Fuhrparkmanagementsoftware

Zur Verwaltung und Bewirtschaftung aller Fahrzeuge im Konzern Stadt Braunschweig sollte eine Fuhrparkmanagement Software für das zentrale Fuhrparkmanagement beschafft und betrieben werden. Mit Hilfe der Software können Daten in elektronischer Form vorgehalten, bearbeitet und ausgewertet werden. Diese Software ist ein notwendiges Steuerungsinstrument für einen effizienten Fuhrpark.

Dieses zentrale Steuerungsinstrument sollte einen Datenimport und -export zu externen Prozessen (zum Beispiel der notwendigen Führerscheinkontrolle) und Dienstleistungen (z. B. Durchführung von gesetzlichen Prüfungen oder Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten) haben.
Auch eine Zusammenarbeit mit dem unter Punkt 2 beschriebenen Dispositionssystem wird empfohlen.

10. Führerscheinkontrolle

In der Rechtsprechung ist eine regelmäßige Kontrolle der Fahrerlaubnis für dienstlich veranlasste Fahrten mit führerscheinpflichtigen Kraftfahrzeugen seitens des Arbeitgebers durchzuführen und zu dokumentieren. Für eine Führerscheinkontrolle gibt es mittlerweile mehrere anerkannte und automatisierte Verfahren, die entweder Bestandteil einer FPM- oder Dispositionslösung sind, oder einen hiervon unabhängigen Prozess erfordern. Es wird empfohlen, die Maßnahme Führerscheinkontrolle als integralen Bestandteil der zu beschaffenden Fuhrparkmanagement- oder Dispositionssoftware zu fordern.

11. Spitzenlastabdeckung

Für die in der Fahrdatenanalyse aufgezeigten Bedarfsspitzen ist ein Vorhalten von eigenen Fahrzeugkapazitäten unwirtschaftlich. Aus diesem Grund ist es erforderlich externe Ressourcen in den Prozess der Bedarfsdeckung einzubinden.

Option: Spitzenlastabdeckung durch Fahrzeuge benachbarter Pools

Zur Deckung von temporärer Bedarfsspitzen könnten freie Fahrzeuge aus benachbarten Pools der Verwaltung genutzt werden. Das Fuhrparkmanagement und hier insbesondere die Dispositionssoftware haben stets einen Überblick über alle angemeldeten Mobilitätsbedarfe und alle verfügbaren Fahrzeuge im Konzern Stadt Braunschweig. Daraus lassen sich Vorschläge zu einer optimalen Nutzung generieren. Beispiel: der Pool am `Rathauskomplex´ ist ausgebucht, es wird jedoch ein Fahrzeug benötigt. Die Software könnte auf mögliche freie Kapazitäten an anderen Poolstandorten hinweisen.

Option: Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing

Eine preiswerte und schnell verfügbare Möglichkeit besteht darin, öffentliche CarSharing Fahrzeuge zur Deckung von Spitzenbedarfen zu nutzen. Dazu müssten sich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die dienstliche Automobilität nutzen müssen, bei einem lokalen CarSharing Anbieter als Nutzerin/Nutzer registrieren lassen. Nur registrierte Nutzerinnen und Nutzer dürfen die CarSharing Fahrzeuge fahren.

Zurzeit gibt es am Ruhfäutchenplatz einen festen Stellplatz für ein öffentlich zugängliches CarSharing Fahrzeug. Es wird empfohlen, zwei weitere Stellplätze für CarSharing Fahrzeuge in relativer Nähe zum `Rathauskomplex´ zu suchen und einen Betreiber dafür zu finden. Mit so einem Angebot ließen sich viele Spitzenbedarfe lösen. Der einfache Prozess der Buchung, die Fahrzeugübernahme und -rückgabe sowie die Verrechnung der Kosten, sollten in die Dispositionssoftware über Schnittstellen integriert werden.

Option: Spitzenlastabdeckung durch Taxi

Sollten alle zuvor genannten Mobilitätsressourcen ausgeschöpft sein, ist in dringenden Fällen als Ausnahme eine Taxifahrt zulässig.

12. Einführung einer elektronischen Zugangskarte für alle Mobilitätsformen

Alle bisher beschriebenen Zugänge zu den Mobilitätsalternativen sollten mithilfe eines einheitlichen, universellen, elektronischen Zugangssystems ermöglicht werden. Die Nutzung des ÖPNV, der Zugang zu Dienstfahrrädern /-pedelecs und Elektrofahrzeugen aus den Fahrzeugpools als auch für weitere (zukünftige) Mobilitätsangebote (z.B. ein öffentliches CarSharing und/oder Fahrradverleihsystem) soll auf einer Karte nach dem MIFARE-Standard (die weltweit meistgenutzte kontaktlose Chipkartentechnik) ermöglicht werden. Bereits in Gebrauch stehende Karten (zum Beispiel der Zeiterfassungsausweis) sollten auf eine Umsetzbarkeit für diese Erweiterungen geprüft werden.

13. Abschaffung der dienstlichen Nutzung von Privat-PKW

Der ungesteuerte Einsatz der Privat-PKW innerhalb der dienstlichen Mobilität führt regelmäßig dazu, dass alternative Mobilitätsarten ungenutzt bleiben. Das Ziel einer emissionsfreien Mobilität der Stadtverwaltung wird durch den Einsatz von Privat-PKW nicht unterstützt. Die Verwaltung hat aktuell keinerlei Einfluss auf die Höhe der Schadstoffemissionen der Privatfahrzeuge.
Bei der grundsätzlichen Abschaffung der Privat-PKW-Nutzung kann es in besonderen und begründeten Fällen Ausnahmeregelungen geben.

14. Abschaffung der Wegstreckenentschädigung

Durch die Abschaffung der Privatwagennutzung könnten außerdem sämtliche dezentrale Prozesse zur Wegstreckenentschädigung sowohl in den Fachbereichen wie auch zentral bei der Entgeltabrechnung entfallen. Ebenfalls würde durch die Abschaffung der Privatwagennutzung die Verpflichtung zu den Versicherungsbeiträgen für den kommunalen Schadenausgleich (KSA) entfallen.

15. Abmietung von Kfz-Stellplätzen

Durch die Veränderungen im Umgang mit der dienstlichen Mobilität werden angemietete Stellplätze (176 Stellplätze im Stadtgebiet) nicht mehr benötig und könnten abgemietet werden. Mit der Anerkennung der dienstlichen Nutzung eines Privat-PKW wird die Bereitstellung eines Stellplatzes erwartet. Die Nutzung eines solchen Stellplatzes im Bereich der Innenstadt wird auch als besonderes Privileg gesehen. Es gibt allerdings nicht für jedes anerkannte Privatfahrzeug einen eigenen Stellplatz. Diese Stellplätze sind auch nicht bestimmten Fahrzeugen zugeordnet, sondern werden mehrheitlich von den „dienstlichen Vielfahrern“ genutzt. Es wäre im Sinne eines Change-Managements sinnvoll, hier eine einheitliche, gerechte und verpflichtende Regelung für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Verwaltung zu finden.

16. Bereitstellung (zusätzlicher) hochwertiger Fahrradabstellplätze

Das Potenzial zur Nutzung von Fahrrädern/Pedelecs liegt bei ca. einem Drittel aller Wege. Die derzeit geringe Nutzung dieser Mobilitätsart liegt auch an der mangelhaften Abstellsituation der Räder. Hochwertige Fahrräder und Pedelecs erfordern eine sichere und qualitativ hochwertige Abstellsituation (Abstellanlagen nach DIN 79008, wettergeschützt, beleuchtet und ausgestattet mit Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus). Die Nibelungen Wohnbau GmbH betreibt in der Freyastraße eine mustergültige Fahrradabstellanlage.

Beispiel Abstellsituation am Rathaus: Für Diensträder und -pedelecs ist der aktuelle Fahrradkeller im Rathaus ungeeignet, da hier die Räder an die Decke gehängt werden müssen. Auch der Fahrradständer im Innenhof (65 Stellplätze) ist ungeeignet, da er ganzjährig stets überfüllt und nicht überdacht ist. Im Bereich Rathaus fehlen zudem schätzungsweise 100 qualifizierte Fahrradabstellplätze für die Privaträder der Beschäftigten. Eine mögliche Lösung könnten die seit Jahren ungenutzten Räume im Ostflügel des Rathauses (der ehemalige Ratskeller) sein.

17. Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement

Im Rahmen der Projektgruppe wurden fachbereichsübergreifende Rahmenbedingungen für Organisationsveränderungen untersucht und neu bewertet. Dies sind u.a. die Bestimmung von Zuständigkeiten und Anpassung von Aufgaben des zukünftigen Mobilitätsmanagements (z.B. Mobilitätscontrolling, interne Mobilitätsberatung, Veränderung von Prozessen und Richtlinien, etc.). Ausgehend von der aktuellen Struktur und der gelebten Mobilitätspraxis sowie den derzeitigen Rahmenbedingungen wird ein angepasstes, fachbereichsübergreifendes, betriebliches Mobilitätsmanagement für ein zukünftiges Mobilitätssystem empfohlen. Die erarbeiteten Zuständigkeiten, Aufgaben, Qualifikationen und Schnittstellen eines zentralen Fuhrpark- und Mobilitätsmanagements liegen im Anhang.

18. Beteiligungs- und Rückkopplungsprozesse

In der Umsetzungsphase ist das Change-Management die größte Herausforderung beim Umstieg auf nachhaltige Mobilität. Es erfordert ein Umdenken und eine Verhaltensveränderung eines jeden Einzelnen. Das ist ein langwieriger Prozess, der vorgelebt und eingeübt werden muss. Aus

diesem Grund ist eine Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Projekterfolg wichtig und notwendig.

Gerade in der Einführungsphase ist die Vorbildfunktion von Führungskräften der Stadtverwaltung von großer Bedeutung. Die Nutzung nachhaltiger Mobilität lebt von Informationen, Begeisterung und Mitmachen, dies gilt insbesondere für die Themen Pooling, Sharing und auch Elektromobilität. Sie muss vorgelebt und kommuniziert werden.

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollte die Möglichkeit bestehen, die Stärken und Schwächen des neuen Systems direkt an die Organisationseinheit Mobilitätsmanagement zu melden und dadurch aktiv mit zu gestalten. Ziel sollte es sein, die Akzeptanz zu verbessern und die Hemmnisse beim Umstieg in das neue Mobilitätssystem schnell zu erkennen.

19. Befragung zum Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg

Es wird empfohlen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu ihrem gelebten Mobilitätsverhalten zwischen Wohnort und Arbeitsstätte zu befragen. Damit gilt es die Gründe für die Wahl des bevorzugt genutzten Verkehrsmittels herauszufinden. Auf Grundlage dieser Ergebnisse könnten die Rahmenbedingungen der Mitarbeitermobilität (Mobilität auf dem Arbeitsweg) so gestaltet werden, dass eine verstärkte Nutzung des Umweltverbundes und der Elektromobilität gefördert wird.

20. Verkehrsvermeidung

Mit der Organisations- und Standortanalyse wurde aufgezeigt, dass die Organisationseinheiten über verschiedene Standorte im Stadtgebiet verteilt sind. Beispielsweise ist der Fachbereich 65 mittlerweile auf fünf Standorte verteilt und induziert dadurch ein Verkehrsaufkommen, welches durch einen zentralen, gemeinsamen Standort vermieden werden könnte.

Ein Teil der dienstlichen Mobilität resultiert aus diesem Sachstand. Die dienstliche Mobilität entsteht aufgrund von Terminen mit Dritten, aber eben auch aufgrund von Terminen zwischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gleicher Organisationseinheiten. Die räumliche Dezentralisierung trägt zum innerstädtischen Verkehrsaufkommen bei. Zur Verkehrsvermeidung bieten sich technische als auch räumliche Lösungen an:

- **Web- und Telefonkonferenzen** könnten insbesondere die konventionellen Kommunikationswege mit Dritten ergänzen. Diese Anwendungen sind allerdings aktuell nur am Standort Rathaus in einem Spezialraum durchzuführen. Hier müsste an allen Standorten technisch nachgerüstet werden.

- Eine weitere Möglichkeit besteht in der grundsätzlichen räumlichen Zentralisierung in Form eines **Technischen Rathauses**. Dies ist aufgrund der hohen Investitionsausgaben sicherlich keine „schnelle Lösung“, würde aber langfristig zu einer erheblichen Minderung der dienstlichen Mobilität und deren verbesserten Wirtschaftlichkeit beitragen.

Überblick und zeitliche Bewertung der Maßnahmen

In der folgenden Tabelle sind die 20 Maßnahmen und gegebenenfalls weitere Unterpunkte hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit zusammengefasst. Einige Maßnahmen können parallel bearbeitet werden, andere wiederum machen nur nacheinander Sinn. Beispielsweise sollten erst dann zusätzliche Elektrofahrzeuge angeschafft werden, nachdem das neue Fuhrparkmanagement und das Dispositionssystem eingeführt wurden. Beispielsweise kann das Pooling und Teilen (Sharing) von Fahrzeugen auch jetzt schon mit bestehenden Dienstfahrzeugen erprobt werden. Parallel zu einem Testbetrieb könnten schon Dienstanweisungen zur Nutzung der Elektrofahrzeuge erstellt und/oder die Akzeptanz des ÖPNV geprüft werden.

Die Tabelle gibt einen Überblick über alle empfohlenen Maßnahmen

	Maßnahme	Umsetzung		
		sofort	mittelfristig	langfristig
1	**Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen**			
2	**Beschaffung einer Dispositionssoftware**			
3	**Ektrifizierte Fahrzeuge**			
4	**Laden mit Strom aus regenerativen Energien**			
5	**Integration von Zweirädern**			
6	**Verleihsystem für Pedelecs und (E-)Lastenräder**			
	Option: öffentliches Fahrradverleihsystem			
7	**Der ÖPNV als Alternative zum MIV**			
	Option: Dienstliches JobTicket			
	Option: Disponierbare, übertragbare Monatstickets			
	Option: Einzelfahrscheine und Mehrfachfahrkarten			
8	**Zentralisierte Bewirtschaftung der Dienstfahrzeuge**			
9	**Beschaffung einer Fuhrparkmanagementsoftware**			
10	**Führerscheinkontrolle**			
11	**Spitzenlastabdeckung**			
	Spitzenlastabdeckung durch Fahrzeuge benachbarter Pools			
	Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing			
	Spitzenlastabdeckung Zusammenarbeit mit der BS|Energy			
	Spitzenlastabdeckung durch Taxen			
12	**elektronische Zugangskarte für alle Mobilitätsformen**			
13	**Abschaffung der dienstlichen Nutzung von Privat-PKW**			
14	**Abschaffung der Wegstreckenentschädigung**			
15	**Abmietung von Kfz-Stellplätzen**			
16	**Fahrradabstellplätze**			
17	**Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement**			
18	**Beteiligungs- und Rückkopplungsprozesse**			
19	**Befragung zum Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg**			
20	**Verkehrsvermeidung**			
	Web- und Telefonkonferenzen			
	Technisches Rathaus			

Abb. 37: Bewertung der Maßnahmen zum Fuhrpark

Weitere Maßnahmen im Bereich der Mitarbeitermobilität

21. Private Buchbarkeit von Poolfahrzeugen

Die Dienst-PKW werden ganz überwiegend wochentags von 07:00 bis 16:00 Uhr eingesetzt. Außerhalb dieser Zeiten sind die Fahrzeuge nahezu komplett ungenutzt. Durch eine Vermietung der Fahrzeuge an die Beschäftigten der Stadtverwaltung können zwei Effekte erzielt werden. Zum einen erfahren die Fahrzeuge eine höhere Auslastung und erwirtschaften dabei sogar Einnahmen. Zum anderen könnte solch ein Mobilitätsangebot dazu beitragen, dass viele Beschäftigte die verschiedenen Möglichkeiten und Formen von Elektromobilität einmal selbst ausprobieren. Außerdem besteht die Hoffnung, dass hierdurch eventuell sogar private PKWs abgeschafft werden und alternative Mobilitätsarten zum Tragen kommen.

22. Unterstützung von Fahrgemeinschaften

Die Erreichbarkeitsanalyse hat ergeben, dass für einige Regionen die Fahrgemeinschaft das nutzenoptimale Verkehrsmittel darstellt. Die Stadtverwaltung unterstützt mit einer Mitfahrbörse im Intranet bereits die Bildung von Fahrgemeinschaften. Zusätzlich wird empfohlen, für Fahrgemeinschaften mit mindestens 3 Kolleginnen und Kollegen kostenfreie Stellplätze an den Liegenschaften (sofern möglich) zur Verfügung zu stellen. Diese Fahrgemeinschafts-Stellplätze sollten nach Möglichkeit immer den kürzesten Weg ins Gebäude ermöglichen.

23. Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Um einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel dauerhaft zu unterstützen, ist der Einsatz von Anreizen empfehlenswert. Anreize zu einer Verhaltensänderung können neben monetären Anreizen (z.B. der Bezuschussung des JobTickets) auch Anreize durch verbesserten Komfort (z.B. überdachte Fahrradabstellanlagen), zeitliche Vorteile (z.B. Parkplatz für Fahrgemeinschaften unmittelbar am Eingang zum Gebäude) oder ein gestiegener Status (z.B. Pedelec-Fahren liegt im Trend) sein. Es sollte ein schlüssiges System verschiedener Anreize entstehen, das ganz gezielt auf die gewünschten Wirkungen ausgerichtet ist. Von isolierten Einzelmaßnahmen ist abzuraten.

24. Individualinformation

Erfahrungsgemäß sind Möglichkeiten und Kosten, Fahrpläne oder Taktung und Fahrzeiten von alternativen Verkehrsmitteln den Beschäftigten für den eigenen Arbeitsweg nicht umfassend bekannt. Für das eigene Auto werden bei Vergleichen mit anderen Verkehrsmitteln in der Regel lediglich die Kraftstoffkosten in Ansatz gebracht. Aufgrund dieser Umstände werden alternative Verkehrsmittel durch die Beschäftigten regelmäßig schlechter bewertet, als sie es in Realität sind. Individuelle Informationen zu den potenziellen Mobilitätsalternativen auf dem Arbeitsweg könnten hier Abhilfe schaffen. Diese Informationen könnten beispielsweise durch on- und/oder offline Individualberatungen (z.B. das Individualanschreiben, das die persönliche Situation jeder Mitarbeiterin und jedes Mitarbeiters betrachten kann) zur Verfügung gestellt werden. Auf Basis der durchgeführten Erreichbarkeitsanalyse könnten die verschiedenen Verkehrsmittel in den Dimensionen Kosten, Zeit, CO_2-Ausstoß und Bewegung für alle verfügbaren Mobilitätsalternativen aufbereitet und verständlich dargestellt werden.

21	**Private Buchbarkeit von Poolfahrzeugen**			
22	**Förderung von Fahrgemeinschaften**			
23	**Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel**			
24	**Individualinformation**			

Abb. 38: Bewertung der Maßnahmen zur Mitarbeitermobilität

7.2 Anreize

Im Strategieworkshop wurde die Bereitschaft für eine neue Mobilitätskultur für den Konzern Stadt Braunschweig signalisiert. Das neue Mobilitätskonzept stellt einen Paradigmenwechsel dar. Der Einsatz privater Ressourcen wird abgeschafft und durch einen hoch ausgelasteten Mobilitätsmix mit neuester Technologie ersetzt. Gleichzeitig soll ein fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement aufgebaut und Zuständigkeiten verändert werden. Das sind gleich mehrere große Veränderungen auf einmal.

Ein Systemwechsel erfordert eine umfassende Begleitung der Akteure, der mit einem hohen Kommunikationsaufwand verbunden ist. Nachhaltige Mobilität muss nicht nur subjektiv gewollt, sondern auch objektiv bequem möglich sein. Genauso wichtig ist, dass die Individuen die entsprechenden Kompetenzen für und das Wissen über ein verändertes Verkehrsverhalten haben. Um die Betroffenen besser einzubinden, bieten sich Anreize an, die eine positive Wirkung haben und die, die Akzeptanz des neuen Systems verstärken können.

In der Projektgruppenarbeit wurden drei Anreize identifiziert, die helfen könnten, den Wechsel in die neuen Mobilitätskultur mit einer positiven Grundstimmung zu schaffen.

1.) Anreiz zur Nutzung des ÖPNV

Wie in Kapitel 6.1 beschrieben, soll der ÖPNV für die zukünftige dienstliche Mobilität eine tragende Rolle übernehmen. Mit einem dienstlichen JobTicket wäre der dienstliche Mobilitätsbedarf in den Fachbereichen weitestgehend abgedeckt. Könnte man dieses JobTicket möglicherweise auch für die Wege von der Arbeitsstätte zum Wohnort und umgekehrt nutzen, würde es einen zusätzlichen Anreiz für die Beschäftigten darstellen, auf die Nutzung eines eigenen PKWs für den Arbeitsweg zu verzichten.

Die Stadt Aachen hat im Jahr 2008 so ein dienstliches JobTicket eingeführt. Innerhalb des ersten Jahres konnten damit etwa 400 Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden, von denen 35 % Umsteiger vom Auto auf den ÖPNV waren. Für die dienstliche Mobilität ist die Nutzung des ÖPNV inzwischen selbstverständlich geworden. Für eine Umstellung der dienstlichen Mobilität in der Braunschweiger Stadtverwaltung wird ein ähnlicher Zuspruch bei den Beschäftigten von der Projektgruppe angenommen.

2.) Anreiz zur Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs

Die einfachste Art mehr Fahrräder/Pedelecs für Dienstwege zu nutzen, besteht darin, diese Fahrzeuge im Fuhrpark, d. h. in den entsprechenden Fahrzeugpools, grundsätzlich zur Verfügung zu stellen. Dienstfahrräder und -pedelecs sollten genau wie Autos an den entsprechenden Pools gebucht, ausgeliehen und genutzt werden können. Dazu wäre ein automatisiertes, betriebliches Fahrrad-/Pedelec-Verleihsystem zu beschaffen (Kapitel 7.1 Punkte 5 und 6). Allein schon die Bereitstellung von hochwertigen Fahrradabstellplätzen (Kapitel 7.1 Punkt 16) direkt an den Liegenschaften wäre ein Anreiz, mehr Fahrräder und Pedelecs auch dienstlich zu nutzen.

Die aktuell laut niedersächsischer Reisekostenverordnung geltende Wegstreckenentschädigung von fünf Cent pro Kilometer ist kein wirksamer Anreiz, das Verkehrsmittel Fahrrad/Pedelec für Dienstwege zu nutzen. Allein der Prozessaufwand zur Erstellung entsprechender Abrechnungen verursacht oftmals ein Vielfaches an Kosten der zu erstattenden Entschädigung. Auch das in der Privatwirtschaft beliebte Dienstradleasing mit Gehaltsumwandlung ist im öffentlichen Dienst bisher nicht möglich. Das Potenzial Dienstwege jedoch mit einem Fahrrad/Pedelec zu erledigen liegt bei etwa einem Drittel aller Wege. Auch der Wunsch der Beschäftigten, mehr Fahrräder im Dienstgebrauch einzusetzen, ist groß.

Option: Tandem Modell

Eine Möglichkeit stellt das an der Universität Hildesheim entwickelte Tandemmodell dar. Das Modell ermöglicht das zeitliche und wirtschaftliche Teilen eines Fahrrads/Pedelecs des Arbeitgebers mit einer Mitarbeiterin / einem Mitarbeiter. Die Verwaltung erwirbt ein Fahrrad/Pedelec, um es für dienstliche Belange zu nutzen. Für jedes Dienstfahrrad /-pedelec wird eine Tandempartnerin (Mitarbeiterin) oder ein Tandempartner (Mitarbeiter) gesucht, die/der es nach Dienstschluss und am Wochenende sowie in der Urlaubszeit privat nutzen darf. Für diese Nutzungsüberlassung erstattet die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter dem Arbeitgeber einen adäquaten Teil der Betriebskosten und sorgt für die Pflege des Fahrzeuges.

Ein Buchungsportal verschafft allen Beteiligten Transparenz über die jeweils aktuellen Einplanungen der Räder und differenziert zwischen dienstlichen und privaten Fahrten. Durch die Nutzungsüberlassung entsteht ein geldwerter Vorteil, der jedoch um die anteiligen Betriebskosten gemindert werden darf. Aufgrund dieser vertraglichen Situation ist es möglich, hochwertige Fahrräder/Pedelecs zu sehr günstigen Konditionen nutzen zu können. Der Verwaltung entstehen dadurch ebenfalls finanzielle Vorteile, da ein Teil der Betriebskosten von dem jeweiligen Tandempartner übernommen wird. Der größte Nachteil des Tandemmodells ist es, dass nur so viele Räder geteilt werden können, wie dienstlich erforderlich bzw. vorhanden sind.

Option: dienstliche Nutzung von Privaträdern

Eine Nutzung von Privaträdern zu dienstlichen Zwecken wäre das Pendant zum jetzigen System mit Privat-PKWs. Allerdings sind Fahrräder/Pedelecs im Gegensatz zu PKWs emissionsfrei, kostengünstig, gesundheitsfördernd und verbrauchen wenig Fläche. In der Landeshauptstadt Hannover erhalten die Beschäftigten der Verwaltung eine pauschale Entschädigung in Höhe von 10

Euro pro Monat, wenn sie ihr privates Fahrrad zu dienstlichen Zwecken nutzen. Dazu muss jedoch eine regelmäßige dienstliche Nutzung von mindestens acht Dienstfahrten im Monat durch die/den Fachvorgesetzten bescheinigt werden. Dieser Anreiz hat in der Landeshauptstadt dazu geführt, dass sehr viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Regelung in Anspruch nehmen.

3.) Anreiz zur privaten Nutzung der elektrifizierten Fahrzeuge

Die Wirtschaftlichkeit und Klimabilanz von Elektroautos kann durch eine (mögliche) Privatnutzung nach Dienstschluss und an den Wochenenden weiter erhöht werden. Der Anreiz für die Beschäftigten liegt darin, sich zu geringen Entgelten attraktive und emissionsfreie Elektrofahrzeuge ausleihen zu können. Somit kann Elektromobilität jederzeit auch im privaten Umfeld ausprobiert und selbst erfahren werden.

Das neu zu beschaffende Dispositionssystem wird technisch in der Lage sein, zwischen dienstlicher und privater Nutzung der Fahrzeuge unterscheiden zu können. Das ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine (mögliche) entgeltliche Ausleihe und Mitnutzung der Fahrzeuge. Das von den Beschäftigten dafür zu entrichtende Nutzungsentgelt sollte ortsüblich sein, damit kein geldwerter Vorteil entsteht. Da die Verwaltung mit ihrer Dienstwagenflotte jedoch keine Gewinnerzielungsabsicht hat, kann dieser Tarif durchaus attraktiv gestaltet werden. Die Nutzergruppe zum Ausleihen der Fahrzeuge wäre allerdings auf die Beschäftigten der Verwaltung beschränkt.

Allen drei, oben genannten Anreizsystemen ist gemeinsam, dass sie noch von der niedersächsischen Kommunalaufsicht hinsichtlich des sogenannten Besserstellungsverbots geprüft und beurteilt werden müssen. Die Kommunalaufsichtsbehörde kann jedoch Ausnahmen zulassen. Solche Ausnahmegenehmigungen müssen beantragt werden. Es gibt bereits Kommunen und öffentliche Arbeitgeber, die solche o. ä. Modelle umgesetzt haben. Hier wären gegebenenfalls weitere Informationen zur Umsetzung und Wirkung der Maßnahme einzuholen.

Sollte sich eine oder mehrere dieser Maßnahmen als wünschenswert und umsetzbar/ praktikabel herausstellen, so sollte die Kommunalaufsicht und der KAV um entsprechende Ausnahmegenehmigung(en) angefragt werden. Zusätzlich sind die Anreizsysteme noch mit dem zuständigen Finanzamt hinsichtlich steuerrechtlicher Fragestellungen abzustimmen. Erst wenn alle diese Fragestellungen vollumfänglich geklärt sind, kann der verwaltungsinterne Aufwand zur Umsetzung abgeschätzt werden.

Fazit: Anreize können beim Change-Management den Umstieg auf ein neues Mobilitätssystem unterstützen. Es wird empfohlen alle drei Anreize (ein dienstliches JobTicket mit Privatnutzung, das Tandemmodell für Fahrräder/Pedelecs sowie das private Anmieten von elektrifizierten Dienstfahrzeugen der Verwaltung) durch die entsprechenden Behörden prüfen zu lassen und gegebenenfalls umzusetzen.

7.3 Evaluation

Evaluation der Umsetzung einer neuen Mobilitätskultur an einem Pilotstandort
Für die Umsetzung der Pilotphase am Standort `Rathauskomplex´ wird empfohlen, begleitend zur Einführung der neuen „Mobilitätskultur“ eine anwendungsorientierte Evaluation durchzuführen. Hierfür liefert die sogenannte Aktionsforschung bereits erprobte Ansätze und Verfahren.

Ausgehend von einem konkreten Anwendungsfall `Rathauskomplex´ wird unter Mitwirkung der Betroffenen eine begleitende Evaluation durchgeführt. Die Umsetzung der neuen Mobilitätskultur wird bereits im Verlauf ihrer Erprobung auf ihre Wirksamkeit und Alltagstauglichkeit überprüft. Die Ergebnisse dieses begleitenden Bewertungsschrittes fließen dann in die Planung weiterer Zielvorgaben und Umsetzungsstrategien ein. Die Umsetzungsphase an einem Pilotstandort (`Rathauskomplex´) wird demnach nicht erst beendet und anschließend evaluiert; bereits im Verlauf der Umsetzung kann nachgesteuert werden. Es wird auf diese Weise ein mehrstufiger ineinandergreifender Prozess der Reflektion (Evaluation) und Umsetzung initiiert. (Siehe Model von Piggot-Irvine) Insbesondere bei Projekten mit Prozessänderungen und hohen Investitionsausgaben kann dies von Vorteil sein, da frühzeitig Bedarfe angepasst werden können.

Unter dem Stichwort „Lernende Organisation“ wird das Verfahren der Aktionsforschung aktuell von privatwirtschaftlichen Organisationen eingesetzt. Entwickelt wurde die Aktionsforschung bereits in den 1940er Jahren im Kontext der u.s. amerikanischen Sozialpsychologie u.a. von John Collier und Kurt Lewin. Es standen vor allem die Verbesserung der Mitarbeitermotivation und Zusammenarbeit im Fokus. Die Aktionsforschung wird seit den 1970er Jahren vor allem in den Bereichen der Organisationsentwicklung, der Lehrerfortbildung, der Sozialarbeit und in interdisziplinären Projekten der Sozial- und Kulturwissenschaften angewandt.

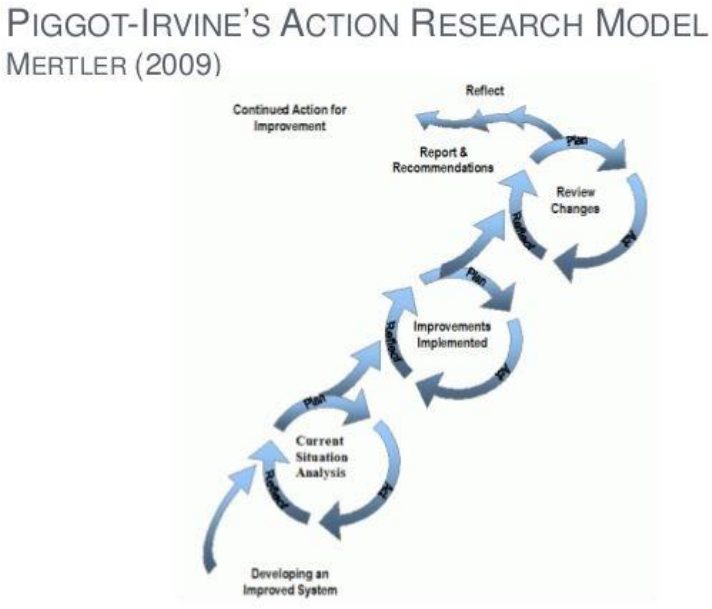


Abb. 39: Ablauf der Aktionsforschung nach Piggot-Irvine.
Quelle: Piggot-Irvine's Action Research Model, Mertler 2009.

Anhang

Präsentation: Auszug aus Fahrdatenanalyse `Rathauskomplex´
Präsentation: Auszug aus JobMOBILEETY `Rathauskomplex´
Leistungsverzeichnis Dispositionssoftware
Anforderungen an das Fuhrparkmanagement
Aufgabenbeschreibung des Mobilitätsmanagements

FLEETRIS-Bedarfsanalyse des Stadtkonzerns Braunschweig

Auswertung der Poolstandorte

Ergebnispräsentation – Auszug `Rathauskomplex´

Braunschweig, der 24.01.2019

Frank Tristram, Lizenzpartner & Seniorberater, EcoLibro GmbH
Christoph von Radowitz, Lizenzpartner & Seniorberater, EcoLibro GmbH

Gründungsmitglied im NiMo Netzwerk intelligente Mobilität

Pool:

Rathauskomplex

FLEETRIS-Bedarfsanalyse

13 Dienstfahrzeuge wurden in der Analyse betrachtet

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Kennzeichen	Standort	Fahrzeug-klasse	Kennzeichen	Standort	Fahrzeug-klasse
BS-JX 745 E	Rathauskomplex	eP1	BS-JX 534	Rathauskomplex	P2
BS-JX 691	Rathauskomplex	P1	BS-JX 621	Rathauskomplex	P2
BS-JX 731	Rathauskomplex	P1	BS-JX 713	Rathauskomplex	P3
BS-JX 734	Rathauskomplex	P1			
BS-JX 735	Rathauskomplex	P1			
BS-JX 736	Rathauskomplex	P1			
BS-JX 737	Rathauskomplex	P1			
BS-JX 746	Rathauskomplex	P1			
BS-JX 747	Rathauskomplex	P1			
BS-JX 133	Rathauskomplex	P2			

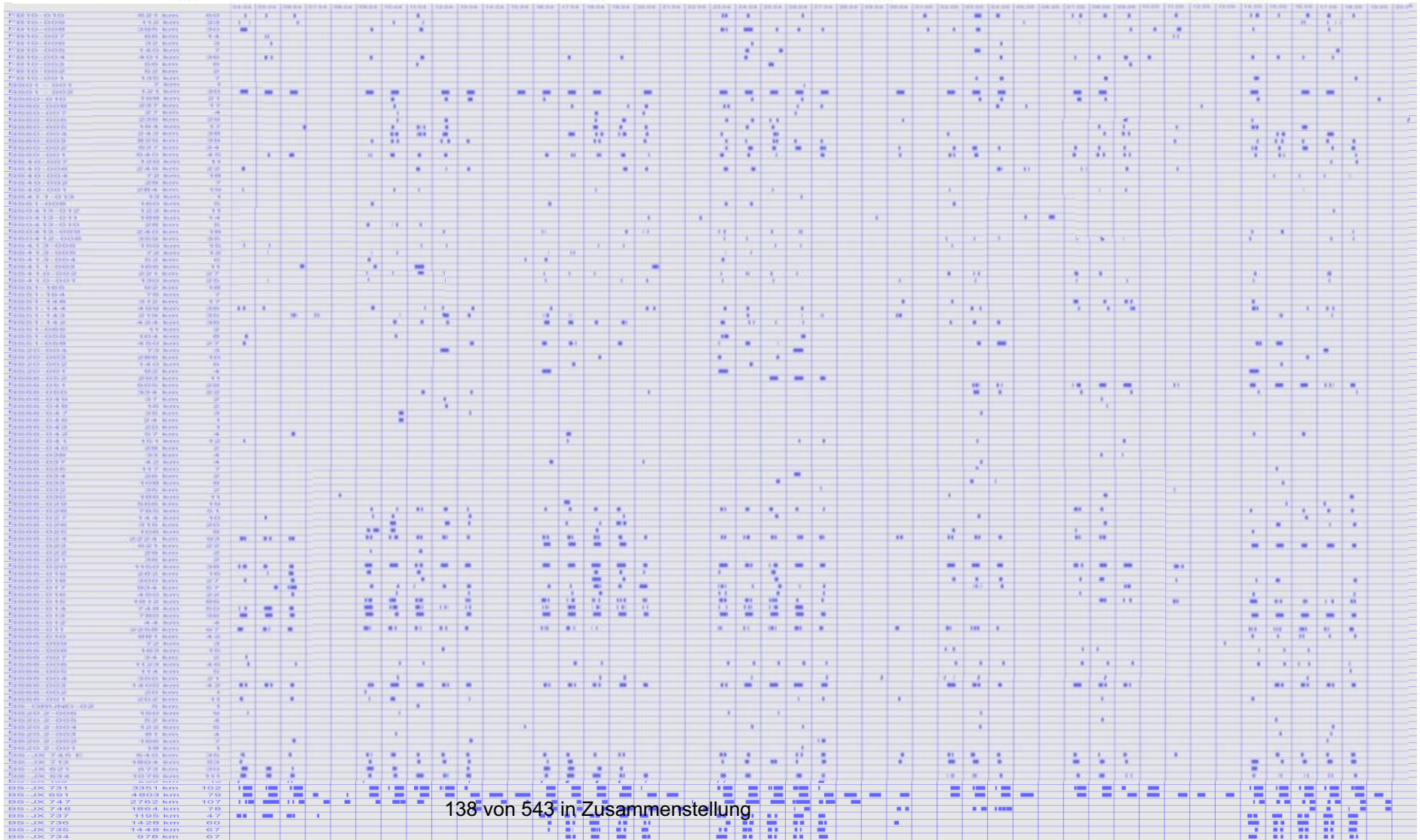
Zusätzlich wurden die dienstlichen Fahrten von 106 Privat-Fahrzeugen untersucht

Ist-Nutzung Pkw

119 Pkw genutzt

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Darstellung der tatsächlichen Nutzung der 119 Fahrzeuge 04.04.2018 – 20.05.2018



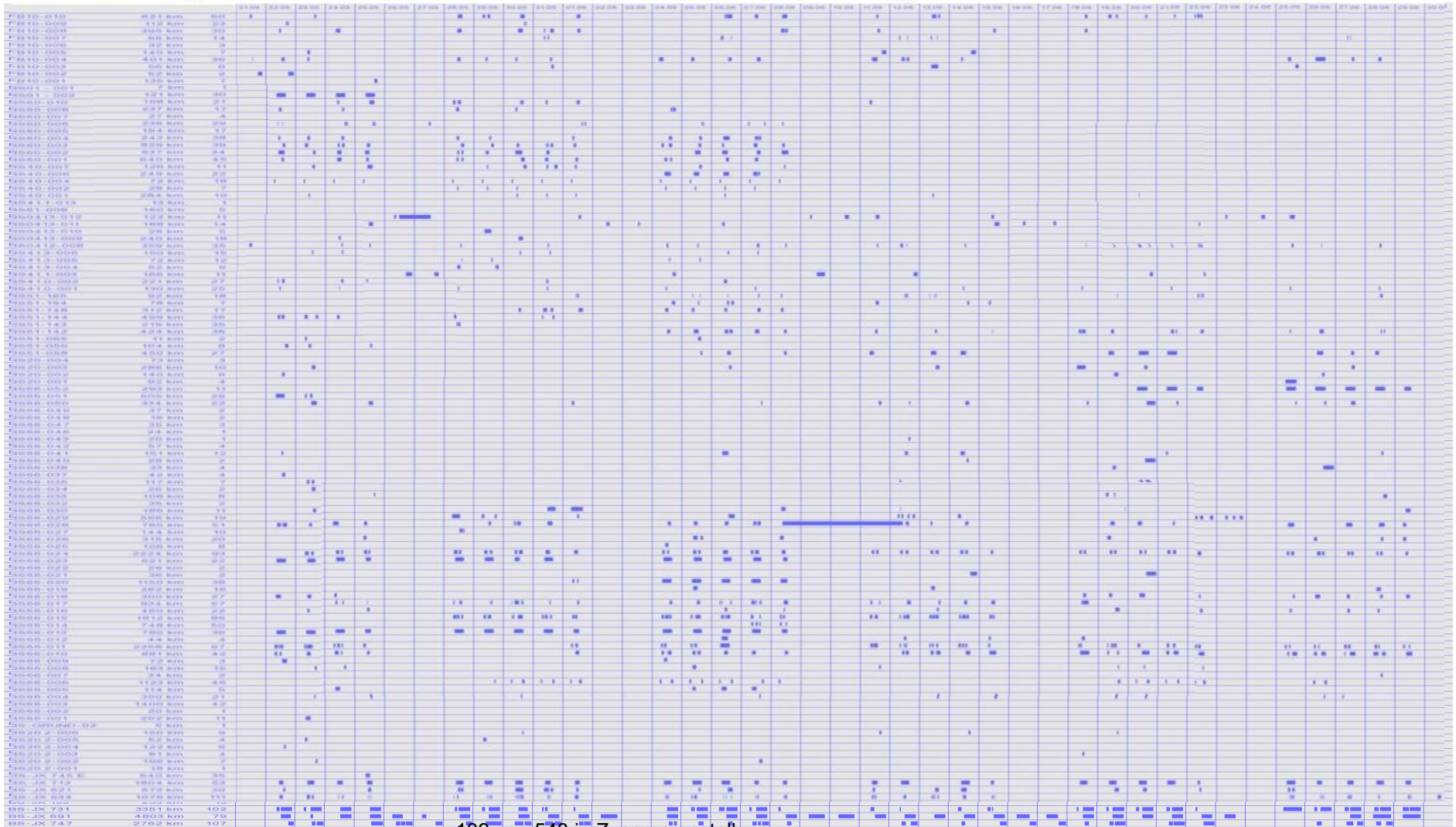
Ist-Nutzung Pkw

119 Pkw genutzt

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Darstellung der tatsächlichen Nutzung der 119 Fahrzeuge

21.05.2018 – 30.06.2018



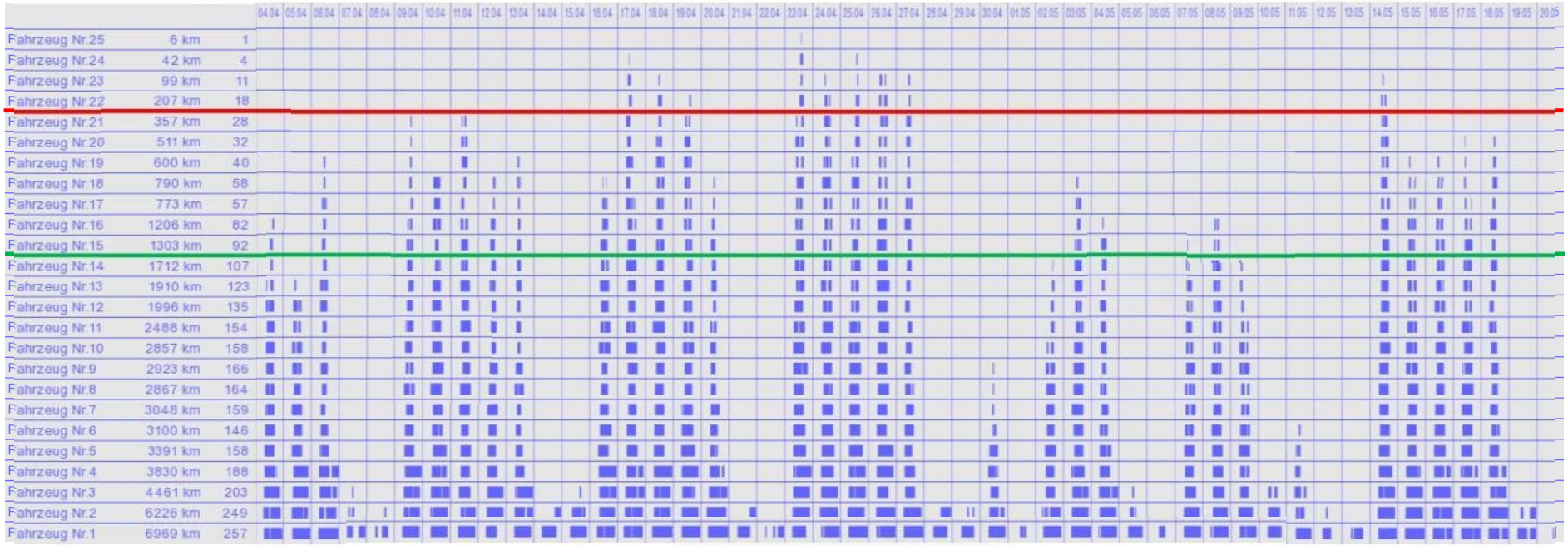
Fahrzeugbedarf Pkw

119 Pkw genutzt – alternativ: Grundbedarf xx Pkw

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Darstellung aller Fahrten im Falle einer optimierten Pool-Nutzung

04.04.2018 – 20.05.2018



Fahrzeugbedarf Pkw

119 Pkw genutzt – alternativ: Grundbedarf xx Pkw

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Darstellung aller Fahrten im Falle einer optimierten Pool-Nutzung

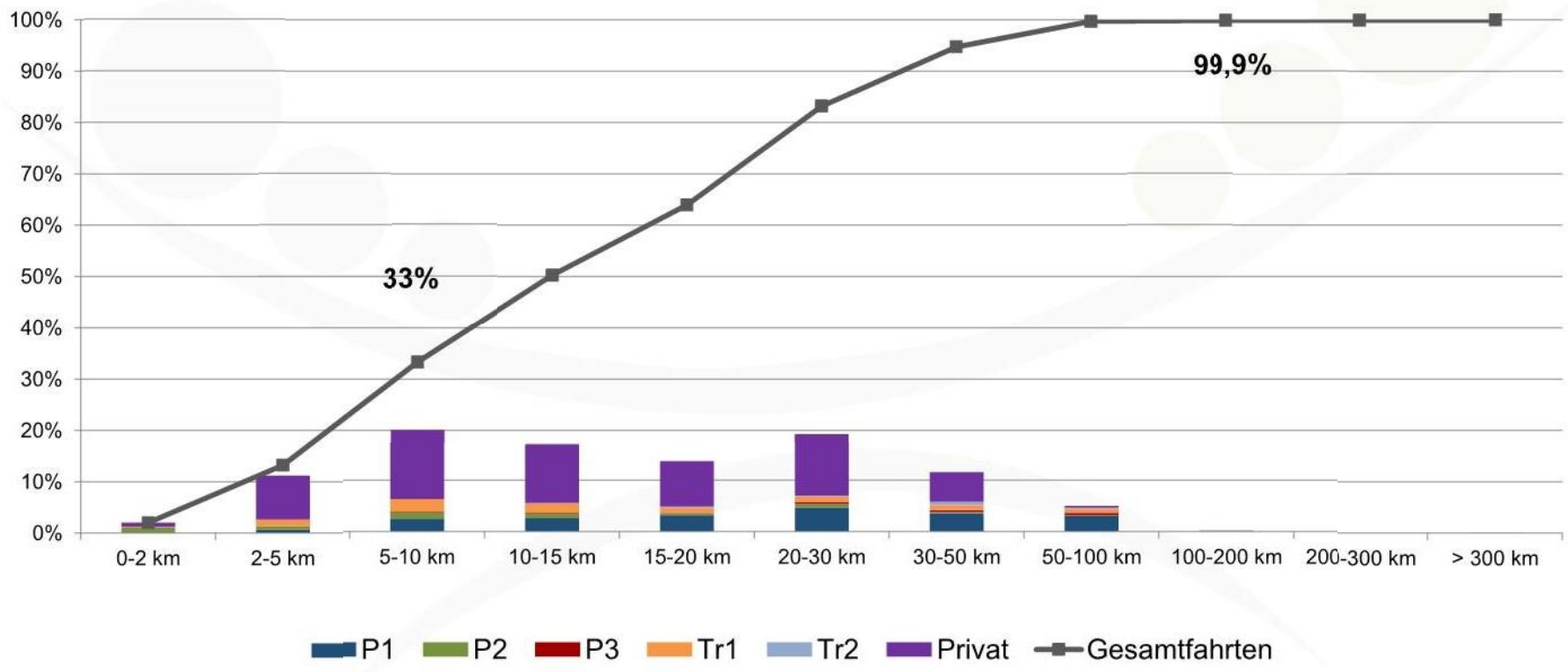
21.05.2018 – 30.06.2018

Entfernungen (3.133 Fahrten)

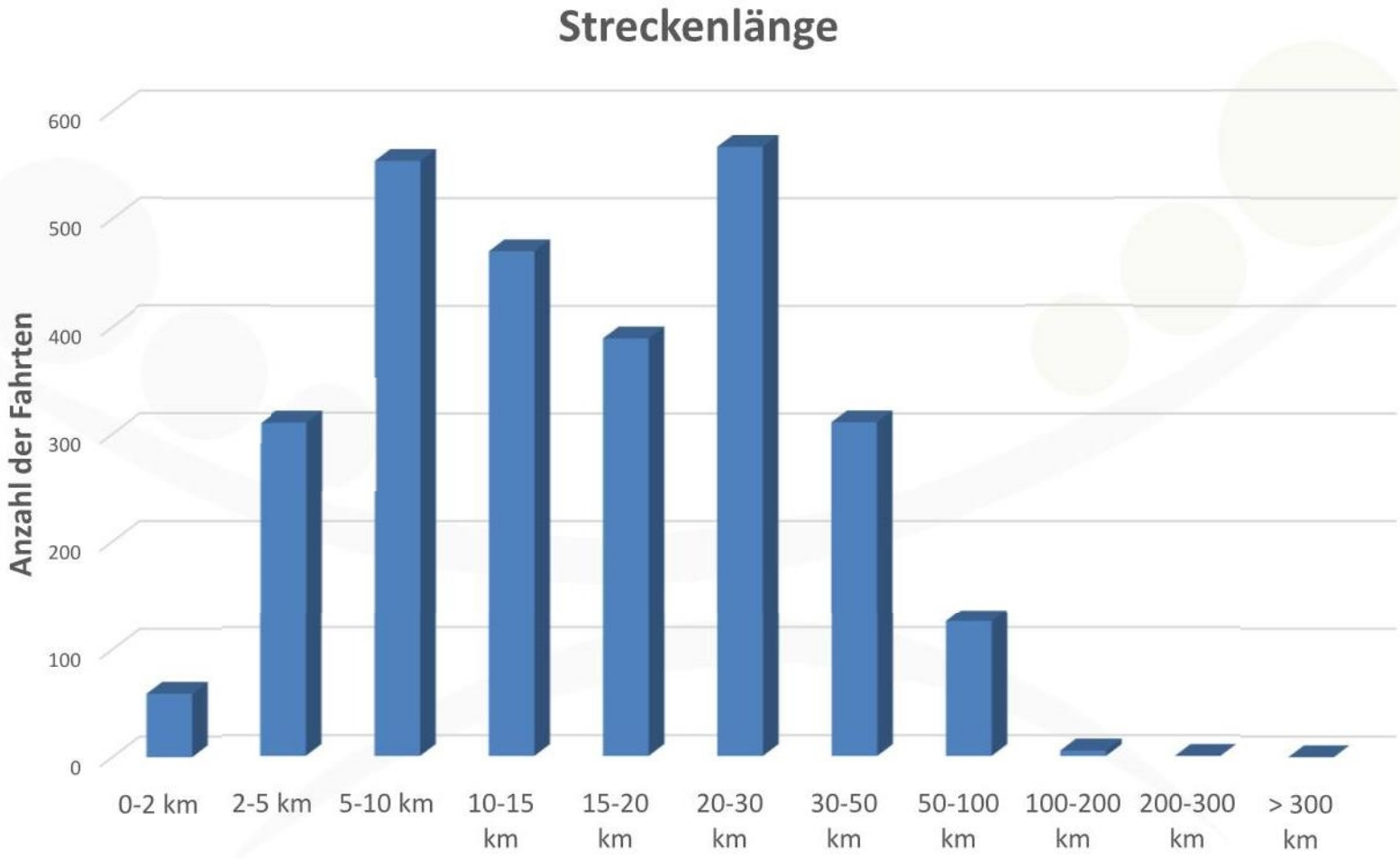
33% der Fahrten sind Pedelec- und 99,9% sind E-Pkw-tauglich

Eco Libro
egische und operative Mobilitätsberatung

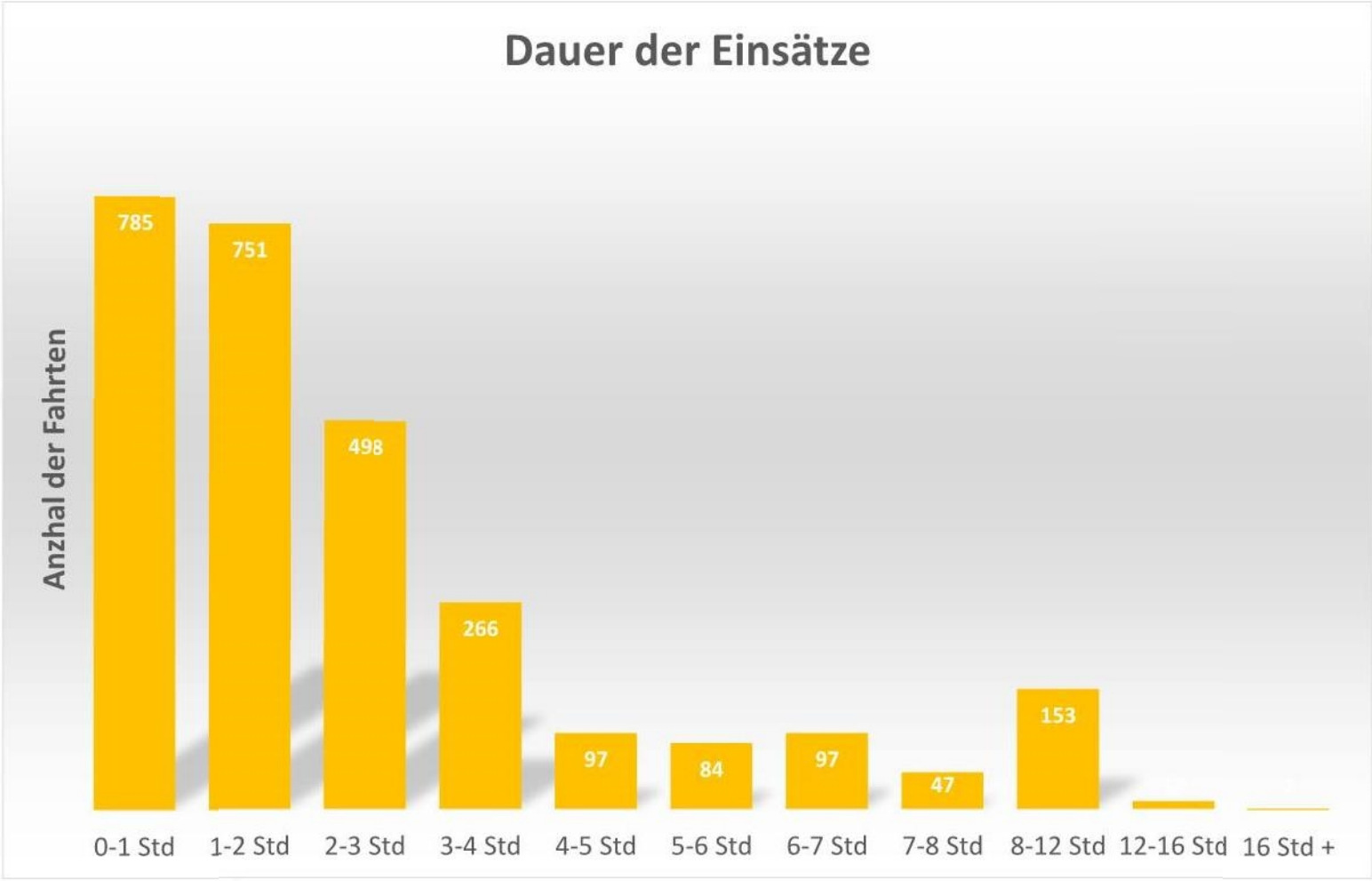
Pedelec:	**bis 10 Kilometer**
E-Pkw:	**bis 200 Kilometer**
Pkw:	**keine Begrenzung**



Verteilung der Streckenlängen – nur Pkw



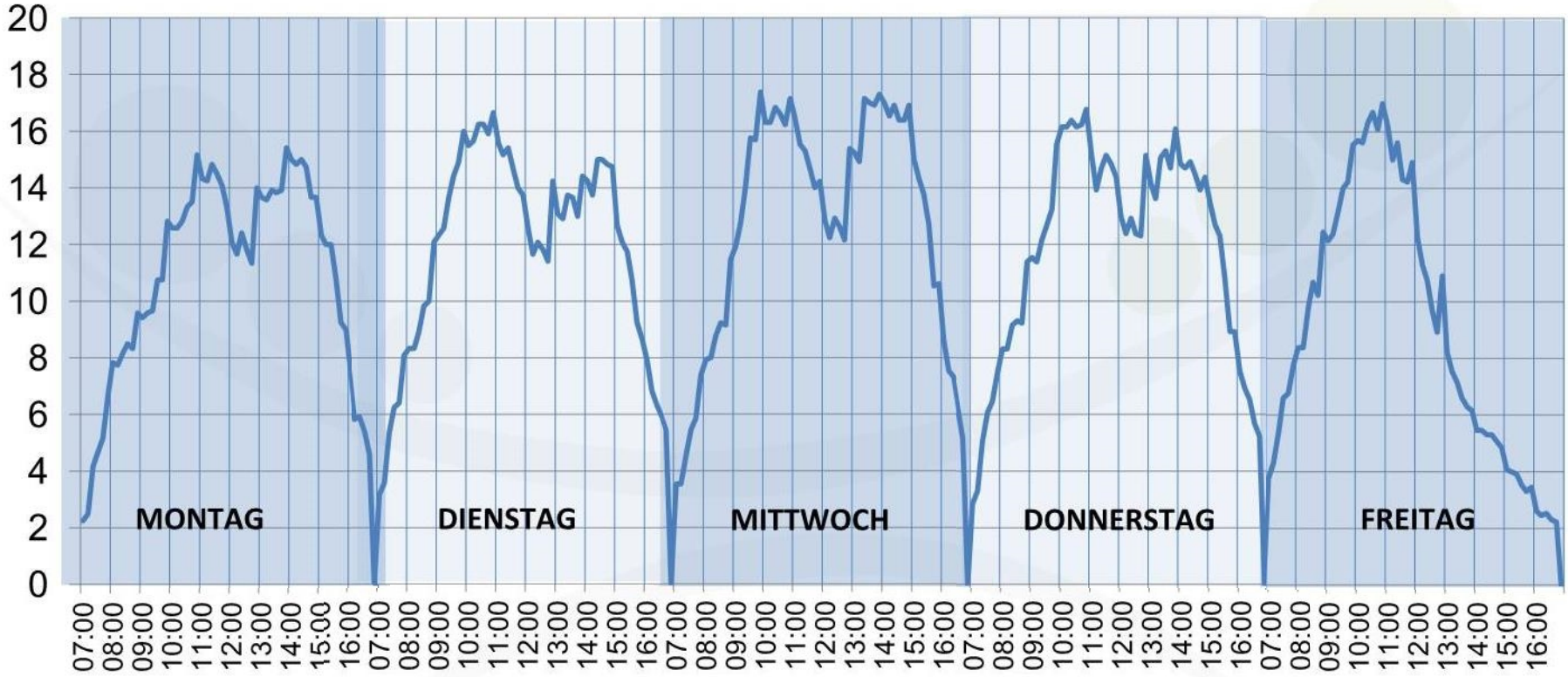
Dauer der Einsätze – nur Pkw



Tageslastkurve (3.133 Fahrten)

Häufigste Nutzung gegen 11:00 und 14:00 Uhr

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Ø Anzahl zeitgleicher Fahrten je Kalendertag (7:00 - 17:00 Uhr, 10-Min.-Intervall)

„Nichts ist so stark wie eine Idee,
deren Zeit gekommen ist."

Victor Hugo

Starten Sie jetzt!

ECO Libro

strategische und operative Mobilitätsberatung

Frank Tristram Unternehmensberatung
EcoLibro Lizenzpartner Braunschweig
tel.: +49 (0)531 – 70 20 105
mobil: +49 (0)177 – 502 73 77
e-mail: frank.tristram@ecolibro.de

Christoph von Radowitz, econtact UG
EcoLibro Lizenzpartner Leipzig
tel.: +49 (0)341 600 16-250
mobil: +49 (0)171 358 44 93
e-mail: christoph.radowitz@ecolibro.de

Mitarbeitermobilität des Stadtkonzerns Braunschweig

Ergebnisse der Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse

Ergebnispräsentation – Auszug `Rathauskomplex´

Braunschweig

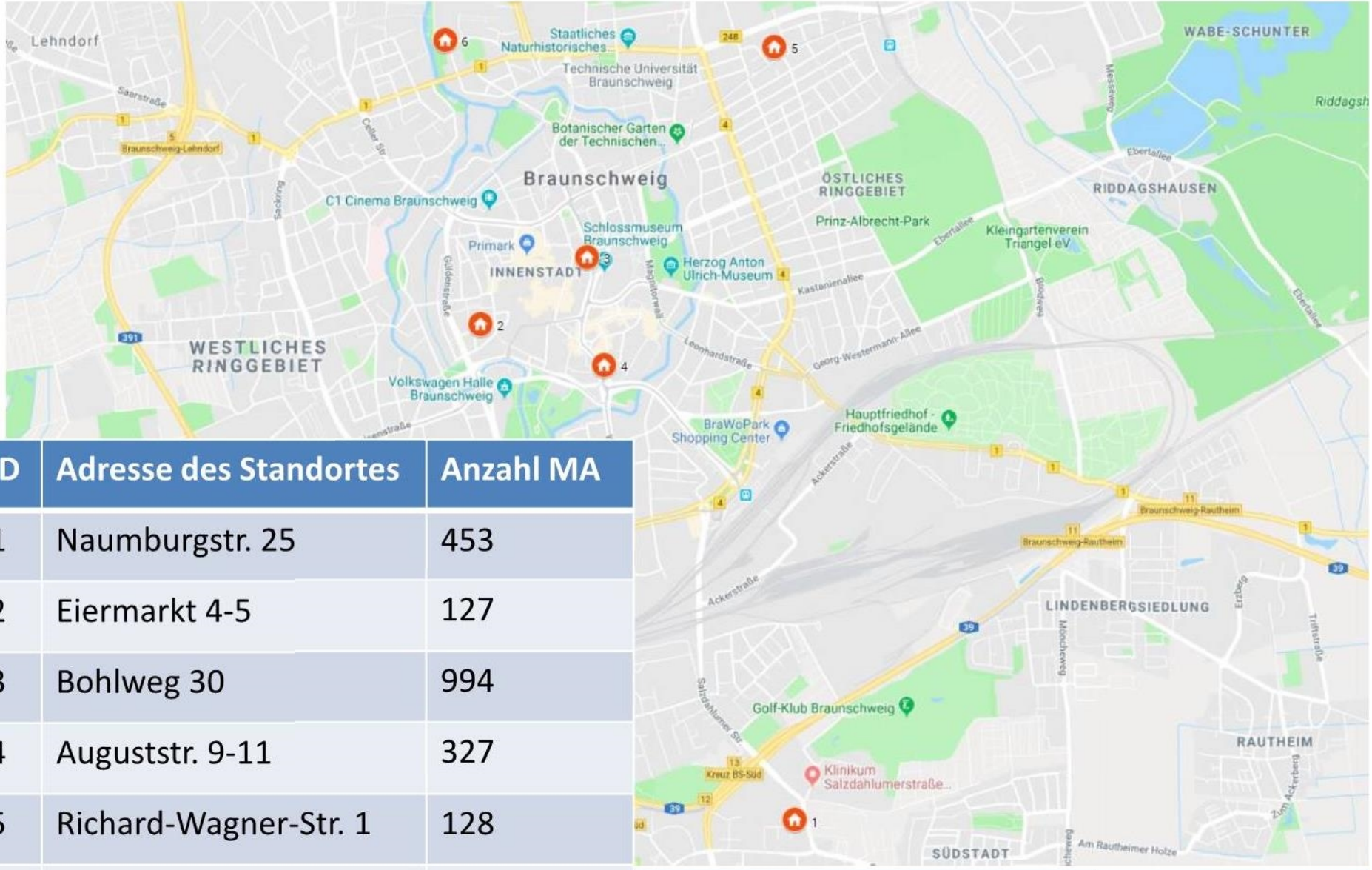
Christoph von Radowitz, Lizenzpartner, EcoLibro GmbH
Frank Tristram, Lizenzpartner, EcoLibro GmbH
Lea Groneweg, Analystin, EcoLibro GmbH

Gründungsmitglied im NiMo Netzwerk intelligente Mobilität

In der Analyse betrachtete Standorte

Stadt Braunschweig

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

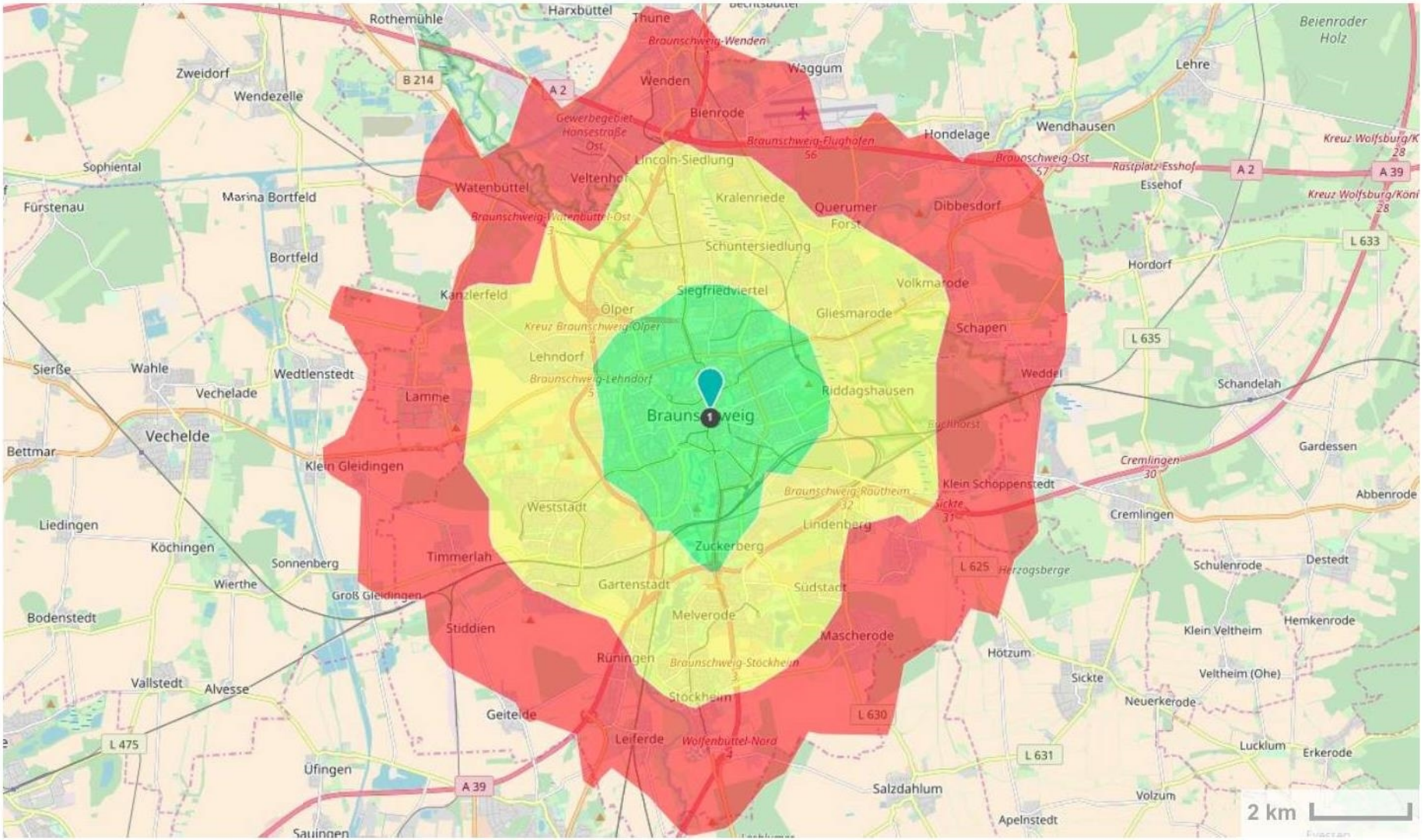


ID	Adresse des Standortes	Anzahl MA
1	Naumburgstr. 25	453
2	Eiermarkt 4-5	127
3	Bohlweg 30	994
4	Auguststr. 9-11	327
5	Richard-Wagner-Str. 1	128
6	Feuerwehrstr. 1	253

Reichweite mit dem Fahrrad/Pedelec

Mit normalem Fahrrad in 10, 20 und 30 Minuten Fahrzeit

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Grün: 10 Minuten, gelb: 20 Minuten, rot: 30 Minuten

Wohn- und Erreichbarkeitsanalyse:

Standortübergreifend

Mitarbeiterwohnorte

75% der Mitarbeiter wohnen in Pedelecentfernung von 20 km

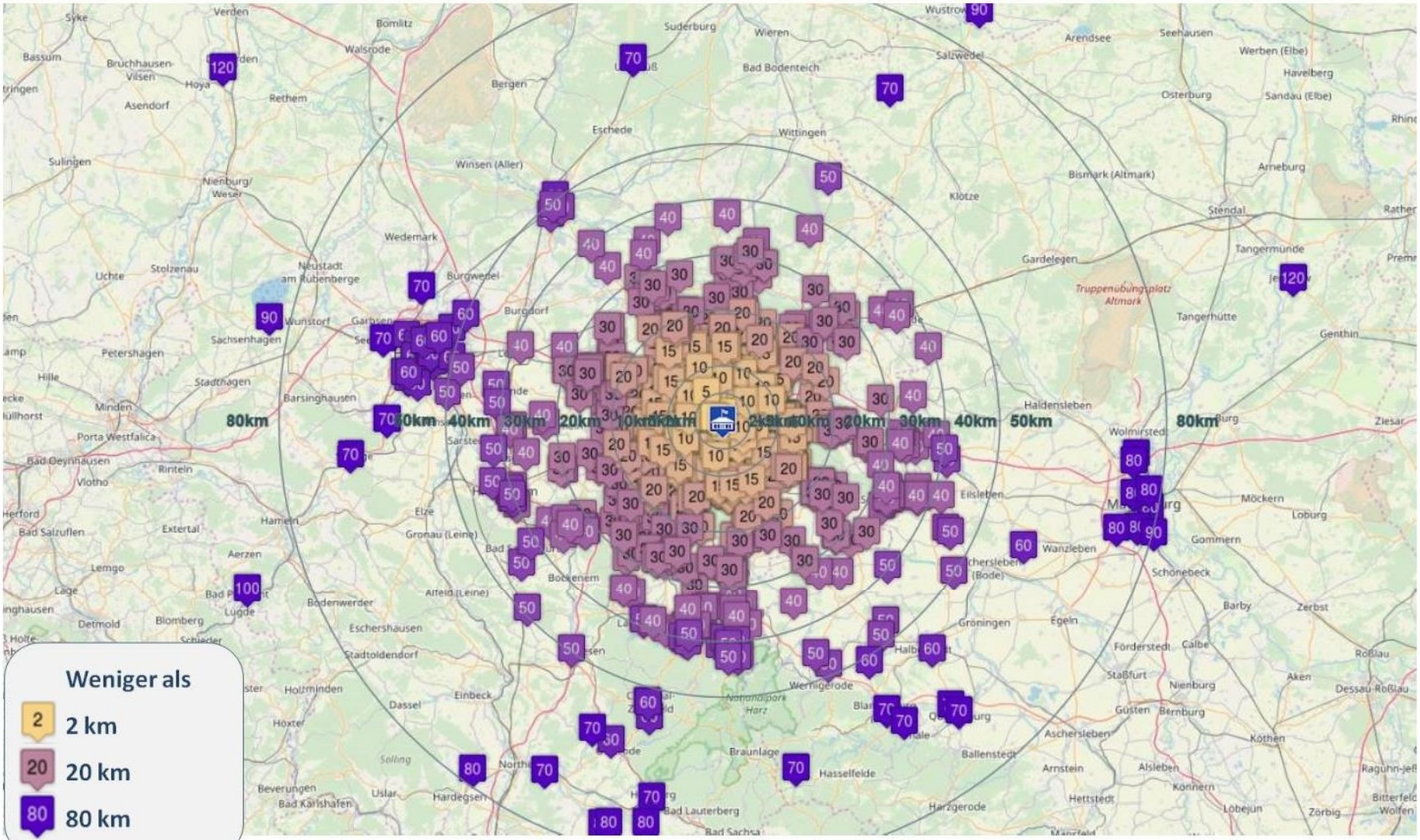
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Entfernung (km)	Anzahl Mitarbeiter (Pkw Entfernung)	Anzahl Mitarbeiter (Pedelec Entfernung)	Mitarbeiter kumuliert (Pkw Entfernung)		Mitarbeiter kumuliert (Pedelec Entfernung)	
0-2	182	243	182	8%	243	11%
2-5	396	433	578	25%	676	30%
5-10	530	560	1108	49%	1236	54%
10-15	378	391	1486	65%	1627	71%
15-20	214	86	1700	74%	1713	75%
20-30	241	-	1941	85%	-	-
30-40	134	-	2075	91%	-	-
40-50	60	-	2135	94%	-	-
50-80	104	-	2239	98%	-	-
>80	43	-	2282	100%	-	-

Mitarbeiterwohnorte

Mitarbeiterwohnorte der Stadtverwaltung

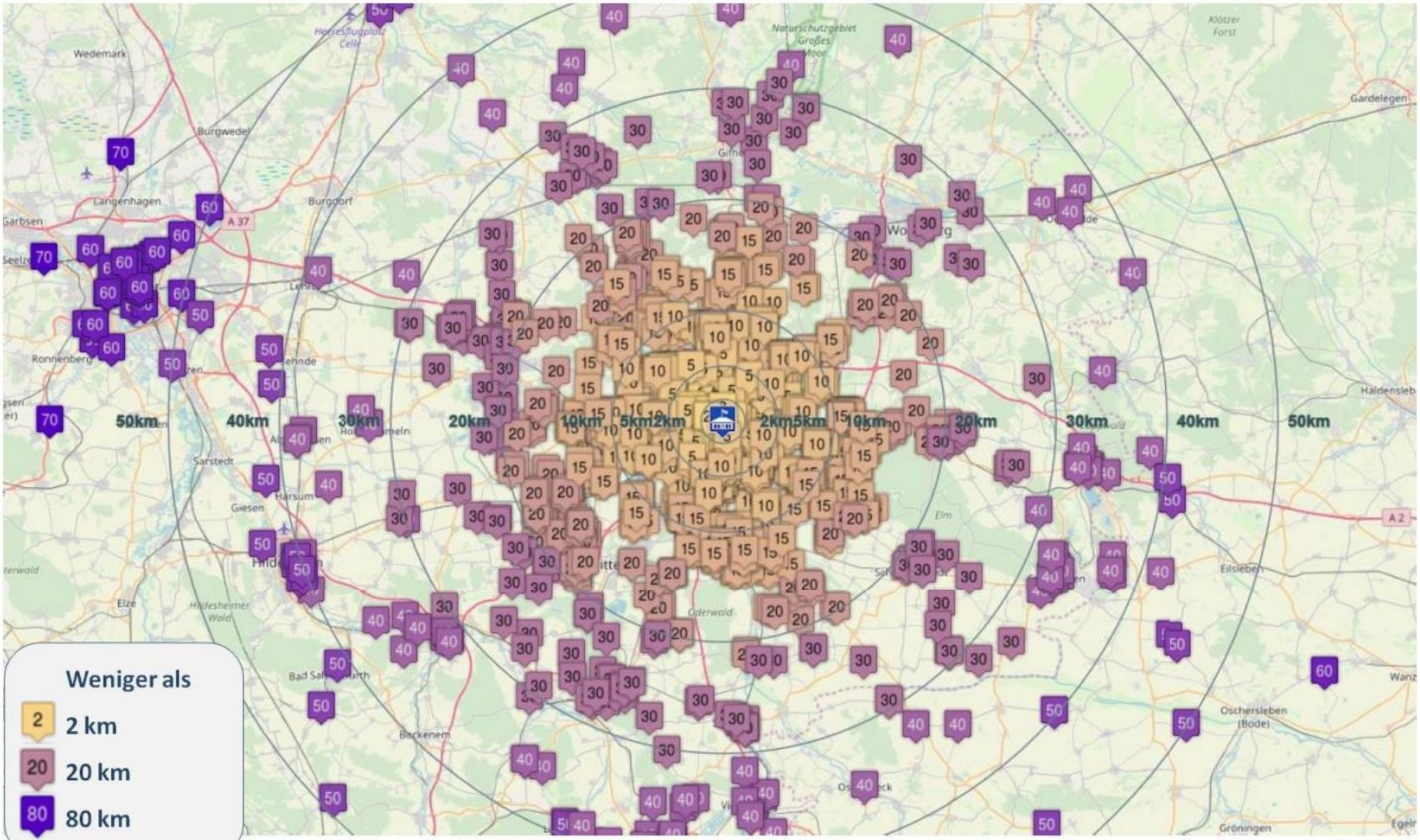
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Mitarbeiterwohnorte

Mitarbeiterwohnorte der Stadtverwaltung

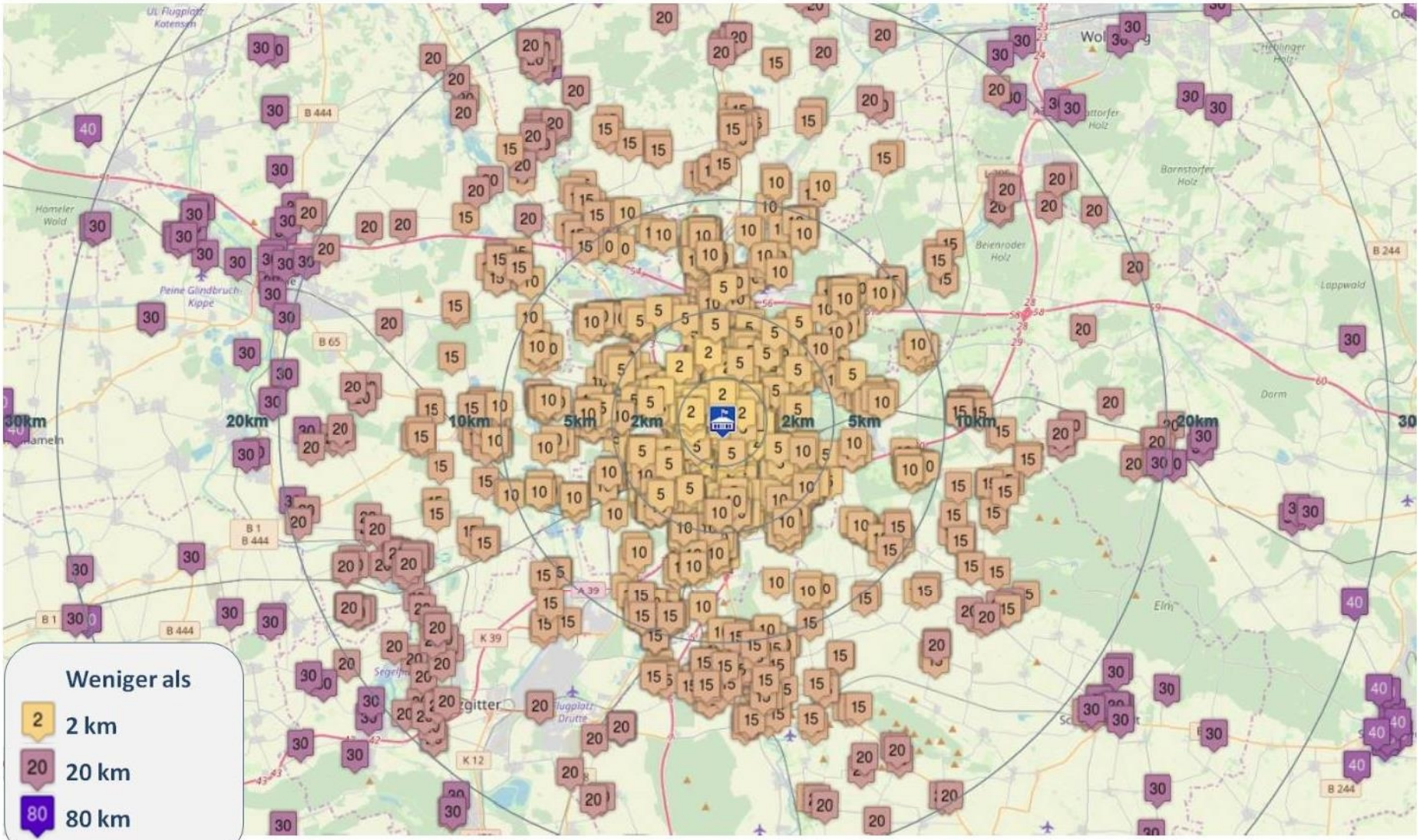
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Mitarbeiterwohnorte

Mitarbeiterwohnorte der Stadtverwaltung

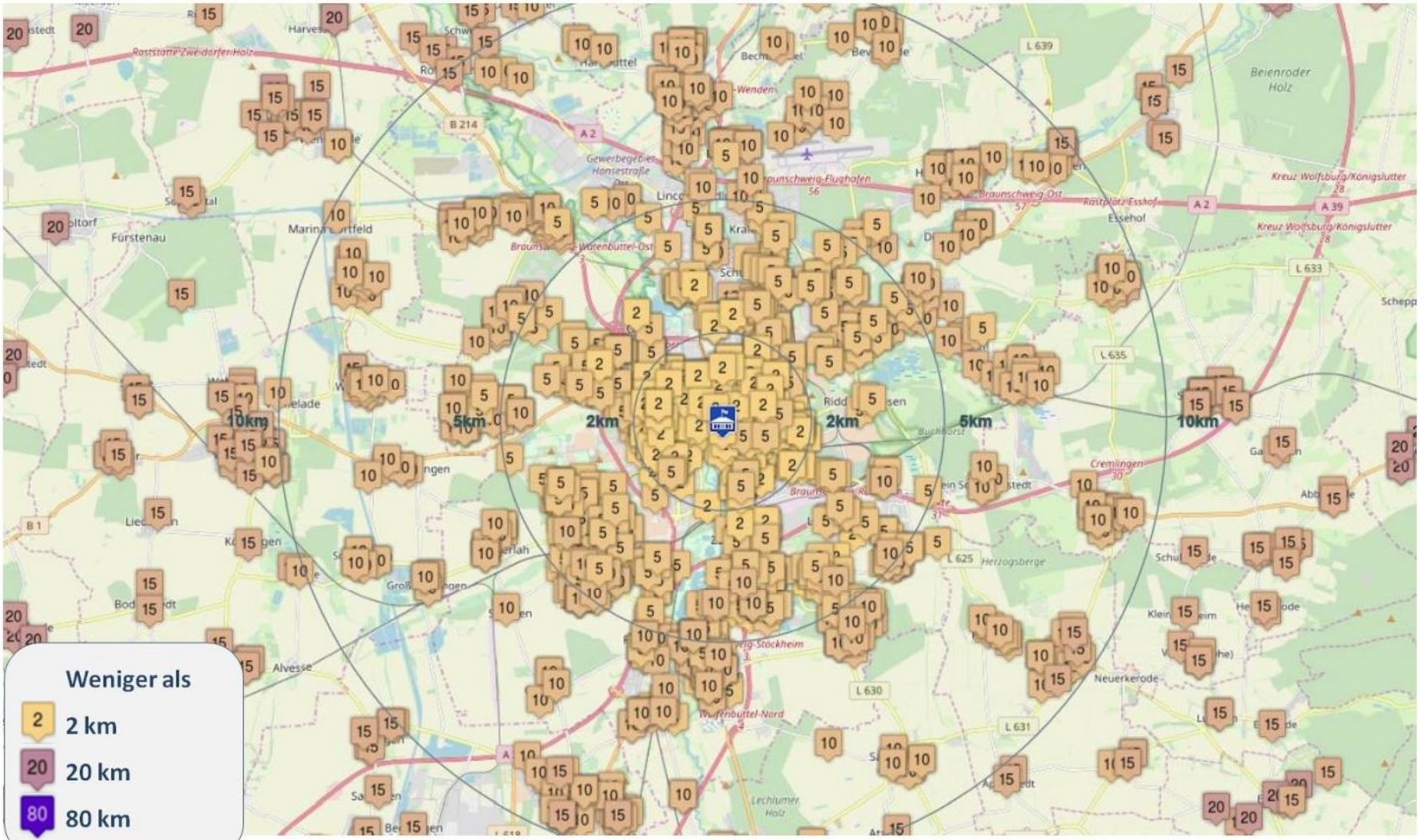
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Mitarbeiterwohnorte

Mitarbeiterwohnorte der Stadtverwaltung

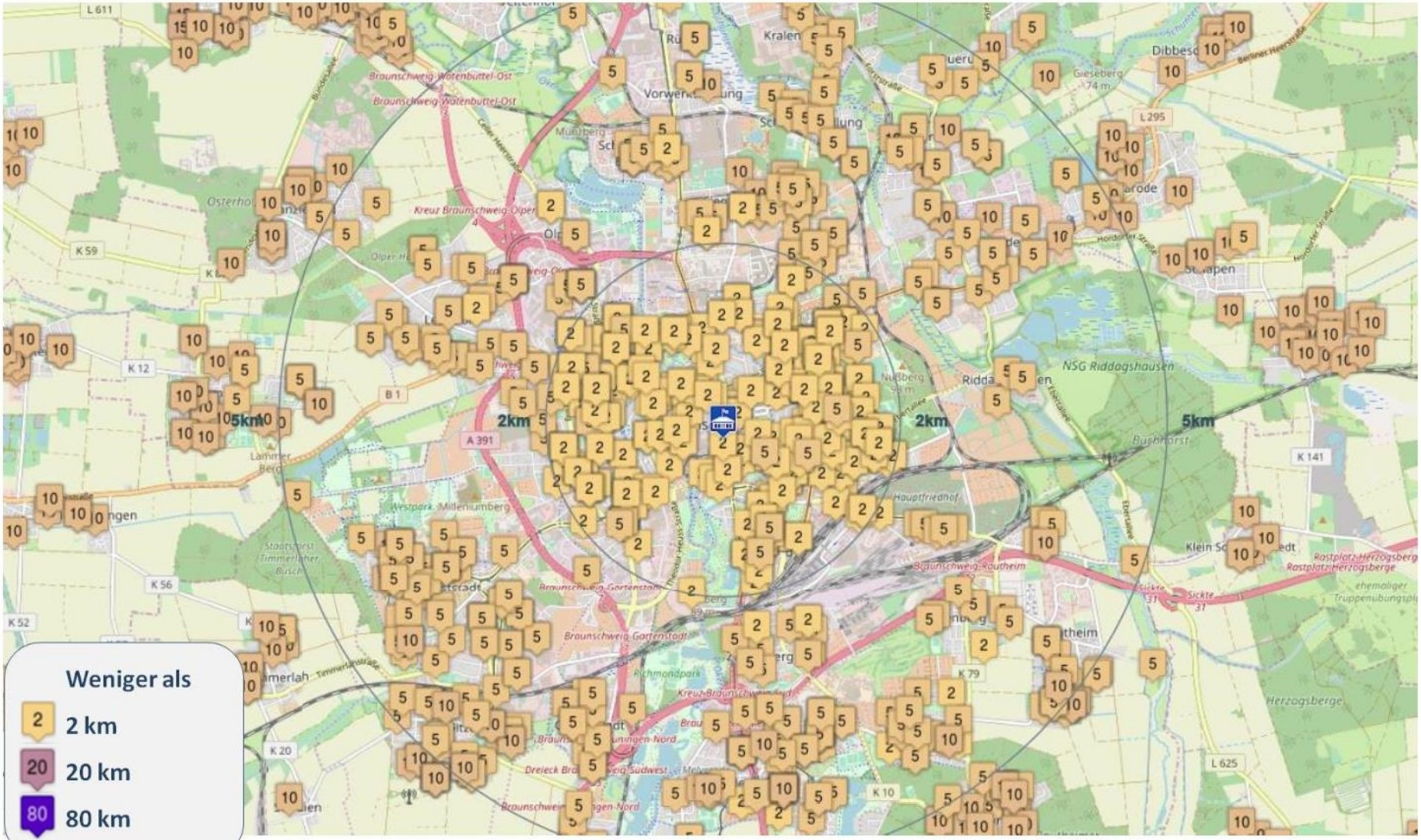
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Mitarbeiterwohnorte

Mitarbeiterwohnorte der Stadtverwaltung

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Betrachtete Verkehrsmittel

Restriktionen und Beschreibungen

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Verkehrsmittel	Restriktion	Beschreibung
Fußgänger	bis 2 km	
Fahrrad	bis 8 km	
Pedelec	bis 16 km	
E-Pkw	bis 100 km	
Kleinst-Pkw	bis 50 km	Beispiel-Pkw der Klasse "Smart"
Pkw		Beispiel-Pkw der Klasse "Golf"
ÖPNV Einzelticket		Berechnung der Kosten mit dem Preis des Einzeltickets
ÖPNV Monatsticket		Berechnung der Kosten mit dem Preis des Monatstickets
Bike & Ride		Nutzung eines Fahrrads auf dem Weg zur/von der Haltestelle, wenn der Fußweg mehr als 6 Min. beträgt
Fahrgemeinschaft Mitfahrer	ab 5 km	Berechnung auf Grundlage von 2 Insassen keine direkte Zuteilung der Mitarbeiter auf Fahrgemeinschaften
Fahrgemeinschaft Fahrer	ab 5 km	
Park & Ride		Fahrt mit dem Pkw an die Stadtgrenze und kurze Weiterfahrt mit dem ÖPNV zum Arbeitsort

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

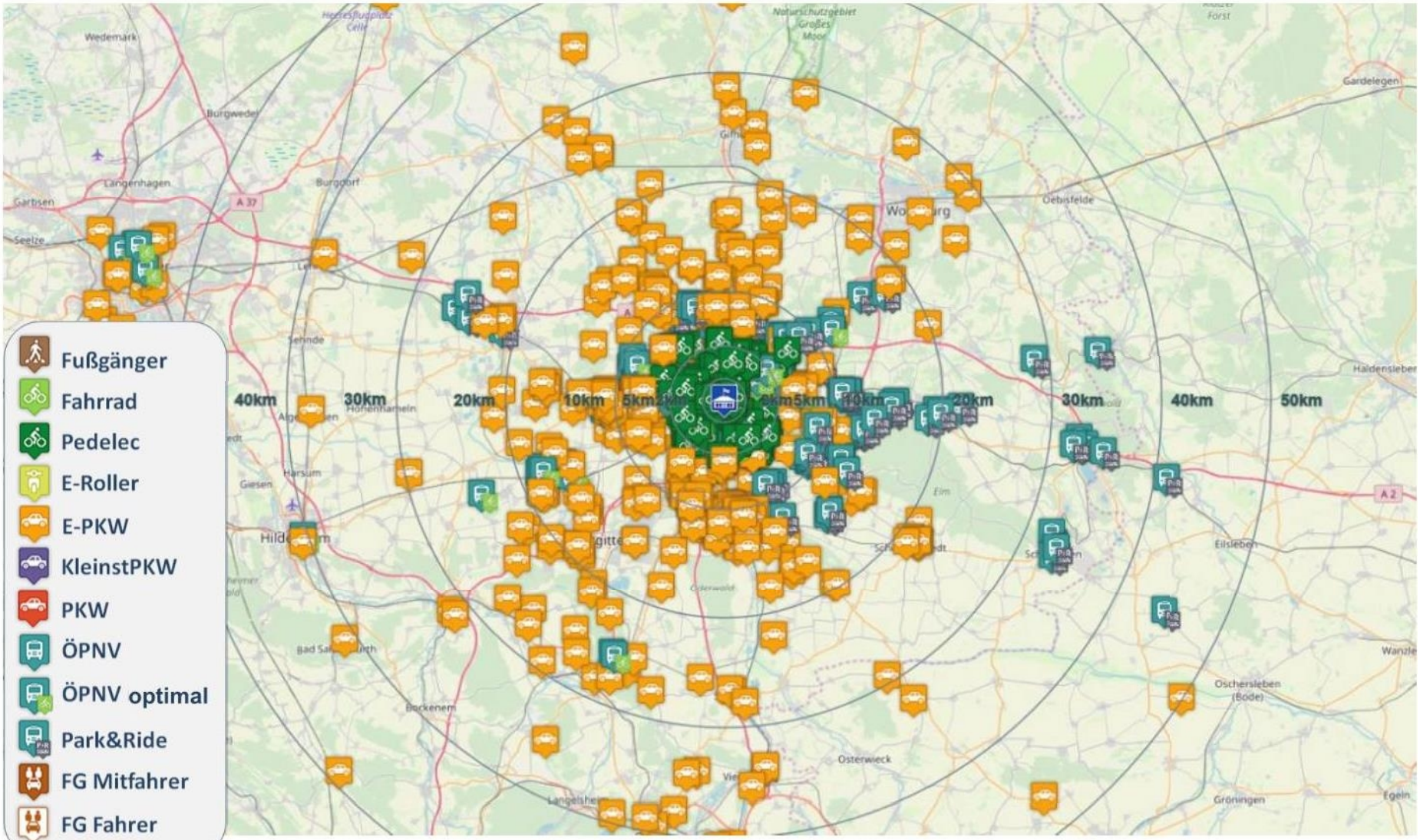
Bohlweg 30

(stellv. für den `Rathauskomplex´)

Das schnellste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

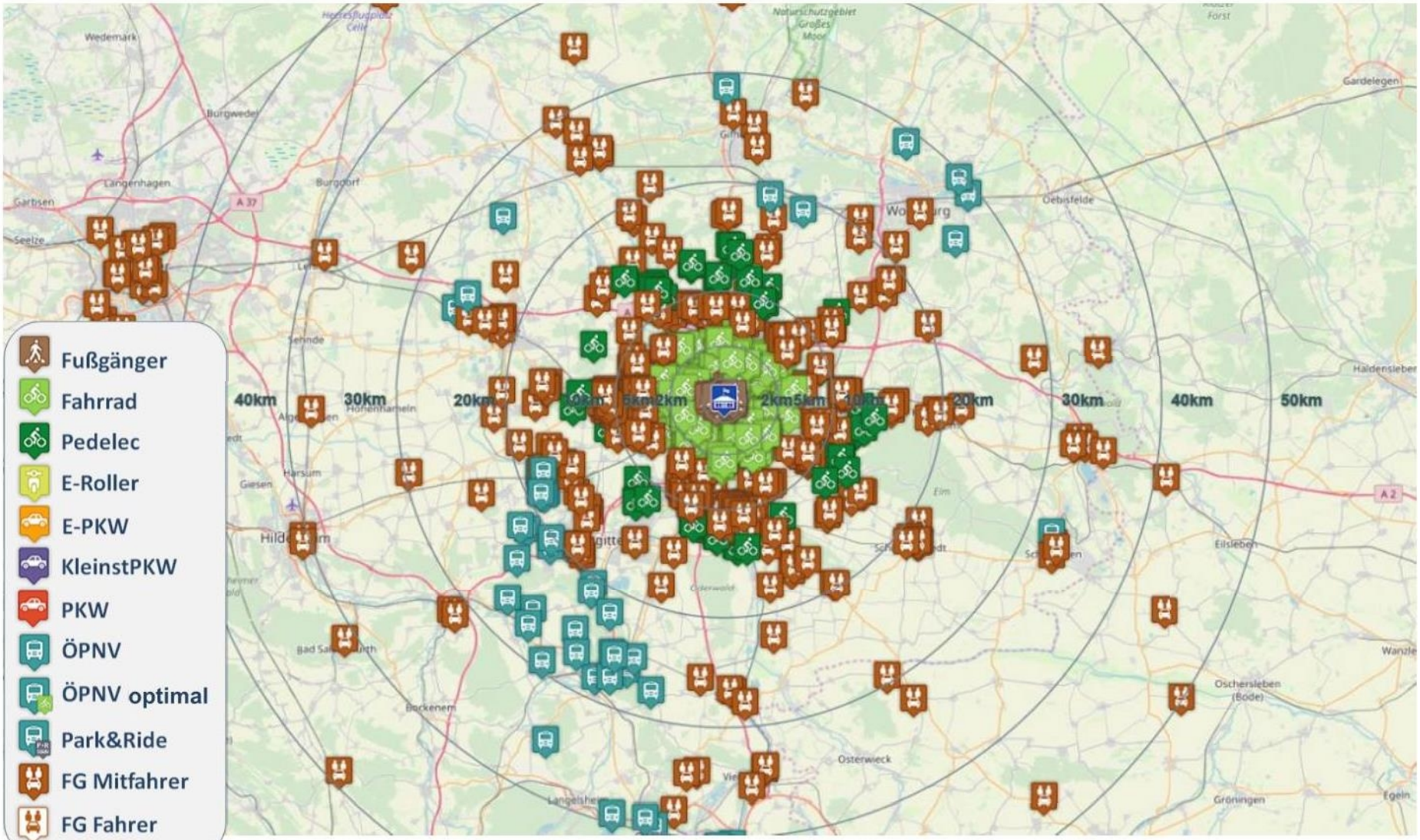
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das kostengünstigste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

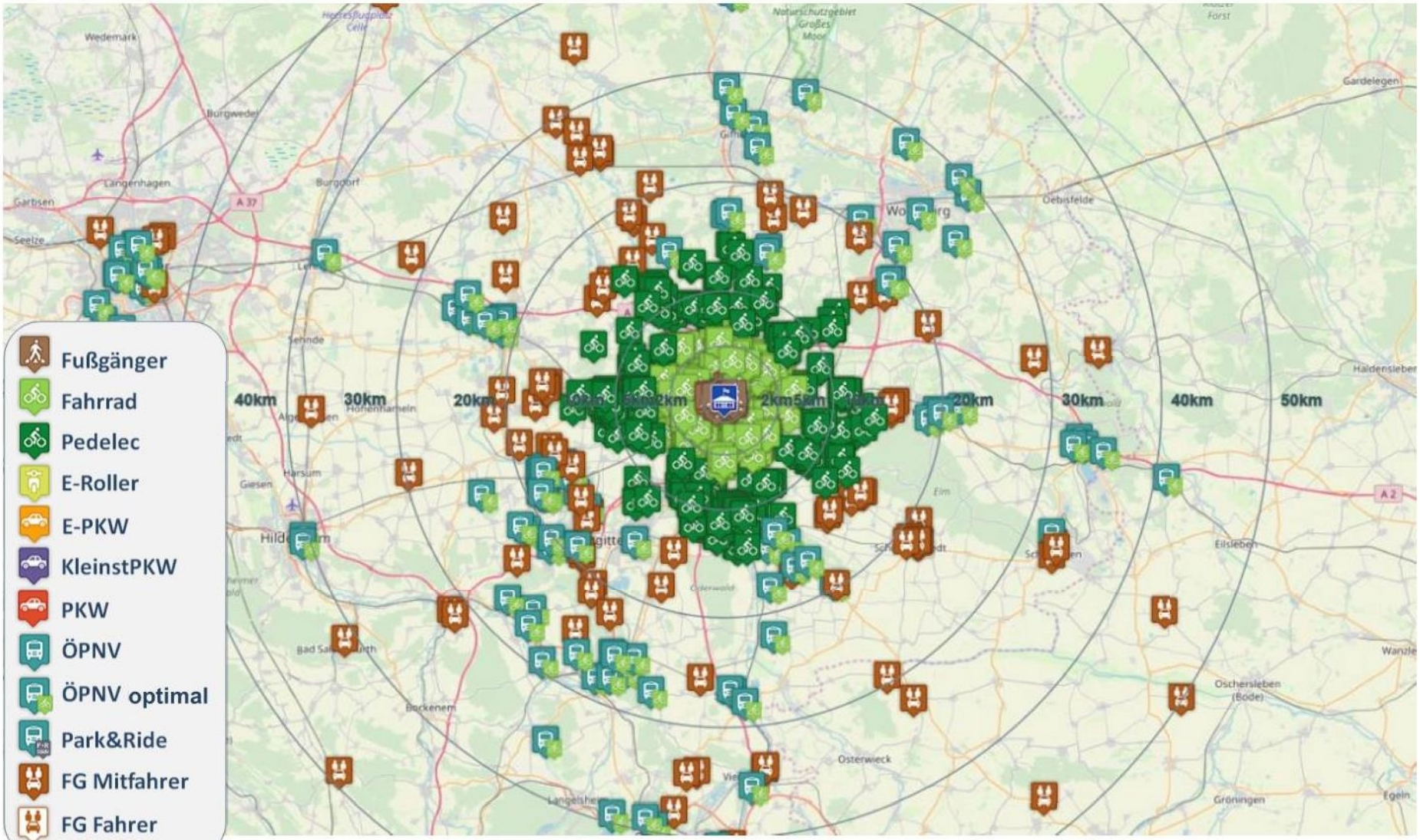
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das CO_2-ärmste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

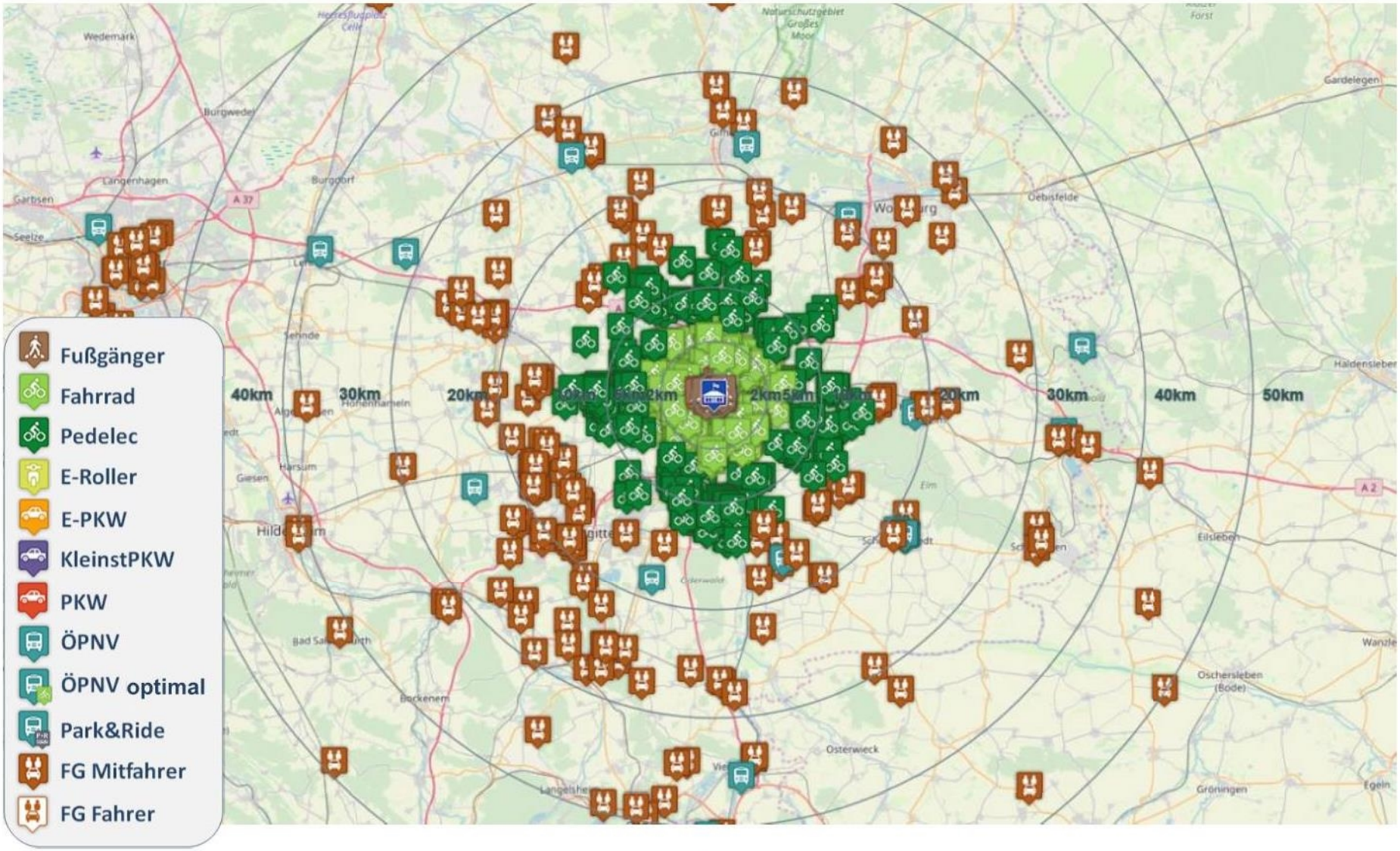
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das bewegungsintensivste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

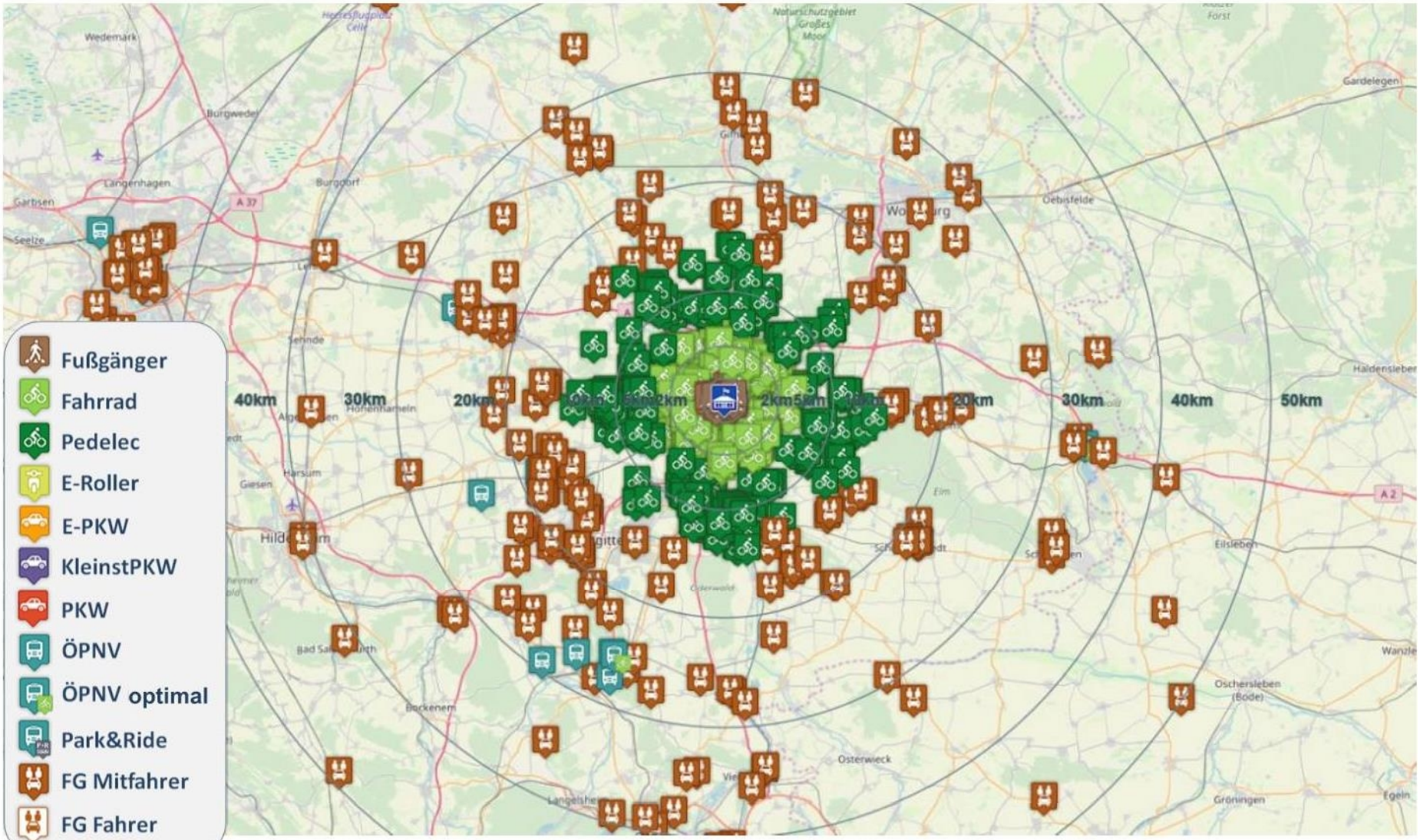
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das nutzenoptimale Verkehrsmittel*

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

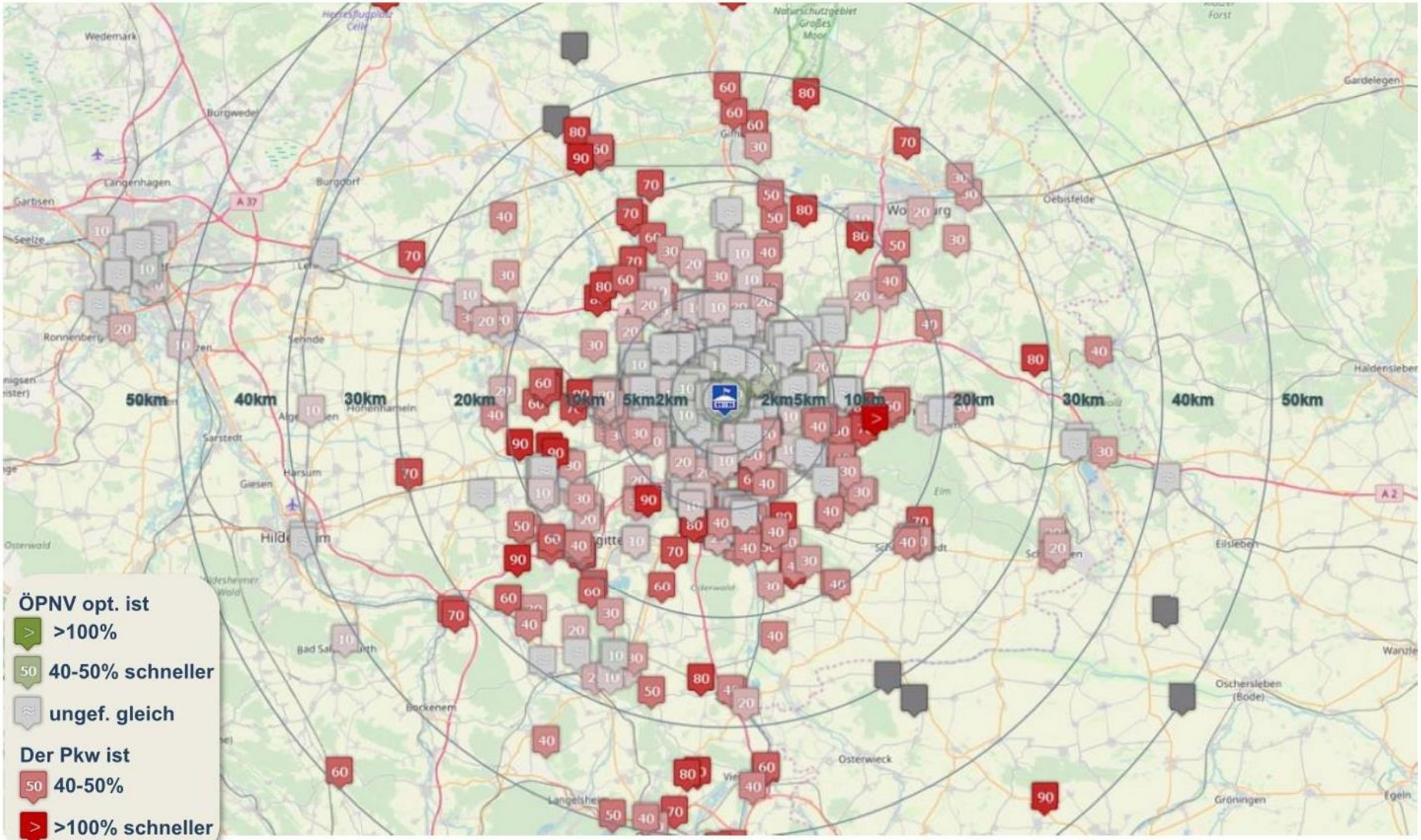


* Gewichtung zur Berechnung: 40% Zeit, 40% Kosten, 10% CO_2, 10% Bewegung

Direkter Zeitvergleich Pkw / ÖPNV opt.*

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

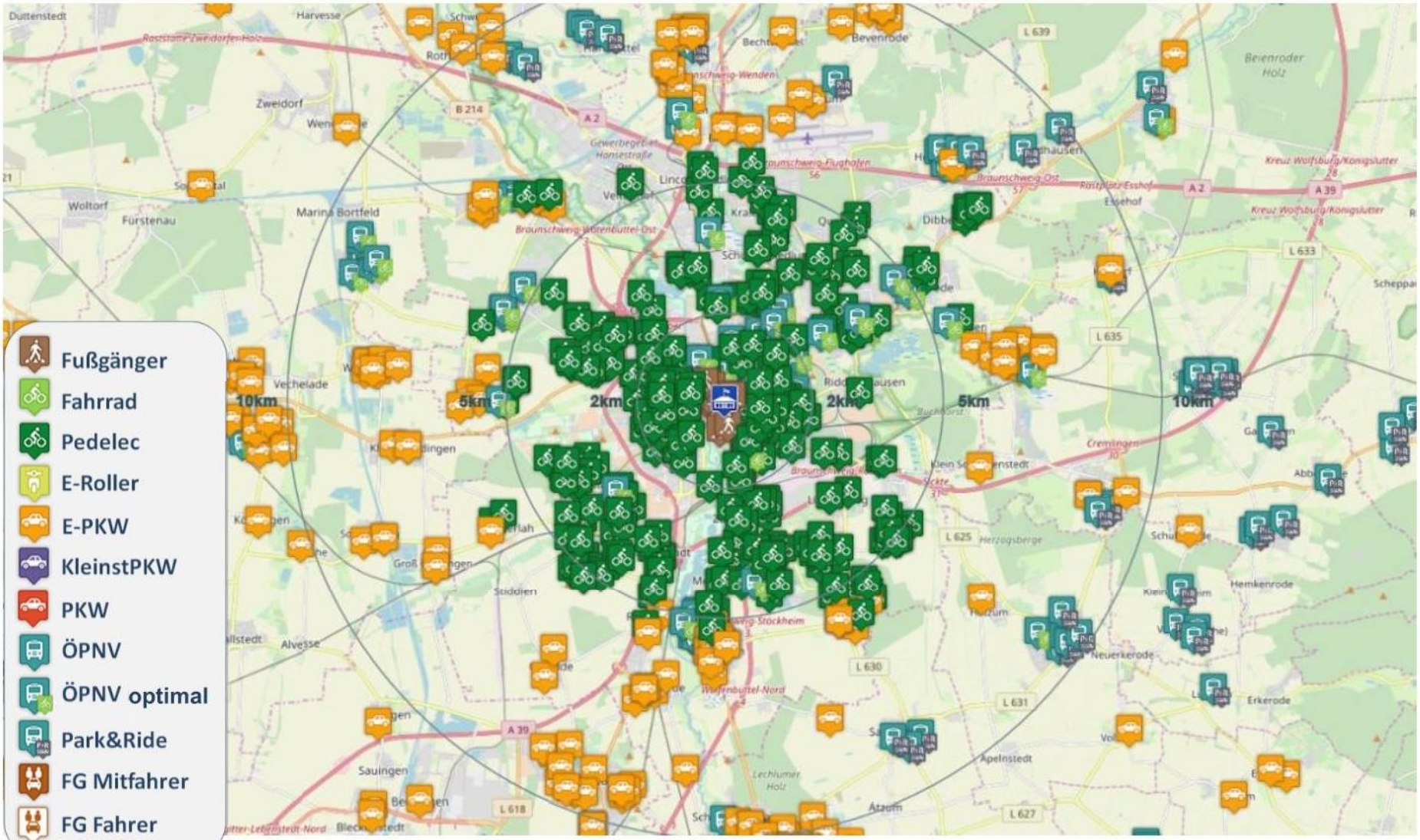


* Wenn Fußweg > 6 Minuten ist, dann mit dem Fahrrad

Das schnellste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

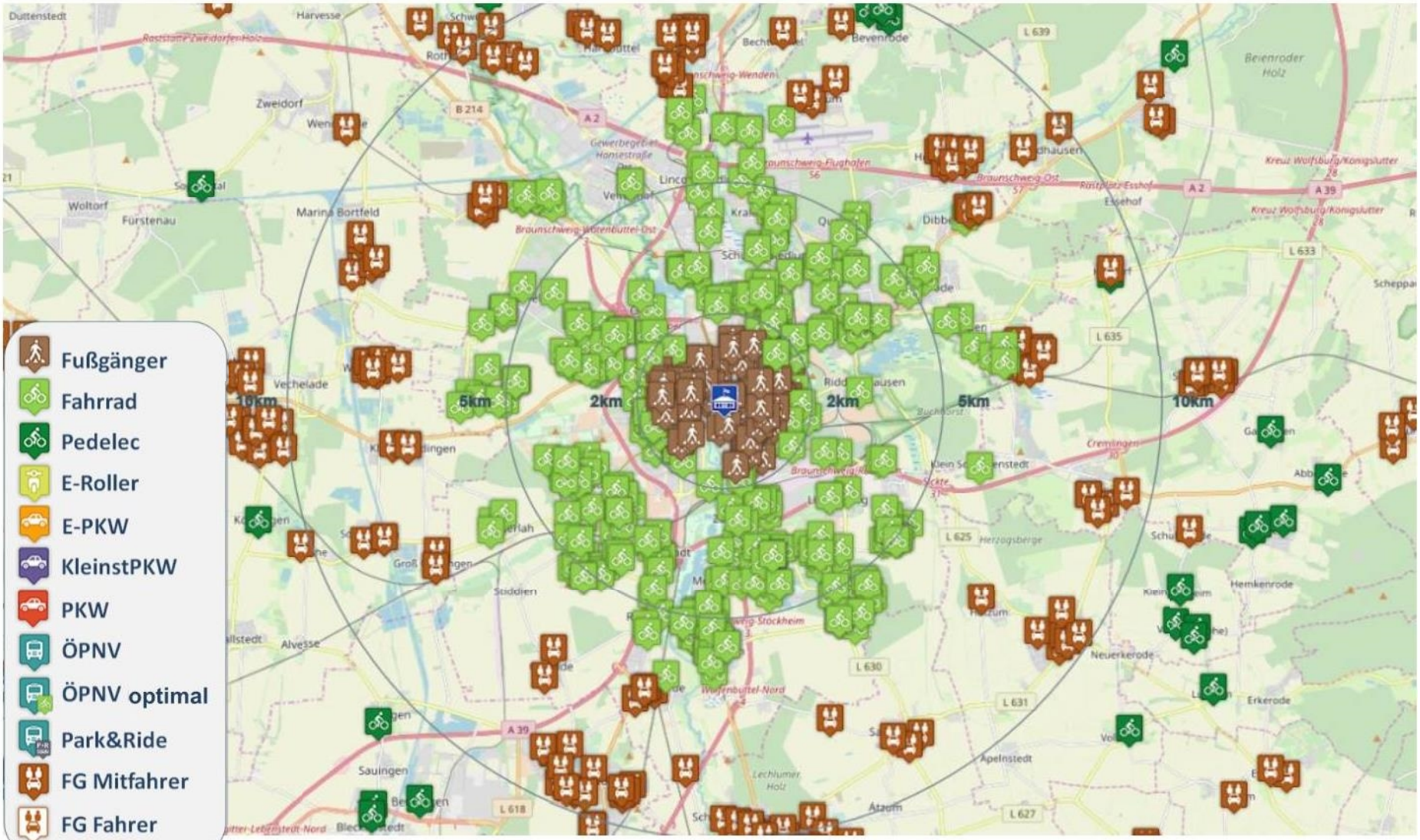
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das kostengünstigste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

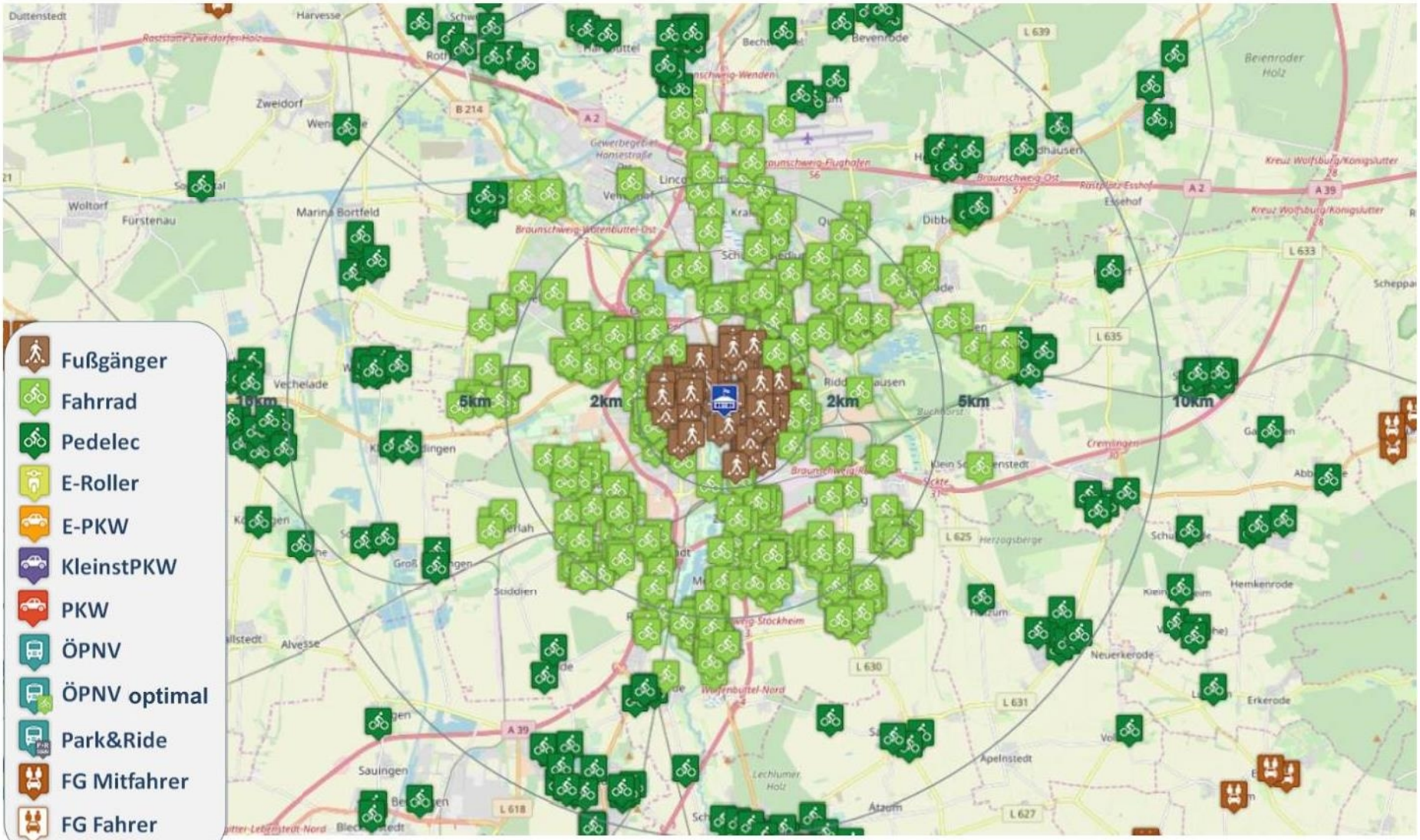
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das CO_2-ärmste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

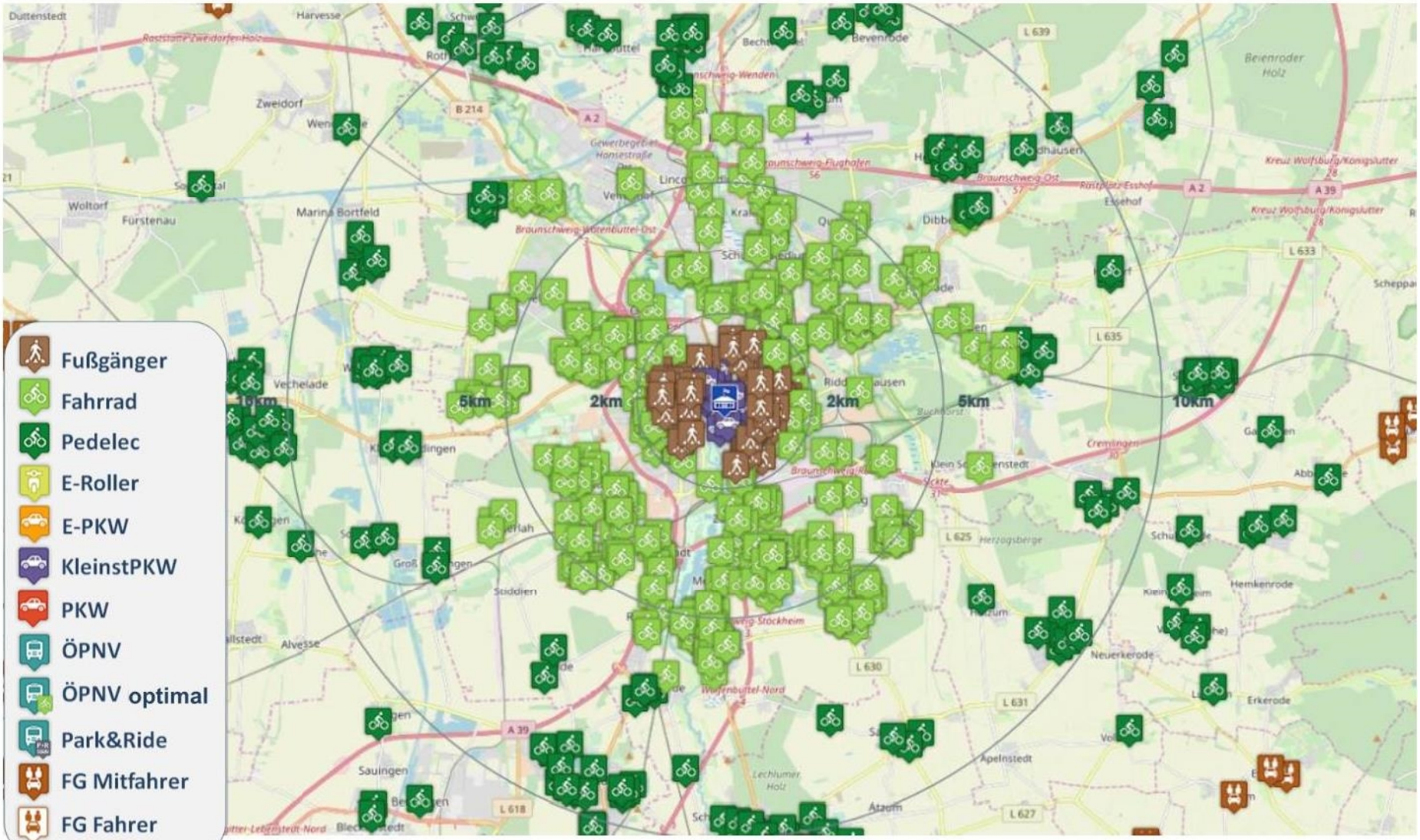
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das bewegungsintensivste Verkehrsmittel

Bohlweg 30

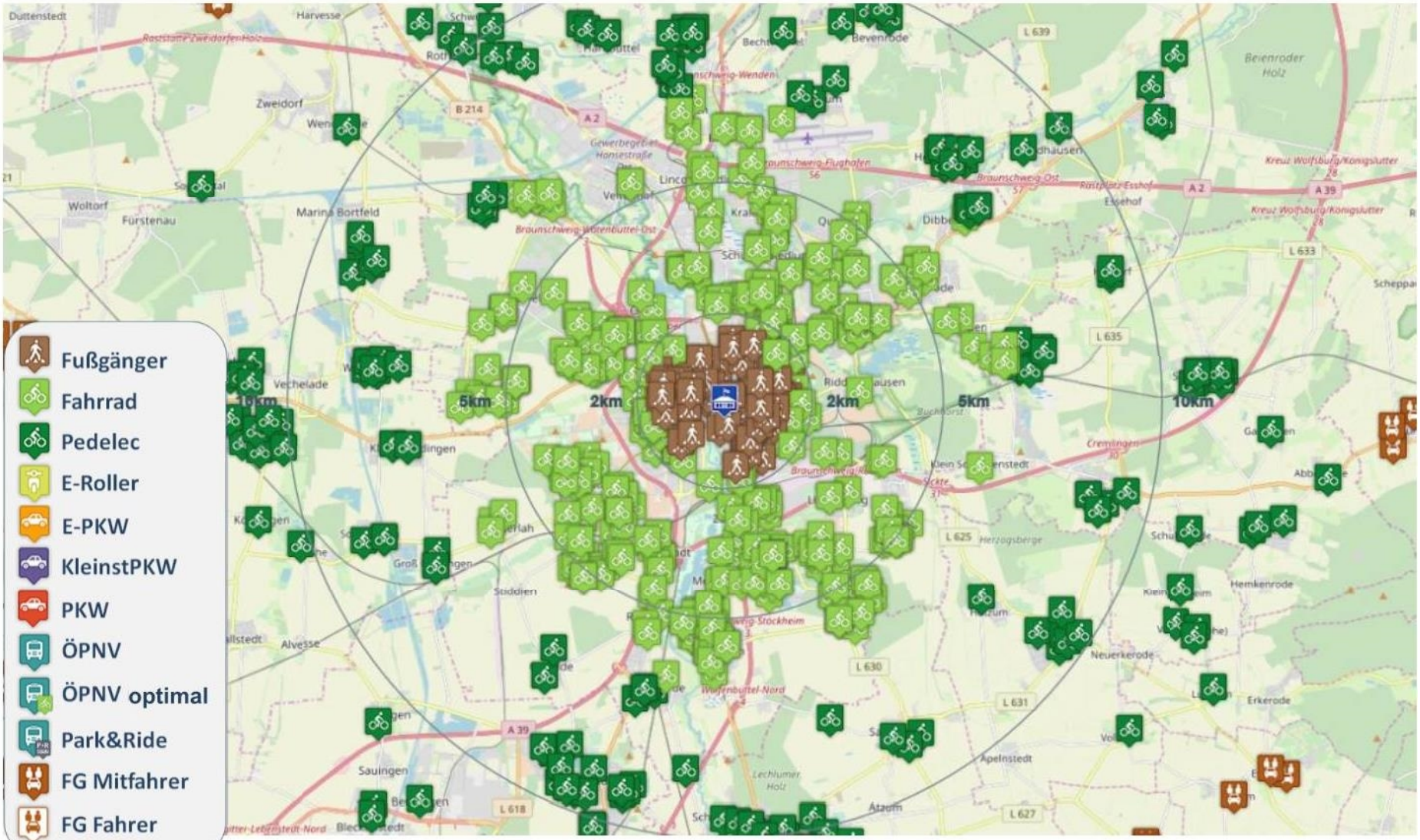
Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



Das nutzenoptimale Verkehrsmittel*

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

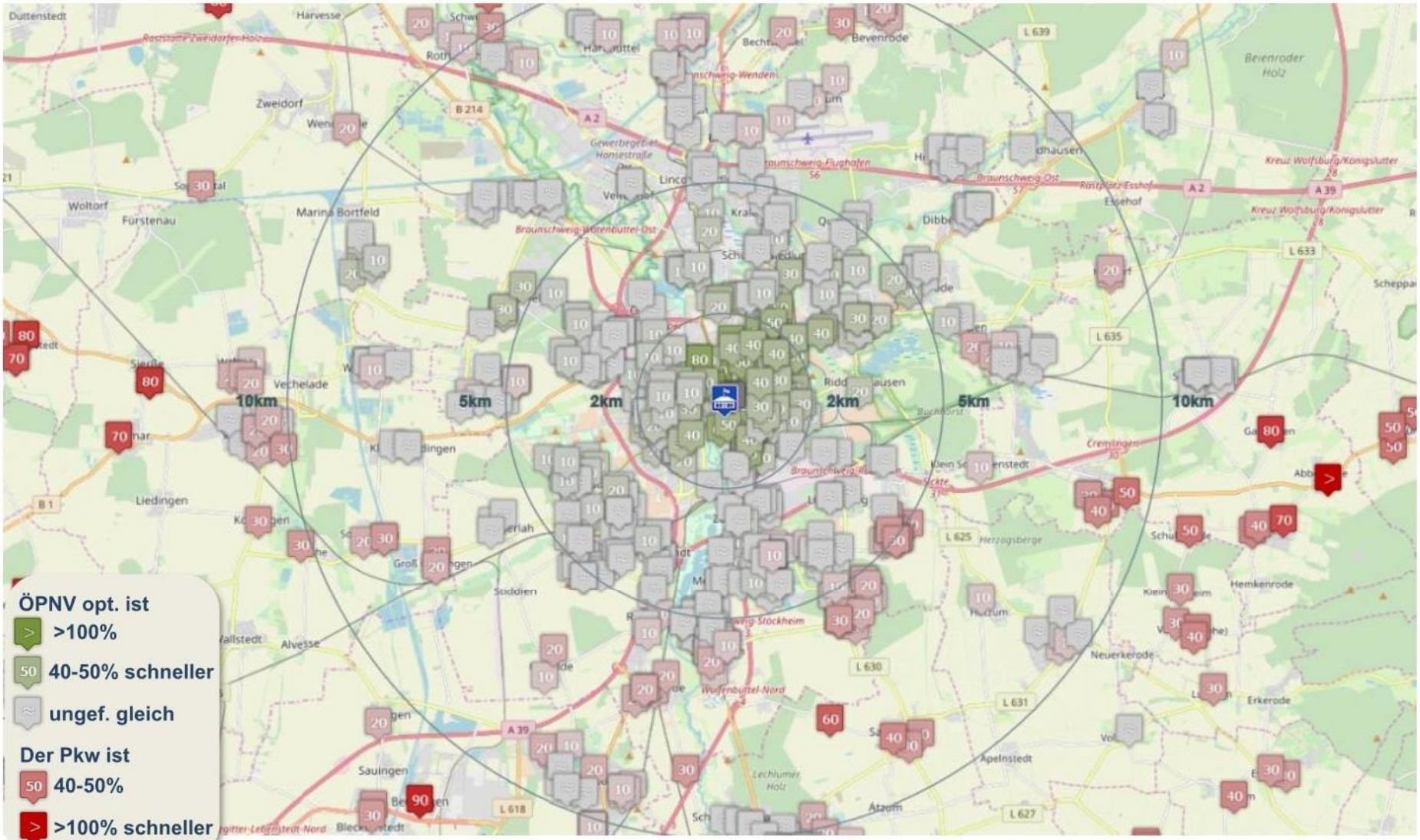


* Gewichtung zur Berechnung: 40% Zeit, 40% Kosten, 10% CO_2, 10% Bewegung

Direkter Zeitvergleich Pkw / ÖPNV opt.*

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

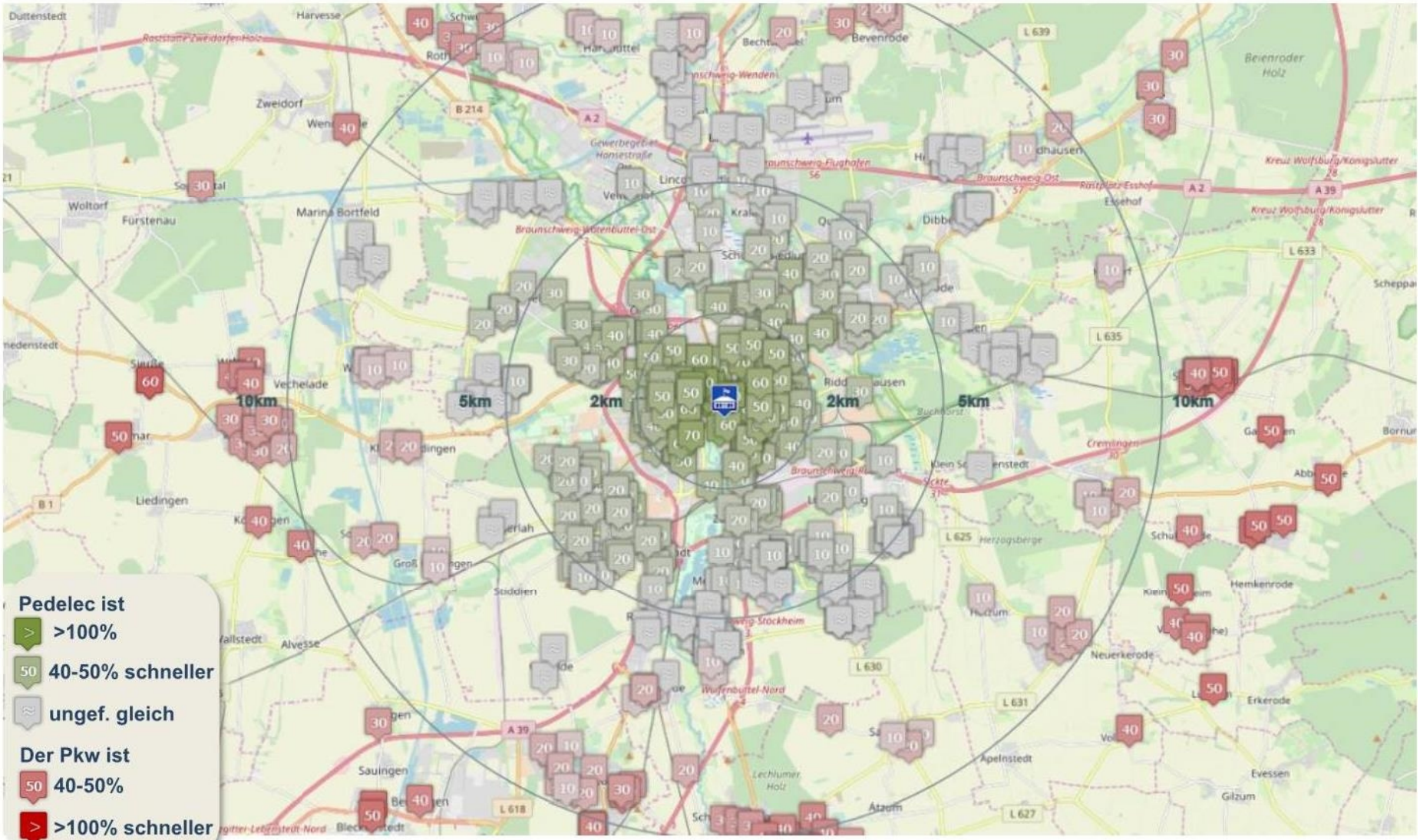


* Wenn Fußweg > 6 Minuten ist, dann mit dem Fahrrad

Direkter Zeitvergleich Pedelec* / Pkw

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung



* Pedelec berücksichtigt bis zur Entfernung von 16 km

Zeitvergleich Verkehrsmittel: Pkw / ÖPNV opt.*

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Zeitvergleich in Minuten

982	ÖPNV (opt.)											
	5	10	15	20	30	40	50	60	80	100	120	>120
Pkw 5												
Pkw 10												
Pkw 15												
Pkw 20		3	55	20								
Pkw 30			22	94	225	81	8	1				
Pkw 40					19	156	92	29	24			
Pkw 50						3	10	22	34	11		
Pkw 60							2	8	16	10	2	
Pkw 80									14	7	3	7
Pkw 100											1	1
Pkw 120												
Pkw >120												2

Neutral: 827 Verbesserung: 25 Verschlechterung: 130

* Wenn Fußweg > 6 Minuten ist, dann mit dem Fahrrad

Nutzenoptimales VKM

Bohlweg 30

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Verkehrsmittel	Anzahl MA	Prozent
Fußweg	136	14
Fahrrad	377	38
Pedelec	260	26
ÖPNV	5	1
ÖPNV optimal	7	1
Fahrgemeinschaft	209	21

* Gewichtung zur Berechnung: 40% Zeit, 40% Kosten, 10% CO_2, 10% Bewegung

„Nichts ist so stark wie eine Idee,
deren Zeit gekommen ist."

Victor Hugo

Starten Sie jetzt!

ECO Libro

strategische und operative Mobilitätsberatung

Frank Tristram Unternehmensberatung
EcoLibro Lizenzpartner Braunschweig
tel.: +49 (0)531 – 70 20 105
mobil: +49 (0)177 – 502 73 77
e-mail: frank.tristram@ecolibro.de

Christoph von Radowitz, econtact UG
EcoLibro Lizenzpartner Leipzig
tel.: +49 (0)341 600 16-250
mobil: +49 (0)171 358 44 93
e-mail: christoph.radowitz@ecolibro.de

Fuhrparkmanagement Braunschweig

Anforderung	Beschreibung	Anforderung	Bemerkungen
Allgemein			
Datenverarbeitungskonzept	Client-Lösung für Einzelarbeitsplatz		
Datenverarbeitungskonzept	Netzwerk- und Multiuserfähigkeit		
System	Barrierefreiheit		
Systemart	Serverseitige Anwendung (als Webapplikation)		
Systemart	Software as a Service (SaaS)		
DSGVO Konformität	Berücksichtgt alle Bedingungen der Datenschutz-Grundverordnung		
Systemvoraussetzungen	Mindestsystemvoraussetzungen: z.B. Windowsumgebung, Internetexplorer ab 9, SQL-Server. Mit folgenden Softwarelösungen muss eine Kommunikation möglich sein: SAP, SharePoint-Portal		
Mandanten- und Konzernfähigkeit	Möglichkeit zur Anlage unterschiedlicher Mandanten mit eigenen Einstellungen. Jeder Mandant hat nur in seine spezifischen Daten Einsicht und kann auch nur diese bearbeiten.		
Allgemeine Historisierung	Historisierung von Datenänderungen, d.h. dass Datenänderungen hinsichtlich Zeitpunkt und Nutzer nachvollziehbar sind.		
Mehrsprachigkeit	Die Bedienung ist in unterschiedlichen Sprachen möglich		
Minimale / maximale Fahrzeuganzahl	Angabe der minimalen / maximalen Fahrzeuganzahl, die durch die Software gemanagt werden können	TOP 5	
SaaS			
Zertifizierung	Zertifizierung der Rechenzentren nach ISO 27001		
Verfügbarkeit	Die Verfügbarkeit der Anwendung muss bei 99,9 % liegen.		
Redundanz	Die Anwendung muss über mehrere Rechenzentren skaliert werden, sodass der Ausfall eines Rechenzentrums nicht zum Ausfall der Anwendung führt.		
Stromversorgung	Die Rechenzentren müssen mit einer Notstromversorgung ausgestattet sein.		
Datensicherung	Die Daten werden permament über automatische Backups gesichert.		
Physische Sicherheit des Rechenzentrums	Die Rechenzentren werden über Zugangskontrollen, Zugangsprotokollen und Videoanlagen abgesichert.		
Anzahl der Dienstleister	Das Rechenzentrum wird ausschließlich durch einen Dienstleister genutzt.		
Datenschutz	Die Rechenzentren befinden sich in Deutschland bzw. der EU.		
Backendanbindung	Wie erfolgt die Backenendanbindung (Anbindung SAP via VPN?)		

Fuhrparkmanagement Braunschweig

Anforderung	Beschreibung	Anforderung	Bemerkungen
Rechte / Rollen / Zugriff / Datenschutz / grundlegende IT-Themen			
Nutzungsrechte	Komplexe Rechte- und Rollenverwaltung mit Nutzergruppen. D.h. dass die verschiedenen Softwarenutzer mit unterschiedlichen Schreib- bzw. Leserechten versehen werden können.		
Benutzerverwaltung	Anbindung eines LDAP/AD - das Lightweight Directory Access Protocol ist ein Netzwerkprotokoll zur Abfrage und Änderung von Informationen verteilter Verzeichnisdienste		
Benutzerverwaltung	Möglichkeit des Single-Sign-On (SSO) bedeutet, dass ein Benutzer nach einer einmaligen Authentifizierung an einem Arbeitsplatz auf alle Rechner und Dienste, für die er lokal berechtigt ist, am selben Arbeitsplatz zugreifen kann, ohne sich jedes Mal neu anmelden zu müssen.		
Datensicherheit	Verschlüsselte Kommunikation		
Datensicherheit	Da es sich teilweise um personenbezogenen Daten handelt, muss ein möglicher Zugriff von aussen ausgeschlossen werden können		
Datensicherheit	Vorgänge im System müssen unter Beachtung des Datenschutzes geloggt werden, um nachvollziehbar zu sein.	TOP 5	
Performance	Skalierbarkeit: Bei steigender Auslastung sollen lediglich zusätzliche Ressourcen und keine umfangreichen Veränderungen der Anwendung selbst erforderlich sein.		
Performance	Lastverhalten: Befriedigende Laufzeit (Synchronisation) auch bei großen Datenmengen (Abgleich FPM / Disposition etc.)		
Performance	Stabilität: Anzahl der Nutzer hat keinen wesentlichen Einfluss auf das Systemverhalten		
Anpassungsmöglichkeit	Selbständige Systemanpassungen ohne Dritte: Änderungen von Feldern oder Funktionen können selbstständig vorgenommen werden.		
Releasefestigkeit	Zeitraum von Updates; Testverfahren: Können Releases auch übersprüngen werden oder muss jedes Update mitgegangen werden? Gibt es Unterscheidungen zwischen Update und Upgrade?		
Archivsystem	Gibt es Erfahrungen in der Anbindung mit Archivsystemen?		
SAP-Unterstützung / Integration	(zertifizierte) Schnittstelle zu SAP		
SAP-Unterstützung / Integration	Konkrete SAP Einbindung (prozessual) (Anwendungsbeispiele, Referenzkunden): z.B. Bedarfe durch Reparaturaufträge als unveränderbare Termine im Dispoprogramm oder Stammdaten (Fahrzeuge aus FPM)	Zu befüllen	
SAP-Unterstützung / Integration	"Trusted User" Bei schreibendem Zugriff im SAP ist ein personalisierter User zu verwenden. (kein anonymer RFC User)		
Firmengröße	Wie groß ist das Entwickler- und Supportteam?		

Fuhrparkmanagement Braunschweig

Anforderung	Beschreibung	Anforderung	Bemerkungen
Stammdaten / Objekte			
Fahrzeuge	Erfassungsmöglichkeit für die Grunddaten handelsüblicher Pkw / Transporter / Lkw inkl. deren Ausstattungsmerkmale. Es sollte die Möglichkeit bestehen die Datenfelder frei zu definieren.		
Sonderfahrzeuge	Erfassungsmöglichkeit von erweiterten Stammdaten und Aussstattungsmerkmalen für Sonderfahrzeuge. Es sollte die Möglichkeit bestehen die Datenfelder frei zu definieren.		
Sonstige Objekte	Erfassungsmöglichkeit von Grunddaten für sonstige Geräte z.B. Baumaschinen, Großgeräte (z.B. Betriebsstunden) inkl. deren Ausstattungsmerkmale. Es sollte die Möglichkeit bestehen die Datenfelder frei zu definieren.		
Fahrzeugbeziehungen	Erkennbar welches Fahrzeug wurde durch welches ersetzt. Vorgänger-Nachfolgefahrzeug		
Tankkarten	Die Software soll die Anlage und Verwaltung von Tankkarten unterschiedlicher Anbieter ermöglichen		
Tankkarten	Es soll die Möglichkeit zur Zuordnung von mehreren Tankkarten je Fahrzeug bestehen		
Verträge	Je Fahrzeug sind die Daten zum Management von Kauf- und Leasing- bzw. Mietfahrzeugen erfassbar sowie darstellbar. Zu den Daten gehören beispielsweise: Vertragspartner, Vertragsnummer, Vertragsbeginn, Vertragsende, vertraglich vereinbarte Laufleistungen, Kosten für Mehrkilometer etc.	TOP 5	
Fahrer	Möglichkeit zur Erfassung von Personalstamm- und Führerscheindaten sowie weiteren Daten (z.B. Erste-Hilfe, Spritspartraining, Gesundheitsnachweise)		
Standorte	Definition der Fahrzeugstandorte sowie die Zuordnung der Kostenstellen zu den jeweiligen Standorten		
Unternehmensorganisation	Einbindung der Kostenstellenstruktur des Unternehmens		
Geschäftspartner	Einbindung der Kontaktdaten des Geschäftspartner im Bereich Fuhrpark, wie z.B. Lieferanten, Bußgeldstellen, Versicherungen etc.		
Datenmanagement			
Datenhistorisierung	Kennzeichen: Bei mehrfacher Verwendung eines Kennzeichens für unterschiedliche Fahrzeuge (z.B. Revolving) kann zu jederzeit die historische Nutzung des Kennzeichens abgerufen werden		
Datenhistorisierung	Kostenstellen: Bei einem Wechsel der Kostenstellenzuordnung werden die Kosten nach Entstehungszeitpunkt der zeitlich relevanten Kostenstelle zugeordnet		
Datenhistorisierung	Fahrer: Bei einem Wechsel des Fahrers kann jederzeit festgestellt werden, welchem Fahrer das Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt zugeordnet war		
Prozesse			
Vertragmanagement Fahrzeuge	Überwachung der Leasingverträge, u.a. durch die Darstellung von: - aktuellen Laufleistungen und Vertragslaufleistungen - der Vertragslaufzeiten - Leasingkosten - Vertragspartnern		
Vertragsmanagement Fahrzeuge	Überwachung der Versicherungsverträge, u.a. durch die Darstellung von: - Versicherungskosten - Vertragspartnern		
Vertragsmanagement Dienstwagennutzer	Verknüpfung der Mitarbeiterverwaltung mit den abgeschlossenen Dienstwagen-Überlassungsverträgen		
Beschaffungsmanagement	Management von Beschaffungsvorgängen: Generierung und Versand der Fahrzeugbestellung. Überwachung des Beschaffungsprozesses durch Datum der Bestellung, der Auftragsbestätigung und des Liefertermins		
Verkaufsmanagement	Management von Verkaufsvorgängen: Generierung und Versand der Fahrzeugangebote. Überwachung des Verkaufsprozesses durch Datum des Angebotes, der Auftragsbestätigung und des Liefertermins		
Unfall- und Schadensmanagement	Dokumentation des gesamten Schadensvorgangs: Schadensbericht, Schadensgutachten, Polizeiberichte, Fotos und sonstige Dokumente		
Unfall- und Schadensmanagement	Zeitliche Überwachung von Vorgängen und Aufgaben		

Fuhrparkmanagement Braunschweig

Anforderung	Beschreibung	Anforderung	Bemerkungen
Unfall- und Schadensmanagement	Verknüpfung mit Instandhaltungsmanagement, d.h. aus dem Schadenmanagement können Instandhaltungsaufträge initiiert werden		
Instandhaltungsmanagement	Dokumentation des gesamten Instandhaltungsprozesses, von dem Erhalt des Kostenvoranschlages über die Erteilung des Reparaturauftrages bis zur Eingangsrechnung		
Instandhaltungsmanagement	Zeitliche Überwachung von Instandhaltungsmaßnahmen und Aufgaben (ggf. automatisierte Mahnschreiben bei zu langer Werkstattzeit)		
Instandhaltungsmanagement	Unterstützung des Garantiemanagement, durch die Berücksichtigung von Garantieleistungen im Rahmen der Reparaturaufträge		
Instandhaltungsmanagement	Kommunikation mit den Werkstätten aus dem System heraus (z.B. Mail, Briefe, Telefonnotizen etc.)		
Instandhaltungsmanagement	Erstellung eines technischen Lebenslaufes durch die Dokumentation aller Instandhaltungsvorgange		
Fahrzeugsperrungen	Dokumentation von Fahrzeugsperrungen Übergabe an Disposoftware		
Fristenmanagement	Hinterlegung von Wartungs- und Prüfplänen differenziert nach Fahrzeugarten und Objekten (Frei definierbare Prüfungsarten und -intervalle)	TOP 5	
Fristenmanagement	Überwachung nach Zeit und Laufleistung, Terminprognose nach Laufleistungsprognose		
Fristenmanagement	Überwachung und Dokumentation von technischen Prüfungen Sperrung von Fahrzeugen		
Fristenmanagement	Verknüpfung von Dokumenten mit dem Vorgang		
Fristenmanagement	Verknüpfung mit Instandhaltungsmanagement, d.h. aus dem Fristenmanagement können Instandhaltungsaufträge initiiert werden)		
Reifenmanagement	Überwachung und Dokumentation der Reifenbestände (welches Fahrzeug hat Winter- / Sommerreifen)		
Reifen-management	Überwachung, Steuerung und Dokumentation von Reifenwechseln (ggf. mit internem / externem Lagermanagement)		
Reifenmanagement	Verknüpfung mit Instandhaltungsmanagement, d.h. aus dem Reifenmanagement können Instandhaltungsaufträge initiiert werden)		
Elektronische Fahrzeugakte	Zusammenfassung aller Informationen je Fahrzeug (Stammdaten, Vertragsdaten, Schadenhistorie, Instandhaltungshistorie, Fahrerhistorie, Kostenstellenhistorie etc.)		
Elektronische Fahrzeugakte	Verknüpfung von Fotos und Dokumenten mit dem jeweiligen Vorgang		
Führerscheinkontrolle	Möglichkeit zur Überwachung und Dokumentation der Prüfung von Führerscheinen. Dabei Dokumentation des Datums der Prüfung sowie der nächsten Fälligkeit. Verknüpfung mit digitalisierter Führerscheinkopie		
Führerscheinkontrolle	Automatisierte Ansprache der Führerscheininhaber per E-Mail, inklusive Erinnerungsmail		
Dokumentenmanagement	Ablage und Archivierung von allen digitalisierten Dokumenten (z.B. Schriftverkehr, Rechnungen, Fotos etc.)		
Fakturierung	Erstellung von Ausgangsrechnungen (z.B. Schadenrechnungen an Fahrer)		
Rechnungsbearbeitung			
Import von Rechnungsdaten	Übernahme von Rechnungsdaten inkl. Einzelposten aus Vorsystemen (z.B. ERP/Fibusystem) zur Weiterbearbeitung (Kostenallokation)		
Verknüpfung Werkstattsoftware	Übernahme von Leistungsdaten aus der Werkstattsoftware mit hinterlegten internen Kostensätzen (interne Rechnung)		
Kostenallokation	Möglichkeit zur freien Definition der Kostenstellen sowie zum Import von Kostenstellen		
Kostenallokation	Möglichkeit zur freien Definition der Kostenarten		
Kostenallokation	Möglichkeit zur Gruppierung von Kostenarten zu Unterkostengruppen und Kostengruppen Beispiel: - Kostenart Benzin bzw. Diesel, gemeinsame Kostengruppe Kraftstoff - Kostenart Inspektion bzw. Reparatur, gemeinsame Kostengruppe R&W		

Fuhrparkmanagement Braunschweig

Anforderung	Beschreibung	Anforderung	Bemerkungen
Controlling / Reporting			
Standardreports	Reporting für die Bereiche: Stammdaten, Bestände, Kosten, Kraftstoff, Schaden, Kilometerstände, Prüftermine; Mindestumfang: - Gesamtkosten nach Fahrzeugen bzw. Objekten / Kostenarten / Kostenstellen und Zeiträumen - Kilometerkosten nach Fahrzeugen / Objekten - Kraftstoffverbrauch kumuliert - Kraftstoffdurchschnitt-verbrauch - Abweichungen zum Kraftstoff-normverbrauch - Standzeiten Werkstatt - Laufleistungen - Überfällige Fristen - Vertragslaufzeiten - Kosten nach Geschäftspartnern		
Individualisierbare Reports	Möglichkeit zu Erstellung eigener Reports		
Export Reports	z.B. Excel / CSV / PDF /XML		
Export Reports	Automatische und periodische Zusendung von vordefinierten Reports		
Schnittstellen			
Telematik	Automatische Übernahme von Daten aus Telematik Systemen: z.B. Kilometerstand, Tankinhalt, Schäden, Wartungsinformation, Standort-Ortung	TOP 5	
Tankdaten	Kommunikation mit Soft- und Hardware einer Tankstelle (Datenübernahme, -übergabe); Zukünftig auch mit den Daten von Ladesäulen (Elektromobilität)		
ERP / Fibu- System	Übernahme von Rechnungsdaten inkl. Einzelposten aus ERP / Fibusystem		
Poolmanagement / Disposition	Übergabe von frei definierbaren Stammdaten an ein Dispositionssystem für Fahrzeugpools		
Import von Batchdateien	z.B. Tankdaten, Reifendaten		
Mailserver	Möglichkeit zur Anbindung an E-Mail-Client (z.B. Outlook)		
Lohnbuchhaltung	Berechnung und Übergabe der Daten zur Ermittlung des geldwerten Vorteils		
Fahrzeugstammdaten	Anbindung an Fahrzeugstammdatenbank (z.B. Schwacke etc.)		
direkte SAP® Integration	Alle für SAP relevanten Daten werden von der Software an SAP übergeben, während die spezifischen Daten in der Software verbleiben		
VIN (Vehicle Identification Number) - Abfrage	Die VIN-Abfrage ermöglicht die eindeutige Identifikation eines Fahrzeugs über die Erfassung der Fahrgestellnummer (VIN). Innerhalb von Sekunden wird das Fahrzeug mit allen Ausstattungen angezeigt.		
Hilfesystem / Tools / Service			
Hilfesystem	Online-Hilfe / elektronisches Hilfesystem		
Geschäftsprozess-dokumentation	Geschäftsprozessdokumentation nach ISO 9000/9002		
Hotline / Systembereuung	Bereitstellung einer Hotline		
Updates und Fernwirkung	Regelmäßige Updates und neue gesetzliche oder funktionale Aspekte werden umgehend eingearbeitet.		

OE Mobilitätsmanagement	Ist-Situation		Soll-Situation		Ressourcen				
Fuhrpark (Pkw und Nutzfahrzeuge)	**Zuständigkeit**	**Bemerkung**	Zuständigkeit neu	Bemerkungen	Mehraufwand in der OE	Qualifikation	Schnittstellen zu	Prozesse / Richtlinien	Bemerkungen
Stammdaten / Fahrzeuge / Geräte									
Fahrzeugbeschaffung und Zulassung	FB 67	alle Fahrzeuge ohne Feuerwehr und Fahrbereitschaft	FB 67						
Finanzierung der Fahrzeuge	jeder FB		FB 67	bei Fahrzeugpools mit Weiterberechnung an FB					
Vertragsmanagement der Kauf- und Leasingverträge	jeder FB	Auftragserteilung nach VOL - FB 67	FB 67						
Versicherungsmanagement	FB 10	anteilige Rückerstattung von FB	FB 10						
Steuern	FB 67	anteilige Rückerstattung von FB	FB 67						
Gebühren (z.B. GEZ)	--		FB 10						
Verträge mit Werkstätten, Waschanlagen und weiteren Lieferanten	jeder FB		FB 67		+	Fachkenntnisse Kfz			
Rahmenverträge mit CarSharing / Taxi	--	Taxi: FB 10 nachfragen / Kinderbeförderung?	FB 67		+				
Bereitstellung von Hilfsmitteln: Taschen, Sicherheitsausrüstung	jeder FB selbst		FB 67	Zentralisierung, Erscheinungsbild	+				
Tanken und Pflege									
Tankkartenmanagement	jeder FB selbst		FB 67		+				inkl. Abrechnung
Verbrauchsanalysen	--		FB 67						
Durchführung und Überwachung der Fahrzeugpflege	nach DA		FB 67		+				evtl. Fremdleistung (leistungsgeminderte Kräfte)
Betrieb									
Zusammensetzung der Fahrzeugpools	jeder FB selbst		FB 67						
Fahrzeugdisposition	jeder FB selbst		FB 67		+				
Zugangssysteme (Bordcomputer, RFID-Karten, Schlüsselverwaltung)	--		FB 67	multi-card: + FB 10	+				
Führerscheinkontrolle	jeder FB selbst		FB 67		+				
Termine / Überwachung Gesundheitsprüfung / Fahrerkarten / Fahrer	jeder FB selbst	HU: FB 67	FB 67	für Poolfahrzeuge, sonst dezentral / DA	+				
Fahrtenbücher	jeder FB selbst	Hausdruckerei: priv. Nutzung mit IBAN	FB 67						
Sonderausweise (z.B. Sondergenehmigungen)	jeder FB selbst	Ausstellung FB 66	FB 67	Ausstellung bleibt bei FB 66					
Terminverwaltung und -planung	jeder FB selbst		FB 67		+				
Reifenmanagement (Sommer- / Winterreifen)	jeder FB selbst		FB 67		+				
Prüfungen (TÜV, AU, UVV, Prüfung von E-Ladekabeln)	FB 67	Meldung und Rückmeldung in FB	FB 67		+				
(vorbeugende) Wartung (Inspektion)	jeder FB selbst		FB 67		+				
Reparaturmanagement	FB 67	auf Anfrage aus der Werkstatt	FB 67		+				
Unfall- und Schadenmanagement	ALBA (Aufnahme) / FB 67 / FB 10	insges. ca. 85 Unfälle	FB 67		+				Aufnahme beim Fuhrpark (ALBA nicht mehr erforderlich)
Aussteuerung und Verwertung von Fahrzeugen	FB 67		FB 67						
Interne Verrechnung mit den Fachbereichen	FB 10 (Versicherung) / FB 67 (Steuern) / alles weitere je FB selbst		FB 67		+				
Interne Verrechnung mit den Gesellschaften	--		FB 67		+				
Abrechnung private Pkw-Nutzung von Dienstfahrzeugen (Sharing)	--		FB 67	Datenweitergabe an FB 10	+				
Laufende Rechnungsprüfung	jeder FB selbst		FB 67		+				
Reporting / Controlling	jeder FB selbst		FB 67	ggf. Zwischenprüfung durch RPA oder WP	+				
Budgetplanung	jeder FB selbst		FB 67		+				
Dokumentation	jeder FB selbst	Fzg-Briefe bei FB 67	FB 67		+				
Mobilitätsprozesse									
Erstellung und Pflege von Dienstanweisungen zur Mobilität	FB 10		FB 67 / FB 10	Verfügung über FB 10					
Fahrzeugübernahme bei (Neu)Beschaffung	FB 67		FB 67						
Benennung von AnsprechpartnerInnen vor Ort / je Poolstandort	jeder FB selbst		Standortverantwortliche						
Beschaffung und Bereitstellung JobTickets	jeder FB selbst	mit Verkehrs GmbH / Nachweis über FB 10	FB 10		+				
Buchung Bahntickets / Flüge	diverse		jeder FB selber						
weitere Mobilitätsarten: Fahrgemeinschaften, E-Kickscooter, etc.	--		FB 67						
Weiterentwicklung von Mobilitätsprozessen / Mobilitätsapps	--		FB 67						
Software und Dienstleistungen									
Administration und Betrieb Fuhrparkmanagement	--		FB 67		+				
Administration und Betrieb FahrzeugSharing	--		FB 67		+				
Controlling und Reporting	--		FB 67		+				
Recherche zu nationalen und internationalen Förderkulissen für Mobilität	--		--	evtl. zukünftige Aufgabe eines Betrieblichen Mobilitätsmanagers	+				
Menschen - Information / Beratung / Beteiligung / Schulung									
Erstellung von Infomaterial	--		FB 67		+				
Mobilitätsberatung für (neue) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	--	evtl. Einarbeitungsleitfaden	FB 67		+				
Beratung zu JobTickets	intranet (FB 10)		FB 10						
Vorhalten und Betrieb einer Info- und Service-Hotline	--		--		+				
Mobilitätstraining / Fahrerschulung / Unterweisung	--		FB 67		+				
Entwicklung von Anreizsystemen	--		FB 10 / FB 20		+				
Umsetzung von Anreizsystemen	--		--						
Infrastruktur - Schnittstellen									
Regelung und Vergabe von Stellplätzen	jeder FB selbst		entfällt	Poolfahrzeuge sind versorgt					
Vergabe /Anmietung der Stellplätze	FB 20.2		FB 65						
Aufbau und Überwachung von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge	FB 67 (Planung) / Umsetzung FB 65	auf eigenen Immobilien	FB 65		+				
Beschaffung und Betrieb von Fahrradabstellanlagen	FB 65	Ansprechpartner unbekannt	FB 65						
Dusch-, Umkleide- und Lagerräume für ZweiradfahrerInnen	FB 65	Kundenmanagement	FB 65						

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10775
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
145. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig "An der Schölke - Neu"; Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	21.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschluss:

1. „Die während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen Nr. 3 und 4 zu behandeln.

2. Für das oben bezeichnete Stadtgebiet wird die 145. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig mit der dazugehörigen Begründung mit Umweltbericht in der anliegenden Fassung beschlossen.“

Beschlusskompetenz
Die Beschlusskompetenz des Rates zu den Punkten 1. und 2. ergibt sich aus § 58 Abs. 2 Nr. 2 NKomVG, wonach ausschließlich der Rat für die abschließende Entscheidung über Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen zuständig ist.

Inhalt und Verfahren
Dem beiliegenden Entwurf des Änderungsplanes (Anlage 1) und der Begründung mit Umweltbericht (Anlage 2) sind Gegenstand der Änderung, Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planänderung zu entnehmen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 14.12.2018 mit Fristsetzung zum 17.01.2019 zur Stellungnahme aufgefordert. Die für die Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes bedeutenden Inhalte der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden teilweise in die Planunterlagen aufgenommen. Die eingegangenen Stellungnahmen, jeweils mit einer Stellungnahme der Verwaltung und einem Beschlussvorschlag versehen, sind Bestandteil dieser Vorlage zum Planbeschluss (Anlage 3).

Am 26.03.2019 wurde die öffentliche Auslegung der 145. Flächennutzungsplan-Änderung gemäß § 3 (2) BauGB vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 05.04.2019 bis zum 06.05.2019 durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 09.04.2019 von der Beteiligung der Öffentlichkeit informiert. Die eingegangene Stellungnahme, mit einer Stellungnahme der Verwaltung und einem Beschlussvorschlag versehen, ist Bestandteil dieser Vorlage zum Planbeschluss (Anlage 4).

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Änderungsplan
Anlage 2: Begründung mit Umweltbericht
Anlage 3: Vorschlag zur Behandlung der im Verfahrensschritt gemäß § 4 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahmen
Anlage 4: Vorschlag zur Behandlung der im Verfahrensschritt gemäß § 3 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahme

Stadt Braunschweig

145. Änderung des Flächennutzungsplanes

An der Schölke-Neu

Rechts-
grundlagen siehe Anlage

Anlagen Begründung

1 : 15 000 0 200 400 600 800 1000 m

S

○ Verfahrensexemplar

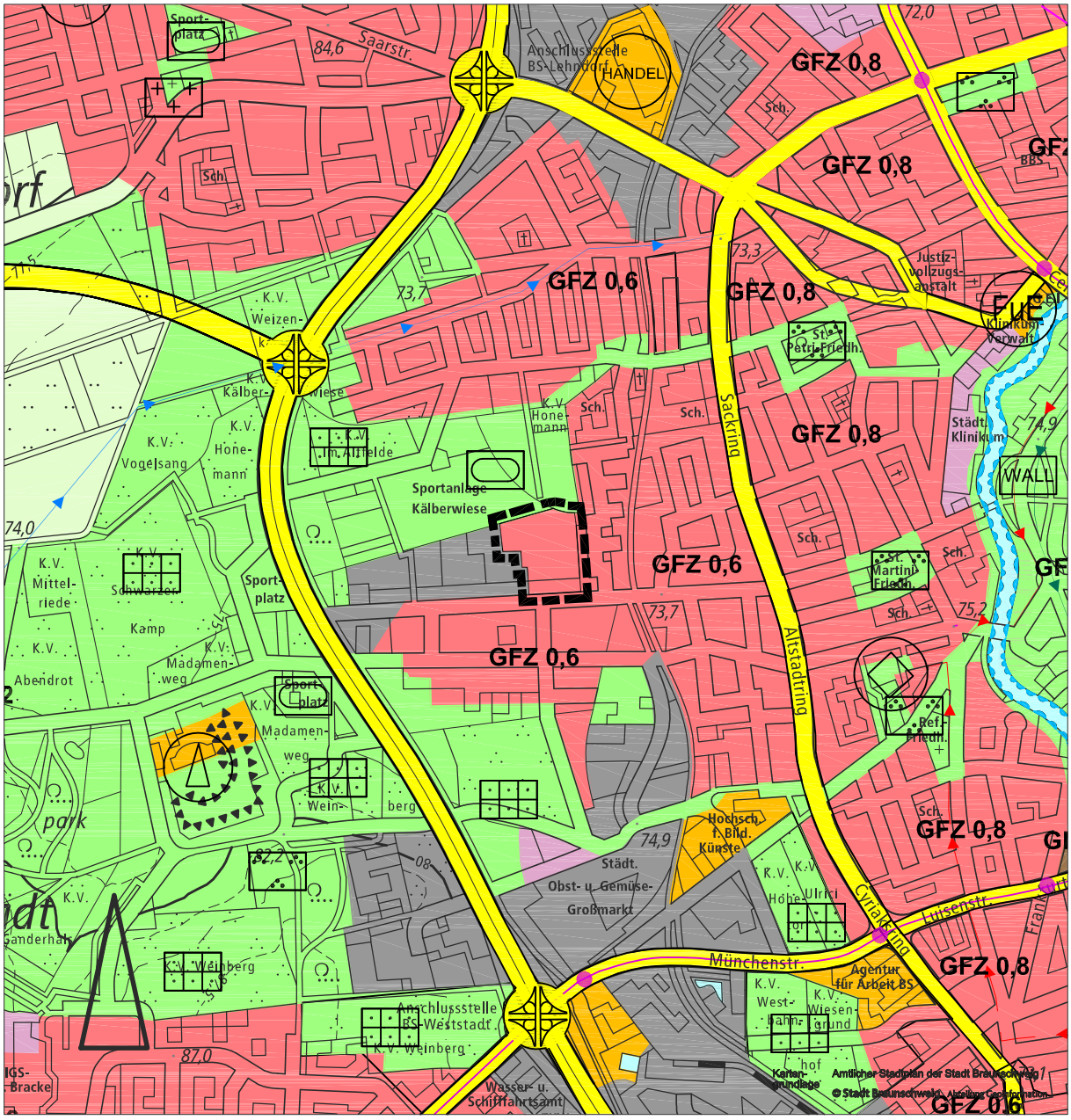
○ Original

○ Kopie

i.A.

Fachbereich
Stadtplanung und Umweltschutz
Abt. Verwaltung

○ Die Übereinstimmung mit dem Original wird beglaubigt



Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke

Planzeichenerklärung

Grenze des Geltungsbereichs

Wohnbauflächen

Stadt Braunschweig

Anlage 2

145. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig
„An der Schölke-Neu“
Begründung und Umweltbericht
Verfahrensschritt Planbeschluss

Inhaltsverzeichnis

1 Rechtsgrundlagen des Flächennutzungsplanverfahrens - 3 -
2 Gegenstand der Änderung - 4 -
3 Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung - 5 -
4 Umweltbericht - 6 -
4.0 Präambel - 6 -
4.1 Inhalt und wichtigste Ziele der Flächennutzungsplanänderung - 6 -
4.2 Ziele des Umweltschutzes aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen und deren Berücksichtigung - 7 -
4.3 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung - 8 -
4.3.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen - 8 -
4.3.2 Schutzgut Landschaft - 10 -
4.3.3 Schutzgut Boden und Fläche - 10 -
4.3.4 Schutzgut Wasser - 11 -
4.3.5 Schutzgut Klima und Luft - 12 -
4.3.6 Schutzgut Mensch - 12 -
4.3.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter - 16 -
4.3.8 Wechselwirkungen - 16 -
4.3.9 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten - 17 -
4.3.10 Anderweitige Planungsmöglichkeiten - 17 -
4.4 Zusätzliche Angaben - 17 -
4.4.1 Methodisches und technisches Vorgehen - 17 -
4.4.2 Maßnahmen zur Überwachung - 17 -
4.5 Allgemein verständliche Zusammenfassung - 17 -
5 Begründung der Darstellungen, Fazit - 18 -
6 Verfahrensablauf - 19 -

1 Rechtsgrundlagen des Flächennutzungsplanverfahrens

- **Stand 10. April 2019** -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl I S. 3634)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl I S. 3786)

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 18. Juli 2017 (BGBl I S. 2771)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)

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

1.8 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch § 2 des Gesetzes vom 27. März 2019 (Nds. GVBl S. 70)

1.9 Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig (RROP)

In der Fassung vom 1. Juni 2008 (Rechtskraft durch Bekanntmachung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig)

1.10 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)

In der Fassung der Neubekanntmachung vom 26. September 2017 (Nds. GVBl. S. 378)

2 Gegenstand der Änderung

Die Stadt Braunschweig zählt zurzeit ca. 250.000 Einwohner und ist damit die zweitgrößte Stadt Niedersachsens.

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum verbindlich festgelegt. Dem oberzentralen Verbund sind die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen.

Nach dem RROP sollen Siedlungsentwicklungen schwerpunktmäßig in Oberzentren stattfinden. Im Großraum Braunschweig sollen diese vorrangig auf zentralörtlichen Standorten, die über Zugangsstellen des schienengebundenen ÖPNV bzw. von Regio-Buslinien verfügen, konzentriert werden. Im Einzugsbereich der Haltepunkte soll durch verdichtete Bau- und Wohnformen eine höhere Siedlungsdichte erreicht werden.

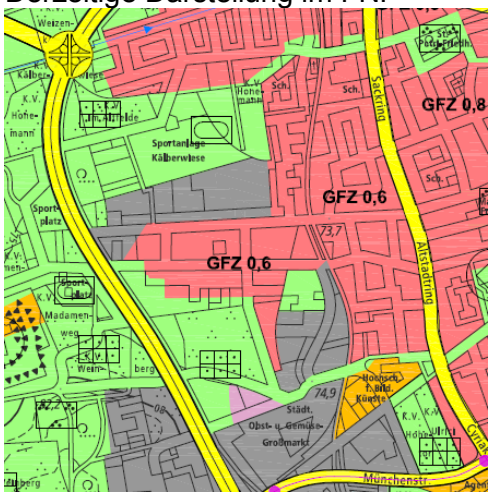
Das Plangebiet ist im RROP 2008 als Siedlungsbereich dargestellt. Das RROP stellt weiterhin an der nördlichen Grenze des Geltungsbereichs ein „Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz“ dar. Zur Vorbeugung des Hochwasserschutzes soll in den Einzugsbereichen der Fließgewässer ein natürlicher Rückhalt und schadloser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

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

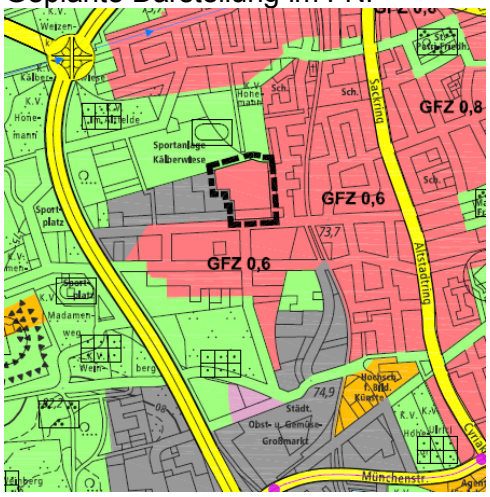
Seit Ende der 90er Jahre gibt es planerische Bestrebungen, das Areal zwischen der Kreuzstraße und der ehemaligen Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ mit einer Wohnnutzung zu entwickeln. Im Ergebnis wurde 2008 die Aufstellung des Bebauungsplanes "An der Schölke" HO 41 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a (2) BauGB eingeleitet und 2016 rechtskräftig. Der Flächennutzungsplan wurde im Wege der Berichtigung angepasst. Anfang 2018 wurde im Rahmen einer Eilentscheidung eines Normenkontrollantrages auf Grund eines beachtlichen Verfahrensfehlers durch das Oberverwaltungsgerichtes Niedersachsen der Bebauungsplan HO 41 außer Vollzug gesetzt. Dem folgend wird ein neuer Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, im Normalverfahrens aufgestellt, der den verfahrensfehlerhaften Bebauungsplan HO 41 ersetzt. Die 145. Änderung des Flächennutzungsplans „An der Schölke-Neu“ wird im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB durchgeführt.

Es gelten die Darstellungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig in der Form der Bekanntmachung vom 06.10.2005. Der Flächennutzungsplan stellt in seiner derzeit geltenden Fassung im Geltungsbereich gewerbliche Bauflächen dar. Zukünftig ist die Darstellung von Wohnbauflächen geplant. Dabei geht die FNP-Änderung über den exakten Umgriff des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes HO 54 südöstlich hinaus und bezieht die sonst verbleibenden Restgrundstücke in die Wohnbaufläche mit ein. Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplans umfasst eine Größe von ca. 2,5 ha.

Derzeitige Darstellung im FNP



Geplante Darstellung im FNP



Kartengrundlage Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abt. Geoinformation

3 Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung

Ziel der 145. Änderung des Flächennutzungsplanes "An der Schölke-Neu" ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Wohngebietes. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist als Fläche des unbeplanten Außenbereiches gem. § 35 BauGB einzustufen, die einer erstmaligen Bebauung zugeführt werden soll. Für die beabsichtigte Entwicklung ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes HO 54 „An der Schölke-Neu“ erforderlich. Da der wirksame Flächennutzungsplan hier gewerbliche Bauflächen darstellt und damit eine Entwicklung des Bebauungsplanes gemäß § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan nicht möglich ist, wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB geändert.

Durch das Bauleitplanverfahren soll Planungsrecht für ein Wohngebiet mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern, Reihenhäusern und verträglichem Mehrgeschosswohnungsbau entstehen, die der Versorgung der Braunschweiger Bevölkerung mit Eigentumswohnraum dienen.

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

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

Die Ausweisung einer Fläche für einen Kindergarten ist im Plangebiet nicht vorgesehen. Durch die insgesamt ca. 50 Wohneinheiten ergibt sich nach den städtischen Standards ein rechnerischer Bedarf von ca. 9 Kindergarten- und 7 Krippenplätzen. Dieser Bedarf kann von den vorhandenen Einrichtungen im Stadtbezirk u. a. durch die Erweiterung der städtischen Kita Schölkestraße abgedeckt werden.

Der aus der Ausweisung des Wohngebietes entstehende Bedarf an Schulplätzen kann an den bestehenden Grundschulen gedeckt werden.

Für die nordwestlich an den FNP-Geltungsbereich angrenzende ehemalige Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ besteht kein zukünftiger Bedarf mehr, sodass die Stadt Braunschweig beabsichtigt, auch dieses Areal zu Wohnbauland zu entwickeln. Zu diesem Zweck wird das Bauleitplanverfahren "Feldstraße", (Bebauungsplan AP 23, 123. FNP-Änderung) durchgeführt. Die hieraus entstehenden planerischen Überlegungen werden in der Planung berücksichtigt. So ist z. B. für das geplante Bauland „Kälberwiese/ Feldstraße“ eine mögliche Anbindung von der Kreuzstraße nach Norden vorgehalten. Diese Verbindungsstraße führt durch das Plangebiet „An der Schölke-Neu“.

4 Umweltbericht

4.0 Präambel

Im vorliegenden Umweltbericht werden die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB ermittelten Belange des Umweltschutzes dargelegt und bewertet.

4.1 Inhalt und wichtigste Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Der Geltungsbereich ist ca. 25.000 m² groß und liegt im Westen des Stadtgebietes zwischen der Kreuzstraße und der ehemaligen Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ und ist Teil des Bezirks „Westliches Ringgebiet“.

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

In unmittelbarer Umgebung befindet sich eine gewachsene Infrastruktur. Einkaufsmöglichkeiten, das Naherholungsgebiet „Westpark“ sowie die Innenstadt lassen sich fußläufig erreichen. Es besteht eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie an die regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastrukturen.

Die Haupterschließung des Plangebietes erfolgt von der Kreuzstraße im Süden und bildet eine Anbindung des zukünftigen Wohngebietes „Kälberwiese/ Feldstraße“ im Norden. Über Wohnstraßen wird das übrige Plangebiet erschlossen.

Es besteht eine Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr. Am Madamenweg befindet sich in einem Abstand von ca. 300 m Entfernung zum Plangebiet die Haltestelle Weinbergstraße der Buslinie 418, die werktäglich im 30-Minuten-Takt fährt. In ca. 500 Meter Abstand befindet sich die Haltestelle Maienstraße am Sackring. Hier fahren die Buslinien 419/429, 422 und 461 jeweils im 10 bis 30-Minuten-Takt. Die Buslinien führen zum Rathaus und weiter ins östliche Ringgebiet bzw. zum Bahnhof.

Im nordöstlichen Plangebiet soll eine Fuß- und Radwegeverbindung, die Bestandteil einer öffentlichen Grünfläche ist, eine Verbindung zu einem geplanten Weg der nördlich angrenzenden, naturnahen Grünfläche herstellen sowie im weiteren Verlauf zur Straße Kälberwiese führen. Das Fuß- und Radwegenetz wird das zukünftig nördlich angrenzende Wohnbauland „Kälberwiese/Feldstraße“ und weitere nahe gelegene Grünanlagen, wie z.B. das Ringgleis und den westlich der A 391 gelegenen Westpark miteinander verbinden.

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

Aufgrund der relativ hohen baulichen Dichte kommt der Gestaltung der Grün- und Freiräume eine besondere Bedeutung zu. Dazu tragen, neben einer Grünfläche mit Baumreihen, weitere Baumpflanzungen in den übrigen Quartierstraßen und eine öffentliche Grünfläche im nordöstlichen Plangebiet bei. In diese Grünfläche wird ein ca. 200 m² großer öffentlicher Spielplatz integriert, der Bestandteil des östlich bestehenden Spielplatzes wird.

Der vorhandene Baumbestand entlang der Gräben innerhalb der Grünflächen im nördlichen Teil des Geltungsbereiches soll weitgehend erhalten bleiben.

Für die Rückhaltung von anfallendem Oberflächenwasser aus dem Plangebiet dient ein Rückhaltebecken (RRB), das unter Berücksichtigung vorhandener und insbesondere erhaltenswerter Bäume im Mündungsbereich zweier Gräben, nördlich des Baugebietes geplant ist. Das Rückhaltebecken soll so angelegt werden, dass hier ca. 90 % des anfallenden Niederschlagswassers aus dem Wohnbaugebiet „An der Schölke-Neu“ eingeleitet werden kann. Das restliche Niederschlagswasser kann über das städtische Netz abgeführt werden. Das Niederschlagswasser wird über das geplante Entwässerungssystem zusammengeführt und gesammelt in das Rückhaltebecken geleitet.

Zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach § 44 BNatSchG und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, sind zwei Ausgleichsflächen von insgesamt ca. 2,3 ha im parallelen Bebauungsplanverfahren vorgesehen.

4.2 Ziele des Umweltschutzes aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen 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. Diese Unterlagen bündeln die aus den einschlägigen Fachgesetzen festgelegten Ziele des Umweltschutzes. Eine nochmalige Auflistung erfolgt daher an dieser Stelle nicht mehr. Die nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die herangezogenen stadtweit vorliegenden Fachplanungen und Gutachten, die sich in unterschiedlicher Tiefe mit dem Geltungsbereich auseinandersetzen.

Zu berücksichtigende Fachplanungen und Gutachten:

- Regionales Raumordnungsprogramm (RROP), 2008
- Landschaftsrahmenplan, 1999, Aktualisierung 2014
- Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Braunschweig 2010, GEO-NET Umweltconsulting GmbH

- Stadtklimaanalyse Braunschweig 2017/18, GEO-NET Umweltconsulting GmbH
- Lärmminderungsplan Braunschweig, 2013

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weitergehende, auf die konkrete Planung bzw. konkrete Situation bezogene Fachgutachten erstellt. Die Ergebnisse werden, soweit erforderlich, bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltsituation unter Kap. 4.4 im parallelen Bebauungsplan HO 54 wiedergegeben. Im vorliegenden Umweltbericht werden diese Inhalte für die auf einer Maßstabsebene von 1:15.000 erforderlichen Inhalte der FNP-Änderung unter Kap. 4.3 zusammengefasst wiedergegeben.

Plangebietsbezogene Fachplanungen und Gutachten:

- Bodengutachten zum Neubaugebiet „An der Schölke“, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH, 30.06.2011
- Grünordnerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan HO 41 „An der Schölke“, Stadt Braunschweig, Büro für Freiraumplanung Gero Hille Jürgen Müller, 10. März 2016
- Biologische Untersuchungen für den B-Plan „An der Schölke“, HO 41 der Stadt Braunschweig, Biodata GbR, November 2014
- Untersuchungen zum Vorkommen der Haselmaus (Muscardinus avellanarius) für die Erstellung der B-Pläne „Feldstraße“ (AP 23) und „An der Schölke“ (HO 41) in Braunschweig, Biodata GbR, November 2015
- Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept für das Einzugsgebiet der Kleinen Mittelriede in Braunschweig“, Fugro Germany Land GmbH, 2017
- Ergänzungsgutachten „Hochwasserschutz Kleine Mittelriede“, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Dezember 2018, zum Gutachten „Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept für das Einzugsgebiet der Kleinen Mittelriede in Braunschweig“, Fugro Germany Land GmbH, 2017
- Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HO 54 „An der Schölke-Neu“ der Stadt Braunschweig, Ingenieurgemeinschaft Bonk-Maire-Hoppmann Part-GmbB, 12. Juli 2018

4.3 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Prognose bei Durchführung der Planung

Es folgt die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die in § 1 Abs. 6 Nummer 7 BauGB benannten Belange. Da die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung mit ihren Darstellungen kein Baurecht schafft, sind die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bauphase nicht abschätzbar. Diese werden auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert.

4.3.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen

4.3.1 a) Bestand

Im Rahmen des faunistischen/floristischen Gutachtens von BIODATA (2014) wurden die Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien, Heuschrecken und Tagfaltern untersucht. Aufgrund von Hinweisen auf mögliche Vorkommen der streng geschützten Haselmaus wurde im Jahr 2015 durch BIODATA eine ergänzende Untersuchung durchgeführt.

Im Rahmen der Kartierungen wurden im Untersuchungsgebiet 21 Vogelarten nachgewiesen, die zum großen Teil zu den weit verbreiteten und weniger anspruchsvollen Arten der Gehölze und des Siedlungsbereichs gehören. Der Bereich hat somit eine geringe bis mittlere Bedeutung für die Artengruppe.

Weiterhin wurden mit der Zwergfledermaus, dem Großen Abendsegler und der Breitflügelfledermaus drei typische Fledermausarten der Siedlungsbereiche festgestellt. Die Zwergfledermaus nutzt den Bereich als Jagdgebiet, die Breitflügelfledermaus und der Große Abendsegler konnten auf Transferflügen bzw. durch Einzelkontakte nachgewiesen werden. Sommerquartiere im Bereich der Gartenhütten wurden nicht nachgewiesen, können aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Geeignete Winterquartiere sind nicht vorhanden. Für die Artengruppe hat das Gebiet eine geringe bis mittlere Bedeutung.

Das Gebiet hat für die Artengruppen Tagfalter, Heuschrecken und Reptilien aufgrund des Fehlens von geschützten oder gefährdeten Arten eine geringe Bedeutung. Die Haselmaus konnte im Rahmen der Kartierung nicht nachgewiesen werden.

Schutzgebiete
Im Bereich bestehen keine gesetzlich geschützten Natur-/Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützter Landschaftsbestandteile, Europäische Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete.

Das Gebiet wird bestimmt von Grün- und Ruderalflächen von geringem bis mittlerem Biotopwert. Es wurden keine nach § 30 BNatSchG bzw. § 22 NAGBNatSchG geschützten Biotope auf der Fläche festgestellt. Pflanzenarten der Roten Liste konnten ebenfalls nicht nachgewiesen werden.

4.3.1 b) Prognose bei Durchführung der Planung
Es kommt zum Verlust von dauerhaft genutzter Fortpflanzung- und Ruhestätten sowie Jagd-/Nahrungsgebiet von Vögeln und Fledermäusen.

Durch die Entfernung des Baumbestandes kommt es zum Verlust an Nistplätzen von Höhlen- und Nischenbrüter. Als Ausgleich sind Nisthilfen an den verbleibenden Altbäumen anzubringen.

Die Realisierung der Planung ist auch mit dem Verlust von Lebensräumen für Tier und Pflanzen verbunden. Durch Versiegelung und Überbauung werden größtenteils Rasen- und Ruderalflächen sowie Gehölzstrukturen in Anspruch genommen. Insgesamt gehen durch das geplante Baugebiet überwiegend siedlungsbestimmte, genutzte und ungenutzte Flächen von geringerem bis mittlerem Biotopwert verloren.

4.3.1 c) Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung
Bei Nicht-Durchführung der Planung erfolgt am Standort keine Änderung der Situation und die aktuelle Situation würde bestehen bleiben.

4.3.1 d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen
Für die Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen ist auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung die Erarbeitung eines grünordnerischen Fachbeitrages erforderlich.
Die im parallelen Bebauungsplan festzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen erfolgen im Bereich der Okerniederung und in der Gemarkung Hondelage. Dabei wird der ökologische Mehrwert für Fauna und Flora gegenüber der ursprünglichen Nutzung ermittelt und als Ausgleichsmaßnahme festgesetzt. Diese Flächen sind dauerhaft dem Ausgleich im Sinne des Natur- und Landschaftsschutzes vorbehalten.

Der Erhalt von Bäumen im nördlichen Bereich des Plangebietes, entlang der vorhandenen Entwässerungsgräben trägt zur Minimierung von Verlusten floristisch und faunistisch bedeutsamer Grünstrukturen bei.

4.3.2 Schutzgut Landschaft

4.3.2 a) Bestand
Das Plangebiet wirkt aufgrund der Nutzungsaufgabe u.a. der kleingartenartigen Nutzung ungeordnet und verwildert. An den Rändern erfolgt bereits erste Gehölzsukzession. Der Bereich ist im Osten und Süden von Bebauung eingeschlossen. Im Norden wirken getrennt durch den Schölkegraben die Grün- und Gehölzflächenbestände der ehemaligen Sportanlage Kälberwiese und deren Randbereiche in das Plangebiet hinein.

4.3.2 b) Prognose bei Durchführung der Planung
Bei Umsetzung der Planung wird der gesamte Bereich mit Ausnahme des RRB, der öffentlichen Grünfläche im Norden und des Kinderspielplatzes überbaut. Das bisher ungeordnet wirkende Gebiet wird städtebaulich mit Wohngebäuden und Erschließungsstraßen überprägt. Randliche Begrünungsmaßnahmen sowie Baumpflanzungen in den Straßen erzielen ein den Bedürfnissen der zukünftigen Bewohner entsprechendes Wohnumfeld.

4.3.2 c) Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung
Bei Nicht-Durchführung der Planung erfolgt am Standort keine Änderung der Situation und die aktuelle Situation würde bestehen bleiben.

4.3.2 d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen
Durch Eingrünungsmaßnahmen und Festsetzung öffentlicher Grünflächen erhält das Gebiet ein attraktives Wohnumfeld und wird so in das Stadtbild integriert.

4.3.3 Schutzgut Boden und Fläche

4.3.3 a) Bestand
Als natürlicher Bodentyp stehen im Planbereich Gley-Braunerden an, die aufgrund der historischen und aktuellen Nutzungen anthropogen überprägt sind. Diese werden von weichselzeitlichem Sandlöss und Ablagerungen der Niederterrasse unterlagert. Innerhalb der Sande ist ein oberflächennaher Porengrundwasserleiter ausgebildet.

Im Planbereich sind mehrerer Altstandorte vorhanden. Es liegen bereichsweise Bodenbelastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) vor. Weiterhin ist bekannt, dass das Grundwasser durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) belastet ist. Die vorgesehene bauliche Nutzung ist grundsätzlich nicht gefährdet.

Kampfmittel
Im Geltungsbereich ist mit Kampfmitteln aus dem 2. Weltkrieg zu rechnen.

4.3.3 b) Prognose bei Durchführung der Planung
Bei Umsetzung der Planung wird belasteter Oberboden in weiten Teilen entfernt bzw., wo dies erforderlich ist, wird Boden entsorgt und ggf. ersetzt. Mit Ausnahme der öffentlichen Grünflächen wird das gesamte Gebiet aufgehöht und es werden große Teile zusätzlich versiegelt. Die natürlichen Bodenfunktionen gehen damit verloren.

Generell besteht bei Erdarbeiten eine potentielle Gefahr durch Kampfmittel.

4.3.3 c) Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung
Bei Nicht-Durchführung der Planung erfolgt am Standort keine Änderung der Situation und die aktuelle Situation würde bestehen bleiben. Die im östlichsten Teil der Altablagerung L8/1 vorhandenen, schadstoffbelasteten Auffüllungen würden verbleiben.

4.3.3 d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen
Zur Verringerung der nachteiligen Auswirkungen werden möglichst große Flächen außerhalb der Gebäude und der Infrastruktur unversiegelt bleiben. Im parallelen Bebauungsplan werden Ausgleichsflächen für die Eingriffe in das Schutzgut Boden festgesetzt.

Kampfmittel
Da für das Plangebiet der Verdacht auf noch vorhandene Kampfmittel im Erdboden besteht, ist aus Sicherheitsgründen der Planbereich auf Kampfmittel zu sondieren. Die nach der Sondierung festgestellten Störkörper (mögliche Kampfmittel) sind aufzugraben bzw. zu bergen.

4.3.4 Schutzgut Wasser

4.3.4 a) Bestand
Die Grundstücke sind zurzeit aus der Nutzung genommen und sich selbst überlassen. Das anfallende Niederschlagswasser versickert weitestgehend.

Die natürlich überschwemmten Flächen am Schölkegraben würden bei einem hundertjährlichen Hochwasserereignis aktiviert werden und so zur Retention, also zur Rückhaltung bei Hochwasser und zur Dämpfung des Hochwasserabflusses der Schölke beitragen.

4.3.4 b) Prognose bei Durchführung der Planung
Durch die geplante Bebauung wird die Versickerungsquote der Niederschläge verringert und der Oberflächenabfluss entsprechend erhöht.

Die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über den Schölkegraben in die Schölke. Durch geeignet Maßnahme ist sicherzustellen, dass sich der Abfluss des Gewässersystems Kleine Mittelriede/Schölke bei Hochwasser nicht verschärft.

Die für die Bebauung notwendige Auffüllung des natürlichen Retentionsraumes wird an geeigneter Stelle ausgeglichen. Festsetzungen hierzu werden im Bebauungsplan getroffen.

4.3.4 c) Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung
Bei Nicht-Durchführung der Planung erfolgt am Standort keine Änderung der Situation und die aktuelle Situation würde bestehen bleiben.

4.3.4 d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen
Aufgrund des hohen Grundwasserstandes ist die Planfläche für eine Versickerung von Niederschlagwasser nicht geeignet.

Die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über den Schölkegraben in die Schölke. Durch geeignet Maßnahme (Rückhaltebecken) ist sicherzustellen, dass sich der Abfluss des Gewässersystems Kleine Mittelriede/Schölke bei Hochwasser nicht verschärft.

Die für die Bebauung notwendige Auffüllung des natürlichen Retentionsraumes ist an geeigneter Stelle auszugleichen.

4.3.5 Schutzgut Klima und Luft

4.3.5 a) Bestand
Das Plangebiet liegt südlich angrenzend, am östlichen Ende eines großflächigen stadtklimatischen Ausgleichsraumes der als wirksames Kaltluftentstehungsgebiet mit einer entsprechenden Luftleitbahn das westliche Ringgebiet mit Kalt- und Frischluft versorgt.

4.3.5 b) Prognose bei Durchführung der Planung
Die im Plangebiet gelegenen Freiflächen gehen verloren. Die durch den Anschluss an das großräumige Kaltluftentstehungsgebiet bedingte sehr günstige bis günstige bioklimatische Situation bleibt für die arrondierten Gebiete bestehen.

4.3.5 c) Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung
Bei Nicht-Durchführung der Planung erfolgt am Standort keine Änderung der Situation und die aktuelle Situation würde bestehen bleiben.

4.3.5 d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen
Zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft ist der weitgehende Erhalt des vorhandenen Baumbestands entlang der Gräben innerhalb der Grünflächen im nördlichen Teil des Geltungsbereichs vorgesehen. Auch die im Wohngebiet geplanten Grün- und Freiflächen mit Baumreihen, weitere Baumreihen an den Quartierstraßen und der Kinderspielplatz im Nordöstlichen Teil des geplanten Wohngebietes tragen zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Schutzgutes bei.

4.3.6 Schutzgut Mensch

4.3.6 a) Bestand

Lärm
Auf das Plangebiet das künftig im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt und im parallelen Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt wird, wirken bereits heute unterschiedliche Lärmquellen ein. Dabei handelt es sich im Einzelnen um den Verkehr der BAB 391 im Westen sowie um die an der Kreuzstraße gelegenen einzelnen Gewerbebetriebe südlich des Plangebiets. Diese sind planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB als Mischgebiet im Sinne des § 6 BauNVO einzustufen. In der Wiedebeinstraße, nordöstlich zum Plangebiet, befindet sich ein Kinderspielplatz. Eine grundsätzliche Vorbelastung dieser Flächen besteht durch die Schallimmissionen durch die Verkehrsbelastung der A391, erhebliche Gesundheitsbelastungen sind dabei nicht erkennbar.

Bei den Gewerbebetrieben handelt es sich um mischgebietsverträgliche Nutzungen mit geringen Lärmemissionen. Die einzelnen Erschließungen erfolgen über die Kreuzstraße. Mögliche Lärmemissionen der Freiflächennutzungen (z. B. Fahrverkehr, Ladebetrieb) werden durch die Anordnung der Betriebsgebäude zum nördlich angrenzenden Plangebiet abgeschirmt. Entsprechend beschränken sich die Schallausbreitungen auf die Quellnähe und wirken sich somit nicht auf das Plangebiet aus.

Der Kinderspielplatz ist gemäß § 22 Abs. 1a BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) immissionsschutzrechtlich als sozialadäquat zu beurteilen; in der Regel ist Kinderlärm im Allgemeinen hinzunehmen. Besondere Gründe, die dieses Toleranzgebot in Frage stellen könnten, liegen nicht vor.

Somit wirkt sich lediglich der Straßenverkehrslärm relevant auf das Plangebiet aus und wurde entsprechend schalltechnisch weiter untersucht.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Fertigung des Lärmaktionsplans 2018 vom Verkehrsgutachter (WVI GmbH) erhobenen Verkehrszahlen aus 2016 zeigt sich, dass im Geltungsbereich bei freier Schallausbreitung unter Betrachtung der kritischen Immissionshöhe (etwa 1. OG) die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau‘) für ein Allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts eingehalten werden. Die höchsten Werte werden von der pegelbestimmenden A 391 verursacht, entsprechend beschränken sie sich auf die äußerste nordwestliche Ecke des Plangebiets. Die umliegenden Straßen hingegen haben keinen maßgeblichen Beitrag an den Verkehrslärmimmissionen im Geltungsbereich.

Im Bestand handelt es sich bei der Plangebietsfläche um Brachland einer ehemaligen Kleingartenanlage. Vom Geltungsbereich gehen somit keine Lärmemissionen aus, die in der Umgebung zu einer Beeinträchtigung führen könnten.

Sonstige Emissionen/ Immissionen
Andere Emissionen wie Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen, die das Plangebiet - oder aus dem Plangebiet heraus die umliegenden Nutzungen - negativ beeinflussen könnten, liegen nicht vor.

Naherholung
Die in der rückwärtigen Lage überwiegend grünbestimmten Flächen besitzen eine Naherholungsfunktion, die jedoch regelmäßig privat und somit nicht öffentlich zugänglich sind.

4.3.6 b) Prognose bei Durchführung der Planung

Lärm
Mit Blick auf die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb des künftig als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzten Geltungsbereichs und für bestehende Nutzungen im Umfeld, wurde das Vorhaben einer schalltechnischen Untersuchung unterzogen (Ingenieurgemeinschaft Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbB, 99224III; 12.07.2018).

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen erfolgte auf Grundlage der DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau‘). Im Hinblick auf den Straßenneubau der Erschließungsstraße (Planstraße 4) wurden darüber hinaus die Regelungen der 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung‘) i. V. mit der VLärmSchR 97 (‚Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes‘) in Ansatz gebracht.

Gewerbelärm
Bezüglich des Gewerbelärms ist die Situation gegenüber der Bestandssituation unverändert, d. h., die Gewerbebetriebe wirken sich auch künftig nicht negativ auf das Plangebiet aus.

Kinderlärm
Ergänzend zu dem nordöstlich des Plangebietes liegenden Kinderspielplatz ist innerhalb des Geltungsbereichs eine Erweiterungsfläche von ca. 200 m² vorgesehen. Spielplätze sind gemäß § 22 Abs. 1a BImSchG unter dem Aspekt der „Sozialadäquanz“ eingestuft, demgemäß sind Lärmäußerungen durch Kinder im Allgemeinen hinzunehmen. Besondere Gründe, die dieses Toleranzgebot in Frage stellen könnten, liegen nicht vor.

Straßenverkehrslärm
Mit dem vorliegenden schalltechnischen Gutachten (BMH, 99224III v. 12.07.2018) wurden die auf das Plangebiet einwirkenden Straßenverkehrslärmimmissionen der BAB 391 sowie der umliegenden Straßen ermittelt und beurteilt.

Des Weiteren wurde der Einfluss der Erschließungsstraße (Planstraße 4) des Plangebiets auf das Plangebiet selbst als auch auf die Bestandsbebauung untersucht. Bei der Erschließungsstraße handelt es sich um einen Straßenneubau, der im Süden des Geltungsbereichs an die Kreuzstraße angebunden werden soll.

Nördlich des Geltungsbereichs ist ein weiteres Neubaugebiet („Feldstraße“, AP 23) als Allgemeines Wohngebiet geplant, dessen Verkehrserschließung ganz oder teilweise über die Planstraße 4 im HO 54 erfolgen soll. Um somit denkbare Schallsituationen abzuprüfen, wurden in der schalltechnischen Untersuchung zwei beispielhafte Erschließungsszenarien über die Planstraße 4 mit jeweils unterschiedlichen Verkehrsmengen betrachtet.

- Der Erschließungsverkehr zum Plangebiet „An der Schölke-Neu“, HO 54 zzgl. 50% Erschließungsverkehr des Plangebiets „Feldstraße“, AP 23 führen über die Planstraße und somit durch das Plangebiet „An der Schölke-Neu“, HO 54.

- Der Erschließungsverkehr zum Plangebiet „An der Schölke-Neu“, HO 54 zzgl. 100% Erschließungsverkehr des Plangebiets „Feldstraße“, AP 23 führen über die Planstraße 4 und somit durch das Plangebiet „An der Schölke-Neu“, HO 54 (worst-case-Szenario).

Dabei zeigt sich für die Beurteilung im Plangebiet grundsätzlich, dass sich die umliegenden Straßen aufgrund der Abstände und/ oder geringfügigen Verkehrsmengen nicht wesentlich auf das Plangebiet auswirken, die Straßenverkehrslärmimmissionen der A 391 hingegen großflächig im Plangebiet pegelbestimmend sind und der Erschließungsverkehr je nach Szenario (s. o.) mehr oder weniger stark im Nahbereich der Planstraße 4 dominiert.

Die Beurteilung erfolgte zum einen nach der für städtebauliche Planungen bestehenden Zielvorstellungen der DIN 18005, die Orientierungswerte enthält, zum anderen nach der 16. BImSchV i. V. mit der VLärmSchR 97, die verbindliche Immissions- bzw. Sanierungsgrenzwerte vorgeben.

Im Ergebnis zeigte sich, dass im Plangebiet sowohl die Orientierungs- als auch die Immissionsgrenzwerte je nach Erschließungsszenario mehr oder weniger deutlich überschritten werden, so dass Maßnahmen zum Schallschutz festgelegt werden müssen.
Demgegenüber werden außerhalb des Plangebiets durch den Neubau der Planstraße 4 an der unmittelbar und mittelbar betroffenen Bestandsbebauung die maßgeblichen Immissions- bzw. Sanierungsgrenzwerte eingehalten. Somit wird nach den Regelungen der

16. BImSchV für diese schutzwürdigen Nutzungen durch das Vorhaben dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst.
Des Weiteren kann nach den Ergebnissen der durchgeführten Berechnungen eine Unterschreitung der in verschiedenen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen für die „Möglichkeit einer gesundheitlichen Beeinträchtigung“ genannten Schwellenwerte für Wohngebiete von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts innerhalb und außerhalb des Plangebiets vorausgesetzt werden.

Sonstige Emissionen/ Immissionen
Aufgrund der festgesetzten Wohnnutzung ist nicht davon auszugehen, dass andere Emissionen (Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen) an den umliegenden Nutzungen zu nachteiligen Beeinträchtigungen führen.

Naherholung
Durch die vorgesehenen Grünmaßnahmen im Baugebiet werden Erholungsfunktionen teilweise wiederhergestellt und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Eine Verbesserung der wohnungsnahmen Erholungsfunktion wird durch eine angestrebte Wegeverbindung im Norden des Gebietes erreicht. Hierdurch wird zudem die Erreichbarkeit eines dort gelegenen Jugendplatzes für Kinder aus dem Bereich Kreuzstraße verbessert bzw. erst ermöglicht.

4.3.6 c) Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung

Lärm
Unter Berücksichtigung der im Lärmaktionsplan 2018 prognostizierten Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030 ergeben sich im Geltungsbereich bei freier Schallausbreitung unter Betrachtung der kritischen Immissionshöhe (etwa 1. OG) gegenüber zur Bestandssituation keine anderen Ergebnisse.

Im Norden des Plangebiets befindet sich eine Freihaltefläche für das Baugebiet „Feldstraße“, AP 23. Bei Umsetzung des Bebauungsplanverfahrens "Feldstraße", AP 23, ist eine Erschließung aus Süden und somit durch den aktuellen Geltungsbereich („An der Schölke-Neu“, HO 54) wahrscheinlich. Dieses Verkehrsaufkommen würde auf die unbebaute Brache im Plangebiet keine Beeinträchtigungen hervorrufen, sich jedoch auf die Bestandsbebauung auswirken. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum AP 23 würde der verkehrliche Einfluss schalltechnisch beurteilt und ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Ohne die Durchführung der Planung gehen auch weiterhin keine Lärmemissionen aus, die in der Umgebung zu einer Beeinträchtigung führen könnten.

Sonstige Emissionen/Immissionen
Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

Naherholung
Die durch Schallimmissionen vorbelasteten und für die öffentliche Nutzung teilweise nicht zugänglichen Flächen blieben in dieser Form erhalten und hätten nur einen geringen Nutzen für die Naherholung.

4.3.6 d) Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Lärm

Im Schallgutachten wurden, zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes im Plangebiet, allgemeingültige Anforderungen an den baulichen Schallschutz in Form von Lärmpegelbereichen (LPB) gemäß DIN 4109 (‚Schallschutz im Hochbau') ermittelt. Entsprechend ergeben sich in Abhängigkeit von den untersuchten Erschließungsszenarien, für die geplanten schutzbedürftigen überbaubaren Flächen im Plangebiet, maßgebliche Außenlärmpegel von 57 dB(A) bis 64 dB(A) und die daraus resultierenden LPB II bis III.

Im verfahrensbegleitenden Bebauungsplanverfahren („An der Schölke-Neu", HO 54) wurde im Sinne einer Berücksichtigung der Situation auf der „sicheren Seite" die ermittelten LPB für das „worst-case-Szenario" zeichnerisch festgesetzt.

Durch die heute übliche Bauweise und der im Allgemeinen einzuhaltenden Bestimmungen (Energieeinsparverordnung – EnEV 2014 (Änderungsstand 2016)) ergeben sich - dadurch, dass diese Anforderungen mit den bestehenden baulichen Standards sicher eingehalten werden - bis LPB II keine weitergehenden Auflagen an die Außenbauteile; abhängig vom Fensterflächenanteil und dem Fassaden-Grundflächen-Verhältnis kann dies auch für LPB III zutreffen. Die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist im Bebauungsplanverfahren rechtlich abschließend zu bewältigen.

Sonstige Emissionen/Immissionen

Aufgrund der festgesetzten Wohnnutzung ist nicht davon auszugehen, dass andere Emissionen (Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen) an den umliegenden Nutzungen zu nachteiligen Beeinträchtigungen führen. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sind somit nicht erforderlich.

Naherholung

Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen bezüglich der Naherholungsfunktionen sind nicht erforderlich, da durch das Planvorhaben Naherholungsräume in Form von Grünflächen und einem Spielplatz geschaffen bzw. ausgebaut werden und die Erreichbarkeit dieser Freiräume durch angestrebte Wegeverbindungen eher verbessert wird. Weiterhin wird eine Erhöhung des öffentlichen Erholungswertes des Plangebietes durch dessen Einbindung in das Freizeitwegenetz im Zusammenhang mit dem neuen Baugebiet "Feldstraße" erfolgen.

4.3.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

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

4.3.8 Wechselwirkungen

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig. Diese Wirkungsketten- und Netze sind bei der Beurteilung der Folgen eines Eingriffs zu beachten, um sekundäre Effekte und Summationswirkungen erkennen und bewerten zu können. Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut können direkte und indirekte Folgen für ein anderes Schutzgut mit sich bringen.
Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung erfolgen keine direkten Eingriffe auf die betrachteten Schutzgüter. Daher ist hier eine Betrachtung der Wechselwirkungen nicht möglich und erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

4.3.9 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten

In der relevanten Nachbarschaft zum Geltungsbereich dieser Flächennutzungsplanänderung erfolgt derzeit das Bauleitplanverfahren für das Wohngebiet Feldstraße (123. FNP-Änderung, Bebauungsplan AP 23). Aus der Planung ist zu erwarten, dass sie ebenfalls Auswirkungen auf einen Teil der oben genannten Schutzgüter hat. Zeitlich betrachtet ist das Bauleitplanverfahren Feldstraße dem vorliegenden Verfahren derzeit nachgeordnet. Mögliche kumulierende Auswirkungen der beiden Bauleitplanverfahren auf die Schutzgüter werden in den jeweiligen nachfolgenden Planverfahren berücksichtigt.

4.3.10 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Derzeitig wird der Planbereich im Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche und im übergeordneten Regionalen Raumordnungsprogramm als vorhandener Siedlungsbereich bzw. bauleitplanerisch gesicherter Bereich dargestellt. Als anderweitige Planungsmöglichkeiten wäre eine gewerbliche Nutzung denkbar, diese würde jedoch zu gewerblichen Immissionen in den angrenzenden vorhandenen und geplanten Wohngebieten führen.

Die Nähe zur Innenstadt, die gute Verkehrsanbindung (motorisierter und nicht motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) und die Einbettung in vorhandene und geplante Wohngebiete, ist prädestiniert für die geplante Entwicklung des Gebietes zum Wohnen. Anderweitige Planungsmöglichkeiten bezüglich der stadtweiten Wohnflächenversorgung werden derzeit bereits ausgeschöpft. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum im Stadtgebiet Braunschweig ist die Entwicklung des Standortes, der stadtstrukturell und infrastrukturell gut für eine Wohnnutzung geeignet ist, erforderlich.

4.4 Zusätzliche Angaben

4.4.1 Methodisches und technisches Vorgehen

Der derzeit vorliegende Umweltbericht basiert auf den Grundlagen der unter 4.2 genannten Planungen und den in den Verfahrensschritten der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ermittelten Informationen. Bei der Zusammenstellung der Angaben sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

4.4.2 Maßnahmen zur Überwachung

Da die Flächennutzungsplanung vorbereitenden Charakter hat und in ihren Darstellungen keine Baurechte festsetzt, sind Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und im Zuge der baulichen Realisierung vorzunehmen.

4.5 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Insgesamt wird die Durchführung der 145. FNP-Änderung geringe bis mittlere Umweltauswirkungen auf die aufgeführten Schutzgüter in der real vorzufindenden Situation haben. Ohne die Durchführung des vorliegenden FNP-Änderungsverfahren wäre allerdings teilweise die Ansiedlung von Gewerbe möglich und die Auswirkungen hätten deutlich negativere Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter.

5 Begründung der Darstellungen, Fazit

Wohnbauflächen gemäß § 5 (2) Nr. 1 BauGB

Mit der Darstellung von Wohnbauflächen wird der bestehenden großen Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt Braunschweig im Geltungsbereich Rechnung getragen. Mit der zukünftigen Darstellung „Wohnbauflächen“ wird die Wohnnutzung im Westlichen Ringgebiet als attraktives Wohngebiet gestärkt. Die Lage des Baugebietes zum Naherholungsgebiet „Westpark“ und die Nähe zur Kernstadt sind gute Voraussetzungen für ein attraktives Wohnen, das u.a. auch eine Alternative zum „Wohnen im Grünen“ darstellt.

Fazit:

Mit der vorliegenden Planung werden städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Zielsetzungen berücksichtigt:

- Wohnbaulandangebot im westlichen Ringgebiet
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Verdichtete Bauweise zum Schutz des Bodenverbrauchs
- Minimierung des CO_2-Ausstoßes
- Schaffung gesunder Wohnverhältnisse
- Nutzung vorhandener ÖPNV-Anbindung (Bus 300 – 500m)

Die Flächen bieten durch die Nähe zur Innenstadt und der Möglichkeit einer verkehrlichen Anbindung auf kurzem Weg an das vorhandene Verkehrsnetz (MIV und ÖPNV), ein hohes Potential für die Wohnbaulandentwicklung. Der Standort eignet sich ideal zur Entwicklung von dringend benötigten Wohnbauflächen.

Durch die Vermeidung des Verbrauchs und der Neuversiegelung von Landwirtschaftsflächen und die Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen durch die Möglichkeiten der Innenentwicklung, entspricht die Planung dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a (2) BauGB.

Die im Umweltbericht benannten Schutzgüter werden durch die Planung mit durchschnittlich geringer bis mittlerer Erheblichkeit beeinflusst. Die negativen Auswirkungen werden so weit wie möglich durch Kompensationsmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung im Bebauungsplanverfahren begrenzt.

Aus den genannten Gründen wird in der Gesamtabwägung die vorgesehene Planung voraussichtlich mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, den sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen vereinbar sein und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten.

Insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Eigentumsbildung, die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung, die Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Belange des Umweltschutzes werden im Rahmen der Planung untereinander abgewogen.

6 Verfahrensablauf

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat im Jahr 2008 die Aufstellung des Bebauungsplans „An der Schölke“ HO 41 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a (2) BauGB beschlossen. Der Flächennutzungsplan wurde mit der 111. Änderung „An der Schölke“ im Rahmen der Berichtigung gemäß § 13 a (2) Nr. 2 BauGB angepasst und mit dem Bebauungsplan 2016 rechtskräftig.

Anfang 2018 wurde im Rahmen einer Eilentscheidung eines Normenkontrollantrages der Bebauungsplan HO 41 außer Vollzug gesetzt. Es ist zu erwarten, dass der Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, im noch ausstehenden Hauptsacheverfahren unwirksam wird. Damit geht auch einher, dass die erfolgte Berichtigung des Flächennutzungsplanes ebenfalls unwirksam wird. Das Bauleitplanverfahren wird im Normalverfahren durchgeführt. Die 145. Änderung des Flächennutzungsplans „An der Schölke-Neu“ wird im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB durchgeführt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 15.05.2018 frühzeitig von der 145. Änderung des Flächennutzungsplanes unterrichtet und mit Terminsetzung zum 18.06.2018 zur Äußerung aufgefordert.
Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 3 (1) BauGB mit Bekanntmachung vom 05.06.2018 bis zum 06.07.2018 frühzeitig beteiligt. Im Rahmen dieser frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind zwei Stellungnahmen eingegangen, die sich inhaltlich auf den Bebauungsplan beziehen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 14.12.2018 von der 145. Änderung des Flächennutzungsplanes unterrichtet und mit Terminsetzung zum 17.01.2019 zur Äußerung aufgefordert. Stellungnahmen die zu einer wesentlichen Planänderung geführt hätten, sind nicht eingegangen.

Am 26. März 2019 wurde die öffentliche Auslegung dieser Flächennutzungsplan-Änderung gemäß § 3 (2) BauGB vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 05.04.2019 bis zum 06.05.2019 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 09.04.2019 von der Beteiligung der Öffentlichkeit informiert. Stellungnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung der Planung geführt hätten, wurden nicht vorgebracht.

Mit den vorliegenden Unterlagen wird der Verfahrensschritt zum Planbeschluss durchgeführt.

Stadt Braunschweig

145. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig
„An der Schölke - Neu“

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB und § 2 (2) BauGB 14.12.2018 bis 17.01.2019

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

Deutsche Telekom Technik GmbH Schreiben vom 13.12.2018	**Stellungnahme der Verwaltung**
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: Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Die Belange der Telekom -z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestör1e Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – sind betroffen. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Für zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans und der Ausführungsplanung zur Umsetzung der Planung berücksichtigt.
	<u>Vorschlag der Verwaltung</u> Die Darstellungen der 145. FNP-Änderung werden beibehalten.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig Schreiben vom 03.01.12.2019	**Stellungnahme der Verwaltung**
wir werden erneut als Träger öffentlicher Belange in o.g. Verfahren beteiligt. Mit Schreiben vom 25.05.2018 hatten wir uns bereits zu den Planungen geäußert. Die darin angebrachten Anmerkungen erhalten wir aufrecht, wohingegen wir der Art und Weise der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen vor dem Hintergrund der derzeitigen Nutzung und des ungünstigen Zuschnitts der Flächen zustimmen können.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Bezüglich des Geltungsbereichs C in der Gemarkung Hondelage weisen wir darauf hin, dass diese	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Fläche dräniert ist. Im Bereich der geplanten Obstwiese sind die Dränstränge abzufangen und zu kappen, sodass eine Beeinträchtigung des verbleibenden Entwässerungssystems durch hereinwachsendes Wurzelwerk verhindert wird.	Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans und der Ausführungsplanung zur Umsetzung der Planung berücksichtigt.
Im Geltungsbereich B ist mit dem Flächeneigentümer oder -bewirtschafter zu klären, ob die Fläche dräniert ist. Hier wäre dann im Bereich der Aufforstung ggf. gleichermaßen zu verfahren. In diesem Zusammenhang verweisen wir noch einmal auf unsere Hinweise aus unserer vorherigen Stellungnahme zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern in direkter Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Flächen und Wegen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans und der Ausführungsplanung zur Umsetzung der Planung berücksichtigt.
Für künftige Bauleitplanungen bitten wir unsere Hinweise hinsichtlich flächensparender Kompensation aus o.g. Stellungnahme zu berücksichtigen.	Da die Inhalte des Flächennutzungsplans nur vorbereitenden Charakter haben und keine Eingriffe durch die Flächennutzungsplanänderung erfolgt, ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung keine Kompensation erforderlich. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden die Eingriffsfolgen betrachtet und die erforderliche Kompensation durchgeführt. Der Inhalt der Stellungnahme wird an die verbindlichen Bauleitplanung weitergeleitet und wird dort Berücksichtigung finden.
	<u>Vorschlag der Verwaltung</u> Die Darstellungen der 145. FNP-Änderung werden beibehalten.
BUND, Kreisgruppengeschäftsstelle Schunterstraße 17, 38106 Braunschweig Schreiben vom 17.01.2019	**Stellungnahme der Verwaltung**
zu A. Städtebau, Abschnitt V, Punkt 2: Die Anlage von Wiesenbereichen mit heimischen Arten in den öffentlichen Grünflächen Wird vom BUND begrüßt. Allerdings sollte die Pflege konkreter festgelegt werden. Das auf den meisten Wiesenflächen zur Zeit übliche Mulchen/Schlegeln führt in absehbarer Zeit dazu, dass die zunächst hohe Artenzahl abnimmt. Als angemessene Pflege sollte eine ein- bis maximal zweimalige jährliche Mahd mit Entfernung des Mähguts vorgesehen werden. Mehrschürige Scherrasen sollten nur angelegt werden, soweit sie als Spielflächen dienen. Da im Bereich des Bebauungsgebiets Ruderalfluren vernichtet werden, sollte in den öffentlichen Grünflächen auch entsprechende Bereiche angelegt und gepflegt werden. Bezüglich der Artenauswahl an Pflanzen sollten insbesondere die Nahrungspflanzen der gefährdeten Tagfalter und ihrer	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Da die Inhalte des Flächennutzungsplans nur vorbereitenden Charakter haben und keine Eingriffe durch die Flächennutzungsplanänderung erfolgt, ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung keine Kompensation erforderlich. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden die Eingriffsfolgen betrachtet und die erforderliche Kompensation durchgeführt. Der Inhalt der Stellungnahme wird an die verbindliche Bauleitplanung weitergeleitet und wird dort Berücksichtigung finden.

Raupen, deren Lebensraum durch die Bebauung beeinträchtigt wird, bei der Grüngestaltung berücksichtigt werden. Insbesondere sind geeignete Raupenfutterpflanzen für z. B. das Kleine Wiesenvögelchen (u. a. Schafschwingel) auszubringen. zu A. Städtebau, Abschnitt V, Punkt 2.4: Bei der Anlage des Regenwasserrückhaltebeckens sollte berücksichtigt werden, dass es sich zu einem Laichbiotop für Amphibien entwickeln könnte. Es sollte daher im Vorfeld bedacht werden, wie mögliche Amphibienbewegungen im Umfeld geleitet werden können, so dass eine Gefährdung durch den Straßenverkehr minimiert wird.	Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans und der Ausführungsplanung zur Umsetzung der Planung berücksichtigt.
zu A. Städtebau, Abschnitt V, Punkt 3: Um den negativen Effekt auf das Klima durch die zunehmende Versiegelung vor Ort zu minimieren, sollten Dach- und Fassadenbegrünungen durchgeführt werden. Dachbegrünungen würden zusätzlich einen verzögernden Effekt bezüglich des Ablaufen von Niederschlagswasser bewirken. Zudem sollte auch für die Vorgärten eine Begrünung vorgeschrieben werden, damit ein unnötiges Aufheizen der Umgebung durch die zur Zeit modernen Kiesschüttungen vermieden wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans berücksichtigt.
zu A. Städtebau, Abschnitt VI, Punkt 1: Die Festsetzung zur Einrichtung von Nisthilfen für Vögel und Fledermauskästen begrüßt der BUND. Es bleibt dabei zu berücksichtigen, dass es sich bei einigen der zu fördernden Vögeln um gesellig brütende Arten handelt, so dass mehrere Nisthilfen nebeneinander (bzw. entsprechende Bausteine mit mehreren Nistmöglichkeiten) verwendet werden sollten. Darüber hinaus sollte für die erforderliche Nahrungsgrundlage gesorgt werden, in dem die Grünflächen naturnah gestaltet und gepflegt werden (s.o.). zu A. Städtebau, Abschnitt VI, Geltungsbereich B, Punkt 2.1: Die Kriterien für die Mahd (nicht vor Mitte Juli, maximal zweimalige Mahd) zur Entwicklung des mesophilen Grünlands sollten festgelegt werden. zu A. Städtebau, Abschnitt VI, Geltungsbereich C, Punkt 3.1: Für die gegebene Flächengröße (geschätzt 0,8 ha) ist die Zahl der Großvieheinheiten für eine extensive Beweidung zu hoch. Eine Beweidung sollte außerdem nicht vor Juli erfolgen, um Bodenbrüter zu schützen. Anhang: Liste der empfohlenen Pflanzen, Es sollten hier nur heimische Pflanzen aufgeführt werden, nicht aber solche, die keine Bedeutung als Nahrungspflanzen (wie z. B. die Forsythie) haben	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Da die Inhalte des Flächennutzungsplans nur vorbereitenden Charakter haben und keine Eingriffe durch die Flächennutzungsplanänderung erfolgt, ist auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung keine Kompensation erforderlich. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden die Eingriffsfolgen betrachtet und die erforderliche Kompensation durchgeführt. Der Inhalt der Stellungnahme wird an die verbindliche Bauleitplanung weitergeleitet und wird dort Berücksichtigung finden.

bzw. als invasive Neophyten gelten (wie z. B. der Wilde Wein). Die Liste ist zu überarbeiten.	
In der örtlichen Bauvorschrift sollten zusätzlich Festsetzungen zur klimafreundlichen Energienutzung (z. B. Nutzung von Photovoltaik, zumindest aber eine Vorschrift, dass die Statik und Ausrichtung der Gebäude die optimale Nutzung von Photovoltaik ermöglicht) aufgenommen werden. Im Sinne einer verdichteten Bebauung und somit der Verringerung des Flächenverbrauchs sowie Schaffung von günstigem Wohnraum sollte überlegt werden, den Anteil von Mehrfamilienhäusern zu Lasten der Einfamilienhäuser zu erhöhen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans berücksichtigt.
Darüber hinaus zeigen aktuelle Erfahrungen, dass es erforderlich ist, das Vorkommen von Amphibien im Planungsgebiet vor der Durchführung weiterer Maßnahmen zu untersuchen. Dafür bietet sich die bevorstehende Amphibienwanderzeit an, während der Fangzäune entlang der Nordseite in Richtung des vorhandenen Rückhaltebeckens und der temporär wasserführenden Gräben sachgerecht aufgebaut und betreut werden sollten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Flächennutzungsplan ist von den aufgeführten Belangen nicht betroffen. Die Belange werden im Rahmen des Bebauungsplans berücksichtigt.
	<u>Vorschlag der Verwaltung</u> Die Darstellungen der 145. FNP-Änderung werden beibehalten.
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Postfach 1642, 38286 Wolfenbüttel Schreiben vom 27.12.2018	**Stellungnahme der Verwaltung**
gegen die Flächennutzungsplanänderung bestehen auch weiterhin keine grundsätzlichen Bedenken. Unter der Voraussetzung, dass die Bedenken und Anregungen aus der Stellungnahme gemäß § 4 (1) BauGB vom 05.06.2018 im weiteren Bauleitplanverfahren berücksichtigt werden, stimme ich der o. a. Flächennutzungsplanänderung in straßenbau- und verkehrlicher Hinsicht zu. **Schreiben vom 05.06.2018:** die Änderung des o.a. Flächennutzungsplanes und der Entwurf des o.a. Bebauungsplanes weisen jeweils ein Baugebiet mit allgemeinen Wohnbauflächen in einer Entfernung von größer 400 m östlich der Bundesautobahn BAB A 391 im Abschnitt 30 innerhalb des Stadtgebietes aus. Die Erschließung soll von vorhandenen Stadtstraßen (Kreuzstraße und Wiedebeinstraße) erfolgen. Ich weise darauf hin, dass seitens des Straßenbaulastträgers der Bundesautobahn keine Lärmschutzmaßnahmen für das Baugebiet errichtet und auch keine Kosten hierfür übernommen werden. Ansprüche hinsichtlich der Emissionen wie Lärm, Staub, Gasen oder Erschütterungen können gegenüber dem Bund nicht geltend gemacht werden. Zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung habe ich keine Anmerkungen vorzubringen. Unter der Voraussetzung, dass die vorstehenden Anregungen und Hinweise in den weiteren Bauleitplanverfahren berücksichtigt werden, stimme ich der o. a.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Flächennutzungsplan- und Bebauungsplanänderung in straßenbau- und verkehrlicher Hinsicht zu. Bedenken und Anregungen behalte ich mir im Rahmen der Stellungnahme nach § 4 (2) BauGB vor.	
	Vorschlag der Verwaltung Die Darstellungen der 145. FNP-Änderung werden beibehalten.

Stadt Braunschweig

Anlage 4
Stand: 08.05.2019

145. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig
„An der Schölke - Neu“
Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Die 145. Flächennutzungsplanänderung wurde in der Zeit vom 05.04.2019 bis 06.05.2019 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten in dieser Zeit die Möglichkeit eine schriftliche Stellungnahme bei der Verwaltung einzureichen. Es ist eine Stellungnahme eingegangen. In der nachfolgenden Tabelle sind die Inhalte der Stellungnahme aufgeführt und abgewogen.

Stellungnahme Nr. 1 Schreiben vom 20.05.2019	**Stellungnahme der Verwaltung**
in der oben bezeichneten Angelegenheit sind mir im Zuge der Beteiligung der Öffentlichkeit vorgelegten Planungsunterlagen zur Kenntnis gelangt. Im Rahmen der gesetzten Stellungsnahmefrist gebe ich dazu gemäß § 3 Abs. 1 BauGB folgende Äußerung ab: 1. Meine Betroffenheit ergibt sich aus den Eigentumsverhältnisses der vom Bebauungsplan mittelbar betroffenen Grundstücke Kreuzstraße 74, 74a, namentlich die Grundstück Gemarkung Hohetor, Flur 2, Flurstücke 16/8, 16/10, 16/11 sowie 15/4 und 15/5. 2. Die Planung der Flächennutzungsänderung sieht vor, von der Kreuzstraße abgehend neben dem Grundstück Kreuzstraße 74 (Flurstück 16/11 und 15/5) eine derzeit als Quartierstraße bezeichnete Zuwegung in das geplante Wohngebiet vorzunehmen. Diese Zuwegung (vormals als Quartierstraße 4 bezeichnet) sieht im Grenzbereich zudem in meinem Eigentum stehenden Grundstücken Kreuzstraße 74/74a einen Grünstreifen vor, der eine Zuwegung von der Quartierstraße zum Grundstück Kreuzstraße 74a sowie den dahinter liegenden - Flurstücken 15/4 und 16/8 ausschließt. Da auch meinerseits der Plan besteht, die Flurstück 16/8 im Ganzen und 15/4 teilweise zu verwerten, sehe ich mich durch die Planungen in meinem Recht auf Eigentum gemäß Artikel 14 Abs. 1 S. 1 GG verletzt. Im Einzelnen: - a.) Persönliche Betroffenheit	Die Inhalte der Stellungnahme werden zur Kenntnis genommen. Im Flächennutzungsplan ist für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen. Der FNP ist ein rein behördenverbindlicher Plan; er entfaltet gegenüber dem Bürger keine unmittelbare Bindungswirkung. Die genannten Grundstücke grenzen an den Geltungsbereich der Flächennutzungsplanung an und sind nicht Bestandteil der Änderung. Die Inhalte der Stellungnahme können auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht berücksichtigt werden.

Ganz persönlich verweise ich hinsichtlich der Beeinträchtigungen auf den bereits skizzierten Umstand, dass die im meinem Eigentum befindlichen Flurstück 16/8 und 15/4 teilweise von der Zuwegung von der Quartierstraße durch den vorgesehenen Grünstreifen abgeschnitten werden. b.) Inhaltliche Einwendung Es wird gebeten und angeregt, zur Behebung der Beeinträchtigung die Planung dahingehend abzuändern, dass über den an der gekennzeichneten Stelle sehr schmal verlaufenden geplanten Grünstreifen eine eigenständige Einfahrt zu den Flurstücken 16/8 und 15/4 ermöglicht wird. Dies würde bedeuten, dass das derzeitige Flurstück 14/2, welches_ als Zufahrt (Quartierstraße und Grünstreifen) vorgesehen ist die Möglichkeit einer entsprechenden Zuwegung vorsehen sollte. Wegen der Einzelheiten wird auf die Einfügung und farbliche Kennzeichnung in der Anlage 2 zu den ausgelegten Planunterlagen verwiesen, die zum besseren Verständnis dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt ist. Es wird gebeten, die entsprechenden Zuwegungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Weitere Einwendungen behalte ich mir vor.	
	Stellungnahme der Verwaltung
	Die Planunterlagen werden nicht geändert.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11042
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "An der Schölke-Neu", HO 54
Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke (Geltungsbereich A)
Stadtgebiet Watenbüttel, Geltungsbereich B
Stadtgebiet Hondelage, Geltungsbereich C
Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	21.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschluss:

"1. Die während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und gemäß § 4 a (3) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen 6, 7 und 8 zu behandeln.

2. Der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke-Neu“, HO 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

Für das Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke (Geltungsbereich A) und für das Flurstück Gemarkung Watenbüttel, Flur 3, Flurstück 288/93 (Geltungsbereich B) trat der Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB am 09.11.2016 in Kraft. Im Rahmen eines Normenkontroll-Eilverfahrens hat das OVG Lüneburg die Anwendung des § 13 a BauGB, d. h. die Aufstellung im so genannten beschleunigten Verfahren, beanstandet und ihn bis zum rechtskräftigen Abschluss des Normenkontrollverfahrens außer Vollzug gesetzt. Dem folgend soll nun ein neuer Bebauungsplan im Normalverfahren

eigenständig und mit neuer Bezeichnung aufgestellt werden, der den verfahrensfehlerhaften Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, ersetzt.

Gleichzeitig wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren geändert.

Das Planungsziel ist unverändert die Schaffung des Planungsrechtes zur Errichtung eines verdichteten Wohnbaugebietes unter Berücksichtigung verschiedener Wohnbauformen. Dazu wurde die vorhergehende Planung des Bebauungsplanes "An der Schölke", HO 41, weitgehend unverändert übernommen.

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

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 13.12.2018 bis 17.01.2019 durchgeführt.

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

Im Wesentlichen gingen im Rahmen dieser Beteiligung erneut Hinweise zu technischen Anlagen der Ver- und Entsorgungsbetriebe, die Bitte der Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange und Anregungen zur Präzisierung der Ausgleichsmaßnahmen ein. Diese wurde berücksichtigt.

Vom Nds. Landesforstamt ging weiterhin der Hinweis auf eine kleine Waldfläche nach Landeswaldgesetz im nordöstlichen Geltungsbereich (Retentionsfläche) ein. Die dort geplante Umwandlung von Waldfläche kann durch die geplanten Aufforstungsmaßnahmen in Watenbüttel vollständig ersetzt werden.

Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 a (3) BauGB

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 01.02.2019 bis 18.02.2019 durchgeführt. Dabei wurden die Regelungen des § 4a Abs. 3 S. 2ff BauGB angewendet, wonach Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer für die Frist der Stellungnahme wurde angemessen verkürzt. Da durch die Änderungen oder Ergänzungen des Entwurfs des Bauleitplans die Grundzüge Planung nicht berührt waren, konnte der Umfang auf die berührten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen eingeschränkt werden.

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

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Am 26.03.2019 wurde die öffentliche Auslegung vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 05.04.2019 bis 06.05.2019 durchgeführt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 8 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Insgesamt sind neun Stellungnahmen eingegangen. Im Wesentlichen werden dort der Hochwasserschutz, die Erforderlichkeit des Bebauungsplanes generell, die möglichen Auswirkungen des Verkehrsaufkommens auf die Umgebungsstraßen sowie die Belastung der Böden angesprochen.

Planänderungen nach dem Auslegungsbeschluss

Die Begründung wurde aufgrund eines Hinweises aus den Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Hinblick auf den Hochwasserschutz geprüft und entsprechend ergänzt. Die über bloße redaktionelle Änderungen hinausgehenden geänderten Inhalte wurde zur besseren Lesbarkeit grau hinterlegt. Ein Erfordernis zur erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB ergibt daraus nicht, da nach

dem Auslegungsbeschluss keine Änderungen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen vorgenommen wurden.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen 6, 7 und 8 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke-Neu“, HO 54 als Satzung sowie die Begründung mit Umweltbericht zu beschließen.

Leuer

Anlage/n:

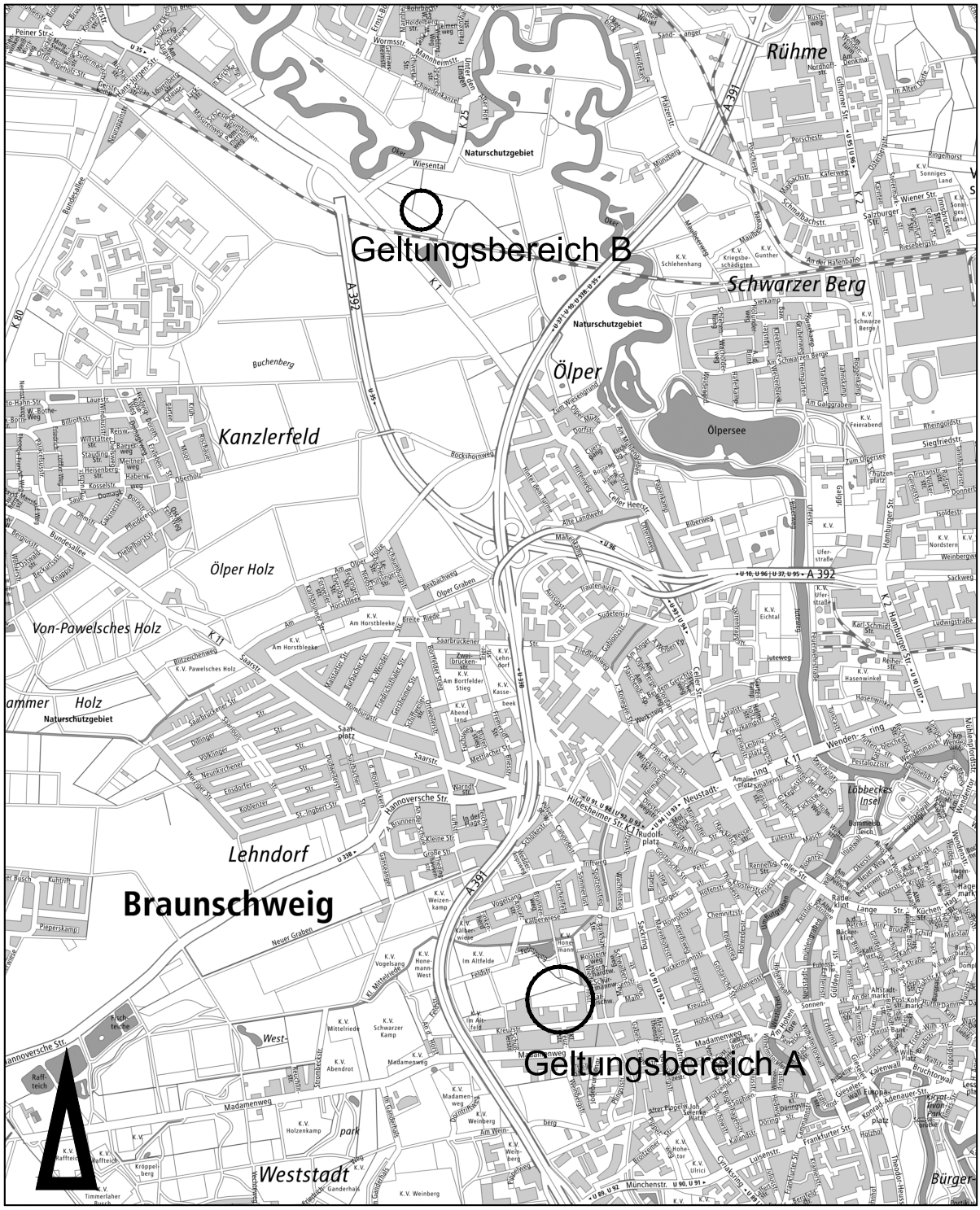
Anlage 1a: Übersichtskarte über die Geltungsbereiche A und B
Anlage 1b: Übersichtskarte über den Geltungsbereich C
Anlage 2: Nutzungsbeispiel
Anlage 3 a: Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich A
Anlage 3 b: Planzeichenerklärung
Anlage 3 c: Zeichnerische Festsetzungen, Geltungsbereich B
Anlage 3 d: Zeichnerische Festsetzungen, Geltungsbereich C
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 und sonstiger Stellen
Anlage 7: Behandlung der Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Behörden gemäß § 4 a (3) BauGB
Anlage 8: Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

An der Schölke-Neu **HO 54**

Übersichtskarte, Geltungsbereiche A und B, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB



Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

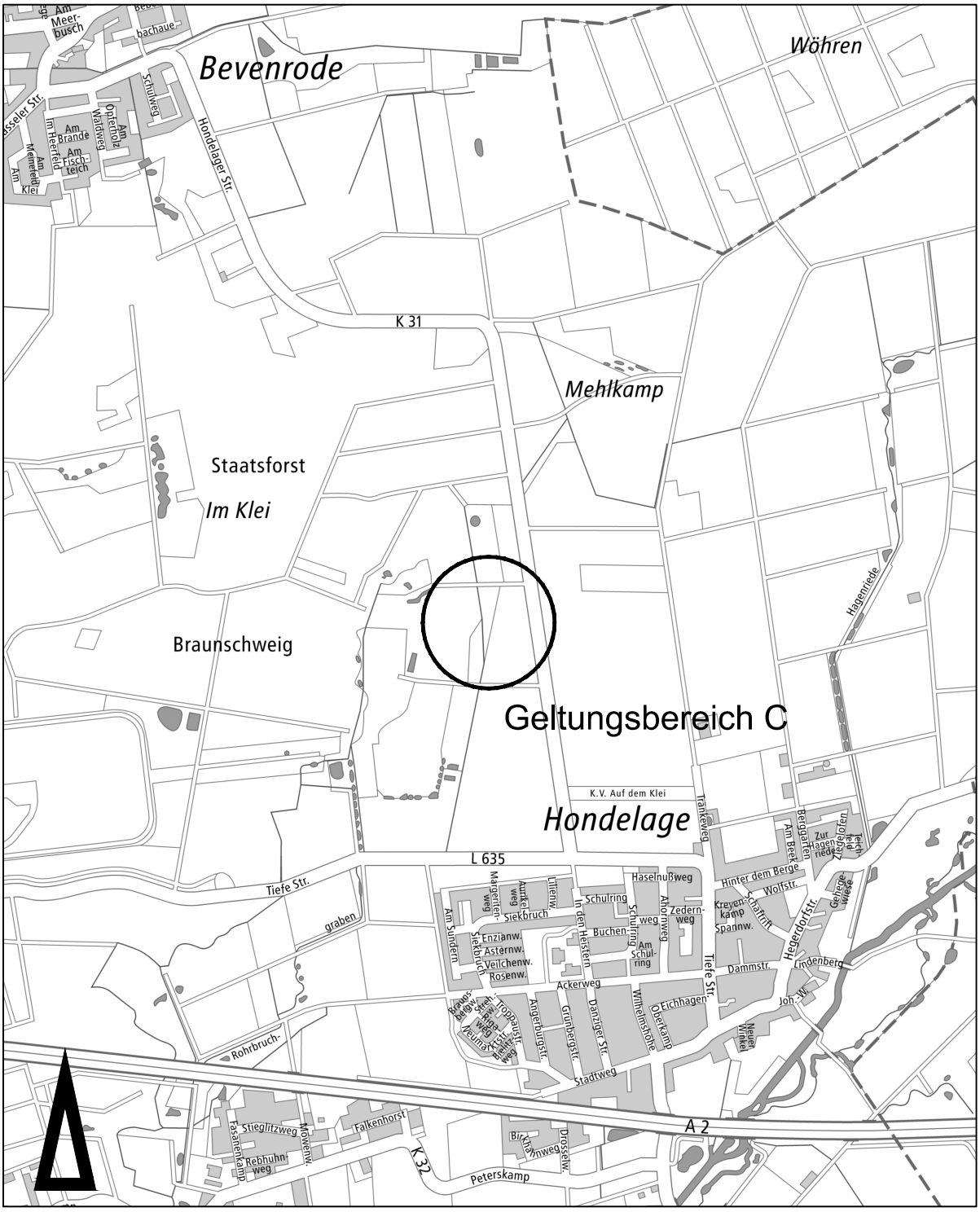
Maßstab 1: 30000

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

An der Schölke-Neu **HO 54**

Übersichtskarte, Geltungsbereich C, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB



Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

©Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Maßstab 1: 20000

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

An der Schölke-Neu **HO 54**

Nutzungsbeispiel zum Bebauungsplan, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB

Maßstab 1: 2000

0 20 40 60 80 100

Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

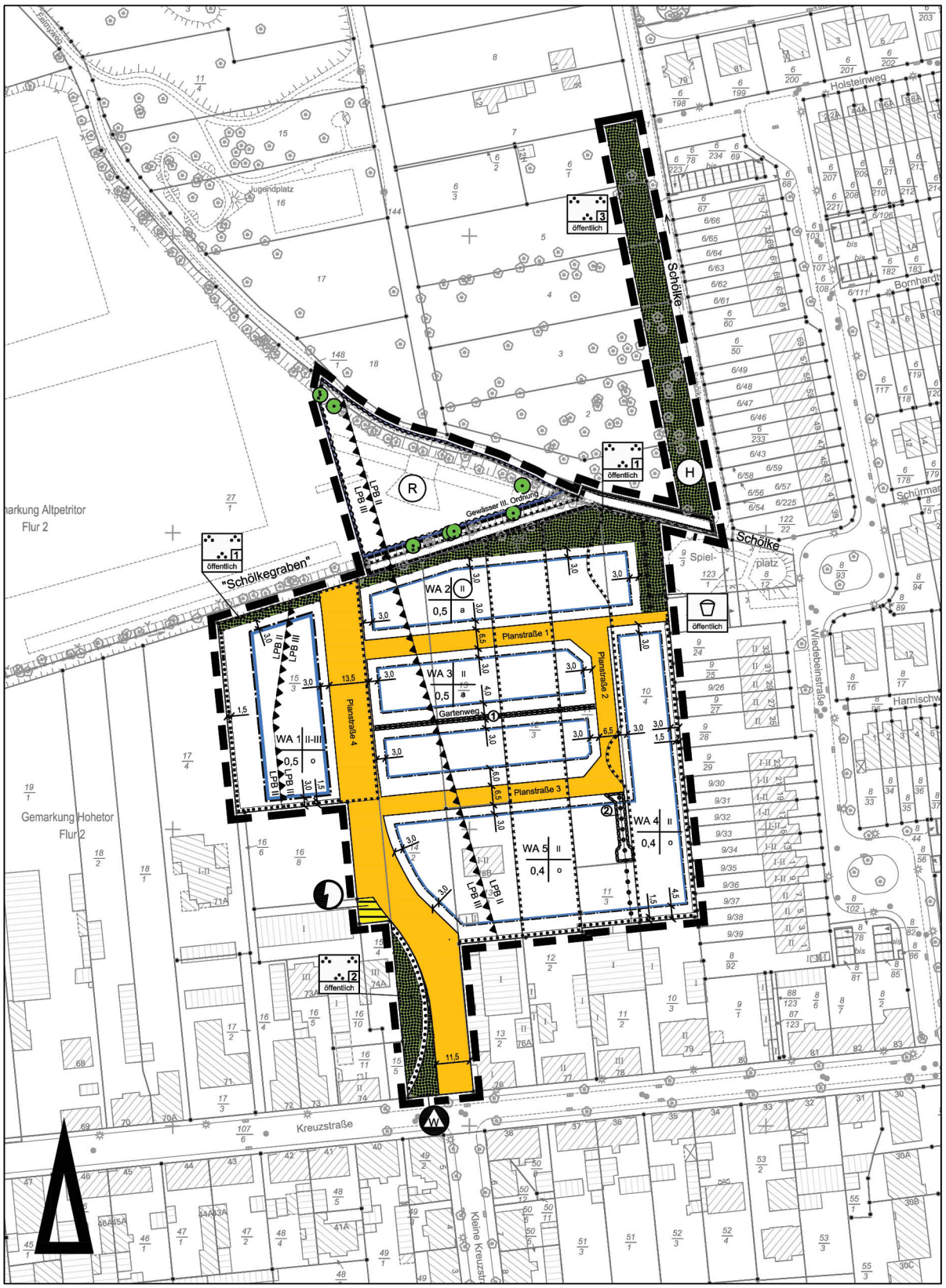
[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

An der Schölke-Neu **HO 54**

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich A, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB



Maßstab 1: 2000

0 20 40 60 80 100

Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
An der Schölke-Neu **HO 54**
Planzeichenerklärung, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB

Art der baulichen Nutzung

WA Allgemeines Wohngebiet

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

0,4 Grundflächenzahl (GRZ)

II-III Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß

III Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

(II) Zahl der Vollgeschosse zwingend

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

o offene Bauweise

a abweichende Bauweise

Baugrenze

Verkehrsflächen

Straßenverkehrsflächen

Flächen und Anlagen der Ver- und Entsorgung

Elektrizität

Wertstoffcontainer

Grünflächen

Parkanlage (öffentlich)

Fläche für Hochwasserschutz entsprechend textlicher Festsetzung

Spielplatz (öffentlich)

Wasserflächen

Regenrückhaltebecken

Maßnahmen für Natur und Landschaft

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

Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen entsprechend textlicher Festsetzung

Erhaltung einzelner Bäume

Sonstige Festsetzungen

Grenze des Geltungsbereiches

Nutzungsabgrenzung

Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung

LPB III / LPB II Abgrenzung der unterschiedlich festgesetzten Lärmpegelbereiche LPB III / LPB II

Hinweise

1 A Hinweis auf textliche Festsetzung s.t.F. IV 1.

3,0 Maßangaben in Metern

Nachrichtliche Übernahmen

Gewässer III. Ordnung

Kennzeichnung

Flächen, deren Böden erheblich mit mweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Bestandsangaben

Wohngebäude

Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude

Gebäude nicht im amtlichen Liegenschaftskataster enthalten

Flurstücksgrenze

II vorh. Geschosszahl

303 117/18 Flurstücksnummern

74,0 / 73,5 Höhenangaben über NN

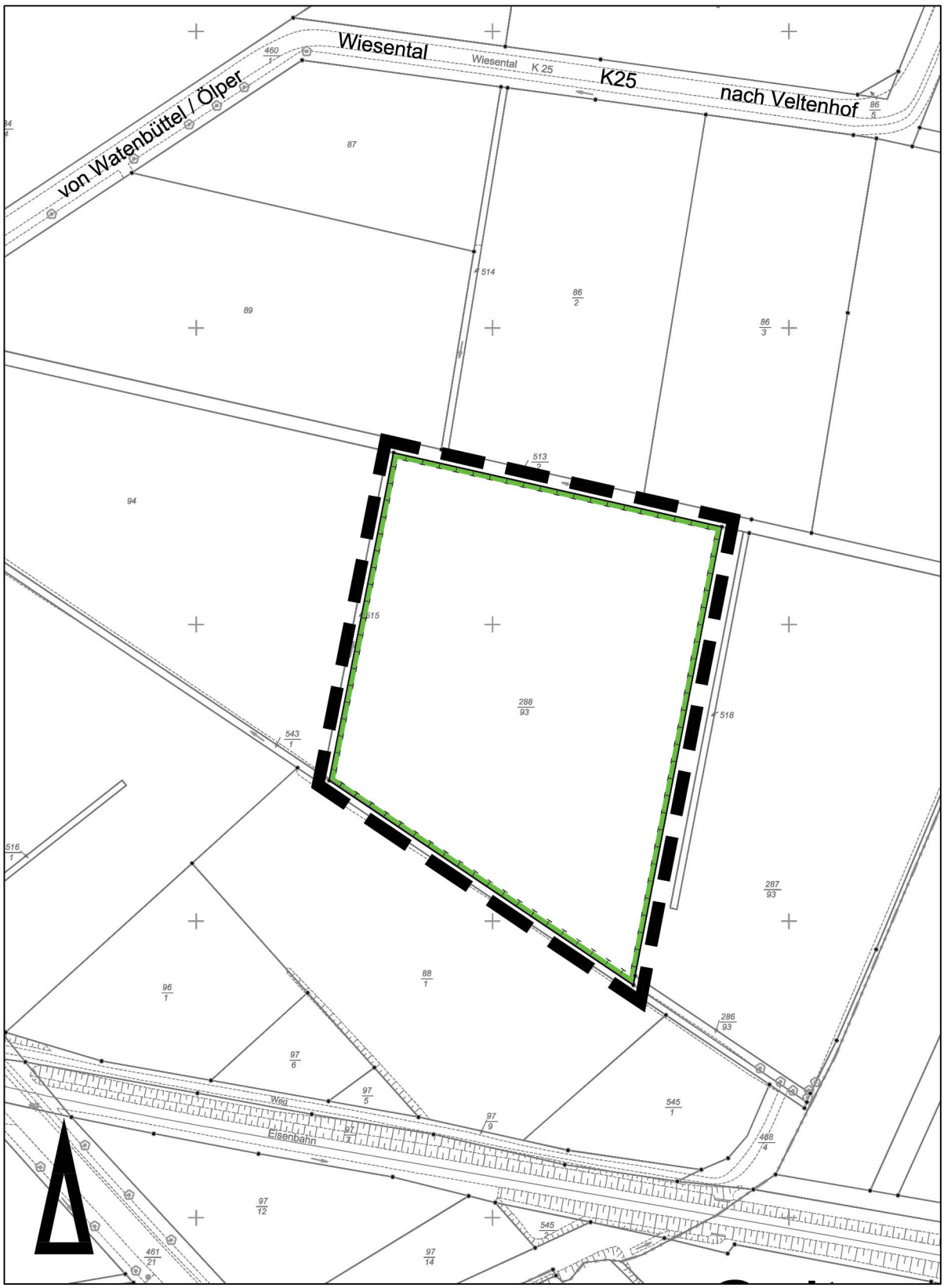
Böschung

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

An der Schölke-Neu **HO 54**

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich B, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB



Maßstab 1: 2000

0 20 40 60 80 100

Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

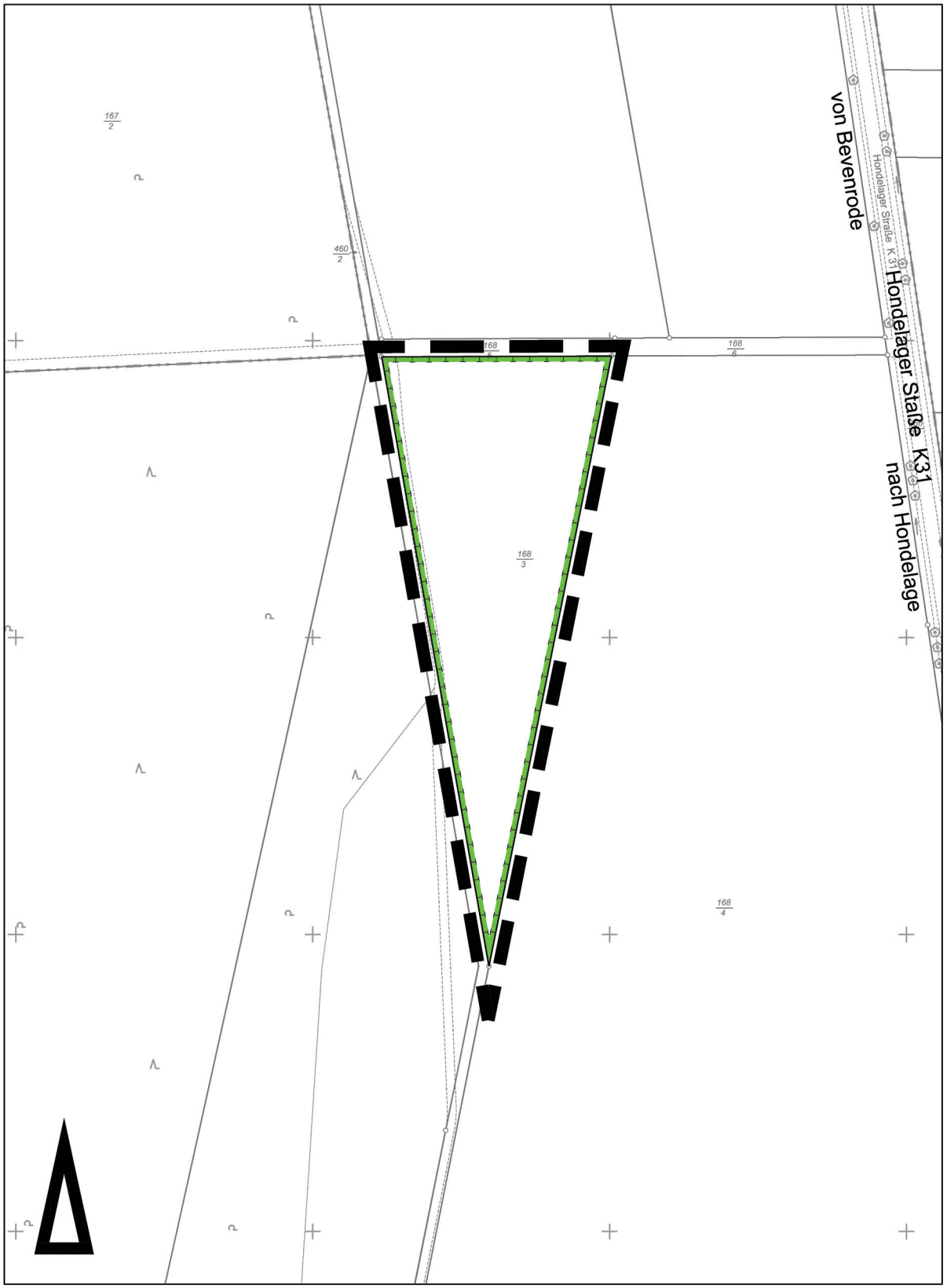
[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

An der Schölke-Neu **HO 54**

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich C, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB



Maßstab 1: 2000

0 20 40 60 80 100

Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stadt Braunschweig

Anlage 4
Stand: 12.08.2019

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke-Neu“ HO 54
Textliche Festsetzungen und Hinweise

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I Art der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet WA 1 bis WA 5

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind die Nutzungen nach § 4 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig.

2. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

II Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 sind Überschreitungen der zulässigen Grundflächen gem. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO durch die Grundfläche von
- Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
- Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO
bis maximal 35 % zulässig.

2.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 muss die Traufhöhe mind. 6,5 m über dem Bezugspunkt betragen.

2.2 Die Traufhöhe im Sinne dieser Festsetzung ist die Schnittlinie der Außenflächen der Außenwand mit der äußeren Dachhaut.

2.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 5 darf die Höhe der baulichen Anlage maximal 11,0 m über dem Bezugspunkt betragen.

2.4 Bezugspunkt für die Höhenangaben ist die Höhenlage der nächst gelegenen öffentlichen oder privaten Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, die der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

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

III Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 mit abweichender Bauweise sind ausschließlich Hausgruppen zulässig. Diese dürfen länger als 50 m sein.

2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind Gebäudelängen bis jeweils max. 20 m zulässig.

3. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 im südlichen Baufeld ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Terrassen und überdachte Terrassen um bis zu 1,5 m zulässig.

IV Garagen und Nebenanlagen

1. Garagen, offene Garagen („Carports“) und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

1.1 Abweichend sind in den Allgemeinen Wohngebieten WA 2 und WA 3 Stellplätze und offene Garagen („Carports“) auf der straßenzugewandten Seite auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

1.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5 müssen Garagen einen Mindestabstand von 5,0 m zur öffentlichen Verkehrsfläche aufweisen.

1.3 Pro Grundstück ist nur eine Zufahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig.

V Grünordnung, Wasserwirtschaft

1. Erhaltung von Bäumen

1.1 Innerhalb der öffentlichen Grünfläche 1 sind die vorhandenen Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm durch geeignete Maßnahmen entsprechend RAS-LP 4 und DIN 18920 zu schützen, zu pflegen und auf Dauer zu erhalten. Abgänge sind gleichwertig spätestens in der folgenden Pflanzperiode am ungefähr gleichen Ort nachzupflanzen.

1.2 Innerhalb der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft sind die in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Bäume sowie vorhandene Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm durch geeignete Maßnahmen entsprechend RAS-LP 4 und DIN 18920 zu schützen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Abgänge sind gleichwertig spätestens in der folgenden Pflanzperiode am ungefähr gleichen Ort nachzupflanzen. Zulässig ist die Entnahme von Bäumen für die Herstellung des Regenwasserrückhaltebeckens, ausgenommen der in der Planzeichnung festgesetzten zu erhaltenden Bäume.

2. Öffentliche Flächen

2.1 In der Planstraße 4 sowie innerhalb der in der öffentliche Grünfläche 2 befindlichen Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen mindestens 17 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. Zusätzlich sind innerhalb der Planstraßen 1 bis 3 mindestens 13 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

2.2 Für die anzupflanzenden Bäume auf öffentlichen Verkehrsflächen ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von mindestens netto 2,0 m Breite und in der Regel 9 m² Fläche vorzusehen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen. Im Gehwegbereich an der Planstraße 4 sind die Baumscheiben zusätzlich durch einen geeigneten Wurzelschutz gegen Trittbelastungen zu schützen.

2.3 Die öffentliche Grünfläche 1 ist unter Einbeziehung bestehender Vegetationsstrukturen mit Wiesen- und Rasenflächen anzulegen und mit Einzelbäumen und einzelnen dichten Gehölzgruppen zu gestalten. Die Mahd der Wiesen- und Rasenflächen erfolgt max. zweimal pro Jahr mit Abfuhr des Mahdgutes. Für dichte Gehölzanpflanzungen sind ausschließlich standortheimische Laubgehölze, für Einzelbäume überwiegend standortheimische Laubbäume oder Obstbäume zu verwenden. In der mit Spielplatz gekennzeichneten Fläche sind Kinderspielflächen von mindestens 200 m² zu realisieren.

2.4 Auf der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft ist ein Regenwasserrückhaltebecken mit einem Fassungsvermögen von mindestens 630 m³ anzulegen. Das Regenwasserrückhaltebecken ist als Mulde mit wechselnden Böschungsneigungen zwischen 1:2 bis 1:4 herzustellen. Die Randbereiche des Beckens sind gruppenweise mit standortheimischen Gehölzen im Wechsel mit Wiesenbereichen zu begrünen. Die Wiesenbereiche sind mit einer artenreichen und standortgerechten Kräuter-/ Gräsermischung einzusäen und mit mindestens 5 hochstämmigen Laubbäumen zu bepflanzen. Zufahrtsbereiche sind mit Schotterrasen zu befestigen.

2.5 Die öffentliche Grünfläche 2 ist durch die unter A V 2.1 festgesetzten Baumpflanzungen und durch gegliederte Gehölzstrukturen sowie die Anlage von Wiesen- oder Rasenflächen zu begrünen.

2.6 In der öffentliche Grünfläche 3 ist durch Abgrabungen ein durch unterschiedliche Tiefen und Böschungen mit unterschiedlichen Neigungen naturnah gestalteter Retentionsraum von mind. 910 m³ zu schaffen. Die Fläche ist durch gegliederte Gehölzstrukturen sowie die Anlage von Wiesen- oder Rasenflächen zu begrünen.

3. Private Flächen

3.1 In den Flächen für Anpflanzungen in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5 ist eine einreihige Hecke aus standortgerechten Laubgehölzen im Pflanzabstand von 0,5 - 1,0 m und mit einer Mindesthöhe von 1,0 m zu pflanzen, die als geschnittene oder freiwachsende Hecke angelegt werden kann.

3.2 Übergänge von einer durchgeführten Geländeaufschüttung auf das Ursprungsniveau von öffentlichen Grünflächen sind auf dem jeweiligen Privatgrundstück abzuwickeln. Dabei u.U. zur Anwendung kommende Winkelstützelemente sind zur Öffentlichen Grünfläche hin mit Kletterpflanzen zu beranken oder mit einer Hecke einzugrünen.

3.3 Innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes WA 1, sind auf den Grundstücken je angefangene 750 m² Grundstücksfläche mindestens ein mittelkroniger Laubbaum wie Eberesche, Hainbuche oder Feldahorn oder als Hochstamm zu pflanzen. Zusätzlich sind je angefangene 750 m² Grundstücksfläche zwei Großsträucher zu pflanzen.

3.4 Stellplatzanlagen für jeweils mindestens vier Pkw sind mit Ausnahme der Zufahrten mit einer mindestens 0,8 m hohen Hecke aus Laubgehölzen einzugrünen.

3.5 Auf privaten Grundstücksflächen mit mindestens sechs Stellplätzen ist je angefangene sechs Stellplätze ein mindestens mittelkroniger Laubbaum zu pflanzen und als gliederndes Element in die Stellplatzanlage zu integrieren.

4. Allgemeine Festsetzungen zur Begrünung

4.1 Für die zu pflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten:
- Laubbäume: Hochstämme mit Mindeststammumfang 16 bis 18 cm in 1,0 m Höhe;
- Obstbäume: Hochstamm, 10 bis 12 cm Stammumfang in 1,0 m Höhe;
- Heister: 150 bis 200 cm, 2 x verpflanzt;
- Sträucher: verpflanzt, 60 bis 100 cm Höhe.

4.2 Die festgesetzten Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Die Kronen bestehender und als Hochstamm neu zu pflanzender Bäume sind in ihrem natürlichen Habitus zu erhalten. Ein Rückschnitt ist allenfalls

zum Erhalt der Verkehrssicherheit und der entsprechenden Pflege zulässig.

4.3 Es sind folgende Fertigstellungstermine der gemäß A V "Grünordnung" festgesetzten Anpflanzungen einzuhalten:
- für Pkt. A V 2. Herstellung spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Verkehrsflächen;
- für Pkt. A V 3. Herstellung spätestens ein Jahr nach Bezugsfertigkeit des Hauptgebäudes.

4.4 Für alle öffentlichen Pflanz- und Rasenflächen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine dreijährige Entwicklungspflege durchzuführen.

4.5 Zugänge von privaten Grundstücken auf öffentliche Grünflächen sind nicht zulässig.

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

1. Geltungsbereich A

1.1 In verbleibenden Altbäumen im Geltungsbereich A sind mindestens fünf Nisthilfen für Nischen- und Höhlenbrüter anzubringen.

1.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 ist pro Grundstück jeweils eine Nisthilfe für Nischen- und Höhlenbrüter am Gebäude anzubringen.

1.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 4 ist pro Grundstück jeweils eine Nisthilfe für Fledermäuse am Gebäude anzubringen.

1.4. Die Auswahl und die Positionierung der unter den Pkt. A VI 1.1 bis A VI 1.3 festgesetzten Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

1.5 Es sind folgende Fertigstellungstermine der gemäß A VI 1. festgesetzten Maßnahmen einzuhalten:
- für A VI 1.1 Abschluss der Herstellung spätestens bis Beginn der Erschließungsarbeiten;
- für A VI 1.2 und A VI 1.3 Abschluss der Herstellung spätestens ein Jahr nach Bezugsfertigkeit des Hauptgebäudes.

2. Geltungsbereich B

2.1 Die im Geltungsbereich B gelegene Fläche, Gemarkung Watenbüttel, Flur 3, Flurstück 288/93, für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ist in einem Umfang von 6.840 m² zu mesophilem Grünland feuchter Standorte zu entwickeln. Hier ist max. zweimal pro Jahr eine Mahd vorzunehmen mit Abfuhr des Mahdgutes.

2.2 Der nördliche Grundstücksteil ist in einem Umfang von 6.000 m² zu einem Hartholzauenwald zu entwickeln. Auf dieser Fläche ist alle 5-7 m die Grasnarbe abzuziehen und seitlich einzubauen. Die Abplaggungsflächen sollen max. 4-7 m² groß sein. Die abgeplaggten Einzelflächen werden mit 15 – 20 Gehölzen (Pflanzqualität: Forstware) dicht bepflanzt. Der Waldbestand bleibt der freien Entwicklung überlassen.

2.3 Am südlichen Rand der in 2.2 genannten Waldneugründungsfläche sind durch Abgrabungen Flutmulden auf einer 2.500 m² großen Fläche in Ost-West-Richtung durch Erweiterungen der bestehenden Mulden herzustellen. Mit dem Aushubboden ist eine Geländekuppe an der Südgrenze zu gestalten. Auf dieser Geländekuppe ist durch Sandauftrag ein Huderplatz für Rebhühner zu schaffen und dauerhaft zu erhalten.

2.4 Der Quellbereich/-graben an der Südgrenze ist als Amphibiengewässser zu entwickeln. Der Bereich ist auf entsprechendem Niveau einzustauen, bedarfsweise zu vertiefen bzw. aufzuweiten.

2.5 Für eine Beweidung des Grünlandes ist ein viehkehrender Elektrozaun zu errichten.

2.6 Die Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches B müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach Beginn der Erschließungsarbeiten fertiggestellt sein. Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen und dauerhaft zu erhalten.

3. Geltungsbereich C

3.1 Die im Geltungsbereich C gelegene Fläche, Gemarkung Hondelage, Flur 5, Flurstück 168/3, für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ist als Grünland zu bewirtschaften. Dabei ist die Fläche zwischen Juni und Dezember mit bis zu drei Großvieheinheiten zu beweiden.

3.2 Innerhalb der Fläche sind zusätzlich drei Sandkuppen als Huderstellen für Rebhühner zu schaffen und dauerhaft zu erhalten.

3.3 Auf der gesamten Westseite des Grundstücks ist eine spezielle Einfriedung zu errichten, die für Weidevieh nicht passierbar sein darf, für Wildtiere jedoch durchlässig ist.

3.4 In die Fläche sind 5 Baumstubben einzubringen. Zusätzlich ist eine Stieleiche (Quercus rubor) mit einem Mindeststammumfang von 16 – 18 cm, gemessen in 1,0 m Höhe zu pflanzen und dauerhaft gegen Verbiss durch Weidevieh oder Wildtiere zu schützen.

3.5 Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze sind in einem fünf Meter breiter Streifen außerhalb des Weidezauns je angefangene 100 m² je 2 Obstbäume und 2 Sträucher entsprechend der in V 4. aufgeführten Pflanzqualität zu pflanzen. Dabei sind die Arten Essbare Ebersche (Sorbus aucuparia), Hauszwetschge (Prunus domestica Hauszwetsche), Vogelkirsche (Prunus avium), Kornelkirsche (Cornus mas), Hasel (Corylus) und Kirschpflaume (Prunus cerasifera) zu pflanzen.

3.6 Die Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches C müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach Beginn der Erschließungsarbeiten fertiggestellt sein. Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Für alle Anpflanzungen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine dreijährige Entwicklungspflege durchzuführen.

4. Die gemäß den textlichen Festsetzungen VI Nr. 2 bis 3 festgesetzten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen i.S. von §§ 18, 19 und 21 Bundesnaturschutzgesetz i.V. mit § 1a BauGB dem Ausgleich der durch den Bebauungsplan HO 54 zu erwartenden Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft.

Sie werden den nachfolgend genannten Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Sinne von § 9 Abs. 1a BauGB und § 135 a BauGB wie folgt zugeordnet:

Allgemeine Wohngebiete:	66%
Öffentliche Flächen:	34%
darin enthalten Planstraße 4:	16,2%

VII Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

1 In den Allgemeinen Wohngebieten sind bei Errichtung und Änderung von Gebäuden an den Fassaden von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (i. S. von DIN 4109 und VDI 2719) passive Schallschutzmaßnahmen nach den Bestimmungen für die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und gemäß VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchzuführen.

2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 3 und WA 5 sind im Lärmpegelbereich III schutzwürdige Außenwohnbereiche der einzelnen Wohneinheiten, wie z. B. Terrassen, offene Loggien und Balkone auf der der Planstraße 4 zugewandten Gebäudeseite unzulässig, sofern kein zusätzlicher Außenwohnbereich auf der von der Lärmquelle abgewandten Gebäudeseite - im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes - errichtet ist.

3. Von den Festsetzungen A VII 1 und A VII 2 kann ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Weise gewährleistet ist.

VIII Sonstige Festsetzungen

Geh-,Fahr- und Leitungsrechte

① Gehrecht zugunsten der Anlieger, Geh- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger.

② Geh- und Fahrrecht zugunsten der Anlieger, Geh- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger.

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

I Geltungsbereich

Die Örtliche Bauvorschrift gilt für alle Allgemeinen Wohngebiete im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes.

II Dächer

Dachneigung

1. Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2 und WA 3 dürfen nur Flachdächer oder einseitige Pultdächer ausgeführt werden.

2. Ein Flachdach im Sinne dieser Festsetzung ist eine Dachfläche, die eine Dachneigung von max. 6° aufweist.

3. Ein einseitiges Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist eine einseitige geneigte Dachfläche mit einem First und einer Traufe und mit einer Dachneigung von max. 10°.

III Einfriedungen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten dürfen bauliche Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und entlang der öffentlichen Grünfläche die Höhe von 1,2 m über dem Bezugspunkt nicht überschreiten.

2. Einfriedungen, die an die öffentlichen Grünflächen grenzen, sind nur als Hecken aus Laubgehölzen oder als Hecken in Verbindung mit einem integrierten Zaun zulässig. Entlang der öffentlichen Verkehrsflächen sind Einfriedungen nur als bauliche Anlage oder als Hecke aus Laubgehölzen zulässig.

C Hinweise

1. Im Geltungsbereich A ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Aus Sicherheitsgründen ist vor dem Beginn von Baumaßnahmen eine Flächensondierung und Bergung möglicher Kampfmittel durchzuführen. Eine Kampfmittelbeseitigungsbescheinigung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Hannover ist der Stadt Braunschweig, Abt. Umweltschutz, vor dem Beginn von Bauarbeiten vorzulegen.

2. Für die gemäß A V "Grünordnung" und A VI "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" festgesetzten Anpflanzungen sind geeignete Gehölzarten der Artenliste im Anhang der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen.

3. Im Plangebiet liegen bereichsweise oberflächennahe Bodenverunreinigungen vor. Die Bodenverunreinigungen sind zeichnerisch als Flächen gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Die vorgesehene bauliche Nutzung ist nicht gefährdet. Bei Baumaßnahmen ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens mit besonderen Anforderungen / Nebenbestimmungen zu rechnen.

   In den gekennzeichneten Bereichen müssen im Bereich offener Beete und Grünflächen oberflächennah (bis zu einer Tiefe von mindestens 0,30 m) die maßgebenden Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung sowie der Benzo(a)Pyren-Prüfwert von 1 mg/kg unterschritten werden. Dies kann durch Bodenaustausch oder Bodenauftrag erfolgen. Ein gutachterlicher Nachweis ist erforderlich.

4. Eine Nutzung des Grundwassers ist aufgrund der Schadstoffbelastung durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) nicht zulässig. Bei Grundwasserhaltungsmaßnahmen ist mit Auflagen sowie ggf. mit Maßnahmen zur Abreinigung des geförderten Grundwassers zu rechnen.

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

6. Lärmschutz

6.1 Das Plangebiet ist durch den Straßenverkehr der A 391 und der Planstraße 4 lärmvorbelastet.

6.2 Nachweise zum Lärmschutz sind im Einzelfall folgendermaßen durchzuführen:

   Die Reflexionen sind bis zur dritten Ordnung zu berücksichtigen. Für die Gebäudefassaden ist ein Reflexionsverlust von 1 dB(A) zu Grunde zu legen.

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

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

   DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1989.

   VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin,1987,

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

Stadt Braunschweig

Anlage 5
Stand: 12. August 2019

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
An der Schölke-Neu **HO 54**
Begründung und Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 07.08.2019 -	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	2
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	4
4	Umweltbericht	6
5	Begründung der Festsetzungen	47
6.	Gesamtabwägung	64
7.	Zusammenstellung wesentlicher Daten	69
8.	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	70
9.	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	70
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	70

1 Rechtsgrundlagen - Stand: **07.08.2019** -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)

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 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl I S. 432)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 21 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88).

1.8 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBI. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 18 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 190, 88)

1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. März 2019 (Nds. GVBI S. 70)

1.10 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz - (WHG)

in der Fassung vom 31. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2254)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum verbindlich festgelegt. Dem oberzentralen Verbund

sind die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen.

Nach dem RROP sollen Siedlungsentwicklungen schwerpunktmäßig in Oberzentren stattfinden. Im Großraum Braunschweig sollen diese vorrangig auf zentralörtlichen Standorten, die über Zugangsstellen des schienengebundenen ÖPNV bzw. von Regiobuslinien verfügen, konzentriert werden. Im Einzugsbereich der Haltepunkte soll durch verdichtete Bau- und Wohnformen eine höhere Siedlungsdichte erreicht werden.

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

Der Geltungsbereich B wird im RROP als „Vorranggebiete Natura 2000“ und als „Vorranggebiete für den Hochwasserschutz“ dargestellt. Die Geltungsbereiche B und C werden als „Vorranggebiete für die Natur und Landschaft“ sowie als „Vorbehaltsgebiete Erholung“ dargestellt. Der Geltungsbereich C befindet sich zusätzlich in einem „Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung“. Die dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz sowie für Eingriffe in Natur und Landschaft unterstützen die weitere Ausprägung der raumordnerischen Ziele durch entsprechende Maßnahmen im Sinne des Hochwasser- sowie des Natur- und Landschaftsschutzes. Die Trinkwassergewinnung wird nicht negativ beeinflusst.

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

2.2 Flächennutzungsplan

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

Im Flächennutzungsplan ist der Geltungsbereich A des Bebauungsplanes „HO 54“ südlich des Grabens als „gewerbliche Baufläche“ und nördlich als Grünfläche dargestellt. Der Flächennutzungsplan stellt für den Geltungsbereich B Flächen für Landwirtschaft und Wald sowie überlagernd das Naturschutzgebiet im Bereich der Okerniederung dar. Der Geltungsbereich C befindet sich im Landschaftsschutzgebiet östlich des Forsts Im Klei in Hondelage und ist im Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Die beabsichtigten Festsetzungen lassen sich im Bereich der gewerblichen Flächen nicht aus dieser Darstellung entwickeln. Der Flächennutzungsplan wird daher im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert. Mit der

Änderung ist der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

Derzeit gilt für den Geltungsbereich der seit 2016 rechtskräftige Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41. Das OVG Lüneburg hat diesen im Rahmen eines Normenkontroll-Eilverfahrens bis zum rechtskräftigen Abschluss des Normenkontrollverfahrens außer Vollzug gesetzt, weil der Bebauungsplan nicht im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB hätte erlassen werden dürfen. Da der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, den Bedenken des OVG Rechnung tragen und den Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, ersetzen soll, wird im Folgenden inhaltlich und sprachlich davon ausgegangen, dass für das Plangebiet kein Bebauungsplan besteht.

Für die Grundstücke im Geltungsbereich besteht weitgehend kein Bebauungsplan. Die im Nordosten des Geltungsbereichs A für den Hochwasserschutz festgesetzten öffentlichen Grünflächen befinden sich im rechtskräftigten Bebauungsplan HO 13 und sind dort als öffentliche Grünfläche, Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken festgesetzt. Der südliche Teil des Grundstücks Kreuzstraße 75 befindet sich in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil gem. § 34 BauGB. Der Rest des Geltungsbereichs befindet sich im unbeplanten Außenbereich gemäß § 35 BauGB.

Da gem. § 35 BauGB hier keine Bebauung möglich ist, besteht das Erfordernis, einen Bebauungsplan aufzustellen.

2.4 Sanierungsgebiet

Der Geltungsbereich A des Bebauungsplanes befindet sich im Bereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt“. Die betroffenen Grundstücke innerhalb des Geltungsbereiches sind nach Sanierungsrecht bereits vorab abgelöst und aus der Sanierung entlassen worden.

Die Entwicklung des Gebietes ist nicht als sanierungsbedingt einzustufen, da mit einer Machbarkeitsuntersuchung vom Oktober 2000 Maßnahmen zur Wohngebietsentwicklung bereits vor der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet eingeleitet wurden. Gleichwohl sind innerhalb des Plangebietes auch die Sanierungsziele relevant, insbesondere ist die Schaffung von innenstadtnahem Wohnraum für verschiedene Wohnbedürfnisse relevant.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Es gibt seit Ende der 90er planerische Bestrebungen, das Areal zwischen der Kreuzstraße und der ehemaligen Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ mit einer Wohnnutzung zu entwickeln. Im Jahr 2008 wurde die Aufstellung des Bebauungsplans "An der Schölke", HO 41, beschlossen. Dieser wurde im Jahr 2016 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB in Kraft gesetzt. Im Rahmen eines Normenkontroll-Eilverfahrens hat das Nds.

OVG die Anwendung des § 13 a BauGB, d. h. die Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren, beanstandet und ihn bis zum rechtskräftigen Abschluss des Normenkontrollverfahrens außer Vollzug gesetzt. Dem folgend soll nun ein neuer Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, im Normalverfahrens aufgestellt werden, der den verfahrensfehlerhaften Bebauungsplan HO 41 ersetzt.

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54, ist daher die erneute Schaffung des Baurechts für die Errichtung eines Allgemeinen Wohngebietes im Geltungsbereich. Hier soll der umgebenden Bebauung angemessene und gleichzeitig verdichtete Wohnbebauung mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern, Reihenhäusern und verträglichem Mehrgeschosswohnungsbau entstehen, die der Versorgung der Braunschweiger Bevölkerung mit Wohnraum dienen. Ergänzende und mit der Wohnnutzung verträgliche Nutzungen, beispielsweise nicht störende Handwerksbetriebe sollen dabei grundsätzlich möglich sein; auch um etwa eine Wohnnutzung mit einem Arbeitsplatz verknüpfen zu können.

Mit der angestrebten Vielfalt an Baustrukturen im Geltungsbereich wird die gewünschte soziale Mischung innerhalb des Baugebietes berücksichtigt.

Für die nördlich angrenzende ehemalige Bezirkssportanlage „Kälberwiese“ besteht kein Bedarf mehr, sodass die Stadt Braunschweig beabsichtigt, auch dieses Areal zu Wohnbauland zu entwickeln. Zu diesem Zweck wird angrenzend der Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23, aufgestellt. Die hieraus entstehenden planerischen Überlegungen werden in dem Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, berücksichtigt. So ist z. B. für das geplante Bauland „Feldstraße“ eine mögliche Anbindung von der Kreuzstraße nach Norden vorgehalten. Diese Verbindungsstraße führt durch das Plangebiet „An der Schölke-Neu“.

Der überwiegende Teil des Plangebietes ist als Fläche des unbeplanten Außenbereiches gem. § 35 BauGB einzustufen, die im Geltungsbereich A einer erstmaligen Bebauung zugeführt werden soll. Im Geltungsbereich A ist abweichend straßenbegleitend zur Kreuzstraße ein Teilbereich nach § 34 BauGB als im Zusammenhang bebauter Ortsteil zu bewerten.

Für die beabsichtigte Entwicklung ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Da der wirksame Flächennutzungsplan hier Gewerbeflächen darstellt und damit eine Entwicklung des Bebauungsplanes gemäß § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan nicht möglich ist, wird eine Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren durchgeführt.

4 Umweltbericht

4.1 Beschreibung der Planung

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

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

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

Die Planung sieht eine Geschoss-, Reihen- und Einzelhausbebauung vor, die sich der Baustruktur des Umfeldes anpasst. Entlang der Geltungsbereichsgrenzen zu den bereits bebauten Nachbargrundstücken sind weitgehend Begrünungsmaßnahmen vorgesehen.

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

Wie im Norden, so ist auch im Kern des Quartiers eine Zeilenbebauung bzw. Reihenhäuser geplant. In den östlichen und südlichen Randzonen sind Einfamilienhäuser geplant, die sich in die bestehende Einfamilienhausbebauung im rückwärtigen Bereich der Kreuzstraße bzw. Wiedebeinstraße einordnen und größere individuelle Gestaltungsfreiheiten gegenüber der Zeilenbebauung zulassen. Nordwestlich zur Planstraße 4 sind bis zu dreigeschossige Baukörper mit einer einheitlichen Architektursprache geplant.

Aufgrund der relativ hohen baulichen Dichte kommt der Gestaltung der Grün- und Freiräume eine höhere Bedeutung zu. Dazu tragen, neben einer Grünfläche mit Baumreihe an der Planstraße 4, weitere Baumpflanzungen in den übrigen Planstraßen und eine öffentliche Grünfläche im nordöstlichen Plangebiet bei. Im Nordosten wird ein ca. 200 m² großer öffentlicher Spielplatz in die öffentliche Grünfläche integriert, der Bestandteil des östlich bestehenden Spielplatzes wird. Entlang des Grabens ist die Festsetzung eines drei Meter breiten Grünstreifens als öffentliche Grünfläche u. a. zur Bewirtschaftung des Grabens geplant.

Die verkehrliche Erschließung soll von der Kreuzstraße erfolgen, zusätzlich ist eine Notzufahrt für Rettungsfahrzeuge von der Wiedebeinstraße vorgesehen, die sonst nur für Fuß- und Radverkehr genutzt werden soll. Ein Teil des nördlich des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, geplanten Baugebietes "Feldstraße" soll über die Planstraße 4 erschlossen werden. Unabhängig davon, ob das Baugebiet Feldstraße tatsächlich realisiert werden kann, wird in Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, über eine entsprechend festgesetzte Breite der Verkehrsfläche eine zukünftige Anbindung bereits berücksichtigt.

Ca. 10 % des Niederschlagswassers können über das vorhandene städtische Netz abgeführt werden. Für die Rückhaltung von anfallendem Oberflächenwasser aus dem Plangebiet wird ein mindestens ca. 630 m³ fassendes Rückhaltebecken unter Berücksichtigung vorhandener und insbesondere erhaltenswerter Bäume im Mündungsbereich zweier Gräben nördlich des Baugebietes angelegt. Auf der Südseite des nördlich an die Bebauung angrenzende Entwässerungsgrabens der Autobahn 391 (hier im Weiteren Schölkegraben genannt) ist ein Pflegeweg geplant.

Zum volumen- und wirkungsgleichen Ausgleich der für die Bebauung notwendigen Geländeaufhöhung werden durch Abgrabung entlang der Schölke zusätzliche Überschwemmungsflächen geschaffen, auf denen ein zusätzliches Retentionsvolumen von rd. 910 m³ realisiert wird.

Zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach § 44 BNatSchG sowie zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft sind zwei Ausgleichsflächen von zusammen ca. 2,3 ha vorgesehen. Da im Geltungsbereich A selbst bzw. in der unmittelbaren Nähe ein Ausgleich ohne Einbußen größerer Bauflächen nicht möglich ist, wurde im Stadtgebiet dafür als Maßnahmenflächen das Flurstück 288/93, Flur 3, Gemarkung Watenbüttel, (Geltungsbereich B) sowie das Flurstück 168/3, Flur 5, Gemarkung Hondelage, (Geltungsbereich C) ausgewählt. Im Geltungsbereich B sind auf der Fläche zur naturnäheren Gestaltung von vorhandenen Entwässerungsgräben und Bildung von Flutmulden in Teilbereichen Bodenabträge vorgesehen. Außerdem sind verschiedene Anpflanzungen u. a. für die Entstehung eines kleinen Hartholzauwalds und die Entwicklung extensiven Grünlandes vorgesehen. Im Geltungsbereich C sind neben Extensivierungsmaßnahmen Maßnahmen zur Erhöhung der Strukturvielfalt u. a. durch Gehölzpflanzungen geplant.

Bei einem Teil der nördlich festgesetzten öffentlichen Grünfläche für den Hochwasserschutz handelt es sich um einen Bestandteil eines Waldes nach Niedersächsischem Gesetz über den Wald und die Landesordnung (NWaldLG). Die damit einhergehende Waldumwandlung wird ersetzt durch die festgesetzten Waldentwicklungsmaßnahmen im Geltungsbereich B.

4.2 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen

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. Diese Unterlagen bündeln die aus den einschlägigen Fachgesetzen festgelegten Ziele des Umweltschutzes. Eine nochmalige Auflistung erfolgt daher an dieser Stelle nicht mehr. Die nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die herangezogenen stadtweit vorliegenden Fachplanungen und Gutachten, die sich in unterschiedlicher Tiefe mit dem Geltungsbereich auseinandersetzen.

Stadtweite Fachplanungen und Gutachten:

- Regionales Raumordnungsprogramm (RROP), 2008
- Landschaftsrahmenplan, 1999, Aktualisierung 2014
- Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Braunschweig 2010, GEO-NET Umweltconsulting GmbH
- Stadtklimaanalyse Braunschweig 2017/18, GEO-NET Umweltconsulting GmbH
- Lärmminderungsplan Braunschweig, 2013

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weitergehende, auf die konkrete Planung bzw. konkrete Situation bezogene Fachgutachten erstellt. Die Ergebnisse werden, soweit erforderlich, bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltsituation unter Kap. 4.4 wiedergegeben.

Plangebietsbezogene Fachplanungen und Gutachten:

- Bodengutachten zum Neubaugebiet „An der Schölke“, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH, 30.06.2011
- Grünordnerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan HO 41 „An der Schölke“, Stadt Braunschweig, Büro für Freiraumplanung Gero Hille Jürgen Müller, 10. März 2016
- Biologische Untersuchungen für den B-Plan „An der Schölke“, HO 41 der Stadt Braunschweig, Biodata GbR, November 2014
- Untersuchungen zum Vorkommen der Haselmaus (Muscardinus avellanarius) für die Erstellung der B-Pläne „Feldstraße“ (AP 23) und „An der Schölke“ (HO 41) in Braunschweig, Biodata GbR, November 2015
- Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept für das Einzugsgebiet der Kleinen Mittelriede in Braunschweig“, Fugro Germany Land GmbH, Feb. 2018
- Ergänzungsgutachten „Hochwasserschutz Kleine Mittelriede“, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Dezember 2018, zum Gutachten „Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept für das Einzugsgebiet der Kleinen Mittelriede in Braunschweig“, Fugro Germany Land GmbH, Feb. 2018
- Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan HO 54 „An der Schölke-Neu“ der Stadt Braunschweig, Ingenieurgemeinschaft Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbB, 12. Juli 2018

4.3 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Die Umweltprüfung bezog sich im Wesentlichen auf das Plangebiet mit dem Geltungsteilbereich A im Bereich zwischen der Kreuzstraße, Wiedebeinstraße und der ehemaligen Sportanlage Kälberwiese sowie den Geltungsbereich B in der Okerniederung südwestlich Wiesental und den Geltungsbereich C nördlich Hondelage. Gegenstand der Umweltprüfung sind nach Maßgabe des Baugesetzbuches die für den Betrachtungsraum und das Planvorhaben planungs- und abwägungserheblichen Umweltbelange.

Die Umweltprüfung wurde nach folgender Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter 4.2 genannten Fachplanungen und Gutachten,
- Ortsbegehungen,
- Auswertung der unter dem Verfahrensschritt der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB ermittelten Informationen,
- Für die Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung erfolgte ein Vergleich der aktuellen Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Plangebiet mit dem Planzustand, der nach Umsetzung dieses Bebauungsplans zu erwarten ist auf Grundlage des sogenannten Osnabrücker Modells. Soweit aus bereits bestehenden Bebauungsplänen Eingriffsrechte bestehen, werden sie in der Bilanzierung berücksichtigt. Das Osnabrücker Modell ist ein anerkanntes und in der Stadt Braunschweig regelmäßig zur Anwendung kommendes Verfahren zur rechnerischen Unterstützung der gutachterlichen Bemessung von Eingriffsfolgen und Ausgleichsmaßnahmen.
- Für die Beurteilung wurde der kartierte Naturzustand im Geltungsbereich A vor der Rechtskraft des vorhergehenden Bebauungsplans "An der Schölke", HO 41, angenommen. Nach der Rechtskraft wurden die bis dahin bestehenden Gärten abgetragen und der Baumbestand weitestgehend entfernt. Da von einer Rechtsunwirksamkeit (s. a. Kap. 2.3) ausgegangen wird, wird wieder der alte Naturzustand zugrunde gelegt.

Die Untersuchungstiefe der Umweltprüfung orientiert sich gemäß § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB an den Festsetzungen des Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54. Geprüft wird, welche erheblichen Auswirkungen durch die Umsetzung des Bebauungsplans auf die Umweltbelange entstehen können und welche Einwirkungen auf die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich aus der Umgebung erheblich einwirken können. Hierzu werden vernünftigerweise regelmäßig anzunehmende Einwirkungen geprüft, nicht jedoch außergewöhnliche und nicht vorhersehbare Ereignisse.

Auf erkennbare Auswirkungen auf die Umweltgüter wird unter Nr. 4.4 eingegangen.

Kenntnislücken sowie Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen bestanden nicht.

4.4 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.4.1 Tiere, Pflanzen

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Bei der Bestandsaufnahme wird der Umweltzustand zum Zeitpunkt der Erstellung des faunistischen/floristischen Gutachtens (Biodata 2014) zugrunde gelegt. Mittlerweile wurden ein großer Teil des Geltungsbereiches auf der Basis des Bebauungsplanes HO 41, „An der Schölke“, abgeräumt.

Schutzgebiete und -objekte

Auf den Flächen im Geltungsbereich A bestehen keine gesetzlich geschützten Natur-/Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützter Landschaftsbestandteile, Europäische Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete. Der Geltungsbereich B liegt im Naturschutzgebiet Braunschweiger Okeraue, der Geltungsbereich C im Landschaftsschutzgebiet BS 9 „Querumer Holz und angrenzende Landschaftsbestandteile“.

Nördlich des Grabens zur Schölke befindet sich ein kleiner Wald nach NWaldLG. Es handelt sich um einen jüngeren bis mittelalten Waldbestand von ca. 0,5 ha Größe mit einem Baumbestand u. a. mit Ahorn, Pappel, Weide, Eiche, Esche, Birke usw., teilweise mit ausgeprägten Strauchpartien.

Tiere

Im Rahmen des faunistischen/floristischen Gutachtens (BIODATA 2014) wurden im Geltungsbereich A die Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien, Heuschrecken und Tagfaltern kartiert. Aufgrund von Hinweisen auf mögliche Vorkommen der streng geschützten Haselmaus wurde im Jahr 2015 durch BIODATA eine ergänzende Untersuchung durchgeführt.

Im Rahmen der Kartierungen wurden im Untersuchungsgebiet 21 Vogelarten nachgewiesen, die zum großen Teil zu den weit verbreiteten und weniger anspruchsvollen Arten der Gehölze und des Siedlungsbereichs gehören. Der Bereich hat somit eine geringe bis mittlere Bedeutung für die Artengruppe.

Im Untersuchungsgebiet wurden mit der Zwergfledermaus, dem Großen Abendsegler und der Breitflügelfledermaus drei typische Fledermausarten der Siedlungsbereiche festgestellt. Die Zwergfledermaus nutzt den Bereich als Jagdgebiet, die Breitflügelfledermaus und der Große Abendsegler konnten auf Transferflügen bzw. durch Einzelkontakte nachgewiesen werden. Sommerquartiere im Bereich der ehemaligen Gartenhütten wurden nicht nachgewiesen, konnten aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Geeignete Winterquartiere sind nicht vorhanden. Für die Artengruppe hat das Gebiet eine geringe mit mittlere Bedeutung.

Das B-Plangebiet hat für die Artengruppen Tagfalter, Heuschrecken und Reptilien aufgrund des Fehlens von geschützten oder gefährdeten Arten eine geringe Bedeutung. Die Haselmaus konnte im Rahmen der Kartierung nicht nachgewiesen werden.

Artenschutz

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust dauerhaft genutzter und damit gesetzlich geschützter Fortpflanzung- und Ruhestätten von Vögeln. Grundsätzlich zählen alle wildlebenden europäischen Vogelarten gemäß Vogelschutz-Richtlinie in Verbindung mit dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu den besonders geschützten Arten und unterliegen damit in jedem Falle den Artenschutzverboten des § 44 BNatSchG.

Alle heimischen Fledermausarten sind nach BNatSchG in Verbindung mit der FFH-Richtlinie streng geschützt. Ihre Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten sind nach § 44 BNatSchG gegen Störungen, Entnahme, Beschädigung und Zerstörung gesichert.

Pflanzen

Den größten Teil des Geltungsbereiches A nehmen eine seit einigen Jahren nicht mehr genutzte ehemalige Kleingartenanlage sowie rückwärtige Hausgärten ein. Das Gebiet wird daher bestimmt von Grün- und Ruderalflächen und teils dichten und umfangreichen Gehölzbeständen von geringem bis mittlerem Biotopwert.

Es wurden keine nach § 30 BNatSchG bzw. § 22 NAGBNatSchG geschützten Biotope auf der Fläche festgestellt. Pflanzenarten der Roten Liste konnten ebenfalls nicht nachgewiesen werden.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Im Geltungsbereich A ist für mit den Bereichen der rückwärtigen Hausgärten als Großteil der Fläche anzunehmen, dass diese weiterhin dauerhaft eine entsprechende Nutzung mit den dort typischen Tier- und Pflanzenvorkommen aufweisen werden. Bezogen auf den derzeitigen Zustand wird es zu keiner Änderung der Artengemeinschaften kommen.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Die Umsetzung des B-Plans führt zum Verlust von dauerhaft genutzter Fortpflanzung- und Ruhestätten sowie Jagd-/Nahrungsgebieten von Vögeln und Fledermäusen.

Durch den Abriss der Gartenlauben gehen potentielle Brutplätze für Gebäudebrüter und Quartiere für Fledermäuse verloren. Aus diesem Grund sind an den neu errichteten Gebäuden in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde für gebäudebrütende Vogelarten und Fledermausarten Nist- und Lebensstätten durch geeignete Bauweise in die Konstruktion zu integrieren oder als künstliche Nisthilfen anzubringen.

Durch die Entfernung des Baumbestandes kommt es zum Verlust an Nistplätzen von Höhlen- und Nischenbrüter. Als Ausgleich sind fünf Nisthilfen für Höhlen- und Nischenbrüter an den verbleibenden Altbäumen anzubringen.

Die Realisierung der Planung ist mit dem Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen verbunden. Durch Versiegelung und Überbauung werden größtenteils Rasen- und Ruderalflächen sowie Gehölzstrukturen in Anspruch genommen. Insgesamt gehen durch das geplante Baugebiet überwiegend siedlungsbestimmte, genutzte und ungenutzte Flächen von geringerem bis mittlerem Biotopwert verloren.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (s. a. 4.5.2) erfolgen im Bereich der Okerniederung (Geltungsbereich B) und in der Gemarkung Hondelage (Geltungsbereich C). Dabei wird der ökologische Mehrwert für Fauna und Flora gegenüber der ursprünglichen Nutzung ermittelt und als Ausgleichsmaßnahme festgesetzt. Diese Flächen sind dauerhaft dem Ausgleich im Sinne des Natur- und Landschaftsschutzes vorbehalten.

Wald:
Der nördlich des Grabens gelegene Waldbestand, der sich im Laufe der Jahre nach Aufgabe der Kleingärten sukzessiv entwickelt hat, wird im Bereich entlang der Schölke auf einer Fläche von ca. 0,1 ha überplant mit einer öffentlichen Grünfläche, Zweckbestimmung Hochwasserschutz, in der Abgrabungen zur Schaffung von Retentionsraum vorgesehen sind. Mit dieser Festsetzung findet eine Änderung der Nutzungsart statt, die als Waldumwandlung waldrechtlich zu betrachten und zu kompensieren ist. Dies gilt unabhängig von der im bestehenden Bebauungsplan HO 13 bereits rechtskräftigen Festsetzung als öffentliche Grünfläche, Regenrückhaltebecken. Durch die faktische Entwicklung zu einem Wald hat hier das NWaldLG Vorrang vor dem Bauplanungsrecht.

Die Kompensation des von der Planung betroffenen Waldteiles erfolgt aufgrund der Ausstattung des Bestandes als Sukzessionswald im gleichen Umfang (1:1) von ca. 0,1 ha Wald im Rahmen der festgesetzten Aufforstungsmaßnahmen im Geltungsbereich B.

Nach den Ausführungen des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) sollen Waldränder und ihr Übergangszonen aufgrund ihrer ökologischen Funktion grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Demzufolge soll zu Waldrändern ein Mindestabstand von 100 m eingehalten werden. Sofern, wie in diesem Fall, aufgrund der örtlichen Situation (Wald im Siedlungsbereich) bei vorhandener Bebauung der vorsorgliche Abstand nicht gewahrt werden kann, ist ein Sicherheitsabstand zur Gefahrenabwehr einzuhalten. Nach Abstimmung mit der Niedersächsischen Landesforsten, Wolfenbüttel ist der Mindestabstand in der Planung gewährleistet.

4.4.2 Landschaft, Orts- und Landschaftsbild, Erholung

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

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

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

Im nördlichen Bereich des Plangebietes ergibt sich durch die hier entlang des Grabens vorhandenen Gehölzstrukturen in Verbindung mit den vorgelagerten Ruderalflächen und den weiter nördlich angrenzenden, relativ ungestörten Gehölzbeständen ein natürlicheres, strukturreicheres Bild.

Der Erholungswert der Gärten besteht nur für die befugten Grundstücksnutzer, die Öffentlichkeit hat hier keinen Zugang.

Bei den Geltungsbereichen B und C handelt es sich um landwirtschaftlich geprägte Landschaftsräume mit von einzelnen Gehölzen unterbrochenen offenen Flächen mit einem mittleren Wert für das Landschaftsbild und den Erholungswert.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Dem derzeitigen Kenntnisstand entsprechend ist nicht von einer Änderung der aktuellen Nutzung auszugehen. Daher wird sich weder das Landschaftsbild noch der Erholungswert ändern.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Beeinträchtigungen des Schutzgutes entstehen in Folge der geplanten Überbauung und Versiegelung, die zu einer Veränderung des Ortsbildes führen. Die derzeit prägenden Grünflächen werden einem Wohngebiet mit einer relativ hohen baulichen Dichte weichen. Die Aufnahme und Weiterführung der umliegenden städtischen Strukturen und der Erhalt der natürlicheren und strukturreicheren Bereiche des Plangebietes wirken sich jedoch mindernd auf die Auswirkungen auf das Schutzgut aus.

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

Die Entwicklung eines Auenwaldes und der Flutmulden im Geltungsbereich B sowie der weiteren Baum- und Gehölzstrukturen beeinflussen das Landschaftsbild in beiden Fällen positiv.

Im Geltungsbereich C dienen die festgesetzten Baum- und Strauchstrukturen der Entwicklung einer strukturreicheren Landschaft und beeinflussen das Landschaftsbild positiv. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den Anforderungen des Landschaftsschutzgebietes.

4.4.3 Boden, Fläche

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Als natürlicher Bodentyp stehen im Geltungsbereich A Gley-Braunerden an, die aufgrund der historischen und aktuellen Nutzungen anthropogen überprägt sind. Nach der geologischen Karte stehen unterhalb des Oberbodens weichselzeitliche Ablagerungen der Niederterrasse an, die von weichselzeitlichem Sandlöss überlagert werden. Unterhalb der eiszeitlichen Sedimente folgt die Verwitterungsoberfläche der Oberkreide, die sich hier als schluffiger, bereichsweise schwach sandiger Ton darstellt. Innerhalb der weichselzeitlichen Sedimente ist ein oberflächennaher Porengrundwasserleiter ausgebildet, der zur Tiefe von den kreidezeitlichen Tonen begrenzt wird. Das auf der Bezirkssportanlage geplante Regenrückhaltebecken liegt im Bereich einer Altablagerung. Hier ist mit bis zu 2 m mächtigen Auffüllungen zu rechnen.

Im Geltungsbereich B ist als natürliche gewachsener Boden Gley-Vega verbreitet, dessen Profilentwicklung typisch für die Braunschweiger Okeraue und durch die periodischen Überflutungen sowie hohe Grundwasserstände beeinflusst ist.

Der Geltungsbereich C ist durch Pseudogley gekennzeichnet und zeigt das Auftreten von Staunässe an.

Im Geltungsbereich A sind mehrere Altstandorte sowie der östlichste Teil der Altablagerung L8/1 vorhanden.

Für den Geltungsbereich A liegen Altlastengutachten vor. In dem für die Wohnnutzung vorgesehenen Teil sind bereichsweise Bodenbelastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) bekannt. Für den Parameter Benzo(a)pyren kommt es teilweise zu einer Überschreitung des Prüfwertes (1 mg/kg) für die Nutzung als Wohngebiet.

Weiterhin ist bekannt, dass das Grundwasser durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) belastet ist. Die Quelle der Verunreinigung ist nicht bekannt.

Im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens (ehemalige Bezirkssportanlage) liegen Bodenverunreinigungen durch PAK, Schwermetalle und Sulfat vor.

Der Geltungsbereich B befindet sich im Bodenplanungsgebiet Okeraue. Es liegen Bodenbelastungen mit Cadmium und Blei vor oder sind zu erwarten.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Bezogen auf den aktuellen Zustand sind keine Änderungen zu erwarten. Gegenüber der Planung bleiben die natürlichen Bodenfunktionen erhalten. Die im östlichsten Teil der Altablagerung L8/1 vorhandenen, schadstoffbelasteten Auffüllungen würden verbleiben. Ein akuter Handlungsbedarf zur Sanierung besteht derzeit nicht, da Bodenveränderungen oder schutzwürdige Nutzungen nicht absehbar sind.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung gehen im Geltungsbereich A die natürlichen Bodenfunktionen in großen Teilen durch Überschütten und Überbauung/Versiegelung verloren.

Aufgrund der Überschreitung des Prüfwertes für Benzo(a)Pyren (1 mg/kg) für die Nutzung als Wohngebiet sind hier Maßnahmen zur Unterbrechung des Wirkungspfades Boden-Mensch erforderlich. Die Bodenverunreinigungen sind zeichnerisch als Flächen gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Die vorgesehene bauliche Nutzung ist grundsätzlich nicht gefährdet. Eine Nutzung des Grundwassers ist aufgrund der Schadstoffbelastung auszuschließen. Die Wiedernutzung belasteter Flächen stellt gegenüber der Inanspruchnahme bisher unbelasteter Flächen „auf der grünen Wiese“ einen besonders bodenschonenden Umgang mit den Flächen im Stadtgebiet dar.

Positiv ist darüber hinaus der Umstand zu bewerten, dass im Geltungsbereich A die im östlichsten Teil der Altablagerung L8/1 noch vorhandenen, schadstoffbelasteten Auffüllungen zur Anlage des geplanten Regenrückhaltebeckens zu großen Teilen beseitigt werden, so dass sich hier eine nachhaltige Verbesserung des Umweltzustandes nach der Umsetzung der Planung ableiten lässt. Das im Bereich der Altablagerung L8/1 hier anfallende Aushubmaterial ist voraussichtlich einer geordneten Entsorgung als gefährlicher Abfall zuzuführen.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen führen in den Geltungsbereichen B und C zu keinen negativen Veränderungen im Bezug den Boden.

4.4.4 Wasser

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Oberflächenwasser
Im nördlichen Teil des Geltungsbereiches verläuft der Entwässerungsgraben der Autobahn 391 (hier im Weiteren Schölkegraben genannt) bis zur östlich gelegenen Schölke. Weitere Oberflächengewässer sind im Geltungsbereich nicht vorhanden. Die östlich an das Plangebiet angrenzende Schölke ist bis

zum Zusammenfluss mit dem Schölkegraben verrohrt und fließt in nördlicher Richtung zur Kälberwiese. Weiter nördlich mündet eine weiterer Graben, die Kleine Mittelriede, in die Schölke ein.

Überschwemmungsgebiete
Der Geltungsbereich A des Bebauungsplanes befindet sich nicht im Bereich eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets im Sinne des § 76 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Die im Ergänzungsgutachten „Hochwasserschutz Kleine Mittelriede/18-023“, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Dezember 2018 dargestellte Fläche mit einem Volumen von ca. 910 m³ wird bei einem hundertjährlichen Niederschlagsereignis überschwemmt Es handelt sich im Wesentlichen um die Flächen der Allgemeinen Wohngebiete WA 2, WA 3 und Teile von WA 4 (siehe im Einzelnen unten). Gemäß §§ 77 Abs. 1 Satz 1, 76 Abs. 1 Satz 1 WHG sind auch natürliche bzw. faktische Überschwemmungsgebiete, also Gebiete, die nicht vorläufig gesicherte oder festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind, in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten.

Der Geltungsbereich B befindet sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Oker.

Wasserschutzgebiete
Der Geltungsbereich C befindet sich im Bereich eines Wasserschutzgebietes Zone III b.

Grundwasser
Der Grundwasserspiegel steht im Geltungsbereich A vergleichsweise hoch an, eine Versickerung von Niederschlagswasser ist daher nur teilweise gegeben. Weiterhin ist bekannt, dass das Grundwasser durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) belastet ist. Die Quelle der Verunreinigung ist nicht bekannt.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Veränderungen des Abflussverhaltens der Oberflächengewässer sind ohne Durchführung der Planung nicht zu erwarten. Die Oberflächengewässer können sich aufgrund ihres geringen Gefälles nicht eigendynamisch verändern und bedürfen der regelmäßigen Unterhaltung. Die Wasserstände bei Hochwasser führen bereichsweise zu Ausuferungen, die im Ergänzungsgutachten „Hochwasserschutz Kleine Mittelriede/18-023“, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Dezember 2018 detailliert dargestellt sind.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Geltungsbereich A:

Ziel und Aufgabe einer Entwässerungsplanung ist es, eine Verschlechterung der bisherigen Entwässerungsverhältnisse auszuschließen.

Bei Realisierung der Planung werden im Geltungsbereich A zusätzliche Flächen versiegelt. Dies führt zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses und zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Eine Qualitätsverschlechterung des Schölkegrabens und der Schölke, deren Funktion in der Ableitung des von versiegelten Straßenflächen incl. der A 391 und von versiegelten Wohn- und Gewerbeflächen besteht, ist nicht zu besorgen.

Zur Untersuchung der wasserwirtschaftlichen Auswirkungen und zur Identifikation ggf. erforderlicher Maßnahmen in Bezug auf die Rückhaltung von Niederschlagswasser und zum Hochwasserschutz wurden zwei Gutachten erstellt:

- Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept für das Einzugsgebiet der Kleinen Mittelriede in Braunschweig“, Fugro Germany Land GmbH, Feb. 2018
- Ergänzungsgutachten „Hochwasserschutz Kleine Mittelriede“, HGN Beratungsgesellschaft mbH, Dezember 2018, zum Gutachten „Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept für das Einzugsgebiet der Kleinen Mittelriede in Braunschweig“, Fugro Germany Land GmbH, Dez. 2018

Danach ergibt sich Folgendes:

Überschwemmungsgebiet

Das Ergänzungsgutachten legte seinen Betrachtungen ein 100-jährliches Hochwasserereignis zugrunde. Die Berechnung der Abflussmengen erfolgte mit einem sogenannten Niederschlags-Abflussmodell, wie auch schon bei dem Entwässerungsgutachten zum vorhergehenden Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41. Seinerzeit basierte die Berechnung auf der Annahme, die für ein HQ_{100} zugrunde gelegte Niederschlagsmenge von 109 l/m² falle während einer Zeit von 48 Stunden an. Dieser Annahme lag die Auswertung des größten beobachteten Hochwassers im Jahre 2002 zugrunde, das durch einen 48 Stunden Regen verursacht wurde.

Durch Vergleichsrechnungen wurde nunmehr ein Regenereignis mit gleicher Eintrittswahrscheinlichkeit aber einer Dauer von nur 2 Stunden als theoretisch noch ungünstiger identifiziert und für die Berechnungen und Schlussfolgerungen herangezogen. Mit diesem Ereignis, das durch eine Niederschlagsmenge von 58,9 l/m² in 2 Stunden gekennzeichnet ist, ergeben sich in den Simulationsrechnungen die größten Abflussmengen und die höchsten Wasserstände. Es handelt sich um ein Worst-Case-Szenario.

Mit diesem neuen denkbar ungünstigsten Rechenansatz kam das Gutachten zum Ergebnis, dass das geplante Baugebiet im Norden in Teilbereichen mit einem Volumen von ca. 910 m³ überschwemmt werden würde. Die betroffene Fläche erstreckt sich vom Schölkegraben ca. 80 m in südlicher Richtung und umfasst eine Fläche von ca. 5.000 m². Auf der Fläche ergibt sich ein mittlerer Wasserstand von weniger als 20 cm. Diese Teilfläche des geplanten Baugebiets liegt damit in einem faktischen Überschwemmungsgebiet gem. § 76 WHG. Dieser Umstand war durch die Berechnungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan HO 41 nicht zu erkennen.

Gemäß § 77 Abs. 1 Satz 1 WHG sind faktische Überschwemmungsgebiete (§ 76 Abs. 1 Satz 1 WHG), also Gebiete, die nicht vorläufig gesicherte oder festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind, in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Dieser Erhaltungsgrundsatz ist auch für die Überschwemmungsflächen des Bebauungsplanes "An der Schölke-Neu", HO 54, für die weitere Planung zu berücksichtigen. Anders als beim § 78 WHG für festgesetzte Überschwemmungsgebiete kann jedoch im Einzelfall im Rahmen eines Abwägungsspielraumes dieser Erhaltungsgrundsatz zurückstehen. Das OVG Lüneburg führt dazu aus (1 KN 136/12 v. 02.06.2014): „*Gemäß § 77 Satz 2 WHG ist das Erhaltungsgebot allerdings nicht unter allen Umständen strikt zu beachten. Sprechen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für die Realisierung eines Vorhabens, ergibt mithin die Abwägung, dass Belange von höherem Gewicht dem Erhalt eines natürlichen Überschwemmungsgebiets als Rückhaltefläche entgegenstehen, ist ein Eingriff in das Gebiet zulässig*."

Die Planbehörde hat eine solche Abwägung vorgenommen und kommt zu dem Ergebnis, dass überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit es rechtfertigen, das Baugebiet trotz des Eingriffs in das Überschwemmungsgebiet zu realisieren (siehe hinten Kap. 6)

Auswirkungen des Baugebiets auf das Überschwemmungsgebiet

Bei Realisierung der Bebauung erfolgt eine Aufschüttung der Bauflächen um ca. 0,60 m. Der als öffentliche Grünfläche 1 festgesetzte Teil des Überschwemmungsgebiets wird hingegen nicht aufgeschüttet, so dass hier ca. 900 m² der Fläche unverändert überschwemmt werden können. 4.100 m² können durch die Aufschüttung nicht mehr überschwemmt werden.

Die Auswirkungen wurden im Ergänzungsgutachtens dargestellt (vgl. HGN-Gutachten, S. 8): Bei einem $HQ_{100/2h}$ erfolgt eine nur minimale Erhöhung des Wasserstands gegenüber dem Wasserstand ohne die Aufschüttung, nämlich um max. 0,03 m, was im Bereich von Messungenauigkeiten liegt. Eine räumliche Ausdehnung der überschwemmten Fläche ist nicht erkennbar und allenfalls gering. Dies ergibt sich daraus, dass sich im Hochwasserfall das Wasser in dem Gewässersystem der Schölke/Kleinen Mittelriede gleichmäßig verteilen würde. Es ist also davon auszugehen, dass sich auch bei einer teilweisen Aufschüttung des Überschwemmungsgebiets keine erkennbare Verschlechterung der Hochwassersituation im Falle eines $HQ_{100/2h}$ ergeben würde.

Negative Auswirkungen auf bestehende oder geplante Wohngrundstücke sind nicht zu erwarten, da diese dort regelmäßig höher liegen.

Ausgleich für wegfallenden Retentionstraum

Aus den in Kap. 6 (Gesamtabwägung) dargestellten Gründen ergibt sich ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des Wohls der Allgemeinheit an einer Durchführung des Vorhabens, dem gegenüber der Erhaltungsgrund-

satz gemäß WHG zur Überschwemmungsfläche zurücksteht. Als weitere Voraussetzung gemäß § 77 Abs. 1 S. 2 WHG für den Eingriff in das Überschwemmungsgebiet sind Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln, die einen volumen- und wirkungsgleichen Ausgleich der durch die Bebauung induzierten Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss bewirken.

In der Grünfläche 3 wird parallel zum Gewässerbett der Schölke und damit in direktem räumlichen Zusammenhang eine ca. 10 m breite und 130 m lange Flächenvertiefung angelegt (**Berme**), in der sich Wasser sammeln kann. Die Berme kann ein Volumen von mindestens 910 m³ Wasser aufnehmen. Dies ist auch erreichbar, wenn der derzeit noch in privatem Eigentum befindliche Grundstücksteil Gemarkung Altpetritor, Flur 2, Flst. 4 vorerst nicht in Anspruch genommen werden kann, solange der Grunderwerb noch nicht erfolgt ist.

Die Berme befindet sich z. T. in Bereichen eines faktischen Überschwemmungsgebiets. Ein Konflikt mit dem Gebot zum Erhalt von Überschwemmungsgebieten ist dabei nicht zu erkennen, da das bisherige Retentionsgebiet erhalten bleibt. Es sind lediglich Abgrabungen vorgesehen, so dass das Stauvolumen vergrößert wird. Die Fläche der geplanten Berme überlagert in diesem Bereich die im rechtskräftigen Bebauungsplan HO 13 bereits als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Regenrückhaltebecken festgesetzte Fläche. Die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche wird in diesem Bebauungsplan HO 54 planungsrechtlich beibehalten, ihre Zweckbestimmung aber in Richtung Hochwasserschutz verändert. Dies ist möglich, da das hier ursprünglich im Bebauungsplan HO 13 vorgesehene Regenrückhaltebecken für die seinerzeit zugeordnete Wohnbebauung nicht in Anspruch genommen werden musste und insofern für den Bestand entbehrlich ist.

Mit der Anlage der Berme wird den gesetzlichen Verpflichtungen des § 77 Abs. 1 S. 2 WHG genüge getan und werden die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt. Dabei wird sogar rechnerisch eine Überkompensation dadurch erreicht, indem das komplette Volumen auf der 5.000 m² großen faktischen Überschwemmungsfläche, nämlich 910 m³, als Verlust angesetzt und zusätzlich neu geschaffen werden, obwohl ca. 900 m² Fläche (entsprechend ca. 180 m³) in der Grünfläche 1 weiterhin überschwemmt werden können.

Die genannten Ausgleichsmaßnahmen stehen ausschließlich als Ersatz für die teilweise Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets zur Verfügung.

Verbesserung der Hochwassersituation

Die Auswirkungen der Berme (als Ausgleichsmaßnahme für das verloren gehende faktische Überschwemmungsgebiet), der Flächenversiegelung durch das Baugebiet und des Rückhaltebeckens wurden in einer Simulationsrechnung im Ergänzungsgutachten unter dem zugrunde gelegten denkbar ungünstigsten Rechenansatz ermittelt: Im Falle eines HQ_{100} treten demnach in den unmittelbar im Planbereich gelegenen Gewässerbereichen geringere

Wasserspiegelhöhen als vor der Planung auf. Im Schölkegraben sind die Wasserstände bis zu 10 cm, in der Schölke bis zu 6 cm niedriger. Dieser positive Effekt ist lokal begrenzt (vgl. HGN, S. 10, Abb. 5-4).

Die Anlage der Berme ist als Ausgleich für das entfallende Retentionsgebiet im positiven Sinne geeignet, um die Hochwassersituation weiter zu verbessern, da sie auch bei geringeren Niederschlagsereignissen bereits Rückhaltevolumen bereitstellt. Die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen haben damit in der Summe eine gegenüber dem Ist-Zustand zumindest geringe positive Auswirkung im Sinne der Ziele des Hochwasserschutzes.

Oberflächenwasser:

10 % des anfallenden Niederschlagswassers aus dem neuen Baugebiet können in die Kanalisation des städtischen Netzes in der Kreuzstraße abgeleitet werden. Das übrige im Baugebiet anfallende Oberflächenwasser wird über das geplante Entwässerungssystem in der Planstraße 4 zusammengeführt und gesammelt dem Rückhaltebecken am Schölkegraben zugeleitet. Das Rückhaltebecken ist nach dem Arbeitsblatt DWA-A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ für ein hundertjährliches Regenereignis so bemessen, dass der Abfluss aus dem Becken dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht und keine Verschärfung der Abflusssituation eintritt. Für das vorgegebene ungünstigste hundertjährliche Regenereignis HQ100/2h wird dabei ein Rückhaltevolumen von ca. 670 m³ errechnet und eine entsprechende Fläche dafür im Bebauungsplan festgesetzt. Negative Auswirkungen für Dritte lassen sich nicht feststellen.

Im Zuge der Realisierung der Baumaßnahmen und der Aufschüttung ist durch geeignete bauliche Maßnahmen oder durch entsprechende Geländemodulation sicherzustellen, dass zum einen das anfallende Regenwasser nicht in die benachbarten Grundstücke abfließen kann und zum Anderen der zu erhaltende Baumbestand entlang des Grabens nicht beeinträchtigt wird.

Grundwasser:

Bei Grundwasserhaltungsmaßnahmen ist mit Auflagen sowie ggf. mit Maßnahmen zur Abreinigung des geförderten Grundwassers zu rechnen. Wesentliche Veränderungen des Grundwasserspiegels im Geltungsbereich A sind aufgrund der geplanten Bebauung nicht zu erwarten. Die Verringerung der GW-Neubildungsrate ist sehr gering, da das Baugebiet sehr klein im Vergleich zu dem Gebiet ist, in dem sich das Grundwasser bildet. In der Umgebung des Plangebiets kann es zu höheren Grundwasserständen kommen, die bei nicht entsprechend geschützter Bebauung problematisch sein können.

Eine Beeinträchtigung der Aufnahmefähigkeit des geplanten Regenrückhaltebeckens durch Grundwasserstände ist nicht zu befürchten. Die festgesetzte Fläche für das Regenrückhaltebecken ist mit ca. 2.170 m² so groß dimensioniert, dass entsprechende Rückhaltevolumen auch bei höheren Grundwasserständen realisierbar sind. Eine abschließende Ausgestaltung erfolgt im nachfolgenden wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Negative Auswirkungen durch die Planung sind indes nicht zu erwarten.

Geltungsbereich B:
Mit den geplanten naturnahen Abgrabungen und Aufschüttungen sowie der Anlage eines Auwaldes am Rande des Überschwemmungsgebietes ist keine Verschlechterung des Ist-Zustandes verbunden, da vorhandenes Bodenmaterial nur umgelagert wird. Die festgesetzten Maßnahmen (Auwald, naturnahe Ausgestaltung usw.) erfolgen auch im Sinne des Hochwasserschutzes in Abstimmung mit der Unteren Wasserschutzbehörde.

Geltungsbereich C:
Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen stellen keine Verschlechterung des Ursprungszustandes dar und sind mit den Anforderungen an ein Wasserschutzgebiet vereinbar.

4.4.5 Klima, Luft

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Der Geltungsbereich A wird westlich, südlich und östlich von Ein- und Mehrfamilienhausbebauung umschlossen. Nördlich angrenzend befinden sich Grün- und Freiflächen, die westlich der A 391 Anschluss an großflächige klimatische Ausgleichsräume besitzen. Diese nördlich angrenzenden Flächen besitzen eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung für die östlich angrenzenden Wohngebiete des westlichen Ringgebietes.

Die unversiegelten Freiflächen des Geltungsbereichs A übernehmen nachts aufgrund der negativen Strahlungsbilanz Funktionen bei der Kaltluftentstehung und weisen demzufolge eine gewisse Regenerationsleistung durch Temperaturausgleich und Lufterneuerung auf.

Der Geltungsbereich B befindet sich in einem Bereich einer regionalen Luftleitbahn entlang der Oker und weist wie der Geltungsbereich C ein Freilandklima auf.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Die angenommene Erhaltung der gärtnerischen Nutzung des Geltungsbereiches bewahrt die lokalen Funktionen bei der Kaltluftentstehung, das Kleinklima bleibt unverändert.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

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

Die Festsetzung bei den Hausgruppen bzw. Reihenhäuser erfolgt in West-Ost-Richtung, das Baufeld im WA 1 wird unterbrochen. Damit kann wird die Beeinträchtigung der Durchlüftung gerade bei den vorherrschenden Westwinden verringert werden.

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

Die Energieversorgung des Vorhabens kann über den Anschluss an das städtische Gas- und Stromnetz sichergestellt werden. Aus Sicht der Klimaschutzes ist bei der Verwendung fossiler Brennstoffe von einer Verschlechterung des Zustandes infolge zusätzlicher Treibhausemissionen auszugehen. Aufgrund der geringen Wohneinheitenzahl wird im Plangebiet kein erheblicher Effekt ausgelöst. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Klimaschutzes durch mehrere Maßnahmen:

- Die festgesetzte maximale Höhe der baulichen Anlagen erlaubt regelmäßig die Errichtung von Solarkollektoren auf den Dachflächen.
- Die Südausrichtung der Baufelder WA2 und WA3.
- Kompakte und damit energiesparende Bauweise ist möglich.
- Individuelle Errichtung energieeffizienter Gebäude (KfW-Standards) ist möglich.

Der Erhalt vorhandener Baumstrukturen vermindert den Eingriff und die vorgesehenen Anpflanzungsmaßnahmen im Geltungsbereich A tragen dazu bei, mögliche negative Auswirkungen auszugleichen.

In den Geltungsbereichen B und C werden teilweise Neupflanzungen vorgenommen, negative Auswirkungen auf Luftleitbahnen sind nicht zu erwarten. Die Anpflanzungen beeinflussen das Kleinklima positiv.

4.4.6 Lärm, sonstige Emissionen/Immissionen

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Lärm

Auf das künftig als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzte Plangebiet (hier Geltungsbereich A) wirken bereits heute unterschiedliche Lärmquellen ein. Dabei handelt es sich im Einzelnen um den Verkehr der BAB 391 im Westen sowie um die an der Kreuzstraße gelegenen einzelnen Gewerbebetriebe südlich des Geltungsbereichs A. Diese sind planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB als Mischgebiet im Sinne des § 6 BauNVO einzustufen. In der Wiedebeinstraße, nordöstlich zum Geltungsbereich A, befindet sich ein Kinderspielplatz.

Bei den Gewerbebetrieben handelt es sich um mischgebietsverträgliche Nutzungen mit geringen Lärmemissionen.

Die einzelnen Erschließungen erfolgen über die Kreuzstraße. Mögliche Lärmemissionen der Freiflächennutzungen (z. B. Fahrverkehr, Ladebetrieb)

werden durch die Anordnung der Betriebsgebäude zum nördlich angrenzenden Plangebiet abgeschirmt. Entsprechend beschränken sich die Schallausbreitungen auf die Quellnähe und wirken sich somit nicht auf den Geltungsbereich A aus.

Der Kinderspielplatz ist gemäß § 22 Abs. 1a BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) immissionsschutzrechtlich als sozialadäquat zu beurteilen; entsprechend ist Kinderlärm im Allgemeinen hinzunehmen. Besondere Gründe, die dieses Toleranzgebot in Frage stellen könnten, liegen nicht vor.

Somit wirkt sich lediglich der Straßenverkehrslärm relevant auf den Geltungsbereich A aus und wurde entsprechend schalltechnisch weiter untersucht.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Fertigung des Lärmaktionsplans 2018 vom Verkehrsgutachter (WVI) erhobenen Verkehrszahlen aus 2016 ergeben sich im Geltungsbereich A bei freier Schallausbreitung unter Betrachtung der für Straßenverkehrslärm i. d. R. kritischen Immissionshöhe von 5,3 m (etwa 1. OG) zur Tagzeit Beurteilungspegel von bis zu 51 dB(A) und in der Nachtzeit von bis zu 45 dB(A). Maßgeblich sind hier die Orientierungswerte der DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau‘) für ein Allgemeines Wohngebiet (WA) von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Diese Orientierungswerte werden im Geltungsbereich A tags um mindestens 4 dB(A) unterschritten und nachts eingehalten bzw. großflächig deutlich unterschritten. Die höchsten Werte werden von der pegelbestimmenden A 391 verursacht, entsprechend beschränken sie sich auf die äußerste nordwestliche Ecke des Geltungsbereichs A. Die umliegenden Straßen hingegen haben keinen maßgeblichen Beitrag an den Verkehrslärmimmissionen im Geltungsbereich A.

Im Bestand handelt es sich im Geltungsbereich A um Brachland einer ehemaligen Kleingartenanlage. Vom Geltungsbereich selbst gehen somit keine Lärmemissionen aus, die in der Umgebung zu einer Beeinträchtigung führen könnten.

Sonstige Emissionen/Immissionen
Andere Emissionen wie Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen, die den Geltungsbereich A - oder aus ihm heraus die umliegenden Nutzungen - negativ beeinflussen könnten, liegen nicht vor.

In den beiden Geltungsbereichen B und C sind Lärmbeeinträchtigungen durch den umliegenden Straßenverkehr zu erwarten. Im Rahmen der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung benachbarter landwirtschaftlicher Flächen kann es darüber hinaus saisonal zu Lärm-, Staub- und Geruchsimmissionen kommen. Landwirtschaftliche Nutzung gilt im Außenbereich als privilegiert, entsprechend sind die Immissionen im Allgemeinen hinzunehmen.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Lärm
Unter Berücksichtigung der im Lärmaktionsplan 2018 prognostizierten Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030 ergeben sich im Geltungsbereich A bei freier Schallausbreitung für die kritische Immissionshöhe von

5,3 m (etwa 1. OG) gegenüber der Bestandssituation keine anderen Ergebnisse.

Bei Umsetzung des Bebauungsplanverfahrens "Feldstraße", AP 23, ist eine Erschließung aus Süden und somit durch den aktuellen Geltungsbereich A wahrscheinlich. Dieses Verkehrsaufkommen würde auf die unbeplante Brache im Geltungsbereich A nur Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion hervorrufen, sich jedoch auf die Bestandsbebauung auswirken. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan AP 23 würde der verkehrliche Einfluss schalltechnisch beurteilt und ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Ohne die Durchführung der Planung gehen auch weiterhin vom Geltungsbereich A keine Lärmemissionen aus, die in der Umgebung zu einer Beeinträchtigung führen könnten.

Sonstige Emissionen/Immissionen
Die vorliegenden Verhältnisse innerhalb des Geltungsbereichs A bleiben unverändert.

Veränderungen der Immissionssituation in den Geltungsbereichen B und C bei nicht erfolgter Planung sind nicht zu erwarten.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Lärm
Mit Blick auf die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb des künftig als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzten Geltungsbereichs A und für bestehende Nutzungen im Umfeld, wurde das Vorhaben einer schalltechnischen Untersuchung unterzogen (Ingenieurgemeinschaft Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbB, 99224III; 12.07.2018).

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen erfolgte auf Grundlage der DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau‘).

Im Hinblick auf den Straßenneubau der Erschließungsstraße (Planstraße 4) wurden darüber hinaus die Regelungen der 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung‘) zugrunde gelegt. Ergänzend wurden bzgl. einer Einschätzung der Zusatzbelastung im öffentlichen Straßennetz, die Bestimmungen der VLärmSchR 97 (‚Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes‘) sowie im Rahmen einer Prüfung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 3 StVO (‚Straßenverkehrsordnung‘) als Orientierungshilfe ebenfalls die 16. BImSchV herangezogen.

Gewerbelärm
Bezüglich des Gewerbelärms ist die Situation gegenüber dem Basisszenario unverändert. Die Gewerbebetriebe werden daher im Weiteren nicht berücksichtigt (vgl. a. Nr. 5.8.2).

Kinderlärm
Ergänzend zum im Nordosten zum Geltungsbereich A liegenden Kinderspielplatz ist innerhalb des Geltungsbereichs A eine Erweiterungsfläche von ca. 200 m² vorgesehen. Spielplätze sind gemäß § 22 Abs. 1a BImSchG unter dem Aspekt der „Sozialadäquanz“ eingestuft, entsprechend sind Lärmäußerungen durch Kinder im Allgemeinen hinzunehmen. Besondere Gründe, die dieses Toleranzgebot in Frage stellen könnten, liegen nicht vor. Die beiden Spielplätze werden daher im Weiteren ebenfalls nicht berücksichtigt (vgl. a. Nr. 5.8.3).

Straßenverkehrslärm
Mit dem vorliegenden schalltechnischen Gutachten (BMH, 99224III v. 12.07.2018) wurden die auf den Geltungsbereich A einwirkenden Straßenverkehrslärmimmissionen der BAB 391 sowie der umliegenden Straßen ermittelt und beurteilt.

Des Weiteren wurde der Einfluss der Erschließungsstraße (Planstraße 4) des Geltungsbereichs A auf den Geltungsbereich A selbst als auch auf die Bestandsbebauung untersucht. Bei der Erschließungsstraße handelt es sich um einen Straßenneubau, der im Süden des Geltungsbereichs A an die Kreuzstraße angebunden werden soll.

Nördlich des Geltungsbereichs A ist ein weiteres Neubaugebiet („Feldstraße“ AP 23) als Allgemeines Wohngebiet geplant, dessen Verkehrserschließung ganz oder teilweise über die Planstraße 4 im Geltungsbereich A erfolgen soll.

Um somit denkbare Schallsituationen abzuprüfen, wurden im Schallgutachten drei Erschließungsszenarien mit jeweils unterschiedlichen Verkehrsmengen und ihre Auswirkungen auf die Plan- als auch Bestandsbebauung untersucht.
Dabei erfolgte die Beurteilung zum einen nach der für städtebauliche Planungen bestehenden Zielvorstellungen der DIN 18005, die Orientierungswerte enthält, zum anderen nach der 16. BImSchV i. V. mit der VLärmSchR 97, die verbindliche Immissionsgrenzwerte bzw. Sanierungsauslösewerte vorgeben.

Die Berechnung der Straßenverkehrslärmemissionen erfolgt nach Vorgabe der RLS 90 (‚Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen‘) unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen für den Prognosehorizont 2030.

a) Straßenverkehr, der sich auf den Geltungsbereich A auswirkt

Die Geräuschsituation im Geltungsbereich A wurde bei freier Schallausbreitung für die Freiflächen des Erdgeschosses zur maßgeblichen Tagzeit (6 – 22 Uhr) sowie für das 1. Obergeschoss (OG) zur Tag- und Nachtzeit (22 - 6 Uhr) berechnet und an den maßgeblichen Orientierungswerten der DIN 18005 bemessen und beurteilt.

Neben einer Beurteilung nach DIN 18005, ist im Rahmen des Neubaus der Planstraße 4 bezüglich der Auswirkungen durch die Erschließungsverkehre auf den Geltungsbereich A, ergänzend eine Beurteilung nach 16. BImSchV vorzunehmen.

Maßgebliche Orientierungswerte nach DIN 18005 und Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV zur Beurteilung von Verkehrslärm in Allgemeinen Wohngebieten (WA):

Vorschrift	Beurteilungszeitraum tags 6 – 22 Uhr	nachts 22 – 6 Uhr
DIN 18005	55 dB(A)	45 dB(A)
16. BImSchV	59 dB(A)	49 dB(A)

aa) Berücksichtigung alleinige Erschließung Geltungsbereich A

Beurteilung gemäß DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau'):

Bei der Berücksichtigung der Erschließung allein für den Geltungsbereich A im Bebauungsplan „An der Schölke-Neu", HO 54, setzen sich die Straßenverkehrslärmimmissionen zur Beurteilung nach DIN 18005, die künftig auf das als WA festgesetzte Baugebiet (Geltungsbereich A) einwirken, aus dem Lärm der A 391, dem der umliegenden Straßen und dem der eigenen Erschließung zusammen. Der Erschließungsverkehr des Baugebiets „An der Schölke-Neu" weist einen DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von ca. 225 Kfz/24h auf.

Gemäß den Ergebnissen der grafischen Darstellungen in Anlage 2, Blatt 1-3 im Schallgutachten zeigt sich, dass am Tag der für Allgemeine Wohngebiete maßgebliche Orientierungswert gemäß DIN 18005 von 55 dB(A) im gesamten Geltungsbereich A eingehalten bzw. unterschritten wird.
In der Nachtzeit wird der maßgebliche Orientierungswert von 45 dB(A) in den straßennahen Teilflächen der Planstraße 4 mit bis zu 46 dB(A), um bis zu 1 dB(A) überschritten; im größten Teil des Geltungsbereichs A kann die Unterschreitung des Nacht-Orientierungswertes jedoch vorausgesetzt werden.

Dabei sind innerhalb des Geltungsbereichs A die Straßenverkehrslärmimmissionen der A 391 großflächig pegelbestimmend; lediglich im Nahbereich der Planstraße 4 dominiert der Erschließungsverkehr. Demgegenüber wirken sich die umliegenden Straßen aufgrund der Abstände und/ oder geringfügigen Verkehrsmengen nicht wesentlich auf den Geltungsbereich A aus.

Beurteilung gemäß 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung'):

Die gegenüber den Orientierungswerten (OW) der DIN 18005 um jeweils 4 dB(A) höheren Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV, werden durch den Erschließungsverkehr des Baugebiets „An der

Schölke-Neu“ innerhalb des Geltungsbereichs A zur Tag-und Nachtzeit deutlich unterschritten (vgl. Schallgutachten BMH, Anlage 2, Blatt 1-3).

ab) Berücksichtigung Erschließung Geltungsbereich A (Bebauungsplan HO 54) zzgl. Erschließung Baugebiet „Feldstraße“

Mit Berücksichtigung des Baugebiets „Feldstraße“ fließt zur Beurteilung der Lärmimmissionen ergänzend zu den unter aa) genannten Verkehrsstärken zusätzlich auch die der Erschließung zum Baugebiet „Feldstraße“ in die Berechnung mit ein. Aufgrund der zum aktuellen Zeitpunkt nur schätzbaren Anzahl von Wohneinheiten sind weder die genauen Verkehrsmengen noch der Verlauf der Erschließungsstraßen ins Baugebiet „Feldstraße“ abschließend bekannt. Entsprechend ist der tatsächliche Einfluss auf den Geltungsbereich A und auf die Bestandsbebauung, im gesonderten Planverfahren zur „Feldstraße“, AP 23, einschließlich aller daraus entstehenden Auswirkungen zu ermitteln, zu bewerten und entsprechend planerisch abschließend zu bewältigen. Somit kann hier nur eine vorläufige Berücksichtigung des Baugebiets „Feldstraße“ erfolgen.

Demzufolge wurden die möglichen verkehrlichen Auswirkungen der Nachbarplanung ermittelt und im Geltungsbereich A des Bebauungsplans „An der Schölke-Neu", HO 54, berücksichtigt. Die Erschließungssituation für das Baugebiet „Feldstraße“ (HO 54), wurde dabei für zwei beispielhafte Szenarien untersucht:

- Szenario 1: Zusätzlich zum Baugebiet „An der Schölke-Neu“ wird das Baugebiet „Feldstraße“ zu 100% über die Planstraße 4 erschlossen. Dies entspricht einem DTV von insgesamt rd. 2.300 Kfz/24h.
- Szenario 2: Zusätzlich zum Baugebiet „An der Schölke-Neu“ wird das Baugebiet „Feldstraße“ zu 50% über die Planstraße 4 erschlossen. Dies entspricht einem DTV von insgesamt rd. 1.150 Kfz/24h.

Beurteilung gemäß DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau‘):

Unter Ansatz von Szenario 1 zeigt sich gemäß den Ergebnissen der grafischen Darstellung in Anlage 2, Blatt 4-6 des Schallgutachtens, dass im Geltungsbereich A der WA-Orientierungswert in den straßennahen Teilflächen der Planstraße 4 im Bereich der Freiflächen des Erdgeschosses mit bis zu 60 dB(A), um bis zu 5 dB(A) und im Bereich des 1. OG mit bis zu 59 dB(A), um bis zu 4 dB(A) überschritten wird.
In der Nachtzeit ergeben sich im Bereich des 1. OG mit bis zu 52 dB(A), Überschreitungen von bis zu 7 dB(A).
Überschreitungen des Orientierungswertes liegen somit in großen Teilen des Geltungsbereichs A vor.

Unter Ansatz von Szenario 2 zeigt sich gemäß den Ergebnissen der grafischen Darstellung in Anlage 2, Blatt 7-9 des Schallgutachtens,

dass im Geltungsbereich A der WA-Orientierungswert in den straßennahen Teilflächen der Planstraße 4 im Bereich der Freiflächen des Erdgeschosses als auch im Bereich des 1. OG mit bis zu 57 dB(A), um bis zu 2 dB(A) überschritten wird.
In der Nachtzeit ergeben sich im Bereich des 1. OG mit bis zu 49 dB(A), Überschreitungen von bis zu 4 dB(A).
Überschreitungen des Orientierungswertes liegen somit in Teilbereichen des Geltungsbereichs A vor.

Beurteilung gemäß 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung'):

Unter Ansatz von Szenario 1 werden die WA-Immissionsgrenzwerte (IGW) von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts innerhalb des Geltungsbereichs A, im unmittelbaren straßennahen Bereich der Planstraße 4 zur Tagzeit im Bereich der Freiflächen des Erdgeschosses um 1 dB(A) und im Bereich des 1. OG zur Nachtzeit um 2 dB(A) überschritten. Tags wird der IGW im 1. OG eingehalten. (vgl. BMH, Anlage 2, Blatt 4-6)

Unter Ansatz von Szenario 2 werden die WA-Immissionsgrenzwerte im Geltungsbereich A im Bereich der Freiflächen des Erdgeschosses als auch des 1. OG zur Tag- und Nachtzeit eingehalten bzw. unterschritten. (vgl. BMH, Anlage 2, Blatt 7-9)

b) Straßenverkehr, der sich aus dem Geltungsbereich A auf die Umgebung auswirkt

Neben einer Beurteilung nach DIN 18005, ist im Rahmen des Neubaus der Planstraße 4 bezüglich der Auswirkungen durch den Erschließungsverkehr auf die Bestandsbebauung, ergänzend eine Beurteilung nach 16. BImSchV vorzunehmen.

Im vorliegenden Fall gibt es unmittelbar und mittelbar betroffene Bestandsbebauung.

Bei einer unmittelbar betroffenen Bebauung (Aufpunkte S1a, S3a, S3b) handelt es sich um die Gebäude die entlang des betreffenden Bauabschnitts (hier: Planstraße 4) liegen und somit direkt von den baulichen Auswirkungen des Straßenneubaus und dessen Verkehrsmenge betroffen sind. Dabei wird auch die Verkehrsmenge des sich anschließenden, nicht baulich veränderten Bereichs, mit in Ansatz gebracht. Für diese Bestandsbebauung erfolgt die Beurteilung einschlägig nach 16. BImSchV; die Einschätzung der Belastung bemisst sich an den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten.
Im vorliegenden Fall ist für diese Bebauungen/ Grundstücke vom Schutzanspruch eines Mischgebiets auszugehen.

Für die nahe Bestandsbebauung außerhalb des Bauabschnitts, die sogenannte mittelbar betroffene Bebauung (Aufpunkte S1b, S2, S4a, S4b, S5), ist hingegen nur die Verkehrsmenge der geplanten Straße (Neubau) maßgeblich. Die Verkehrsmenge des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße, ist gemäß VLärmSchR 97

(‚Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes') außer Acht zu lassen. Eine Beurteilung erfolgt nach 16. BImSchV unter Heranziehung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte.
Im vorliegenden Fall ist für diese Bebauungen/ Grundstücke vom Schutzanspruch eines Mischgebiets (nördlich der Kreuzstraße) bzw. eines Allgemeinen Wohngebiets (südlich der Kreuzstraße) auszugehen.

Ergänzend kann für diese mittelbar betroffene Bebauung der durch die Neuerschließung entstehende Zusatzverkehr auf den Bestandsverkehrswegen - hier Kreuzungsbereich Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße – spürbar sein. Gemäß den Regelungen der 16. BImSchV lässt sich jedoch selbst dann kein Lärmschutzanspruch ableiten, wenn durch verkehrslenkende oder planerische Maßnahmen eine Pegelsteigerung der absoluten Verkehrslärmbelastung um mehr als 3 dB(A) eintritt und Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Für eine Einschätzung der Lärmsituation an einer durch den Zusatzverkehr einer Planung mittelbar betroffenen Bebauungen an bestehenden Straßen können - mangels konkreterer Vorschriften – jedoch die Bestimmungen der VLärmSchR 97 (‚Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes') herangezogen werden. Die dann hier für den kritischen Immissionsort (Kreuzstraße 38, Aufpunkt 4Sa) zugrunde zu legenden Vergleichswerte, die sogenannten Sanierungsauslösewerte, betragen für Allgemeine Wohngebiete 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Gleichwohl sind darüber hinaus zur Beurteilung der Lärmsituation an Bestandsstraßen nach der einschlägigen Rechtsprechung die im Verhältnis niedrigeren Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV als Orientierungswerte im Sinne einer Orientierungshilfe in Analogie zu einer Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO (Straßenverkehrsordnung) heranzuziehen.

Gemäß den Ergebnissen in Tabelle 6, Kap. 5.2 des Schallgutachtens liegt im vorliegenden Fall die Straßenverkehrslärmbelastung im Prognosenullfall (Prognosehorizont 2030 ohne Umsetzung der Planung(en)) an der relevanten mittelbar betroffenen Bestandsbebauung (kritischster Immissionsort Kreuzstraße 38, Aufpunkt S4a) tags bei maximal 57 dB(A) und nachts bei maximal 49 dB(A).

Damit werden die WA-Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 bereits im Prognosenullfall am Tag um bis zu 2 dB(A) bzw. in der Nachtzeit um zu 4 dB(A) überschritten (Kreuzstr. 38). Die Sanierungsauslösewerte der VLärmSchR 97 werden hingegen deutlich unterschritten. Die im Fall einer vom Zusatzverkehr betroffenen Bestandsbebauung heranzuziehenden und als „Orientierungswerte" zu verstehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Tag um mindestens 2 dB(A) unterschritten und in der Nachtzeit eingehalten.

Für die Prognoseplanfälle wurde im Schallgutachten die vom Verkehrsgutachter (Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, 2018) in Ansatz gebrachte Verkehrsmengenverteilung zugrunde gelegt.

ba) Berücksichtigung alleinige Erschließung Geltungsbereich A

Straßenneubau, unmittelbar betroffene Bebauung:
Durch die i. V. mit dem Straßenneubau verursachten Geräuschimmissionen allein aus dem Geltungsbereich A, d. h. ohne Berücksichtigung der Erschließungsverkehre des Baugebietes „Feldstraße“, ergeben sich für die vorhandenen, schutzwürdigen Nutzungen an der Planstraße 4 (unmittelbar betroffene Bebauung) Beurteilungspegel von bis zu 50 dB(A) am Tage und 42 dB(A) in der Nachtzeit. (vgl. BMH, Kap. 5.2, Aufpunkt S1a)
Entsprechend werden die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für MI-Gebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bei dieser Erschließungsvariante („An der Schölke-Neu“, HO 54) an der unmittelbar betroffenen Bebauung deutlich unterschritten.

Des Weiteren kann eine Überschreitung der für diese Bauflächen gemäß 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für MI-Gebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts sicher ausgeschlossen werden.

Straßenneubau, mittelbar betroffene Bebauung:
Im Fall der mittelbaren Betroffenheit ergeben sich im Rahmen des Straßenneubaus aufgrund der nur zu berücksichtigenden geringen Verkehrsmenge von 225 Kfz/ 24 h (Erschließung Baugebiet „An der Schölke-Neu“, HO 54) auf der Planstraße 4 und aufgrund des Abstands zur Planstraße 4, Beurteilungspegel von maximal 41 dB(A) am Tag und maximal 33 dB(A) in der Nachtzeit (vgl. BMH, Kap. 5.2, Tabelle 6, Aufpunkt S4a).
Entsprechend werden die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts bei dieser Erschließungsvariante auch an der mittelbar betroffenen Bebauung deutlich unterschritten.

Ebenso kann eine Überschreitung der für diese Bauflächen gemäß 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für WA-Gebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sicher ausgeschlossen werden.

Zusatzverkehr auf den Bestandsstraßen:
Weiterhin ist anhand der Ergebnisse im Schallgutachten festzustellen, dass sich gegenüber dem Prognosenullfall durch den zu erwartenden Zusatzverkehr allein aus dem Geltungsbereich A, an den relevanten Immissionsorten (Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße) nur geringfügige Zunahmen der Straßenverkehrslärmimmissionen von bis zu 0,6 dB(A) in der Tag- und Nachtzeit ergeben. Dies führt an der am stärksten betroffenen Wohnbebauung (Kreuzstraße 38) zu Beurteilungspegeln von 57 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts (vgl. BMH, Kap. 5.2, Tabelle 6, Aufpunkt S4a).
Entsprechend werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete tags um bis zu 2 dB(A) und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten. Die Sanierungsauslösewerte der VLärmSchR 97 (67 dB(A) tags/ 57 dB(A) nachts) werden weiterhin deutlich unterschritten. Die

als „Orientierungswerte“ heranzuziehenden Vorsorgeimmissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Tag weiterhin um 2 dB(A) unterschritten, in der Nachtzeit jedoch um 1 dB(A) überschritten.

bb) Berücksichtigung Erschließung Geltungsbereich A zzgl. Baugebiet „Feldstraße“

Straßenneubau, unmittelbar betroffene Bebauung:
Durch die i. V. mit dem Straßenneubau verursachten Geräuschimmissionen ergeben sich für die vorhandenen, schutzwürdigen Nutzungen an der Planstraße 4 (unmittelbar betroffene Bebauung) in der schalltechnisch ungünstigsten Situation (Szenario 1) Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) am Tage und 52 dB(A) in der Nachtzeit. Für Szenario 2 ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 57 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nachtzeit (vgl. BMH, Kap. 5.2, Tabelle 5, Aufpunkt S1a).

Entsprechend werden die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für MI-Gebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts unter Ansatz von Szenario 1 an der unmittelbar betroffenen Bebauung am Tag eingehalten und in der Nacht um bis zu 2 dB(A) überschritten. Unter Ansatz von Szenario 2 werden hingegen die Orientierungswerte zur Tag- und Nachtzeit unterschritten.

Eine Überschreitung der gemäß 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von dB(A) tags und 5464B(A) nachts kann somit für beide Erschließungsvarianten (Szenarien) sicher ausgeschlossen werden.

Straßenneubau, mittelbar betroffene Bebauung:
Im Fall der mittelbaren Betroffenheit ergeben sich im Rahmen des Straßenneubaus aufgrund der nur zu berücksichtigenden geringen Verkehrsmenge des jeweiligen Erschließungsszenarios (2.300 Kfz/ 24 h, Szenario 1 bzw. 1.150 Kfz/ 24 h, Szenario 2) auf der Planstraße 4 und aufgrund des Abstands zur Planstraße 4, Beurteilungspegel von maximal 51 dB(A) bzw. 48 dB(A) am Tag und maximal 43 dB(A) bzw. 40 dB(A) in der Nachtzeit (vgl. BMH, Kap. 5.2, Tab. 5, Aufpunkt S4a).

Entsprechend werden die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts bei beiden Erschließungsvarianten an der mittelbar betroffenen Bebauung deutlich unterschritten.

Ebenso kann für diese Bebauung eine Überschreitung der WA-Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sicher ausgeschlossen werden.

Zusatzverkehr auf den Bestandsstraßen:
Des Weiteren ist anhand der Ergebnisse im Schallgutachten festzustellen, dass sich gegenüber dem Prognosenullfall, durch den zu erwartenden Zusatzverkehr gemäß der Szenarien 1 und 2, an den relevanten Immissionsorten (Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße) Zunahmen der Straßenverkehrslärmimmissionen von bis zu 3,8 dB(A) (Szenario 1) bzw. 2,3 dB(A) (Szenario 2) in der Tag- und Nachtzeit ergeben. Dies führt an der am stärksten betroffenen Wohnbebauung (Kreuzstraße 38) zu Beurteilungspegeln von 61 dB(A) (Szenario 1) bzw. 59 dB(A) (Szenario 2) tags und 53 dB(A) (Szenario 1) bzw. 51 dB(A) (Szenario 2) nachts (vgl. BMH, Tab. 6, Aufpunkt S4a).

Entsprechend werden die Orientierungswerte für WA-Gebiete tags um bis 6 dB(A) (Szenario 1) bzw. um bis zu 4 dB(A) (Szenario 2) und nachts um bis zu 8 dB(A) (Szenario 1) bzw. um bis zu 6 dB(A) (Szenario 2) überschritten. Die maßgeblichen Sanierungsauslösewerte der VLärmSchR 97 (67 dB(A) tags/ 57 dB(A) nachts) werden jedoch weiterhin deutlich unterschritten. Die als „Orientierungswerte“ heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Tag weiterhin um bis zu 2 dB(A) (Szenario 1) überschritten bzw. eingehalten (Szenario 2), in der Nachtzeit um bis zu 4 dB(A) (Szenario1) bzw. um bis zu 2 dB(A) (Szenario 2) überschritten.

c) Straßenverkehr, Beurteilung des Summenpegels der relevanten öffentlichen Straßen

In verschiedenen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen werden Beurteilungspegel, sogenannte Gesundheitspegel, von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nachtzeit als „absolute Zumutbarkeitsgrenze“ und deren Überschreitung als mögliche Gesundheitsgefährdung angesehen. Des Weiteren werden sie gemeinhin als Indiz für einen städtebaulichen Missstand gesehen, vor dem Hintergrund, dass die Wohnqualität stark eingeschränkt ist und bei Dauerbelastung eine gesundheitliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann.

Dies vorangestellt, kann nach den Ergebnissen der durchgeführten Berechnungen eine Unterschreitung der in verschiedenen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen für die „Möglichkeit einer gesundheitlichen Beeinträchtigung“ genannten Schwellenwerte für Wohngebiete von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vorausgesetzt werden.

Lärmpegelbereiche (LPB)

Um die Geräuschimmissionsbelastung im Geltungsbereich A kenntlich zu machen und den Schutzanforderungen der im Geltungsbereich A liegenden schutzwürdigen Nutzungen Rechnung zu tragen, wurden im Schallgutachten allgemeingültige Anforderungen an den baulichen Schallschutz in Form von Lärmpegelbereichen (LPB) gemäß DIN 4109 (‚Schallschutz im Hochbau‘) ermittelt. Dazu wurden für den Geltungsbereich A bei freier Schallausbreitung die resultierenden Außenlärmpegel für die kritische Immissionshöhe (1. OG) berechnet.

Die Außenlärmbelastung wurde entsprechend und im Sinne der zum Zeitpunkt dieser Untersuchung in Niedersachsen bauordnungsrechtlich eingeführten Technischen Baubestimmung DIN 4109 (Ausgabe: November 1989), Ziffer 5.5 ermittelt und entsprechend dieser Norm zu Lärmpegelbereichen (LPB) klassiert.

Es gibt aktuell zwei Novellierungen dieser Norm: die DIN 4109:2016-07 – Teil 1 und 2; und die weiter überarbeitete DIN 4109: die DIN 4109:2018-01. Derzeit ist ungeklärt, welche novellierte Fassung der DIN 4109 die o. g. Fassung aus dem Jahre 1989 als Technische Baubestimmung ersetzen wird. Mit den beiden genannten Neufassungen der Norm ändert sich die Ermittlung der Außenlärmbelastung nicht grundsätzlich. Auch das definierte Niveau des Schallschutzes gegen Außenlärm bleibt unverändert. Damit behalten die hier ermittelten und dargestellten Ergebnisse auch bei der ggf. zu einem späteren Zeitpunkt erforderlichen Anwendung einer aktuelleren Fassung der DIN 4109 ihre Gültigkeit und Anwendbarkeit.

Gemäß DIN 4109 ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel aus den Beurteilungspegeln der einzelnen Lärmarten am Tag zzgl. 3 dB(A). Dabei wird bzgl. des Verkehrslärms zwischen Tag- und Nachtpegel eine Differenz von 10 dB unterstellt. Im Plangebiet wird der maßgebliche Außenlärmpegel ausschließlich durch den Straßenverkehrslärm bestimmt. Da im Geltungsbereich A aufgrund der Straßenverkehrsgeräusche diese Differenz weniger 10 dB beträgt, werden die jeweiligen maßgeblichen Außenlärmpegel auf Grundlage der um 10 dB erhöhten Beurteilungspegel zur Nachtzeit ermittelt. D. h., im vorliegenden Fall ergeben sich die maßgeblichen Außenlärmpegel aus den berechneten Beurteilungspegeln des Straßenverkehrslärms in der Nachtzeit zzgl. 13 dB(A).

Entsprechend ergeben sich in Abhängigkeit von den untersuchten Erschließungsszenarien für die geplanten schutzbedürftigen überbaubaren Flächen im Geltungsbereich A nachfolgende maßgebliche Außenlärmpegel und die daraus resultierenden Lärmpegelbereiche (LPB):

a) Berücksichtigung alleinige Erschließung Geltungsbereich A

Unter alleiniger Berücksichtigung der Lärmbelastung aufgrund der Umsetzung des Bebauungsplanes „An der Schölke-Neu“, HO 54, d. h. ohne Berücksichtigung der Erschließungsverkehre des Baugebiets „Feldstraße“ ergeben sich maßgebliche Außenlärmpegel von 57 dB(A) bis 59 dB(A) (s. o. ‚Straßenverkehrslärm‘, aa), Beurteilung nach DIN 18005) und daraus resultierend flächendeckend Lärmpegelbereich (LPB) II ,(vgl. BMH, Anlage 3, Blatt 1).

b) Berücksichtigung Erschließung Geltungsbereich A zzgl. Erschließung Baugebiet „Feldstraße“

Unter Ansatz von Szenario 1 bzgl. der Erschließung zum Baugebiet „Feldstraße“, also unter Berücksichtigung der Lärmbelastung aufgrund der Umsetzung des Bebauungsplanes „An der Schölke-Neu“, HO 54 zzgl. einer 100%

Erschließung des Baugebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4, ergeben sich maßgebliche Außenlärmpegel von 57 dB(A) bis 64 dB(A) (s. o. ‚Straßenverkehrslärm‘, ab), Beurteilung nach DIN 18005) und daraus resultierend Lärmpegelbereich (LPB) II und III. Wobei sich LPB III bis zu einem Abstand von ca. 25 m beidseitig entlang der Planstraße 4 erstreckt (vgl. BMH, Anlage 3, Blatt 2).

Unter Ansatz von Szenario 2 bzgl. der Erschließung zum Baugebiet „Feldstraße“, also unter Berücksichtigung der Lärmbelastung aufgrund der Umsetzung des Bebauungsplanes „An der Schölke-Neu“, HO 54 zzgl. einer 50% Erschließung des Baugebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4, ergeben sich maßgebliche Außenlärmpegel von 57 dB(A) bis 62 dB(A) (s. o. ‚Straßenverkehrslärm‘, ab), Beurteilung nach DIN 18005) und daraus resultierend Lärmpegelbereich (LPB) II und III. Wobei sich LPB III bis zu einem Abstand von ca. 10 m beidseitig entlang der Planstraße 4 erstreckt (vgl. BMH, Anlage 3, Blatt 3).

Im Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, wird im Sinne eines vorsorglichen Immissionsschutzes unterstellt, dass 100% des Verkehrs aus dem Baugebiet „Feldstraße“ (Szenario 1) über die Planstraße 4 auf die Kreuzstraße abgeleitet wird. Dementsprechend werden die Festsetzungen so für Schallschutzmaßnahmen dimensioniert (s. a. Kap. 5.8).

Bauphase

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle, diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (Lärm-, Staub-, Licht- und Erschütterungsemissionen) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Beim Betrieb der Baustelle, mit ihren technischen Einrichtungen und inkl. des Baustellenverkehrs, sind bzgl. Lärm die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm ‚Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm‘ zu beachten. Ein Regelbetrieb der Baustelle ist gemäß AVV-Baulärm nur werktags (Mo-Sa) im Zeitraum zwischen 7 und 20 Uhr (Tagzeit) zulässig. Sollten aus technologischen Gründen Nachtarbeiten im Zeitraum zwischen 20 und 7 Uhr notwendig werden – z. B. typischerweise Betonagen -, so sind diese rechtzeitig bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen.

Sonstige Emissionen/ Immissionen

Wohnnutzung

Wie schon in der Bestandsbetrachtung, liegen auch bei der Durchführung der Planung, keine anderen Emissionen (außer Lärm) wie Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen vor, die im Plangebiet zu negativen Beeinträchtigungen führen könnten.

Aufgrund der festgesetzten Wohnnutzung im Geltungsbereich A ist nicht davon auszugehen, dass andere Emissionen (Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen) aus dem Geltungsbereich heraus an den umliegenden Nutzungen (Bestandsbebauung) zu nachteiligen Beeinträchtigungen führen.

Bauphase

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (Lärm-, Staub-, Licht- und Erschütterungsemissionen) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Im Rahmen von Großbaustellen kann es grundsätzlich zu Erschütterungen kommen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand sind jedoch keine Spundwände oder Pfahlgründungen in der Bauphase notwendig, so dass außer Baustellenverkehr keine nennenswerten Erschütterungen zu erwarten sind. Ist im Rahmen der Bauphase widererwarten mit Erschütterungen zu rechnen, sind die entstehenden Erschütterungen durch die Baumaschinen und/ oder den Bauverkehr insbesondere an den umliegenden Wohnhäusern im Vorfeld zu ermitteln und zu beurteilen. Die Vorgaben der DIN 4150 (‚Erschütterungen im Bauwesen') sind hierbei zu beachten. Ein Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden durch Beweissicherung ist empfehlenswert.

Je nach Bauphase und Wetterlage kann es auf der Großbaustelle zu erheblichen Staubemissionen kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, ist ein Staubaufkommen nach dem Stand der Technik zu verhindern. Unvermeidbar auftretende Staubemissionen sind durch die Verwendung der nach dem Stand der Technik entsprechenden Technologien und Geräte auf ein Mindestmaß zu beschränken. Einfache Mittel sind dabei je nach Entstehungsort, das Befeuchten von Staubquellen oder ein Abplanen/ Einhausen von staubintensiven Baustellenbereichen.

Je nach Jahreszeit und Wetterlage kann es auf der Großbaustelle zu erheblichen Blendwirkungen durch Baustrahler und Baufahrzeugscheinwerfern kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen sind Beleuchtungseinrichtungen (Strahler) so anzubringen oder so abzudecken, dass eine direkte Einsicht in die Leuchtmittel von der unmittelbar angrenzenden Bebauung nicht möglich ist.

4.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Innerhalb des gesamten Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befinden sich keine im Verzeichnis der Kulturdenkmale aufgeführte Denkmale. Nordwestlich außerhalb des Geltungsbereiches A wird in historischen Karten eine

Redoute dargestellt, über die sonst keine Kenntnisse vorhanden sind. Archäologische Belange sind ebenfalls nicht erkennbar berührt.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Da ohne Durchführung der Planung keine Änderungen der Ist-Situation zu erwarten ist, ergeben sich auch keine Anhaltspunkte für positive oder negative Auswirkungen.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Bei anstehenden Bodenarbeiten in der näheren Umgebung der möglichen Redoute ist das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege vorab zu informieren.

4.4.8 Mensch und menschliche Gesundheit

Die in den Kapiteln 4.4.1 bis 4.4.7 beschriebenen Auswirkungen der Planung haben neben den Auswirkungen auf die Schutzgüter mindestens auch indirekt Auswirkungen auf den Menschen bzw. auf die menschliche Gesundheit. Soweit entsprechende negative Auswirkungen auf den Menschen erkennbar sind (z. B. Lärm), werden sie dort aufgeführt.

Einzelne, sich allein auf den Menschen auswirkende Umstände sind aus der Planung nicht zu erwarten.

Störfallbetriebe
Die Geltungsbereiche A und C liegen außerhalb der 2.000 m-Zone eines Störfallbetriebs. Besondere Beeinträchtigungen sind daher weder mit noch ohne Planung zu erwarten und daher keine Vorsorge zu berücksichtigen.

Der Geltungsbereich B liegt innerhalb der 2.000 m-Zone eines Störfallbetriebes im Bereich des Braunschweiger Hafens. Da die Ausgleichsfläche nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehen ist, sind weder mit noch ohne Planung besondere Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen.

4.4.9 Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Durch das komplexe Beziehungsgeflecht bestehen regelmäßig Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern und Umweltmedien. Im Grundsatz ergeben sich aus einer Bebauung Wechselwirkungen der verschiedenen Schutzgüter Boden und Wasser sowie Boden – Tiere und Pflanzen. Die nachweisbaren und/oder messbaren Veränderungen von Aus- und Einwirkungen sind zu den einzelnen Schutzgütern beschrieben.

Die genaue Bilanzierung von Wechselwirkungen und Wirkungsgefügen der Schutzgüter untereinander erfordert eine wissenschaftliche Herangehensweise, die auf der Ebene der Bauleitplanung nicht leistbar ist.

4.4.10 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten

In der relevanten Nachbarschaft zum Geltungsbereich dieses Bebauungsplans erfolgt derzeit die Aufstellung des Bebauungsplanes "Feldstraße", AP 23, als Planung für die Errichtung eines Wohnbaugebietes. Aus der Planung ist zu erwarten, dass sie aufgrund der durch das Plangebiet laufenden Teilerschließung ebenfalls Auswirkungen auf die Lärmimmissionen (s. a. Kap. 4.4.6 Lärm) hat. Der Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23, folgt zeitlich nach diesem Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54. Je nachdem, wie groß der zeitliche Nachlauf ist, kann es zu Beeinträchtigungen durch die Bauphase kommen. Wie im Kap. 4.4.6 Lärm bereits aufgeführt, wurden die Auswirkungen bereits im Vorfeld untersucht und bei der Planung berücksichtigt bzw. negative Auswirkungen des Bebauungsplans "Feldstraße", AP 23, müssen im Rahmen dessen Bebauungsplanes ermittelt, bewertet und planerisch berücksichtigt werden.

Wie beschrieben, wird im Bebauungsplan die Planstraße 4 so dimensioniert und der Schallschutz vor Verkehrslärm so berücksichtigt, dass ein späterer Anschluss an das Baugebiet Feldstraße möglich ist. Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, ist aber im Hinblick auf die Verkehrserschließung und Entwässerung unabhängig vom benachbarten Plangebiet AP 23, „Feldstraße“, und eigenständig realisierbar.

4.5 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

4.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung

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

Folgende Maßnahmen dienen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen:

- Erhalt von Bäumen im nördlichen Bereich des Geltungsbereiches A entlang der vorhandenen Entwässerungsgräben zur Minimierung von Verlusten floristisch und faunistisch bedeutsamer Grünstrukturen;

- Erhaltung eines möglichst geringen Versiegelungsgrades durch Konzentration der Bebauung und Reduzierung der Überschreitungsmöglichkeiten der festgesetzten Grundflächenzahl;

- Pflanzung von Bäumen und Sträuchern sowie Anlage von Grünflächen zur Ein- bzw. Durchgrünung des Plangebietes sowie zur Minimierung kleinklimatischer Belastungen und Beeinträchtigungen des Ortsbildes;

- Eingrünung von Stellplatzanlagen zur Minimierung der Beeinträchtigung des Ortsbildes und der kleinklimatischen Belastung durch versiegelte Flächen;

- Verwendung von überwiegend einheimischen und standorttypischen Pflanzen für die geplanten Anpflanzungen;

- Verminderung von Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes, wie erhöhter Oberflächenabfluss und verringerte Grundwasserneubildung, durch die Rückhaltung von anfallendem Niederschlagswasser im nördlichen Geltungsbereich A;

- Erhöhung des öffentlichen Erholungswertes des Plangebietes durch dessen Einbindung in das Freizeitwegenetz im Zusammenhang mit dem neuen Baugebiet "Feldstraße";

- Naturnahe Gestaltung der Rückhalteflächen und des Retentionsraumes durch Eingrünungsmaßnahmen, flache Böschungen und Erhaltungsfestsetzungen bestehender Bäume.

Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern (§ 1 Abs. 6 Nr. 7e BauGB).
Zur Vermeidung von Emissionen sind bei Bauarbeiten lärm- und erschütterungsarme Baugeräte zu verwenden, insbesondere da sich im Umfeld Wohnbebauung befindet. In Trockenzeiten ist zudem der Untergrund feucht zu halten, um die Staubentwicklung einzudämmen.

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

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

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

4.5.2 Aufarbeitung der Eingriffsregelung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB

Anwendung der Eingriffsregelung

Das geplante Vorhaben stellt gemäß § 14 BNatSchG einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dar. Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind nach § 15 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der

Landschaftspflege auszugleichen – Ausgleichsmaßnahmen – oder zu ersetzen – Ersatzmaßnahmen. Als kompensiert gilt eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise hergestellt sind. Das Landschaftsbild kann durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgeglichen werden.

Gemäß § 18 Abs. 1 BNatSchG ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Bei den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen handelt es sich um allgemeine umweltschützende Maßnahmen, die unter Würdigung der örtlichen Situation, der geplanten Nutzungen und der in der Bestandsanalyse festgestellten Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Rahmen der Abwägung im Bebauungsplan festgesetzt wurden.

Folgende Maßnahmen dienen u.a. der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen:

- Durchgrünung des Baugebietes, insbesondere durch Baumpflanzungen und sonstige Begrünung in öffentlichen Grünflächen, Erschließungsstraßen sowie in privaten Hausgärten und privaten Stellplatzanlagen.
  → Verringerung der Eingriffsfolgen von Versiegelung/Bebauung für alle Schutzgüter des Naturhaushaltes.
- Anlage eines offenen, naturnah gestalteten Entwässerungsbecken
  → Minimierung der Eingriffsfolgen in den Naturhaushalt.
- Erhalt eines Teils des Baumbestandes entlang des Schölkegrabens, Pflanz- und weitere Gestaltungsmaßnahmen in den Geltungsbereichen B und C
  → Minimierung der Eingriffsfolgen für das Landschaftsbild und Verbesserung der Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Erholung im Wohnumfeld.
- Außerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplanes sind Fällungsarbeiten im Zeitraum außerhalb vom 1. März bis zum 30. September zu unterlassen
  → Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach §§ 39 und 44 BNatSchG.
- Schaffung von Nistgelegenheiten bzw. -hilfen für Fledermäuse und Vögel an den geplanten Mehrfamilienhäusern und Gebäuden des Gemeinbedarfs.
  → Sicherung einer vielfältigen Fauna in besiedelten Bereichen.

Alle genannten Maßnahmen wirken sich durch ihren Beitrag zum Erhalt einer gesunden Umwelt und durch die Schaffung eines attraktiven und gesunden Wohn- und Arbeitsumfeldes positiv auch auf den Menschen aus.

Kompensations- und Ausgleichsmaßnamen

Für den Bebauungsplan HO 54 wurde eine Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich durchgeführt.

Die mit Umsetzung der Planung zu erwartenden Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes können durch die oben beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Geltungsbereich A zwar gemindert werden, dennoch verbleiben erhebliche Eingriffsfolgen mit einem entsprechenden Kompensationserfordernis. Nach planungsrechtlicher Abwägung setzt der Bebauungsplan deshalb zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe im Geltungsbereich A folgende Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft fest:

Geltungsbereich B
Auf der Fläche des Geltungsbereiches B (Gemarkung Watenbüttel, Flur 3, Flst. 288/93) wird das derzeitige Intensivgrünland teilweise zu extensivem und mesophilem Grünland entwickelt. Durch die Schaffung von Flutmulden, Vernässungsmaßnahmen an den Gräben, Anpflanzungen unter anderem eines Hartholzauwaldes und weitere naturschutzfachliche Maßnahmen werden zusätzlich verschiedene Feuchtstandorte für Fauna und Flora geschaffen.

Geltungsbereich C
Als Ausgleichsmaßnahmen ist im Geltungsbereich C (Gemarkung Hondelage, Flur 5, Flst. 168/3) insbesondere die Extensivierung der Grünlandfläche vorgesehen. Durch die Anpflanzungs- und weitere Maßnahmen wird das Ziel einer extensiv genutzten und strukturreichen Grünlandfläche erreicht. Der gewählte Zaun ermöglicht die Wanderung von Wildtieren bei gleichzeitiger Eingrenzung des Weideviehs.

Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung

Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen in den Geltungsbereichen A, B und C sind die mit Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild abschließend wie folgt zu bewerten:

- Den Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen durch den mit der Realisierung des Baugebietes insgesamt und durch Versiegelung/Bebauung insbesondere einhergehenden Lebensraumverlust stehen Begrünungs- und Extensivierungsmaßnahmen auf öffentlichen und privaten Grünflächen im Geltungsbereich A und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in den Geltungsbereichen B und C gegenüber. Mit diesen Maßnahmen werden in dem vom Eingriff betroffenen Raum die Lebensraumfunktionen durch die Neuanlage und Entwicklung von Biotopstrukturen aufgewertet. Die Lebensraumansprüche der Arten des Offenlandes, beispielsweise von Feldlerche und Rebhuhn, sind darin in besonderer Weise berücksichtigt.

Mit den festgesetzten Maßnahmen können der Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Lebensraumfunktionen in geeigneter Weise ausgeglichen werden.

- Das Schutzgut Boden ist nicht vermehrbar, Bodenverluste durch Versiegelung und Bebauung sind insofern außer durch Entsiegelung nicht ausgleichbar. Dem Verlust der Bodenfunktionen unter den bebauten/versiegelten Flächen steht die Verbesserung der natürlichen Bodenfunktionen auf Grün- und Ausgleichsflächen in den Geltungsbereichen B und C gegenüber, die dort durch Begrünung und Aufgabe/Extensivierung bestehender Nutzungen zu erwarten ist. 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). Durch die Aufgabe bzw. Extensivierung bestehender Nutzungen auf Grün- und Ausgleichsflächen in den Geltungsbereichen A und B sowie insbesondere der im Wasserschutzgebiet liegende Geltungsbereich C kann dort das Grundwasserneubildungspotential quantitativ erhalten und unter qualitativen Aspekten (Ausschluss bzw. Verringerung stofflicher Belastungen) verbessert werden. Es ist daher zu erwarten, dass mit den vorgesehenen Maßnahmen auch die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Wasser auf ein insgesamt nicht erhebliches Maß reduziert werden können.
- Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima/Luft können durch den Erhalt und die Entwicklung klimatisch und lufthygienisch wirksamer Freiflächen und Gehölzstrukturen im Baugebiet auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Gleichzeitig wird die Bebauung so geplant, dass eine weitgehend ungehinderte Durchlüftung möglich ist.
- Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können im Sinne der Eingriffsregelung durch die festgesetzte Grüneinbindung des Baugebietes nach Westen, Süden und Osten sowie durch gestaltete Grünflächen im Geltungsbereich A gemindert werden. Gleiches gilt für die Voraussetzungen für landschaftsbezogene Erholung, die durch das vorgesehene zusätzliche Wegeangebot in den öffentlichen Grünflächen verbessert wird.

Mit Umsetzung der zeichnerisch und textlich festgesetzten Maßnahmen zur Grünordnung im Geltungsbereich A sowie der Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in den Geltungsbereichen B und C sind die durch den Bebauungsplan zulässigen Vorhaben im Sinne der Eingriffsregelung als ausgeglichen einzustufen.

4.5.3 Sonstiges

Die Art und Menge der erzeugten Abfälle entspricht erwartungsgemäß dem Standard eines Einfamilienhausgebietes. Weitere abfallrechtliche Belange sind von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen. Die allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung sind zu beachten.

Ein Anschluss an das Fernwärmenetz der Stadt Braunschweig ist nicht vorgesehen, da aufgrund der fehlenden Anschlussmöglichkeiten ein unwirtschaftlicher Erschließungsaufwand entgegensteht.

4.6 Erhebliche nachteilige Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der ermöglichten Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind

Erhebliche nachteilige Auswirkungen sind in dem durch die Wohnfestsetzung für den dauerhaften Aufenthalt vorgesehenen Geltungsbereich A des Bebauungsplanes nicht zu erwarten. Das Plangebiet liegt außerhalb der 2000-m-Zone von Störfallbetrieben, sodass keine negativen Auswirkungen im Störfall zu befürchten sind.

Mit schweren Schäden durch Hochwasser durch Starkniederschlagsereignisse ist nicht zu rechnen. Die Entwässerung wurde auf ein hundertjährliches Ereignis ausgelegt. Die technisch bedingte Erhöhung eines Teilgebiets des Geltungsbereich A lässt Überschwemmungen im Plangebiet nicht erwarten.

4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4 c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung von Bauleitplänen eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Dabei sind alle Behörden verpflichtet, die Gemeinde über erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige, Auswirkungen auf die Umwelt zu informieren. Diese Daten, wie auch weitere relevante umweltbezogene Daten werden seitens der Fachbehörden mit Hilfe des stadtinternen Umweltinformationssystems vorgehalten und ständig aktualisiert.

Mit den genannten Instrumentarien lassen sich die umweltbezogenen Handlungserfordernisse für das Plangebiet aufzeigen.

Überwachungsmaßnahmen, die über die gesetzliche Zuständigkeit der Fachbehörden hinausgehen, sind bezüglich des Erreichens der Entwicklungsziele der artenschutzrechtlichen Maßnahmen notwendig. Zur Erfolgskontrolle und Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist ein Monitoring durchzuführen. Das Monitoring umfasst eine Überprüfung des Entwicklungsstandes der Maßnahmen im 1., 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung der Ausgleichsflächen sowie die Festlegung gegebenenfalls erforderlicher Maßnahmen zur Korrektur und / oder Ergänzung. Die Gutachter treffen zudem Aussagen darüber, ob und in welchem Umfang in den Folgejahren das Monitoring fortzusetzen ist.

4.8 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Unter Berücksichtigung aller abwägungsrelevanten Belange drängt sich keine andere als die gewählte Planung auf.

Der rückwärtige Bereich der Bebauung nördlich der Kreuzstraße wurde schon Ende der 90er Jahre im Hinblick auf die Möglichkeit der Realisierung als Fläche für Wohnbebauung untersucht. Aufgrund der Eigentumssituation und der Problematik mit der damals angrenzenden Sportanlage Kälberwiese konnte die Planung nicht weiterverfolgt werden.

Die Prüfung einer gewerblichen Nutzung auf der Basis des rechtwirksamen Flächennutzungsplans für den Bereich nördlich der Kreuzstraße ergab, dass durch die bereits vorhandene Durchmischung mit den straßenbegleitenden Wohngebäuden und weiteren rückwärtigen Einzelgebäuden die Nutzbarkeit durch das gegenseitige Gebot der Rücksichtnahme hinsichtlich der Emissionsmöglichkeiten stark eingeschränkt war. Zudem ist für die innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils liegenden Grundstücke gemäß § 34 Abs. 2 BauGB aktuell von einem Mischgebiet auszugehen, das nicht den Zieldarstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes entspricht. Eine Entwicklung zu einem Gewerbegebiet entspricht auch nicht den Zielen des förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes „Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt“.

Eine ursprünglich vorgesehene Durchfahrbarkeit des Gebietes mit einer allgemeinen zweiten Verkehrserschließung zur Wiedebeinstraße wurde nicht weiterverfolgt, da die Erschließung allein über die Planstraße 4 ausreichend und für die Anlieger hinnehmbar ist und bei einer Anbindung an die Wiedebeinstraße deren Anlieger unnötig zusätzlich belastet würden.

Im Hinblick auf den Flächenbedarf für die Kompensation der Eingriffe bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, unmittelbar am Eingriffsort den Ausgleich vorzunehmen. Dafür sind jedoch umfangreiche Flächen zur Verfügung zu stellen. Damit wäre eine deutliche Reduzierung der potenziellen Baufläche verbunden. Zur Deckung des Wohnflächenbedarfs könnte dies zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen außerhalb des Siedlungsbereiches führen. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und dem Vorrang der Innenentwicklung vor Außenentwicklung gemäß § 1a Abs. 2 BauGB wird hier der vorliegenden Planung der Vorzug gegeben. Die Ausgleichsflächen in den Geltungsbereichen B und C waren schon länger der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung entzogen worden, so dass hier kein erheblicher Verlust an Landwirtschaftsflächen erfolgt ist. Waldflächen werden nicht in Anspruch genommen.

4.9 Zusammenfassung

Bei dem Bebauungsplanbereich „An der Schölke-Neu“, HO 54, handelt es sich um ehemals gärtnerisch genutzte Hinterliegerflächen auf der nördlichen Seite der Kreuzstraße. Ziel der Planung ist es, neue Wohnbauflächen für Einfamilien- und Reihenhäuser und einige Mehrfamilienhäuser zu entwickeln. Im Gebiet An der Schölke-Neu sollen ca. 50 Wohneinheiten auf einer Baufläche von ca. 1,3 ha entstehen.

Als voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB, die mit diesem Bebauungsplan vorbereitet werden, sind insbesondere der Verlust und die Veränderung von Lebensräumen für Tiere

und Pflanzen, der Verlust von Boden und Bodenfunktionen durch Versiegelung zu nennen. Gleichzeitig ist mit positiven Auswirkungen zu rechnen, da im Zuge der Nutzung der Brachflächen belastete Bodenbereiche saniert bzw. wiedernutzbar gemacht werden und ein Inanspruchnahme anderer unbelasteter Flächen vermieden wird. Der Verlust von potenziellem Retentionsraum wird mehr als ausgeglichen.

Natur und Landschaft
Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Berücksichtigung von anerkannten Beurteilungsmaßstäben bewertet. Als Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Beeinträchtigungen sind für das Baugebiet vorgesehen:

- Durchgrünung des Baugebietes,
- Grüneinbindung des Baugebietes,
- Schaffung öffentlicher Grünflächen mit Erholungswegen,
- Wiedernutzbarmachung und Sanierung belasteter Bodenbereiche.

Zur Kompensation der verbleibenden erheblichen Eingriffsfolgen sind wie folgt Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich B geplant:

- Auf ca. 0,7 ha soll artenreiches extensives Grünland entwickelt werden.
- Auf ca. 0,6 ha soll ein Hartholzauwald entwickelt werden.
- Auf ca. 0,25 ha sollen Flutmulden und Feuchtbereiche entwickelt werden.

Zur Kompensation der verbleibenden erheblichen Eingriffsfolgen sind wie folgt Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich C geplant:

- Auf ca. 0,7 ha soll artenreiches extensives Grünland entwickelt werden.
- Auf ca. 0,1 ha sollen eine Obstwiese entwickelt werden.

Zur Erfolgskontrolle und Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird im 1., 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung der Ausgleichsflächen ein Monitoring durchgeführt.

Lärm
Ferner werden im Hinblick auf den Aspekt Gesundheit und dem Schutz der wohnenden und arbeitenden Bevölkerung gegenüber den Lärmimmissionen der Planstraße 4 (Straßenneubau) als auch der angrenzenden Verkehrsstraßen Festsetzungen im Geltungsbereich A des Bebauungsplanes "An der Schölke-Neu", HO 54, zum baulichen und passiven Schallschutz getroffen. Bei alleiniger Umsetzung des Bebauungsplanes "An der Schölke-Neu", HO 54, d. h., ohne verkehrliche Erschließung des Baugebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4, wird der maßgebliche Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete durch die Verkehrslärmbelastung im Geltungsbereichs A lediglich zur Nachtzeit und auch nur um maximal 1 dB(A) überschritten. Diese geringfügige und nur in unmittelbarer Nähe zur Planstraße 4 auftretende - i. d. R. nicht wahrnehmbare - Überschreitung ist jedoch hinnehm-

bar. Die im Rahmen des Straßenneubaus zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden bei alleiniger Erschließung des Geltungsbereichs A deutlich unterschritten.

Mit der Möglichkeit der weiteren Erschließung des nördlich angrenzenden Baugebiets „Feldstraße“ über den Geltungsbereich A des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, können weitere Lärmbelastungen entstehen. Diese wurden zusätzlich gutachterlich untersucht, um zukünftige Belastungen auf den Geltungsbereich A bereits jetzt planerisch zu berücksichtigen. Zugrunde gelegt wurde ein Worst-case-Szenario, d. h., neben der Umsetzung des Baugebiets „An der Schölke-Neu“, HO 54, wurde ergänzend eine Erschließung zum Baugebiet „Feldstraße“, AP 23, zu 100% über die Planstraße 4 berücksichtigt. Dieses Vorgehen führt aufgrund des Straßenverkehrslärms im Geltungsbereich A zur Tag- und Nachtzeit zu Überschreitungen der für die Planung maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau‘).
Darüber hinaus werden im Geltungsbereich A im Rahmen des Straßenneubaus die maßbeglichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung‘) überschritten. Entsprechend sind zur Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen im Geltungsbereich A die Festsetzung von Lärmpegelbereichen und Regelung zum baulichen und passiven Schallschutz unerlässlich. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass eine abschließende Ermittlung und Beurteilung der Auswirkungen durch das Baugebiet „Feldstraße“, AP 23, erst im Rahmen des dazugehörigen Bebauungsplanverfahrens erfolgen kann.

Der Straßenneubau (Planstraße A) führt selbst unter Berücksichtigung der Worst-case-Situation (Szenario1) an den Bestandsbebauungen außerhalb des Geltungsbereichs A zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Umso deutlicher werden unter Berücksichtigung der alleinigen Erschließung von Geltungsbereich A die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten.

Durch den von der Worst-case-Situation hervorgerufenen Zusatzverkehr auf den angrenzenden Straßen (Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße) wird die Straßenverkehrslärmbelastung an den Bestandsgebäuden (mittelbare Betroffenheit) zwar erhöht, liegt jedoch weiterhin deutlich unter den Sanierungsauslösewerten der VLärmSchR 97. Gemäß diesem Sachverhalt lässt sich kein Lärmschutzanspruch ableiten.
Die ergänzend zur Beurteilung der Auswirkungen auf Bestandsgebäude als Orientierungshilfe heranzuziehenden und entsprechend als „Orientierungswerte“ zu verstehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden hingegen am Tag um bis zu 2 dB(A) und in der Nachtzeit um bis zu 4 dB(A) überschritten. Hierbei ist anzumerken, dass eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen durch das Baugebiet „Feldstraße“, AP 23, erst im Rahmen des dazugehörigen Bebauungsplanverfahrens erfolgen kann.
Unter Berücksichtigung der alleinigen Erschließung von Geltungsbereich A werden durch den Zusatzverkehr an den Bestandsbebauungen (Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße) die als „Orientierungswerte“ zu verstehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV lediglich in der Nachtzeit um 1 dB(A)

überschritten. Diese geringfügige - i. d. R. nicht wahrnehmbare - Überschreitung ist jedoch hinzunehmen.

Hochwasserschutz

Zum Thema Entwässerung und Regenwasserrückhaltung wurde ein hydraulisches Gutachten Feb. 2018 mit Ergänzung Dez. 2018 erstellt. Hier wird anhand der Worst-Case-Betrachtung ermittelt, welche Auswirkungen das planungsrelevante hundertjährliche Hochwasserereignis und die geplante Auffüllung des Geländes haben werden. Im Ergebnis zeigt das Gutachten, dass bei einem HQ_{100} der nördliche Teil des Geltungsbereichs A überschwemmt wird und damit im Sinne des § 76 WHG ein faktisches Überschwemmungsgebiet darstellt. Daraus ergibt sich ein rechtliches Erhaltungsgebot. Davon kann abgewichen werden, wenn dem Erhaltungsgebot das Wohl der Allgemeinheit entgegensteht. Angesichts des öffentlichen Interesses an einer Wiedernutzbarmachung brachgefallener Flächen auch im Sinne der Innen- vor Außenentwicklung, der Möglichkeit belastete Böden unbelasteten Flächen durch Sanierung vorzuziehen, des dringenden Bedarfs an Wohnflächenbereitstellung in Verbindung mit der in der Verhältnismäßigkeit geringen Größe des beanspruchten Rückhaltevolumens, und positiver Auswirkungen auf den Belang Hochwasserschutz stehen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem Erhaltungsgebot der Überschwemmungsfläche entgegen (siehe im Einzelnen Kap. 6).

Die Auswirkungen des geplanten Baugebiets einschließlich der Ausgleichsmaßnahme für das verloren gehende faktische Überschwemmungsgebiet und Rückhaltebecken wurden in einer Simulationsrechnung ermittelt: Im Falle eines HQ100 treten demnach mit den geplanten Maßnahmen in den unmittelbar im Planbereich gelegenen Gewässerbereichen geringere Wasserspiegelhöhen als vor der Planung auf. Negative Auswirkungen für Dritte lassen sich nicht feststellen.

Weitere erhebliche nachteilige Auswirkungen der Planung sind bezogen auf die planungsrelevanten Umweltaspekte nicht zu erwarten.

5 Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

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

Sie entspricht den o.g. Zielvorstellungen für die zukünftige Nutzung. Die Art der Nutzung „Allgemeines Wohnen“ berücksichtigt das Sanierungsziel einer Bereitstellung von Wohnbauland mit verdichteter Bauweise. Die Art der baulichen Nutzung „Wohnen“ soll im Baugebiet „An der Schölke-Neu“ festgesetzt werden, um so die Wohnnutzung im Westlichen Ringgebiet als attraktives Wohngebiet zu stärken. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, ergänzend auch nicht störende Handwerksbetriebe zuzulassen. Dies erfolgt vor allem vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung einer nachhaltigen „Stadt der kurzen Wege“ und ermöglicht beispielsweise die Funktionen Wohnen und Arbeiten unmittelbar zu verknüpfen.

Um das Störpotenzial von Nichtwohnnutzungen zu begrenzen, werden die meist flächenintensiveren Nutzungen der Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.

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

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Für die unterschiedlichen Bereiche des Baugebietes werden entsprechend des städtebaulichen Entwurfs unterschiedliche Zahlen für das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt. Das Gebiet ist gegliedert in WA 1 bis WA 5. Aufgrund des besonderen städtebaulichen Entwurfs wird teilweise von den Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO abgewichen.

5.2.1 Grundflächenzahl

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

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 4 und WA 5 wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht dem Charakter eines herkömmlichen Einfamilienhausgebietes und der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

Die unterschiedlichen Festsetzungen der Grundflächenzahlen entsprechen neben der städtebaulichen Zielsetzung auch dem sozialplanerischen Ziel, ein Wohngebiet zu schaffen, in dem auch mittleren und unteren Einkommensschichten und jungen Familien eine Eigentumsbildung ermöglicht wird. Dazu wird im „Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“ aufgeführt: „Die Bildung von Wohneigentum soll durch Erwerb von Wohnungen (…) durch Neubau unterstützt werden, um sozial stabile Bewohnerstrukturen zu schaffen.“ Deshalb wird in den Bereichen, in denen eine verdichtete Bebauung mit Reihenhäusern und Hausgruppen auf kleinen Grundstücken vorgesehen ist, die höhere GRZ von 0,5 festgesetzt. Entsprechend wurde auch im WA 1 die GRZ erhöht, um hier kompakte Mehrfamilienhäuser errichten zu können. Bei der Erhöhung der GRZ wird gleichzeitig durch die Festsetzung der zulässigen Überschreitungen gemäß § 19 BauNVO auf max. 35 % der Versiegelungsgrad im verträglichen Rahmen gehalten. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 4 und WA 5, in denen planerisch Einfamilienhäuser vorgesehen sind, reicht die GRZ von 0,4 aus.

Trotz der höheren Dichte sind gute und gesunde Wohnverhältnisse zu erwarten. Dabei sind insbesondere die großen Grünflächen nördlich des Schölkegrabens zu berücksichtigen, die heute bereits vorhanden sind. (Wege, Jugendplatz) und die im Rahmen der Entwicklung des Wohngebietes „Feldstraße“ weiter ergänzt werden können.

5.2.2 Zahl der Vollgeschosse

Im Sinne der städtebaulichen Planung werden unterschiedliche Geschosszahlen festgesetzt.

Im nordwestlichen Baugebiet WA 1 wird die Zahl der Vollgeschosse im Vergleich zum restlichen Baugebiet auf eine maximale Dreigeschossigkeit erhöht, um hier die gewünschte Mehrfamilienhausbebauung zu ermöglichen. Die Bebauung im Baufeld WA 2 wird zwingend mit einer Zweigeschossigkeit festgesetzt. Beide Festsetzungen tragen dazu bei, einerseits einen eigenen städtebaulichen Abschluss nach Norden zu sichern und gleichzeitig einen Übergang an das nördlich in der Planung befindliche Wohnbaugebiet „Feldstraße“ zu ermöglichen, sollte dies realisiert werden. In allen übrigen Baugebieten sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig. Insgesamt ist zu erwarten, dass mit diesen Festsetzungen und im Zusammenhang mit der verdichteten Bauweise ein einheitliches Stadtbild erreicht wird.

5.2.3 Höhen baulicher Anlagen

Um das angestrebte städtebauliche Erscheinungsbild zu konkretisieren, werden in allen Baugebieten die maximalen Höhen der baulichen Anlagen mit 11,0 m festgesetzt. Damit beschränkt die Festsetzung insbesondere die Höhenentwicklung im Baugebiet WA 1 auf ein verträgliches Maß. So ist hier bewusst ein zusätzliches Staffelgeschoss im bauordnungsrechtlichen Sinn, das eine nicht gewünschte optische Viergeschossigkeit entstehen lassen könnte, nicht möglich. Das festgesetzte Höhenmaß erlaubt regelmäßig die Errichtung von Solaranlagen im Sinne einer Reduzierung des Energiebedarfs durch fossile Energieträger. Eine weitere Maßnahme zur Schaffung eines einheitlichen Stadtbildes ist die Festsetzung von Traufhöhen von mindestens 6,5 m in den

Baufeldern WA 2 und WA 3. Mit diesen Festsetzungen bleibt dem Vorhabenträger bzw. den Grundstückseigentümern ein ausreichender Spielraum zur Realisierung eigener Bauvorstellungen. Eine ausreichende Belichtung und Besonnung der Bebauung wird durch diese Festsetzung gewährleistet.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen

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

5.4 Bauweise

In den Baugebieten WA 2 und WA 3 sollen aufgrund des städtebaulichen Konzeptes Grenzbebauung oder verdichtete Bauformen wie z.B. Zeilenbebauung, Reihenhäuser oder Hausgruppen ermöglicht werden, die über fünfzig Meter hinausgehen. Daher ist in diesen Bereichen eine abweichende Bauweise festgesetzt.

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

Im WA 1 werden die Gebäudelängen auf jeweils maximal zwanzig Meter begrenzt, damit gegenüber der bislang unbebauten Westseite hier zwar Mehrfamilienhäuser errichtet werden können, diese aber keine Riegelwirkung keentfalten können, die bei der offenen Bauweise mit Gebäudelängen bis fünfzig Meter entstehen kann.

5.5 Öffentliche Verkehrsflächen

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Das Plangebiet ist an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Am Madamenweg befindet sich in einem Abstand von ca. 300 m Entfernung zum Plangebiet die Haltestelle Weinbergstraße der Buslinie 418, die werktäglich im 30-Minuten-Takt fährt. Die Buslinie führt zum Rathaus und weiter ins östliche Ringgebiet bzw. über Raffteich nach Lamme.

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Über das bestehende Straßennetz wird das Plangebiet mit einer Zufahrt über die Planstraße 4 an die Kreuzstraße angeschlossen. Eine untergeordnete

Anbindung besteht für Rettungsfahrzeuge von der Wiedebeinstraße (Planstraße 1).

Die Planstraßen 1, 2 und 3 dienen der Erschließung der privaten Grundstücke. Es ist vorgesehen, die öffentlichen Verkehrsflächen der Planstraßen 1, 2 und 3 als verkehrsberuhigten Bereich auszubauen. Sie erhalten eine Breite von 6,50 m. Weder für die Feuerwehr noch für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ist eine Wendemöglichkeit erforderlich.

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

Eine Anbindung des geplanten Baugebietes „Feldstraße“ kann ebenfalls über die Planstraße 4 erfolgen. Aufgrund dieser Zuordnung erhält sie ein konventionelles Straßenprofil mit einer Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen. Sie wird als Tempo 30-Zone mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m und beidseitigen Gehwegen von jeweils 2,50 m Breite ausgebaut. Die genannten Fahrbahnbreiten eröffnen die Möglichkeit einer Erschließung des Wohngebietes „Feldstraße“ auch für den Busverkehr. Sollte das anschließende Baugebiet absehbar nicht oder verzögert entwickelt werden, würde der Ausbau zunächst voraussichtlich bis auf Höhe der Planstraße 1 beschränkt.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Die Straßen zwischen Madamenweg und Sackring liegen in einer Tempo-30-Zone. Die Kreuzstraße ist zwischen Altstadtring und Ringgleisweg eine Fahrradstraße. Separate Radwege entlang der Kreuzstraße und der Wiedebeinstraße sind daher nicht vorhanden. Innerhalb des Plangebietes sind die Planstraßen 1, 2, und 3 als verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen. Die Planstraße 4 erhält beidseitig separate Gehwege. Damit ist der Geltungsbereich A gut für Radfahrer und Fußgänger erschlossen. Im Bereich der öffentliche Grünfläche 1 können Fußwege zur Anbindung an den nördlichen Wald geschaffen werden.

Als Querverbindung zwischen der Planstraße 1 und Wiedebeinstraße wird eine für Fuß- und Radverkehr durchlässige Notfallverbindung für Rettungsfahrzeuge eingeplant.

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

5.5.4 Stellplätze und Garagen

Die erforderlichen Stellplätze für die ca. 50 Wohneinheiten des Baugebietes sind auf den privaten Grundstücken innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und mit mindestens einem Stellplatz / Wohneinheit vorgesehen. Um den verdichteten Baucharakter erreichen zu können, können in den

Baugebieten WA 2 und WA 3 abweichend offene Garagen, so genannte Carports und Stellplätze auch unmittelbar an die Straßenverkehrsfläche heranrücken oder auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, soweit sie für max. ein Kraftfahrzeug ausgelegt sind. Mit dieser Einschränkung werden ausreichende Sichtdreiecke in den Straßenraum gewährleistet.

Mit einem Nachweis von 0,33 Parkplätze/Wohneinheit sind im Plangebiet im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen ausreichend öffentliche Besucherparkplätze realisierbar. Der konkrete Nachweis der erforderlichen Parkplätze wird nach Belegung der Bauplätze durch Kennzeichnung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum erfolgen.

5.6 Grünordnung

Zur Minderung von Beeinträchtigungen durch die Umsetzung des Bauvorhabens werden grünordnerische Festsetzungen getroffen. Die Regelungen haben ökologische, funktionale und gestalterische Zielsetzungen und betreffen folgende Maßnahmen:

- Eingrünung und Durchgrünung des Baugebietes zur Eingriffsminimierung, insbesondere zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen- und Tierwelt, Klima und Luft, Orts- und Landschaftsbild sowie Mensch und Gesundheit:

  - Festsetzung von öffentlichen Grünflächen mit Baum- und Gehölzanpflanzungen im nördlichen Bereich des Plangebietes; sowie im südwestlichen Bereich der Planstraße 4;
  - Festsetzung von Baumpflanzungen innerhalb der Planstraßen;
  - Festsetzung von Anpflanzungsflächen entlang der Grundstücksgrenze in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 4 und WA 5;
  - Gliederung und Überstellung von Stellplatzanlagen im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 mit Bäumen sowie deren Eingrünung durch Heckenpflanzungen.

- Verwendung größtenteils standortheimischer Gehölze, wobei eine Artenliste nicht festgesetzt, aber als Vorschlag für die Umsetzung im Anhang zur Begründung für die geplanten Anpflanzungen zur Erhaltung der heimischen Tier- und Pflanzenwelt beigefügt wird.

- Vermeidung von Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt sowie Minimierung des Eingriffs in das Orts- und Landschaftsbild durch den Erhalt der vorhandenen Bäume innerhalb der öffentlichen Grünfläche 1 und des Regenrückhaltebeckens R .

- Die Anlage eines Regenwasserrückhaltebeckens dient der Rückhaltung des Niederschlagswassers im Neubaugebiet bei Starkniederschlägen mit hohen Abflussspitzen.

- Die entlang öffentlicher Grün- und Verkehrsflächen als Einfriedungen zulässigen Hecken unterstützen die gewünschten Durchgrünung des Gebietes.

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

Wege innerhalb der nördlichen Grünflächen sind nicht nur zur Anbindung an angrenzende Wald- und Grünflächen möglich und vorgesehen, sondern auch zur Unterhaltung und Pflege des Grabens, des Uferbereiches und des Regenrückhaltebeckens erforderlich. Sie können gleichzeitig der Erholung dienen.

Ausgehend von ca. 50 neuen Wohneinheiten entsteht durch das neue Baugebiet ein zusätzlicher rechnerischer Bedarf an Jugendspielfläche in Größe von 150 m². Dieser Bedarf kann nicht innerhalb des Geltungsbereiches gedeckt werden. In dem zum Bebauungsplan gehörenden städtebaulichen Vertrag wird geregelt, die Erschließungsträgerin anteilig Herstellungskosten einer Erweiterung des nördlich außerhalb des Geltungsbereiches bestehenden Jugendplatzes zu beteiligen.

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

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

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

Im Geltungsbereich werden die im Kap. 4.5 beschriebenen Maßnahmen entsprechend textlich festgesetzt. Die Festsetzungen haben das Ziel das Landschaftsbild positiv zu beeinflussen und durch die Extensivierung der Nutzung die Fläche wieder verstärkt für Flora und Fauna bereitzustellen. Damit kann der artenschutzrechtliche Eingriff im Geltungsbereich A entsprechend ausgeglichen werden.

Ausgleichsmaßnahmen
In den Geltungsbereichen B und C werden die im Kap. 4.5 beschriebenen Maßnahmen entsprechend textlich festgesetzt. Die Festsetzungen haben das Ziel das Landschaftsbild positiv zu beeinflussen und durch die Extensivierung der Nutzung die Fläche wieder verstärkt für Flora und Fauna bereitzustellen.

Damit kann im Sinne des BNatschG der Eingriff im Geltungsbereich A entsprechend ausgeglichen werden, soweit dieser nicht vermieden werden kann.

Waldersatz:
Die Kompensation des von der Planung betroffenen Waldteiles erfolgt aufgrund der Ausstattung des Bestandes als Sukzessionswald im gleichen Umfang (1:1), also 0,1 ha, als entsprechender Anteil der festgesetzten Aufforstungsmaßnahmen zum Hartholzauenwald im Geltungsbereich B.

5.8 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

5.8.1 Grundlagen

Mit Blick auf die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb des künftig als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzten Geltungsbereichs A und für bestehende Nutzungen im Umfeld, wurde das Vorhaben einer schalltechnischen Untersuchung unterzogen (Ingenieurgemeinschaft Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbB, 99224III; 12.07.2018).

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen erfolgte auf Grundlage der DIN 18005 (‚Schallschutz im Städtebau'). Im Hinblick auf den Straßenneubau der Erschließungsstraße (Planstraße 4) wurden darüber hinaus die Regelungen der 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung') zugrunde gelegt. Ergänzend wurden bzgl. einer Einschätzung der Zusatzbelastung im öffentlichen Straßennetz, die Bestimmungen der VLärmSchR 97 (‚Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes') sowie in Analogie zur Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO als Orientierungshilfe ebenfalls die 16. BImSchV herangezogen.

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

5.8.2 Gewerbelärm:

Bei den vorhandenen Gewerbebetrieben an der Kreuzstraße handelt es sich um mischgebietsverträgliche Nutzungen mit geringen Lärmemissionen, deren Ausbreitung sich auf die Quellnähe beschränkt. Die jeweilige verkehrliche Erschließung zu den einzelnen gewerblichen Flächen erfolgt von der Kreuzstraße. Mögliche schalltechnisch relevante Freiflächennutzungen (Fahrverkehr, Ladebetrieb, etc.) werden durch die Anordnung der Betriebsgebäude zum nördlich angrenzenden Geltungsbereich A abgeschirmt. Mögliche Gewerbelärmimmissionen durch diese vorhandenen „kleinen" Gewerbebetriebe an der Kreuzstraße sind als nicht relevant einzustufen und wirken sich nicht nachteilig auf die geplante schutzbedürftige Wohnnutzung aus. Schutzmaßnahmen sind entsprechend nicht vorzunehmen, Festsetzungen nicht zu treffen.

5.8.3 Kinderlärm:

Sowohl der im Nordosten an den Geltungsbereich A grenzende bestehende Kinderspielplatz in der Wiedebeinstraße als auch die im Rahmen der Planung vorgesehene Erweiterung im Nordosten des Geltungsbereichs A sind im Sinne des § 22 Abs. 1a BImSchG unter dem Aspekt der „Sozialadäquanz“ zu bewerten. Demgemäß sind Geräuscheinwirkungen, die u. a. von Kinderspielplätzen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und somit im Allgemeinen hinzunehmen. Besondere Gründe, die dieses Toleranzgebot in Frage stellen könnten, liegen nicht vor. Schutzmaßnahmen sind entsprechend nicht vorzunehmen, Festsetzungen nicht zu treffen.

5.8.4 Straßenverkehrslärm:

Mit dem vorliegenden schalltechnischen Gutachten (BMH, 99224III v. 12.07.2018) wurden die auf das Plangebiet einwirkenden Straßenverkehrslärmimmissionen der BAB 391 sowie der umliegenden Straßen ermittelt und beurteilt.

Des Weiteren wurde der Einfluss der Erschließungsstraße (Planstraße 4) des Geltungsbereichs A auf den Geltungsbereich A selbst als auch auf die Bestandsbebauung untersucht. Bei der Erschließungsstraße handelt es sich um einen Straßenneubau, der im Süden des Geltungsbereichs A an die Kreuzstraße angebunden werden soll.

Nördlich des Geltungsbereichs A ist ein weiteres Baugebiet („Feldstraße“, AP 23) als Allgemeines Wohngebiet geplant, dessen Verkehrserschließung ganz oder teilweise über die Planstraße 4 im HO 54 erfolgen soll. Aufgrund der zum aktuellen Zeitpunkt nur schätzbaren Anzahl von Wohneinheiten für das Baugebiet „Feldstraße“ sind weder die Verkehrsmengen noch der Verlauf der Erschließungsstraßen ins Baugebiet „Feldstraße“ abschließend bekannt. Entsprechend ist der tatsächliche Einfluss auf den Geltungsbereich A und auf die Bestandsbebauung, im gesonderten Planverfahren zur „Feldstraße“, AP 23, einschließlich aller daraus entstehenden Auswirkungen abschließend zu ermitteln, zu bewerten und entsprechend planerisch zu berücksichtigen. Eine abschließende verkehrliche und daraus resultierende schalltechnische Beurteilung und Entscheidung über ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen können erst im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Baugebiet „Feldstraße“ erfolgen.

Um trotzdem denkbare Schallsituationen abprüfen zu können, wurden in der schalltechnischen Untersuchung exemplarisch drei Erschließungsszenarien über die Planstraße 4 betrachtet: einmal ohne, einmal mit 50% und einmal mit 100% Erschließungsverkehr des geplanten Baugebiets „Feldstraße“ (s. a. Kap. 4.4.6).

Die Berechnung der Straßenverkehrslärmemissionen erfolgte nach Vorgabe der RLS 90 (‚Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen‘) unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen für den Prognosenullfall (Prognosehorizont 2030 ohne Ziel- und Quellverkehr der beiden geplanten Neubaugebiete) und für

die je nach Erschließungsvariante resultierenden Prognoseplanfälle (Prognosehorizont 2030 mit entsprechenden Ziel- und Quellverkehren der beiden geplanten Baugebiete „An der Schölke-Neu“ und „Feldstraße“).

Die Beurteilung erfolgte dabei zum einen nach der für städtebauliche Planungen bestehenden Zielvorstellungen der DIN 18005, die Orientierungswerte enthält, zum anderen nach der 16. BImSchV i. V. mit der VLärmSchR 97, die verbindliche Immissionsgrenzwerte bzw. Sanierungsauslösewerte vorgeben.

Auswirkungen im Geltungsbereich A:

Gemäß den Ausführungen in Kap. 4.4.6 ist bzgl. der Beurteilung nach DIN 18005 festzustellen, dass der Straßenverkehrslärm unter Berücksichtigung der alleinigen Erschließung im Geltungsbereich A lediglich in der Nachtzeit und nur in unmittelbarer Nähe zur Planstraße 4 im Geltungsbereich A selbst zu einer geringfügigen Überschreitung (max. 1 dB(A)) des WA-Orientierungswertes von 55 dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts führt.

Bei den betrachteten Erschließungsbeispielen (Planstraße 4) unter Berücksichtigung des halben (Szenario 2) sowie des gesamten (Szenario 1) Erschließungsverkehrs des Baugebiets „Feldstraße“ ergeben sich für den Geltungsbereich A insbesondere zur Nachtzeit Überschreitungen (max. 7 dB(A)) der WA-Orientierungswerte.

Dadurch wird die Lärmsituation im Geltungsbereich A hinsichtlich „Straßenverkehrslärm“ im Hinblick auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB abwägungsbeachtlich (s. Kap. 5.8.5 „Ausweisung von Lärmpegelbereichen/ Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen“).

Unabhängig von der Beurteilung nach DIN 18005 ist im Rahmen des Neubaus der Planstraße 4, eine Beurteilung nach 16. BImSchV (‚Verkehrslärmschutzverordnung‘) vorzunehmen. Im Ergebnis zeigt sich, dass im Geltungsbereich A die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für WA-Gebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, nur im Fall einer kompletten Erschließung des Baugebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4 (100% Erschließung/ Worst-case-Situation), überschritten werden. Dabei handelt es sich um geringfügige Überschreitungen von max. 2 dB(A) im unmittelbar straßennahen Bereich (s. a. Kap. 4.4.6).

Somit wird im Fall einer kompletten Erschließung des Baugebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4 in deren Nahbereich ein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst. Entsprechend werden im Bebauungsplan, um auch für die Worst-case-Situation „100% Erschließung des Plangebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4“ (Szenario 1), gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können, Festsetzungen getroffen (s. Kap. 5.8.5 „Ausweisung von Lärmpegelbereichen/ Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen“). Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass keine Neubauten errichtet werden sollen, an denen möglicherweise in absehbarer Zeit zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen nachträglich umgesetzt werden müssen.

Auswirkungen an der Bestandsbebauung:

Bestandsbebauung entlang der Planstraße 4 (unmittelbare Betroffenheit):

Gemäß den Ausführungen in Kap. 4.4.6 werden außerhalb des Geltungsbereichs A an der nördlich der Kreuzstraße unmittelbar betroffenen Bestandsbebauung entlang der Planstraße 4 die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts, lediglich unter Berücksichtigung der Vollerschließung beider Baugebiete (Szenario 1/Worst-case-Situation) und nur zur Nachtzeit überschritten. Dabei handelt es sich um relativ geringfügige Überschreitungen von max. 2 dB(A).

Dabei kann davon ausgegangen werden, dass eine Orientierungswertüberschreitung von bis zu 3 dB(A) in der Regel als ‚nicht wesentlich' einzustufen ist. Dies ist an den Sachverhalt geknüpft, dass die Großzahl der Betroffenen eine Pegeländerung erst ab 3 dB(A) subjektiv wahrnimmt.
Des Weiteren sind im vorliegenden Fall - Überschreitungen des Orientierungswertes an einer Bestandsbebauung im Rahmen eines Straßenneubaus – nicht die Orientierungswerte der DIN 18005 der maßgebliche Zielwert für eine Beurteilung, sondern vielmehr die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (s. u.).

Eine Überschreitung der gemäß 16. BImSchV für den Neubau einer Straße maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts kann für alle Erschließungsbeispiele sicher ausgeschlossen werden.

Nach den Regelungen der 16. BImSchV besteht somit für diese schutzwürdige unmittelbar betroffene Bebauung auch unter Berücksichtigung von Szenario 1 dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmschutz. Dieser Sachverhalt ist im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanes "Feldstraße", AP 23, zu prüfen und zu bewältigen.

Bestandsbebauung Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße (mittelbare Betroffenheit):

Straßenneubau:

Gemäß den Ausführungen in Kap. 4.4.6 werden, unter ausschließlicher Berücksichtigung des Erschließungsverkehrs im Sinne des Straßenneubaus, im Fall der mittelbar betroffenen Bestandsbebauung (Kreuzstraße/ Kleine Kreuzstraße) die WA-Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für alle Erschließungsbeispiele zur Tag- und Nachtzeit deutlich unterschritten (vgl. BMH, Tab. 5, Aufpunkt S4a).
Ein Handlungsbedarf lässt sich somit nicht ableiten.

Entsprechend ist für diese Bebauung eine Überschreitung der WA-Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts ebenfalls sicher auszuschließen.

Nach den Regelungen der 16. BImSchV besteht somit für diese schutzwürdige mittelbar betroffene Bebauung unter Berücksichtigung der Kriterien eines Straßenneubaus durch das Vorhaben dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmschutz.

Zusatzbelastung „öffentliches Straßennetz“:

Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Zusatzverkehrs allein aus dem Geltungsbereich A, werden die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für WA-Gebiete tags um bis zu 2 dB(A) und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten. Unter Berücksichtigung des Zusatzverkehrs einer 50% Erschließung des Plangebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4 (Szenario 2) , werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete tags um bis zu 4 dB(A) und nachts um bis zu 6 dB(A) überschritten; bei einer 100% Erschließung (Szenario 1) um bis zu 6 dB(A) am Tag und bis zu 8 dB(A) in der Nacht (vgl. BMH, Tab. 6, Aufpunkt S4a).

Entsprechend werden auch die um 4 dB(A) höher liegenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass, soweit in bestehende Verkehrswege nicht „erheblich baulich eingegriffen“ wird, nach den Bestimmungen der 16. BImSchV in aller Regel kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen abzuleiten ist. Dies gilt selbst dann nicht, wenn durch verkehrslenkende oder planerische Maßnahmen eine Lärmsteigerung um mehr als 3 dB(A) eintritt und Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Für eine Einschätzung der Lärmsituation an mittelbar betroffenen Bebauungen an bestehenden Straßen können - mangels konkreterer Vorschriften – jedoch die Bestimmungen der VLärmSchR 97 (‚Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes‘) herangezogen werden. Die dann hier für den kritischen Immissionsort (Kreuzstraße 38) zugrunde zu legenden maßgeblichen Vergleichswerte, die sogenannten Sanierungsauslösewerte, betragen für Allgemeine Wohngebiete 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

Die maßgeblichen WA-Sanierungsauslösewerte der VLärmSchR 97 werden bei allen betrachteten Erschließungsmöglichkeiten zur Tag- und Nachtzeit deutlich unterschritten.

Insofern ist trotz der Überschreitungen von Orientierungswerten nach DIN 18005 und von Immissionsgrenzwerten nach 16. BImSchV, nach den Regelungen der VLärmSchR 97 für diese mittelbar betroffene Wohnbebauung an der Kreuzstraße bzw. Kleinen Kreuzstraße unter Berücksichtigung der Zusatzbelastung auf den Bestandsverkehrswegen (Prognosenullfall zzgl. Mehrverkehr aus den Planungen) ein Anspruch auf Lärmschutz nicht abzuleiten. Dieser Sachverhalt ist im Rahmen des nachfolgenden Bebauungsplanes "Feldstraße", AP 23, zu prüfen und zu bewältigen.

Dies vorangestellt, sind gleichwohl darüber hinaus zur Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bestandsstraßen nach der einschlägigen Rechtsprechung die im Verhältnis zur VLärmSchR 97 niedrigeren Immissionsgrenz-

werte der 16. BImSchV als „Orientierungswerte“ im Sinne einer Orientierungshilfe für eine Prüfung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 3 StVO heranzuziehen.

Entsprechend werden unter Berücksichtigung des zu erwartenden Zusatzverkehrs allein aus dem Geltungsbereich A, die als „Orientierungswerte“ anzusehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für WA-Gebiete tags unterschritten, nachts jedoch um bis zu 1 dB(A) überschritten.
Obwohl die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dem Grunde nach nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges gelten, sind sie gemäß gefestigter Rechtsprechung im Sinne einer Orientierungshilfe dennoch ein Maß, von welcher Schwelle an eine Beeinträchtigung einer Gebietsfunktion vorliegen könnte. Eine Überschreitung von lediglich 1 dB(A) ist jedoch als geringfügig anzusehen. In der Regel sind Pegelabweichungen von bis zu 1 dB(A) messtechnisch nicht erfassbar und können Toleranzen von Mess-, Berechnungs- und Ausbreitungsprogrammen nicht absolut abbilden. Ein Handlungsbedarf lässt sich somit nicht ableiten, umso mehr nicht, da die sog. „Gesundheitswerte“ um bis zu 10 dB(A) unterschritten werden.

Unter Berücksichtigung des Zusatzverkehrs einer 50% Erschließung des Plangebiets „Feldstraße“ über die Planstraße 4, werden die als „Orientierungswerte“ anzusehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für WA-Gebiete tags eingehalten bzw. unterschritten und nachts um bis zu 2 dB(A) überschritten; bei einer 100% Erschließung um bis zu 2 dB(A) am Tag und bis zu 4 dB(A) in der Nacht überschritten. Diese Überschreitung ist im Grundsatz abwägungsbeachtlich aber eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen durch das Baugebiet „Feldstraße“, AP 23, kann erst im Rahmen des dazugehörigen Bebauungsplanverfahrens erfolgen.

Des Weiteren kann nach den Ergebnissen der durchgeführten Berechnungen bzgl. der Gesamtimmissionssituation eine Unterschreitung der in verschiedenen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen hinsichtlich einer möglichen Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG genannten Schwellenwerte (sog. „Gesundheitswerte“) für Wohngebiete von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs A, einschließlich aller Betrachtungen an Erschließungsmöglichkeiten, vorausgesetzt werden.
Insofern ist diesbezüglich für die mittelbar betroffene Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet ein Anspruch auf Lärmschutz nicht abzuleiten.

5.8.5 Ausweisung von Lärmpegelbereichen (LPB)/ Festsetzung der Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß den Berechnungsergebnissen zeigte sich, dass im Plangebiet sowohl die Orientierungs- als auch die Immissionsgrenzwerte je nach Erschließungsszenario mehr oder weniger deutlich überschritten werden, so dass Maßnahmen zum Schallschutz für die betroffenen Allgemeinen Wohngebiete festgelegt werden müssen.

Grundsätzlich ist aktiven Schallschutzmaßnahmen Vorrang vor den baulichen/passiven Schallschutzmaßnahmen zu gewähren. Im Ergebnis der Prüfung für die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen werden diese nicht

vorgesehen. Ausschlaggebend dabei ist, dass zum Schutz der maßgeblichen Obergeschosse Lärmschutzwände notwendige Höhen erreichen müssten, die zu einer schluchtartigen Straßenraumsituation führen würden. Der öffentliche Raum würde optisch unverhältnismäßig belastet und ganz wesentlich die soziale Kontrolle einschränkt. Die damit ggf. verbundene Erzeugung von Angsträumen soll unbedingt vermieden werden.

Um den Schutzanforderungen der geplanten schutzwürdigen Nutzungen dennoch ausreichend Rechnung zu tragen und dafür die vorhandene Geräuschimmissionsbelastung im Geltungsbereich A kenntlich zu machen, wurden Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 (‚Schallschutz im Hochbau') ermittelt (s. a. Kap. 4.4.6). Entsprechend ergeben sich in Abhängigkeit von den untersuchten Erschließungsszenarien, für die geplanten schutzbedürftigen überbaubaren Flächen im Geltungsbereich A, maßgebliche Außenlärmpegel von 57 dB(A) bis 64 dB(A) und die daraus resultierenden LPB II bis III. (vgl. Kap. 4.4.6, ‚Lärmpegelbereiche').

Im Sinne einer Berücksichtigung der Situation auf der „sicheren Seite/ Worstcase-Szenario" werden die ermittelten Lärmpegelbereiche bei Berücksichtigung einer 100%-Erschließung des Baugebiets „Feldstraße" über die Planstraße 4 im Geltungsbereich A zeichnerisch festgesetzt. Sie ergeben sich entsprechend aus den maßgeblichen Außenlärmpegeln von 57 dB(A) bis 64 dB(A) zu Lärmpegelbereich (LPB) II und III. Dabei erstreckt sich LPB III bis zu einem Abstand von ca. 25 m beidseitig entlang der Planstraße 4, während im weitaus größeren Bereich des Geltungsbereichs A LPB II vorliegt (vgl. Kap. 4.4.6, ‚Lärmpegelbereiche').

Aus den Lärmpegelbereichen resultieren die erforderlichen Bauschalldämmmaße (R'w,res) zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb von Gebäuden. Durch die Kenntlichmachung der Lärmpegelbereiche im Bebauungsplan können sich Ansiedlungswillige auf die vorhandene Lärmsituation einstellen und in Anwendung der DIN 4109 i. V. m. der VDI 2719 (‚Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen') für eine geeignete Schalldämmung der Umfassungsbauteile inklusive der Fenster und deren Zusatzeinrichtungen (z. B. Lüftungseinrichtungen) sorgen (passive Schallschutzmaßnahme).
Durch die heute übliche Bauweise und der im Allgemeinen einzuhaltenden Bestimmungen (Energieeinsparverordnung – EnEV 2014 (Änderungsstand 2016)) ergeben sich – dadurch, dass diese Anforderungen mit den bestehenden baulichen Standards sicher eingehalten werden - bis LPB II keine weitergehenden Auflagen an die Außenbauteile; abhängig vom Fensterflächenanteil und dem Fassaden-Grundflächen-Verhältnis kann dies auch für LPB III zutreffen.

Im Allgemeinen können planerische/ bauliche Schallschutzmaßnahmen bei der Ermittlung des erforderlichen Schalldämmmaßes berücksichtigt werden. So wirken Gebäude entlang der Straße im nicht nur geringen Umfang schallreduzierend auf die rückwertig liegende Bebauung. Ebenso können z. B. durch eine sinnvolle Raumorientierung, Räume, die ständig zum Schlafen genutzt werden (Schlafzimmer, Kinderzimmer) oder auch Aufenthaltsräume,

an den von der maßgebenden Schallquelle (Planstraße 4) abgewandten Gebäudeseite angeordnet werden, um durch die Eigenabschirmung eine deutliche Pegelminderung an diesen Fassaden zu erzielen.
Diese Pegelminderung kann gemäß DIN 18005 für die von der maßgeblichen Lärmquelle abgewandten Gebäudeseiten ohne besonderen Nachweis bei den maßgeblichen Außenlärmpegeln, bei offener Bebauung mit 5 dB(A) und bei geschlossener Bebauung bzw. Hinter-/ Innenhöfe mit 10 dB(A), Berücksichtigung finden.

Ergänzend kann eine ausreichende Belüftung von schutzbedürftigen Räumen mit Fenstern an Fassaden mit Pegelüberschreitungen auch durch einfache Maßnahmen, wie z. B. über Querlüftung von Fenstern an Fassaden Überschreitungen, vorgenommen werden.

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

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

Zum Schutz von Außenwohnbereichen wie Terrassen, Loggien und Balkonen, wird festgesetzt, dass diese im LPB III auf der der maßgebenden Lärmquelle (Planstraße 4) zugewandten Gebäudeseite nicht errichtet werden dürfen. Um für die Gebäude entlang der Ostseite der Planstraße 4 nicht grundsätzlich ein in Richtung Nachmittagssonne orientierten Außenwohnbereich zu verwehren, werden diese abweichend zugelassen, sofern ein weiterer, der Wohneinheit zugehöriger Außenwohnbereich, auf der von der Planstraße 4 abgewandten Gebäudeseite, im Schallschatten des Gebäudes errichtet wird. Außerdem können unter Nutzung von anderen bzw. weiteren Abschirmungen (z. B. Vorhangfassaden), Teil- oder Vollverschalungen (z. B. Schallschutzverglasungen etc.) geschützte Außenwohnbereiche entstehen, solange der Schallschutz gewährleistet ist. Zurückversetzte Fassaden können den Aufenthaltsbereich von Balkonen, Loggien und Terrassen und nicht zuletzt dahinterliegende schutzbedürftige Räume schützen.

Die Ermittlung bzw. Dimensionierung der o. g. notwendigen Schallschutzmaßnahmen ist unter Berücksichtigung von Abständen, Hindernissen im Schallausbreitungsweg, baulichen Gebäudeanordnungen und der Gebäudegeometrie vorzunehmen und mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen, zugehörig zur Bauanzeige/ zum Bauantrag zu erbringen bzw. der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Entsprechend werden Abweichungen von den

Festsetzungen zugelassen. Die dabei anzuwendenden Berechnungsgrundlagen werden in den Hinweisen zum Bebauungsplan eindeutig bestimmt. Diese zusätzliche Festlegung von Ausnahmeregelungen ermöglicht den Bauwilligen flexible Abweichungen, solange der Schallschutz gewährleistet ist.

5.9 Soziale Infrastruktur

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

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

Die Ausweisung einer Fläche für einen Kindergarten ist im Plangebiet nicht vorgesehen. Durch die insgesamt ca. 50 Wohneinheiten ergibt sich nach den städtischen Standards ein rechnerischer Bedarf von ca. 9 Kindergarten- und 7 Krippenplätzen. Dieser Bedarf kann von den vorhandenen Einrichtungen im Stadtbezirk u. a. durch die Erweiterung der städtischen Kita Schölkestraße abgedeckt werden.

Der aus der Ausweisung des Wohngebietes entstehende Bedarf an Schulplätzen kann an den bestehenden Grundschulen gedeckt werden.

5.10 Weitere technische Infrastruktur

5.10.1 Entwässerung

Entsprechend den Anforderungen der Stadtentwässerung Braunschweig ist nur eine Kapazität von ca. 10 % für die Einleitung des anfallenden Regenwassers in die Regenwasserkanäle der Kreuzstraße möglich. Die restlichen 90 % sind in dem im nördlichen Teil des Geltungsbereiches A geplanten Rückhaltebecken zurückzuhalten und gedrosselt abzugeben.

Gesetzliche Vorschrift und damit auch Ziel der Planung im Hinblick auf die Regenrückhaltung ist, dass durch den Abfluss aus dem Baugebiet gegenüber der heutigen Situation keine Verschlechterung der Entwässerungssitua-

tion eintritt und der zukünftige Abfluss dem gegenwärtigen Abfluss der natürlichen, unversiegelten Flächen vor der Realisierung des Baugebietes entspricht.

Der südliche Teil des Baugebietes (unterer Abschnitt von Planstraße 4 bis etwa Höhe Kreuzstraße 76b entwässert nach Süden und kann die Kapazitäten der vorhandenen Regenwasserkanalisation in der Kreuzstraße nutzen.

Die restlichen ca. 90 % des anfallenden Oberflächenwassers werden gesammelt über eine Regenwasserkanalisation, die in der Planstraße 4 zusammengeführt und an das im nördlichen Teil des Geltungsbereiches A geplante Regenwasserrückhaltebecken angeschlossen wird. Um die Entwässerung des Baugebietes in den nördlich des Geltungsbereiches verlaufenden Vorfluter durch ein natürliches Gefälle und eine ausreichende Überdeckung der Kanalisation sicherzustellen, ist für den nördlichen Teil eine Auffüllung von ca. 60 cm über dem Urgelände erforderlich.

Das anfallende Regenwasser darf nicht auf die angrenzenden benachbarten Grundstücke abfließen. Hierzu sind geeignete bauliche Maßnahmen im Rahmen der Genehmigungsplanung an- und durchzuführen.

Als Rückhaltevolumen für das nicht in die bestehende Kanalisation abgeleitete Niederschlagswasser wird nördlich des Baugebietes ein Rückhaltebecken mit mindestens 630 m³ Volumen angelegt. Das Rückhaltebecken ist nach dem Arbeitsblatt DWA-A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ für ein hundertjährliches Regenereignis so bemessen, dass der Abfluss aus dem Becken dem natürlichen Gebietsabfluss entspricht und keine Verschärfung der Abflusssituation eintritt. So wird gewährleistet, dass Dritte nicht nachteilig betroffen sind.

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

5.10.2 Gas

Die zur Versorgung des Plangebietes erforderlichen Leitungen sind innerhalb der südlich angrenzenden Verkehrsflächen der Kreuzstraße vorhanden. Der Geltungsbereich A kann somit durch Anbindung an das vorhandene Leitungsnetz erfolgen.

5.10.3 Strom

Ein Mittelspannungskabel liegt im Straßenraum der Kreuzstraße. Zur Versorgung des Baugebietes ist eine Trafostation in Form einer Kompaktstation in der Planstraße 4 vorgesehen und wird entsprechend mit einer Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt.

5.10.4 Wasser

Die zur Versorgung des Plangebietes erforderlichen Leitungen sind innerhalb der Verkehrsflächen der Kreuz- und Wiedebeinstraße vorhanden. Der Geltungsbereich A kann somit durch Anbindung an das vorhandene Leitungsnetz erfolgen.

5.10.5 Telekommunikation

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

5.10.6 Löschwasser

Aufgrund der geplanten Nutzung wurde ein Löschwasserbedarf von ca. 48 m^3/h ermittelt. Hydranten in Kreuzungsbereichen sollten als Überflurhydranten ausgeführt werden.

5.10.7 Wertstoffsammlung

Im Bereich der Kreuzungssituation Kreuzstraße/Planstraße 4 ist die Aufstellung von Wertstoffsammelbehältern im Bereich der öffentliche Grünfläche vorgesehen und festgesetzt. Dieser Standort war schon in der Vergangenheit so genutzt worden und ist für die Nutzenden und die Entsorgung gleichermaßen gut erreichbar.

5.11 Gestaltungsfestsetzungen

5.11.1 Dachneigung

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

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

5.11.2 Einfriedungen

Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und entlang der öffentlichen Grünfläche haben eine hohe gestalterische Wirkung auf die öffentlichen Freiflächen. Damit der öffentliche Raum gestalterisch nicht überfrachtet wird, sind an den Grundstücksgrenzen zum öffentlichen Grün im Norden des Plangebietes nur Hecken und an den Grundstücksgrenzen zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen nur Hecken oder als bauliche Einfriedungen zulässig. Die Hecken als grüne Einfriedung sind grundsätzlich Teil der gewünschten Gebietsdurchgrünung und tragen somit zu einem guten Wohnumfeld bei.

Bauliche, auch blickdichte Einfriedungen sollen den Bewohnern zur Straße eine gewisse Abgrenzung gewährleisten. Die Beschränkung der Höhe der Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und der öffentlichen Grünfläche verhindert eine optische Einengung bzw. zu strikte Abgrenzung zu diesen öffentlichen Bereichen und erzielt somit eine optische Aufweitung der Straßenräume sowie eine gewisse optische Verbindung von Garten- und Grünflächen.

6. Gesamtabwägung

Städtebau
Mit der vorliegenden Planung werden städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Zielsetzungen berücksichtigt:

- Bereitstellung von Wohnraum für breite Schichten der Bevölkerung
- Wohnbaulandangebot im westlichen Ringgebiet
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Verdichtete Bauweise zum Schutz des Bodenverbrauchs
- Verringerung des CO_2-Ausstoßes
- Schaffung gesunder Wohnverhältnisse

Schallschutz
Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde der Einfluss der Erschließungsstraße (Planstraße 4) des Geltungsbereichs A, auf den Geltungsbereich A selbst als auch auf die Bestandsbebauung untersucht. Bei der Erschließungsstraße handelt es sich um einen Straßenneubau, der im Süden des Geltungsbereichs A an die Kreuzstraße angebunden werden soll.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass bei Umsetzung der Planung im Geltungsbereich A die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 im Geltungsbereich A entlang der Planstraße A für ein Allgemeines Wohngebiet (OW 45 dB(A)) um max. 1 dB(A) überschritten wird. Dabei handelt es sich um eine nicht wesentliche Überschreitung. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass eine Orientierungswertüberschreitung von bis zu 3 dB(A) in der Regel als ‚nicht wesentlich' einzustufen ist. Dies ist an den Sachverhalt geknüpft, dass die Großzahl der Betroffenen eine Pegeländerung erst ab 3 dB(A) subjektiv wahrnimmt. Darüber hinaus sind i. d. R. geringfügige Pegel von bis zu 1 dB(A) messtechnisch nicht erfassbar und können Toleranzen von Mess-, Berechnungs- und Ausbreitungsprogrammen nicht absolut abbilden.

Im Sinne der Innenentwicklung bzw. der Nachverdichtung durch Reaktivierung brachliegender Flächen, wird diese Überschreitung als hinnehmbar angesehen und aufgrund ihrer Geringfügigkeit insbesondere dem Belang der Schaffung zusätzlicher Wohnbebauung in Innenstadtnähe untergeordnet. Die getroffenen Festsetzungen zum passiven Schallschutz gewährleisten darüberhinausgehend die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

Neben der Ermittlung der Auswirkungen durch das Planvorhaben auf den Geltungsbereich A sind ergänzend auch die Auswirkungen auf die Bestandsbebauung zu untersuchen.
Durch den Neubau der Planstraße 4 werden an der Bestandsbebauung entlang der Planstraße 4 als auch an der Kreuzstraße/ Kleinen Kreuzstraße, die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten. Entsprechend ergibt sich kein immissionsschutzrechtlicher Handlungsbedarf.

Der durch die Neuerschließung entstehende Zusatzverkehr auf den Bestandsverkehrswegen führt zu einer geringen Verkehrsmengenerhöhung, die

entsprechend zu einer geringfügigen Erhöhung der schon über den Orientierungswert liegenden Verkehrslärmbelastung führt. Die hier für den kritischen Immissionsort (Kreuzstraße 38, Aufpunkt S4a) zugrunde zu legenden Vergleichswerte - die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV - sind als „Orientierungswerte“ im Sinne einer Orientierungshilfe für eine Prüfung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 3 StVO heranzuziehen. Diese werden zur Nachtzeit lediglich um bis zu 1dB(A) überschritten. Diese geringe Pegeländerung ist i. d. R. messtechnisch nicht erfassbar und kann Toleranzen von Mess-, Berechnungs- und Ausbreitungsprogrammen nicht absolut abbilden (s. o.). Diese Überschreitung wird als demnach hinnehmbar angesehen und aufgrund ihrer Geringfügigkeit insbesondere dem Belang der Schaffung zusätzlicher Wohnbebauung im Innenstadtnähe untergeordnet. Die getroffenen Festsetzungen zum passiven Schallschutz gewährleisten darüberhinausgehend die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

Losgelöst von der eigentlichen Planung ist nördlich des Geltungsbereichs A ist ein weiteres Neubaugebiet („Feldstraße, AP 23) als Allgemeines Wohngebiet geplant, dessen Verkehrserschließung ganz oder teilweise über die Planstraße 4 im Geltungsbereich A erfolgen soll. Um somit denkbare Schallsituationen abzuprüfen, wurden im Schallgutachten zwei denkbare Erschließungsszenarien mit jeweils unterschiedlichen Verkehrsmengen und ihre Auswirkungen sowohl auf die Plan- als auch Bestandsbebauung untersucht. Da mit der Erschließung zusätzliche Belastungen zu erwarten sind, wurde im Sinne eines Worst-case-Szenarios eine 100%-Erschließung zum Baugebiet „Feldstraße“ unterstellt. Die WA-Orientierungswerte im Geltungsbereich A würden dann überschritten. Daher werden im Hinblick auf diese mögliche Planungsauswirkung präventiv Lärmpegelbereiche in Verbindung mit passiven Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Dies ist vorausschauend zum Schutz der Baugrundstücke in den betroffenen Baufeldern erforderlich. Damit kann aus jetziger Sicht und Datengrundlage im Fall einer Erschließung vom Baugebiet „Feldstraße“ davon ausgegangen werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Geltungsbereich A vorliegen.

Eine abschließende Untersuchung der Schallsituation und Umsetzung von ggf. daraus resultierenden Schallschutzmaßnahmen (planerisch: aktiv, baulich: passiv) für den Bebauungsplan „Feldstraße“, AP 23, muss im Rahmen des diesbezüglichen Aufstellungsverfahrens erfolgen. Dies gilt auch bzgl. der Zusatzbelastung auf den umliegenden Straßenverkehrswegen. Dort sind ggf. im Rahmen der Planung verkehrslenkende oder –beschränkende Maßnahmen zu prüfen und diese mit den Gesundheitsinteressen der Anwohner abzuwägen

Im Sinne der Innenentwicklung bzw. der Nachverdichtung durch Reaktivierung brachliegender Flächen, werden die Überschreitungen als hinnehmbar angesehen und aufgrund ihrer Geringfügigkeit insbesondere dem Belang der Schaffung zusätzlicher Wohnbebauung in Innenstadtnähe untergeordnet. Die getroffenen Festsetzungen zum passiven Schallschutz gewährleisten darüberhinausgehend die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse. Weiterhin kann nach den Ergebnissen der durchgeführten Berechnungen bzgl. der Gesamtimmissionssituation eine Unterschreitung der in verschiedenen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen hinsichtlich einer möglichen

Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG genannten Schwellenwerte (sog. „Gesundheitswerte“) für Wohngebiete von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs A, einschließlich aller Betrachtungen an Erschließungsmöglichkeiten, vorausgesetzt werden.

Hochwasser

Das Baugebiet entsteht in einem faktischen Überschwemmungsgebiet. Es sprechen folgende Gründe des Wohls der Allgemeinheit gegen eine vollständige Erhaltung dieses Überschwemmungsgebiets:

Zwar handelt es sich bei dem Geltungsbereich A des Bebauungsplans um ein Außenbereichsgrundstück, wie das OVG Lüneburg mit Beschluss vom 8. März 2018 im Verfahren 1 MN 178/16 festgestellt hat. Das Gebiet wird allerdings im Westen durch die Autobahn A 391 von der freien Landschaft abgetrennt. Diese stellt sich als Barriere dar, die zwar durch die Unterführung der Feldstraße überwunden werden kann, aber eine „Insellage“ des zu überplanenden Bereichs der im Norden, Osten und Süden von Bebauung umgeben ist, herstellt. Es entspricht einer städtebaulich wünschenswerten Entwicklung, diese sich an die bereits vorhandene Bebauung anschließende Fläche als Wohngebiet zu nutzen. Es ist städtebaulich erwünscht, an dieser Stelle planungsrechtlich Wohnbauflächen festsetzen, denn es besteht dort ein erhebliches Entwicklungspotential für Bauflächen. Durch das neue Baugebiet wird der besiedelter Raum im westlichen Ringgebiet diesseits der Autobahnvervollständigt.

Gleichzeitig eröffnet sich mit der Überplanung die Möglichkeit, im Geltungsbereich A derzeit brachliegende und untergenutzte innenstadtnahe Flächen im Sinne der Innenentwicklung zu reaktivieren statt freie Flächen im Außenbereich in Anspruch zu nehmen und diesen weiter zu zersiedeln.

Bei der für den Geltungsbereich A des Bebauungsplans vorgesehenen Fläche handelt es sich um eine durch Verunreinigungen vorbelastete Fläche: In dem für die Wohnnutzung vorgesehenen Teil sind bereichsweise Bodenbelastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und den Einzelstoff Benzo(a)pyren bekannt. Im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens (ehemalige Bezirks-sportanlage) liegen Bodenverunreinigungen durch PAK, Schwermetalle und Sulfat vor.

Die Bodenschutzklausel in § 1 a Abs. 2 BauGB zielt darauf ab, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Im Hinblick auf die Definition des Bodens in § 2 Bundesbodenschutzgesetz, wonach auf die natürlichen Bodenfunktionen abzustellen ist, wird dem naturhaften „unverbrauchten“ Boden ein höherer Stellenwert eingeräumt als schadstoffbelasteten Böden. Bei der Planung neuer Bauflächen stellt es im Hinblick auf den gesetzlich normierten sparsamen Umgang mit Grund und Boden einen gravierenderen Eingriff dar, wenn es sich um eine Fläche mit natürlichen Bodenfunktionen handelt als bei altlastenbelasteten Flächen.

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans HO 54 sollen ferner Altlasten im Bereich des Rückhaltebeckens im nördlichen Teil des Plangebietsnördlich des Schölkegrabens großflächig beseitigt werden.

Bei Realisierung des Baugebiets können somit mit Ablagerungen belastete Bodenflächen saniert bzw. einer Neunutzung zugeführt werden, ohne dass zur Deckung des bestehenden dringenden Wohnraumbedarfs andere unbelastete Flächen herangezogen werden müssen. Bei einem Verzicht auf den Bebauungsplan ist absehbar, dass diese Altablagerungen dauerhaft verbleiben und eine Reaktivierung der Flächen erschweren werden. Dieses städtebaulich wichtige Ziel als Grundlage für eine Reaktivierung wird auch anhand der bislang unternommenen großen Bemühungen im Bereich des unmittelbar angrenzenden Baugebietes „Feldstraße“ verdeutlicht, wo im Hinblick auf die beabsichtigte Entwicklung von Bauflächen im Bereich zwischen Autobahn und vorhandener Bebauung mit hohem finanziellen Aufwand eine Komplettsanierung der Altablagerungen durchgeführt wurde.

Die Planung des neuen Wohngebiets entspricht dem Wohl der Allgemeinheit, da grundsätzlich unverändert ein hoher Bedarf an neuem Wohnraum besteht. Aktuell wurde im Wohnungsmarktbericht Niedersachsen 2019 der NBank dargestellt, dass für das Stadtgebiet Braunschweigs von einem zusätzlichen Bedarf von ca. 7.200 Wohneinheiten bis zum Jahr 2025 ausgegangen wird.
Erste Vorergebnisse einer neuen Wohnraumprognose 2019 für das Stadtgebiet Braunschweigs deuten darauf hin, dass ungeachtet der erfolgreichen Wohnraumausweisung der letzten Jahre auch weiterhin noch ein dringlicher Bedarf für die die nächsten Jahre noch wachsenden Bevölkerungszahlen Braunschweigs bestehen wird. Weiterhin zeigen die Erfahrungen bereits entwickelter Baugebiete, dass unverändert ein hohes Interesse an einer Bauflächenentwicklung besteht. Auch wenn weiterhin noch Baugebiete im Stadtgebiet Braunschweigs in der Planungsphase sind, ist von einer generellen Änderung der derzeitigen Bedarfssituation nicht auszugehen. Beispielhaft können hier städtisch vermarktete Baugebiete genannt werden:

Stöckheim-Süd (2018):	1214 Bewerbungen für 93 Bauplätze
Leiferde-Meerberg (2015):	375 Bewerbungen für 34 Bauplätze
Bevenrode (2015):	325 Bewerbungen für 37 Bauplätze

(private Baugebietsentwicklungen letzter Jahre weisen ähnliche hohe Nachfragen auch für Mehrfamilienhäuser auf, können aber aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht aufgeführt werden)

Gerade vor dem Hintergrund des auch im BauGB zugrunde gelegten städtebaulichen Ziels der Innenentwicklung wird hier der Vorzug dieser Planung vor Vorhaben in den innenstadtferneren Bereichen des Stadtgebiets gegeben.

Es ist städtebaulich nicht sinnvoll, zugunsten des Erhalts des Überschwemmungsgebiets die Planungskonzeption des Baugebiets zu verändern bzw. zu verkleinern. Dies würde einen Wegfall von ca. 4.200 m² Bruttobaufläche bedeuten, entsprechend einem Drittel des Baugebietes. Eine solche Umgestal-

tung des Baugebiets würde das städtebauliche Konzept gravierend verändern. Die bisherige Ost-West-Ausrichtung der Bauflächen müsste im nördlichen, von der Überschwemmung eines HQ_{100} betroffenen Teils in eine Nord-Süd-Ausrichtung geändert werden, die sowohl für die Nutzung der Solarenergie als auch für die Durchlüftung deutlich ungünstiger nutzbar wären. Die aufwändige Haupterschließung würde dann im Norden teilweise nur noch einseitig bebaut werden können. Auch bei einer Umkonzeptionierung wären im Geltungsbereich A nur noch gut die Hälfte der Wohneinheiten bei nahezu gleichem Erschließungsaufwand unterzubringen. Weiterhin entstünde aus den verbleibenden bebaubaren Flächen eine städtebaulich nicht gewünschte bracheähnliche Restflächenstruktur mit verdichteter Bebauung der Wiedebeinstraße im Osten und einer Art „Schlauchbebauung“ beidseitig der Planstraße 4 im Neubaugebiet im Westen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ein erhebliches öffentliches Interesse an der städtebaulichen Nutzung von Brachflächen mit belasteten Bodenbereichen im Gegensatz zur Inanspruchnahme unbelasteter und derzeit unbebauter Flächen im Stadtgebiet besteht.

Demgegenüber ist der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet hinnehmbar:

Die Feststellung, dass überhaupt ein Überschwemmungsgebiet besteht, beruht auf der gutachterlichen Verwendung von gegenüber früherer Analysen verschärften Ausgangsparametern. Durch Vergleichsrechnungen wurde nunmehr ein Regenereignis mit gleicher Eintrittswahrscheinlichkeit aber einer Dauer von nur 2 Stunden anstatt von 48 Stunden als theoretisch noch ungünstiger identifiziert und für die Berechnungen und Schlussfolgerungen herangezogen. Mit diesem Ereignis ergeben sich in den Simulationsrechnungen die größten Abflussmengen und die höchsten Wasserstände. Es handelt sich um ein Worst-Case-Szenario.

Die Bebauung des Überschwemmungsgebiets führt nicht dazu, dass bebaute oder geplante Grundstücke der Überflutung preisgegeben würden. Es erfolgt aufgrund der Bebauung nur ein kaum spürbarer Anstieg des Hochwasserpegels um 0,03 m, die flächenmäßige Ausdehnung des Hochwassers verändert sich nur geringfügig.

Somit ergibt sich, dass im Sinne des § 77 Abs. 1 S. 2 WHG dem Erhaltungsgebot für das Überschwemmungsgebiet in diesem Einzelfall das Wohl und Interesse der Allgemeinheit an einer Realisierung des Baugebiets entgegensteht.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang, dass die nach erfolgter Abwägung vorzunehmenden Ausgleichsmaßnahmen für die Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets (Berme) bereits positive Folgen haben für weniger ausgeprägte Niederschlagsereignisse, indem die Berme bereits Stauvolumen bereitstellt.

Grün und Freizeit

Durch die Festsetzungen wird sichergestellt, dass die öffentlichen und privaten Freiflächen im Geltungsbereich A eingegrünt werden und somit zur Einbindung des Vorhabens in den Siedlungskörper beitragen.

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

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

7. Zusammenstellung wesentlicher Daten

Flächenzusammenstellung

7.1 Geltungsbereich A

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

Der Geltungsbereich gliedert sich flächenmäßig wie folgt auf:

I. Allgemeine Wohngebiete WA		ca. 13.130 m²
II. Öffentliche Straßenverkehrsflächen		ca. 3.900 m²
davon entfallen auf die		
Planstraßen 1, 2 und 3	ca. 1.530 m²	
Planstraße 4	ca. 2.370 m²	
III. Öffentliche Grünflächen		ca. 2.800 m²
davon Retentionsflächen	ca. 1.340 m²	
IV. Wasserflächen		ca. 2.970 m²
davon entfallen auf		
den Graben	ca. 800 m²	
das Regenrückhaltebecken	ca. 2.170 m²	
Fläche des Geltungsbereiches A		ca. 22.800 m²

7.2 Geltungsbereich B

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ca. 15.400 m²

7.3 Geltungsbereich C

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ca. 8.000 m²

8. Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

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

8.2 Kosten und Finanzierung

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

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

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

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

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

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne

Mit Inkrafttreten des neuen Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54, tritt der vorhergehende Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, außer Kraft.

Für den Bereich der festgesetzten Fläche für den Hochwasserschutz tritt mit Inkrafttreten des neuen Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54, der vorhergehende Bebauungsplan "Im Altfelde", HO 13, außer Kraft.

Anhang

I Liste der zu verwendenden Gehölze
G = nur in Gartenanlagen
kursiv = nicht standortheimisch

Bäume I. Ordnung

Acer platanoides	Spitzahorn
Acer pseudoplatannus	Bergahorn
Aesculus hippocastanum	*Rosskastanie*
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche
Quercus robur	Stieleiche
Tilia cordata	Winterlinde
Ulmus carpinifolia (minor)	Feldulme

Bäume II. Ordnung

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

Bäume III. Ordnung

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

Sträucher

Amelanchier canadensis G	*Felsenbirne*
Buxus sempervirens G	*Buchsbaum*
Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea	Roter Hartriegel
Corylus avellana	Hasel
Crataegus monogyna	Eingriffelige Weißdorn
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
Hypericum calycinum G	*Hartheu*
Ilex aquifolium	Stechpalme
Ligustrum vulgare	Gemeiner Liguster

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

Kletterpflanzen

Aristolochia macrophylla G	*Pfeifenwinde*
Clematis vitalba	Waldrebe
Hedera helix	Gemeiner Efeu
Humulus lupulus	Hopfen
Hydrangea petiolarisG	*Kletterhortensie*
Lonicera periclymenum	Waldgeißblatt
Wisteria floribunda	Blauregen

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke-Neu“ **HO 54**
Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB vom 13.12.2018 bis 17.01.2019
Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

BS Energy **Schreiben vom 19.12.2018**	**Stellungnahme der Verwaltung**
Für das Baugebiet „An der Schölke-Neu“ mit der Nummer HO 54 bietet sich im Allgemeinen aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten keine Fernwärmeversorgung an. Grund ist im Besonderen die geografische Lage des Baugebietes. Die Entfernung zum Fernwärmeversorgungssystem Braunschweig macht eine Erschließung unter wirtschaftlichen Aspekten aktuell unmöglich. Das Verhältnis zwischen dieser Entfernung und der zu erwartenden Wärmebereitstellung ermöglicht keinen ökologischen Nutzen des grundsätzlich effizienten Fernwärmeversorgungssystems.	Es ist eine Versorgung mit Gas vorgesehen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Auch die Errichtung einer umweltfreundlichen Nahwärmeversorgung im Sinne des Energie-Effizienz-Quartiers (EEQ) biete sich indes nicht an.	
	Vorschlag der Verwaltung: Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
BS Netz **Schreiben vom 17.01.2019**	**Stellungnahme der Verwaltung**
Stromversorgung Im Geltungsbereich HO 54 „An der Schölke-Neu“ befinden keine Versorgungseinrichtungen der Stromversorgung der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG. Die Erschließung des Baugebietes ist abhängig von den Anforderungen der Bauträger. In der Quartiersstraße 4 planen wir PVC-Schutzrohre für das zu erwartende Baugebiet Kälberwiese-Sportanlage zu verlegen. Zur Versorgung der Reihenhausbebauung im südlichen Teil des Gebietes WA 3 bitten wir um die vorsorgliche Eintragung eines Leitungsrechtes in dem Bereich des Gartenweges. Ein Standort für eine Ortsnetzstation ist	Die Festsetzungen waren bereits in den Anlagen zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange berücksichtigt.

im BPlan HO 54 festzusetzen. Abhängig von geplanter E-Mobilität kann es eine begehbare Station werden.	
Gas- und Wasserversorgung Im Geltungsbereich HO 54 „An der Schölke-Neu“ befinden sich zurzeit keine Anlagen der Gas- und Wasserversorgung. Es bestehen jedoch Planungen zur Erschließung des Gebietes. Diese werden durch die Neuauflage des Verfahrens vorerst nicht berührt. Das Leitungsrecht im Gartenweg wird weiterhin benötigt. Hinweis: Sofern das Wärmekonzept eine Erschließung mit Nahwärme vorsieht, wird eine Parallelerschließung mit Gasversorgungsleitungen nicht realisiert.	Der Hinweis zum Leitungsrecht wird zur Kenntnis genommen. Eine Versorgung mit Nahwärme ist derzeit nicht vorgesehen (s. o.). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Im Weiteren folgen nur noch technische Hinweise, die keinerlei Planungsrelevanz haben.	
	Vorschlag der Verwaltung: Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
IHK Braunschweig **Schreiben vom 09.01.2019**	
Im Zuge der o. g. Bebauungsplanung sollen Wohngebiete zwischen der Kreuzstraße und der ehemaligen Bezirkssportanlage Kälberwiese ausgewiesen werden. Im Umfeld des Plangebietes befinden sich entlang der Kreuzstraße einige Gewerbebetriebe. Der von diesen Betrieben ausgehende Gewerbelärm ist in den auf einer schalltechnischen Untersuchung basierenden Planunterlagen wegen seiner geringen Emissionen als nicht relevant eingestuft und somit nicht näher berücksichtigt worden. Angesichts dieses Sachverhalts gehen wir davon aus, dass Konflikte zwischen der geplanten Wohnnutzung und den im Umfeld ansässigen Gewerbenutzungen nicht zu erwarten sind, so dass die bestehenden Gewerbebetriebe in der Folge auch keinerlei Einschränkungen ihrer betrieblichen Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten fürchten müssen. Unter diesen Voraussetzungen bestehen von unserer Seite gegen die o. g. Planung keine Bedenken.	Die im Umfeld ansässigen Gewerbebetriebe müssen sich im Hinblick auf die unmittelbar angrenzenden Wohnnutzungen lärmtechnisch ohnehin schon einschränken und dürfen nur entsprechend der Richtwerte für ein Mischgebiet emittieren. Dies ist mit einer Wohnnutzung grundsätzlich vereinbar und daher nicht weiter Gegenstand der Untersuchung gewesen. Gleichzeitig ergeben sich auch keine erkennbaren weiteren Einschränkungen für die Betriebe.
	Vorschlag der Verwaltung: Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

Braunschweiger Verkehrs-GmbH **Schreiben vom 16.01.2019**	
In Abstimmung mit den Planungen zum angrenzenden BPlan „Feldstraße“ werden die Überlegungen zu einem Buserschließungskonzept in diesem Bereich weiter zu diskutieren sein. Dieses ist in Abhängigkeit von der Größe der neuen Baugebiete unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit zu betrachten. Es können sich hieraus Anforderungen an den hier vorliegenden BPlan ergeben. Das bislang verfolgte Konzept beinhaltet eine Buserschließung vom Madamenweg kommend über die Kleine Kreuzstraße und in deren Verlängerung über die hier neu anzulegende Erschließungsstraße (Planstraße 4). Diese neue Straße ist deshalb im Querschnitt vorsorglich so breit auszubilden, dass ein Busbegegnungsverkehr mit Bussen uneingeschränkt möglich ist.	Die Verkehrsflächen wurden unverändert so festgesetzt, dass die erforderlichen Fahrbahnbreiten einen uneingeschränkten Busbegegnungsverkehr ermöglichen. Die Festsetzung einer mit 6,5 m ausreichenden Fahrbahnbreite für einen Busbegegnungsverkehr waren bereits in den Anlagen zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange berücksichtigt.
In Abstimmung mit der Erschließung des angrenzenden BPlan „Feldstraße“ ist ein geeigneter Standort für eine Bushaltestelle (möglicherweise innerhalb dieses B-Plan-Umgriffs im nördlichen Bereich der Planstraße 4) festzulegen.	Ein Standort für eine Bushaltestelle wird bei der Planung zum Baugebiet Feldstraße berücksichtigt.
Darüber hinaus muss für eine künftige Buserschließung sichergestellt sein, dass künftig auch in der Kleinen Kreuzstraße die erforderlichen Fahrbahnbreiten für Busverkehr zur Verfügung stehen.	Die erforderlichen Fahrbahnbreiten außerhalb des Geltungsbereiches zum Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, sind nicht Gegenstand der Planung, werden aber im Rahmen des Bebauungsplan "Feldstraße-Süd, 1. Bauabschnitt", AP 23, berücksichtigt.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Deutsche Telekom Technik GmbH **Schreiben vom 19.12.2018**	
Das Schreiben der Deutschen Telekom Technik enthält keine planungsrelevanten Aussagen, sondern nur technische Hinweise und Anforderungen zur Leitungskoordination. Insofern wird auf eine inhaltliche Wiedergabe verzichtet.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. **Schreiben vom 17.01.2019**	
zu A. Städtebau, Abschnitt V, Pkt 2.:	In der Festsetzung V 2.3 wurde die max.

Die Anlage von Wiesenbereichen mit heimischen Arten in den öffentlichen Grünflächen wird vom BUND begrüßt. Allerdings sollte die Pflege konkreter festgelegt werden. Das auf den meisten Wiesenflächen zur Zeit übliche Mulchen/Schlegeln führt in absehbarer Zeit dazu, dass die zunächst hohe Artenzahl abnimmt. Als angemessene Pflege sollte eine ein- bis maximal zweimalige jährliche Mahd mit Entfernung des Mähgutes vorgesehen werden. Mehrschürige Scherrasen sollten nur angelegt werden, soweit sie als Spielflächen dienen.	zweimalige Mahd mit Abfuhr des Mahdgutes festgesetzt und die Anregung damit bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB berücksichtigt.
Da im Bereich des Bebauungsgebietes auch Ruderalflächen vernichtet werden, sollte in den öffentlichen Grünflächen auch entsprechende Bereiche angelegt und gepflegt werden. Bezüglich der Artenauswahl an Pflanzen sollten insbesondere Nahrungspflanzen der gefährdeten Tagfalter und ihrer Raupen, deren Lebensraum durch die Bebauung beeinträchtigt wird, bei der Grüngestaltung berücksichtigt werden. Insbesondere sind geeignete Raupenfutterpflanzen für das Kleine Wiesenvögelchen (u. a. Schafschwingel) auszubringen.	Die Festsetzungen zur Gestaltung der öffentlichen Grünflächen berücksichtigen zum Einen eine möglichst hohe Artenvielfalt und zum Anderen eine Eignung als Flächen für die Naherholung. Eine Konkretisierung der Pflanzenauswahl erfolgt im Rahmen der Planungsumsetzung. Festsetzungen gezielter Pflanzenarten würden diesen Rahmen deutlich überschreiten. Im Übrigen werden die Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft durch die Maßnahmen in den Geltungsbereichen B und C konkretisiert.
zu A. Städtebau, Abschnitt V, Pkt. 2.4 Bei der Anlage des Regenwasserrückhaltebeckens sollte berücksichtigt werden, dass es sich zu einem Laichbiotop für Amphibien entwickeln könnte. Es sollte daher im Vorfeld bedacht werden, wie mögliche Amphibienbewegungen im Umfeld geleitet werden können, so dass eine Gefährdung durch den Straßenverkehr minimiert wird.	Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Geltungsbereich A erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Hierbei wird auf entsprechende Vorkommen fachgerecht reagiert.
zu A. Städtebau, Abschnitt V, Pkt. 3: Um den negativen Effekt auf das Klima durch die zunehmende Versiegelung vor Ort zu minimieren, sollten Dach- und Fassadenbegrünungen durchgeführt werden. Dachbegrünungen würden zusätzlich einen verzögernden Effekt bezüglich des Ablaufens von Niederschlagswasser bewirken. Zudem sollte auch für die Vorgärten eine Begrünung vorgeschrieben werden, damit ein unnötiges Aufheizen der Umgebung durch die zur Zeit modernen Kiesschüttungen vermieden wird.	Dach- oder Fassadenbegrünungen wurden nicht festgesetzt. Eine Realisierung dieser Maßnahmen wird aber durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht beeinträchtigt. Grundsätzlich sind Dach- und/oder Fassadenbegrünungen sinnvolle Maßnahmen, um Wärmeinseln zu reduzieren. Da es sich um einen Bebauungsplan handelt, der bereits einmal rechtskräftig war und bei dem die Vorhabenträgerin auf weitgehend gleiche wirtschaftliche Voraussetzungen vertrauen darf, wird hier auf die Festsetzung von Dach- und Fassadenbegrünungen verzichtet.
zu A. Städtebau, Abschnitt VI, Pkt 1: Die Festsetzung zur Einrichtung von Nisthilfen für Vögel und Fledermauskästen begrüßt der BUND. Es bleibt dabei zu berücksichtigen, dass es sich bei einigen der zu fördernden Vögel um gesellig brütende Arten handelt, so dass mehrere Nisthilfen nebeneinan-	Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Geltungsbereich A erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

der (bzw. entsprechende Bausteine mit mehreren Nistmöglichkeiten) verwendet werden sollten. Darüber hinaus sollte für die erforderliche Nahrungsgrundlage gesorgt werden, in dem die Grünflächen naturnah gestaltet und gepflegt werden.	
zu A. Städtebau, Abschnitt VI, Pkt. 2.1: Die Kriterien für die Mahd (nicht vor Mitte Juli, maximal zweimalige Mahd) zur Entwicklung des mesophilen Grünlands sollten festgelegt werden.	Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen des Geltungsbereichs B erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Die max. zweimalige Mahd und die Abfuhr des Mahdgutes wurden bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB in die Festsetzungen aufgenommen.
zu A. Städtebau, Abschnitt VI, Pkt. 3.1: Für die gegebene Flächengröße (geschätzt 0,8 ha) ist die Zahl der Großvieheinheiten für eine extensive Beweidung zu hoch. Eine Beweidung sollte außerdem nicht vor Juli erfolgen, um Bodenbrüter zu schützen.	Das Grundstück im Geltungsbereich C wurde und wird auch weiterhin vom Förderkreis Umwelt- und Naturschutz Hondelage e. V. (FUN) in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde bewirtschaftet. Es ist davon auszugehen, dass hier eine fachgerechte Beweidung stattfindet. Nach der Festsetzung dürfen es auch nur maximal drei Großvieheinheiten sein, weniger sind jederzeit möglich.
Anhang: Liste der empfohlenen Pflanzen Es sollten hier nur heimische Pflanzen aufgeführt werden, nicht aber solche, die keine Bedeutung als Nahrungspflanzen (wie z. B. die Forsythie) haben bzw. als invasive Neophyten gelten (wie z. B. der Wilde Wein). Die Liste ist zu überarbeiten.	Die Liste wurde hinsichtlich der genannten Pflanzen bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB überarbeitet. Die übrigen nicht standortheimischen Pflanzen sind in der Liste kursiv markiert und damit leicht zu identifizieren. Die Liste hat als Anhang zur Begründung nur empfehlenden Charakter.
In die örtliche Bauvorschrift sollten zusätzlich Festsetzungen zur klimafreundlichen Energienutzung (z. B. Nutzung von Photovoltaik, zumindest aber eine Vorschrift, dass die Statik und Ausrichtung der Gebäude die optimale Nutzung von Photovoltaik ermöglicht) aufgenommen werden. Im Sinne einer verdichteten Bebauung und somit der Verringerung des Flächenverbrauchs sowie Schaffung von günstigem Wohnraum sollte überlegt werden, den Anteil von Mehrfamilienhäusern zu Lasten der Einfamilienhäuser zu erhöhen.	Die Nutzung klimafreundlicher Energiequellen und hier der Photovoltaik wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht behindert, ist also grundsätzlich jederzeit möglich. Ein Anschluss an die Fernwärme wurde vom Braunschweiger Energieversorger BS Energy geprüft und aus ökologischen und ökonomischen Gründen verworfen (s. a. Stellungnahme oben). Da es sich um einen Bebauungsplan handelt, der bereits einmal rechtskräftig war und bei dem die Vorhabenträgerin auf weitgehend gleiche wirtschaftliche Voraussetzungen vertrauen darf, wird die Nutzung alternativer Energien nicht verpflichtend festgesetzt. Bei der Auslegung der Baufelder wurde bereits eine für die Reihenhausbebauung durchgehende Südausrichtung berücksichtigt. Ziel der ursprünglichen Planung war die Schaffung von Wohnraum für verschiedene Sozialgruppen im Sinne der Stadterneue-

	rung. Dabei wurde schon eine hochverdichtete Flächennutzung (GRZ bis zu 0,5, also 25 % oberhalb der Vorgaben des § 17 BauNVO) ermöglicht. Eine weitere Flächenverdichtung wird als nicht zielführend angesehen.
Darüber hinaus zeigen aktuelle Erfahrungen, dass es erforderlich ist, das Vorkommen von Amphibien im Planungsgebiet vor der Durchführung weiterer Maßnahmen zu untersuchen. Dafür bietet sich die bevorstehende Amphibienwanderzeit an, während der Fangzäune entlang der Nordseite in Richtung des vorhandenen Rückhaltebeckens und der temporär wasserführenden Gräben sachgerecht aufgebaut und betreut werden sollten.	Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Nordosten des Geltungsbereichs A erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Hierbei wird auf entsprechende Vorkommen fachgerecht reagiert.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Nds. Landesforstamt Wolfenbüttel Schreiben vom 10.01.2019	
Von den Planungen ist eine als Wald anzusprechende Gehölzfläche im nordöstlichen Bereich des Plangebietes A teilweise direkt, teilweise indirekt von den Planungen betroffen. Es handelt sich um einen jüngeren bis mittelalten Waldbestand, ca. 0,5 ha groß, vorkommende Baumarten u.a. Ahorn, Pappel, Weide, Eiche, Esche, Birke, Fichte, teilweise mit ausgeprägten Strauchpartien, u.a. Haselnuss, viele Stockausschläge, Bestandesschluss geschlossen mit stellenweise Lücken und Löchern, teilweise aus kürzer zurückliegenden Windwürfen hervorgegangen, nach Norden in gartenartige Strukturen übergehend. Der Waldbestand erstreckt sich im Osten bis an den Graben, hinter dem die vorhandene Wohnbebauung beginnt. Die Wohngebäude der anschließenden Bebauung sind gegenüber z.B. bei Stürmen umfallenden Bäumen durch einen ausreichenden Sicherheitsabstand nicht gefährdet, die an der westlichen Grenze dieser Baugrundstücke liegenden Gartenhütten befinden sich dagegen im Gefährdungsbereich ggf. umfallender Bäume.	Es handelt sich um die öffentliche Grünfläche 3. Diese Fläche war im Bebauungsplan „An der Schölke“, HO 41, noch nicht enthalten. Die betroffene Fläche hat sich im Laufe der Jahre sukzessiv entwickelt und wurde nunmehr erstmalig als Waldfläche nach dem nds. Landeswaldgesetz (NWaldLG) aufgeführt.
Geltungsbereich A Die im Norden des Plangebietes liegende, als Wald anzusprechende kleine Gehölzflä-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

che ist in der Waldfunktionenkarte zwar dargestellt, aber ohne weitere Funktionenzuweisung. In Forstlichen Rahmenplan (FRP) und im RROP 2008 für den Großraum Braunschweig finden sich keine Walddarstellungen. Nach dem RROP 2008 gehört der Waldbereich aber zu einem Vorranggebiet Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung.	
<u>Direkte Betroffenheit</u> Im östlichen Bereich des Waldes wurde ein Streifen als öffentliche Grünflächen 3 / Parkanlage / Fläche für Hochwasserschutz in das Plangebiet einbezogen. Da Parkanlagen, die im räumlichen Zusammenhang zu baulichen Anlagen stehen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht zur freien Landschaft und damit auch nicht zum Wald gehören (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 2 Abs. 1 NWaldLG), findet mit dieser Festlegung eine Änderung der Nutzungsart statt, die als Waldumwandlung waldrechtlich zu betrachten und zu kompensieren ist (§ 8 NWaldLG). Bei einer Beibehaltung dieser Planung bitte ich dieses zu berücksichtigen.	Die Inanspruchnahme dieser nunmehr Waldflächen nach NWaldLG für die geplante Bereitstellung von Ersatzretentionsraum führt zu einer Waldumwandlung. Die betroffene Fläche wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde komplett durch die Anlage einer gleich großen Fläche im Rahmen einer großen Waldansiedlung im Bereich der Okerniederung (Geltungsbereich B) ersetzt.
<u>Indirekte Betroffenheit</u> Ein weiterer Waldbelang ergibt sich durch die Nähe des Plangebietes zum Wald im Zusammenhang mit der Frage eines ausreichenden Waldabstandes bei einer neuen Bebauung. Nach den Ausführungen des RROP sollen die Waldränder und ihre Übergangszonen aufgrund ihrer ökologischen Funktion und ihrer Erlebnisqualitäten grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Hinsichtlich der Bebauung und anderer konkurrierender Nutzungen soll zu den Waldrändern ein Mindestabstand von 100 m eingehalten werden (RROP Beschreibende Darstellung III, 2.2 Abs. 3; RROP Begründung zu III, 2.2 Abs. 3). Die Einhaltung eines Abstandes von 100 m zu diesem Waldbereich entsprechend dem Grundsatz der Raumordnung (s.o.) bringt in der vorliegenden Bestandssituation mit der im Nahbereich bereits vorhandenen Bebauung keine Vorteile. Sofern aufgrund der örtlichen Situation (Wald im Siedlungsbereich), bei vorhandener Bebauung und Beanspruchung durch sonstige Planungen der vorsorgliche Abstand (100 m) nicht gewahrt werden kann, bzw. unterschritten werden muss, wird in der Begründung	Da die Landesforstbehörde davon ausgeht, dass die Einhaltung des Mindestabstandes zur Gefahrenabwehr „nach den vorliegenden Planungen aufgrund des Waldabstandes durch die vorgesehene Grünfläche 1 / Parkanlage zwischen Waldrand und Bebauung gewährleistet“ (s. letzter Satz Tabellenabschnitt links) ist, wurde die Begründung und hier insbesondere der Umweltbericht bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB umfassend angepasst. Eine Änderung der Festsetzungen ist nicht notwendig. Die geänderte Planung wurde dem Nds. Landesforstamt zur erneuten Stellungnahme zugesandt, dort wurden keine Bedenken mehr aufgeführt (s. a. Anlage 8 der Vorlage).

des RROP 2008 gefordert, dass in Abstimmung mit der Wald- / Forstbehörde ein Mindestabstand zur Gefahrenabwehr eingehalten werden soll (RROP Begründung zu III, 2.2 Abs. 3). Die Einhaltung dieses Mindestabstandes zur Gefahrenabwehr ist nach den vorliegenden Planungen aufgrund des Waldabstandes durch die vorgesehene Grünfläche 1 / Parkanlage zwischen Waldrand und Bebauung gewährleistet.	
Geltungsbereich B Bei den Gehölzanpflanzungen mit zukünftigem Waldcharakter (im Prinzip alle Baumpflanzungen die aufgrund der Pflanzdichte in der Zukunft einen geschlossenen Baumbestand erwarten lassen, in kompakter Flächenausformung mit einem Flächendurchmesser ab ca. 30 m, d.h. ab 0,1 ha Flächengröße) wäre darauf zu achten, dass das zu verwendende Pflanzgut der Bäume den Anforderungen des Forstvermehrungsgutgesetzes entspricht und nach Möglichkeit die Herkunftsempfehlungen Berücksichtigung finden (Empfohlene Herkünfte forstlichen Vermehrungsgutes für Niedersachsen, s.a. RdErl. d. ML v. 6.6.2014 – 405-64230/6-4 – VORIS 79100).	Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzungsmaßnahmen berücksichtigt. Eine Anpassung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Als redaktionelle Anmerkung sei darauf hingewiesen, dass es sich bei dem an den Geltungsbereich C angrenzenden Wald nicht um „Staatforst“ (Begründung S. 3, 2.2 Flächennutzungsplan; S. 10, 4.4.1 Tiere und Pflanzen) handelt, sondern um Privatwald (FRP 2008, Waldbesitz und Baumartenkarte).	Die Begründung wurde bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB entsprechend geändert.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen Schreiben vom 03.01.2019	
Wir werden erneut als Träger öffentlicher Belange in o. g. Verfahren beteiligt. Mit Schreiben vom 25.05.2018 hatten wir uns bereits zu den Planungen geäußert. Die darin angebrachten Anmerkungen erhalten wir aufrecht, wohingegen wir der Art und Weise der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen vor dem Hintergrund der derzeitigen Nutzung und des ungünstigen Zuschnitts der Flächen zustimmen können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das genannte Schreiben vom 25.05.2018 wurde im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB abgegeben. Dort wurde der Planung für den Geltungsbereich A zugestimmt. Für den Geltungsbereich B wurde für den Fall dargestellt, dass (wie hier zutreffend) eine vollständige Kompensation im Geltungsbereich A nicht möglich ist,

	landwirtschaftliche Flächen nur nachrangig herangezogen werden sollen. Für den Fall, dass doch landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden, erfolgen allgemeine Hinweise zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern in direkterer Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Flächen und Wegen. Nachdem der Geltungsbereich B vom Erschließungsträger extra für die Kompensationsmaßnahmen zum Bebauungsplan HO 41 erworben wurde und schon länger der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung entzogen war, wird die Fläche unverändert für die Kompensation herangezogen. Alternative Kompensationsflächen wurden nicht ermittelt.
Bezüglich des Geltungsbereichs C in der Gemarkung Hondelage weisen wir darauf hin, dass diese Fläche dräniert ist. Im Bereich der geplanten Obstwiese sind die Dränstränge abzufangen und zu kappen, sodass ein Beeinträchtigung des verbliebenden Entwässerungssystems durch hereinwachsendes Wurzelwerk verhindert wird. Im Geltungsbereich B ist mit dem Flächeneigentümer oder –bewirtschafter zu klären, ob die Fläche dräniert ist. Hier wäre dann im Bereich der Aufforstung ggf. gleichermaßen zu verfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.
In diesem Zusammenhang weisen wir noch einmal auf unser Hinweise aus unserer vorherigen Stellungnahme zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern in direkterer Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Flächen und Wegen.	s. o.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke-Neu“ HO 54
Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4a (3) BauGB vom 01.02.2019 bis 18.02.2019
Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

Niedersächsisches Landvolk Braunschweiger Land e. V. Schreiben vom 18.02.2019	
Bei dem Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, handelt es sich um ehemals gärtnerisch genutzt Hinterliegerflächen auf der nördlichen Seite der Kreuzstraße. Ziel der Planung ist es, neue Wohnbauflächen für Einfamilien- und Reihenhäuser und einige Mehrfamilienhäuser zu entwickeln. Im Gebiet An der Schölke sollen ca. 50 Wohneinheiten auf einer Baufläche von ca. 1,7 ha entstehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Ausgleichsflächen in den Geltungsbereichen B und C waren schon länger der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung entzogen worden, so da hier kein erheblicher Verlust an Landwirtschaftsflächen erfolgt ist. Die Drainagen im Geltungsbereich C sind abzufangen und ordnungsgemäß wieder herzustellen. Sollten im Geltungsbereich B ebenfalls Drainagen liegen, ist mit diesen gleich zu verfahren. Wir bitte weiterhin um Beachtung der Vermeidung von Schattenwurf auf Acker- und Grünlandflächen. Des Weiteren ist das Hereinwachsen von Wurzeln und Ästen zu vermeiden. Auch hierdurch kann es zu Beeinträchtigungen der Bewirtschaftung kommen. Bei Berücksichtigung der vorgebrachten Bedenken, erheben wir keine Bedenken.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Umsetzung der Planung ist eine fachgerechte Durchführung der Maßnahmen vorzunehmen und sind die Drainagen, soweit vorhanden, zu beachten.
	Vorschlag der Verwaltung: Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen Schreiben vom 11.02.2019	
Nach Durchsicht der Unterlagen kommen wir zu dem Schluss, dass wir die in unseren vorherigen Stellungnahmen angebrachten Punk-	Bei der genannten Stellungnahme handelt es sich um die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen im Rahmen

te aufrechterhalten. Dies betrifft insbesondere die Hinweise zu den Drainageleitungen der Kompensationsflächen und den geplanten Anpflanzungen in direkter Nähe zu landwirtschaftlichen Flächen und Wegen.	der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom 03.01.2019. Diese wird in der Anlage 6 abschließend behandelt. Insofern wird dorthin verwiesen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen Schreiben vom 27.05.2019	
Als Träger öffentlicher Belange sind wir über die Auslegung o.g. Planungen informiert worden. Mit Schreiben vom 25.05.2018, 03.01.2019 und 11.02.2019 hatten wir uns bereits zu den Vorhaben geäußert. Da wir den vorliegenden Unterlagen nicht entnehmen können, ob es zu Änderungen hinsichtlich der von uns zu vertretenden Belange gekommen ist, halten wir die in unseren vorherigen Stellungnahmen angeführten Punkte aufrecht. Dies betrifft insbesondere die Hinweise zu Kompensationsmaßnahmen. Wir bitte erneut um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.	Diese Stellungnahme wurde im Rahmen der Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB verfasst. Bei den genannten Stellungnahmen handelt es sich um die Stellungnahmen der Landwirtschaftskammer Niedersachsen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vom 25.05.2018 und der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom 03.01.2019. Diese werden in der Anlage 6 abschließend behandelt. Insofern wird dorthin verwiesen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Nds. Landesforstamt Wolfenbüttel Schreiben vom 23.04.2019	
In Bezug auf die vorliegende Planung verweise ich auf meine Stellungnahme vom 10. Januar 2019, die Berücksichtigung gefunden hat. Es ergeben sich keine weiteren Anmerkungen oder Einwendungen zu den vorliegenden Planungen hinsichtlich der von mir zu vertretenden Belange.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
„An der Schölke-Neu“ **HO 54**
Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 05.04.2019 bis 06.05.2019

Stellungnahme Nr. 1 Schreiben vom 02.05.2019	**Stellungnahme der Verwaltung**
Im Rahmen der gesetzten Stellungnahmefrist gebe ich dazu gemäß § 3 Abs. 1 BauGB folgende Änderung ab: 1. Meine Betroffenheit ergibt sich aus den Eigentumsverhältnissen der vom Bebauungsplan mittelbar betroffenen Grundstücks Kreuzstraße 74, 74a, namentlich die Grundstücke Gemarkung Hohetor, Flur 2, Flurstücke 16/8, 16/10, 16/11 sowie 15/4 und 15/5. 2. Die Planung der Flächennutzungsänderung sieht vor, von der Kreuzstraße abgehend neben dem Grundstück Kreuzstraße 74 (Flurstück 16/11 und 15/5) eine derzeit als Quartiersstraße bezeichnete Zuwegung in das geplante Wohngebiet vorzunehmen. Die Zuwegung (vormals als Quartiersstraße 4 bezeichnet) sieht im Grenzbereich zu den in meinem Eigentum stehenden Grundstücken Kreuzstraße 74/74a einen Grünstreifen vor, der eine Zuwegung von der Quartiersstraße zum Grundstück Kreuzstraße 74a sowie den dahinter liegenden Flurstücken 15/4 und 16/8 ausschließt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde in identischer Form im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs. 1 Baugesetzbuch - BauGB) abgegeben, bezieht sich hier aber auf die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Zum Eigentum der Einwenderin gehört das Grundstück Kreuzstraße 74a mit den Flurstücken 15/4, 16/8 und 16/10. Die Zufahrt in das Plangebiet (Planstraße 4) ist neben den Flurstücken 15/5 (Kreuzstraße 74) und 15/4 (Kreuzstraße 74a) vorgesehen. Zum Eigentum der Einwenderin gehört nur das Grundstück Kreuzstraße 74a. Dieses ist bislang seit jeher über das südlich gelegene Grundstück Kreuzstraße 74 (Flurstücke 15/5 und 16/11) erschlossen. Die Flurstücke 15/4 und 16/8 grenzen jeweils westlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes an. Östlich des Flurstücks 16/8 wird eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, sodass dieses nach Vollzug des Bebauungsplanes verkehrlich voll erschlossen ist. Dieses bisher unbebaute Grundstück erhält somit eine zusätzliche öffentliche Erschließung, wodurch sich die Nutzbarkeit verbessert. Östlich des Flurstücks 15/4 ist eine öffentliche Grünfläche festgesetzt. Diese soll den verkehrlichen Eingang in das neue Baugebiet begleiten und betonen und gleichzeitig im Bereich der Kreuzstraße einen der wenigen grünbetonten Freiräume darstellen. Eine Zufahrt zum Flurstück 15/4 südlich des Ge-

	bäudes Kreuzstraße 74a würde die Grünfläche zerschneiden und den öffentlichen Charakter und den Erholungswert negieren. Eine nördliche Anbindung des Gebäudes Kreuzstraße 74a würde den nördlichen Rand der öffentlichen Grünfläche bei den üblichen vier Meter breiten Grundstückszufahrten deutlich kürzen und die gewünschte Baumreihe tangieren.
Da auch meinerseits der Plan besteht, die Flurstücke 16/8 im Ganzen und 15/4 teilweise zu verwerten, sehe ich mich durch die Planungen in meinen Recht auf Eigentum gemäß Artikel 14 Abs. 1 S. 1 Grundgesetz verletzt.	Der Artikel 14, Abs. 1 S. 1 des Grundgesetzes lautet: „Das Eigentum und das Erbrecht werden gewährleistet.“ Ein Eingriff in das Eigentum wird hier nicht gesehen. Wie vorstehend erwähnt, ist das Grundstück bereits verkehrlich voll an die Kreuzstraße angebunden und erschlossen, die uneingeschränkte Nutzung des Grundstücks somit gewährleistet. Eine Beeinträchtigung des Eigentums dadurch, dass eine zweite Erschließung nicht ermöglicht wird, ist daher nicht zu erkennen. Weiterhin wird das Flurstück 16/8 wird durch die Planstraße 4 bereits zusätzlich voll erschlossen.
Im Einzelnen: a) Persönliche Betroffenheit Ganz persönlich verweise ich hinsichtlich der Beeinträchtigungen auf den bereits skizzierten Umstand, dass die im meinem Eigentum befindlichen Flurstücke 16/8 und 15/4 teilweise von der Zuwegung von der Quartiersstraße durch den vorgesehenen Grünstreifen abgeschnitten werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
b) Inhaltliche Einwendung Es wird gebeten und angeregt, zur Behebung der Beeinträchtigungen die Planung dahingehend abzuändern, dass über den an der gekennzeichneten Stelle sehr schmal verlaufenden geplanten Grünstreifen eine eigenständige Einfahrt zu den Flurstücken 16/8 und 15/4 ermöglicht wird. Dies würde bedeuten, dass das derzeitige Flurstück 14/2, welches als Zufahrt (Quartiersstraße und Grünstreifen) vorgesehen ist, die Möglichkeit einer entsprechenden Zuwegung vorsehen sollte. Wegen der Einzelheiten wird auf die Einfügung und farbliche Kennzeichnung in der Anlage 2 zu den ausgelegten Planunterlagen verwiesen, die zum besseren Verständnis diese Stellungnahme als Anlage beigefügt ist. Es wird gebeten, die entsprechenden Zuwegungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.	Es wird auf die oben stehenden Ausführungen zur bestehenden Erschließung des Grundstückes sowie die bereits vorgesehene volle Erschließung des Flurstückes 16/8 verwiesen.

	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 2 **Schreiben vom 06.05.2019**	**Stellungnahme der Verwaltung**
Es wird zunächst auf die Stellungnahmen unseres Vereins im bisherigen Planverfahren vom 29. Mai und 04. Juni 2016 Bezug genommen. Wir halten unsere darin vorgetragenen Bedenken aufrecht und sind der Auffassung, dass sie nicht in überzeugender Weise gewertet und in das Planverfahren einbezogen worden sind. Insbesondere halten wir unsere Bedenken insoweit aufrecht, als die beiden Baugebiete „An der Schölke“ und „Feldstraße“ als Einheit gesehen werden müssen, weil sie unmittelbar aneinander grenzen. Für uns steht fest, dass die Verkehrserschließung und die Entwässerungsproblematik nicht voneinander getrennt werden können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bei den angesprochenen Schreiben handelt es sich um eingegangene Stellungnahmen des Einwenders im Rahmen der öffentliche Auslegung 2016 zum Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Diese werden als Stellungnahmen 2a und 2b in dieses Verfahren aufgenommen und im Anschluss mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen.
Das wird vor allem daran deutlich, dass die bisher einzige Erschließungsmöglichkeit des Baugebietes „Feldstraße“ durch das Gebiet „An der Schölke“ führt und die zweite für das Baugebiet „Feldstraße“ für notwendig erachtete westliche Erschließungstrasse als blockiert angesehen wird, weil eine Genossenschaft als Anliegerin sich gegen sie wehrt. Es besteht die Gefahr, dass die von Teilen des Bezirksrates geforderte teilweise Erschließung über völlig ungeeignete, weil zu enge Straßen des Stadtteils Alt-Petritor erfolgen soll.	Grundsätzlich ist die Erschließung des Baugebietes „Feldstraße“ nicht Gegenstand des Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54. Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, hat alle Belange der Umwelt, Entwässerung und des Verkehrs ermittelt, bewertet und entsprechende Festsetzungen getroffen. Eine funktionale Abhängigkeit des Bebauungsplanes HO 54 vom benachbarten Baugebiet besteht nicht. Die Realisierbarkeit des HO 54 ist grundsätzlich auch ohne die Fortführung einer Planung des AP 23 möglich. Alle für die Planung HO 54 relevanten Belange wurden hier ermittelt, bewertet und sind in die Planung eingeflossen. Die hier vorgebrachten Anregungen bzgl. des B-Planes AP 23 sind nicht Gegenstand des Bauleitverfahrens HO 54, sondern sind gesondert im entsprechenden B-Planverfahren „Feldstraße“, AP23, abzuarbeiten. Dennoch wurden im Sinne einer planerischen Vorsorge denkbare Erschließungsvarianten und insbesondere im Hinblick auf den Immissionsschutz in den Festsetzungen berücksichtigt. Hierzu wird auf die umfangreichen Ausführungen in den Kapiteln 4.4.6, 5.8 und 6 der Begründung, die Bestandteil der Abwägung ist, verwiesen.

Auch die Entwässerungsproblematik kann für beide Baugebiete nur einheitlich bewertet werden, Da das Gefälle minimal ist und große Teile der Gebiete einst als „nasse Wiesen“ bewertet worden sind, würde sich eine weitere Versiegelung bei unvoreingenommener Betrachtung von vornherein verbieten.	Die Auswirkungen der Entwässerung wurde für beide Baugebiete in einem gemeinsamen Entwässerungskonzept untersucht und für das Vorhaben im Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, gesondert Maßnahmen vorgesehen. Nach gutachterlicher Aussage sind die vorgesehenen Maßnahmen (Regenrückhaltebecken, Schaffung Retentionsraum) ausreichend, um die gesetzlichen Anforderungen, dass es nicht zu einer Verschlechterung kommen darf, zu erfüllen. Die Entwässerungssituation zum Baugebiet Feldstraße ist im Rahmen des Bebauungsplanes "Feldstraße", AP 23, abschließend zu bewältigen.
Zusammenfassung der geplanten Entwässerungsproblematik: Die geplanten Baugebiete weisen einen sehr hohen Versiegelungsgrad von über 60 bis 70 % zurzeit unversiegelter Böden auf. Das Entwässerungsgutachten geht hierbei schlimmstenfalls von HQ 100/2h aus. Das Oberflächenwasser wird von Regenwasserrückhaltebecken aufgefangen und in die Kleine Mittelriede abgegeben. Die Hochwasserrückhaltung wird durch zusätzliche Flächen und Maßnahmen etwas verbessert. Die Starkregenereignisse der letzten Zeit und ihre verheerenden Überschwemmungsfolgen in anderen Städten und Gemeinden haben eindrücklich gezeigt, welche Bedeutung die Klimaanpassung für zukünftige Bauvorhaben schon haben und noch haben werden. Dies auch für unser Gebiet. Die übermäßige Bodenversiegelung hat unmittelbare Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Zum Einen kann Regenwasser weniger gut versickern und die Grundwasservorräte auffüllen, zum Anderen steigt das Risiko, dass zukünftig bei starken Regenfällen die Kanalisation oder die Vorfluter die oberflächlich abfließenden Wassermassen nicht fassen können und es somit wieder zu örtlichen Überschwemmungen kommt. Wie im Entwässerungsgutachten erläutert, bringen zusätzliche Rückhaltebecken westlich des Baugebietes keine wesentliche Verbesserung der Situation. Im Fall eines HQ 100/2h Ereignisses wird das Hochwasser max. um 10 cm abgesenkt. Die Durchflussmenge je Zeiteinheit des Wasser über die Kleine Mittelriede und Schölke soll nicht erhöht werden, da die Überschwemmungsproblematik nur oberhalb des Gebiets in	Das Baugebiet „An der Schölke-Neu“ weist einen für ein Allgemeines Wohngebiet im Stadtgebiet Braunschweigs normalen Versiegelungsgrad auf. Zwar wird in Teilen die nach der BauNVO vorgesehene Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 auf 0,5 angehoben, gleichzeitig wird die Möglichkeit der weiteren Überschreitung gemäß § 19 Abs. 4 BauGB reduziert. Der Anteil der Verkehrsfläche ist vergleichbar mit dem anderer Braunschweiger Baugebiete. Den Berechnungen im Entwässerungskonzept wurde im Sinne der Vorsorge abweichend von den sonst bei Baugebieten üblichen 15 – 20-jährlichen Niederschlagsereignissen ein deutlich darüber hinausgehendes hundertjährliches Ereignis (HQ_{100}) zugrunde gelegt. Zusätzlich wurde der Zeithorizont gewählt, der die Gewässer am stärksten belasten würde. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es im Bereich der Kälberwiese in der Vergangenheit zu Wasserhochständen gekommen ist. Gleichzeitig wurden auch gegenüber der Planung des Bebauungsplanes HO 41 aktualisierte Klimadaten verwendet. Der im Baugebiet bei einem HQ_{100}-Ereignis potenziell wegfallende Retentionsraum von ca. 900 m³ wird weiterhin an der Schölke durch Abgrabungen in gleichem Umfang ersetzt, so dass hierdurch keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Ein „umfassender Hochwasserschutz“ ist grundsätzlich nicht möglich, da es immer theoretische Ereignisse geben kann und wird, die weit über die Vorsorgepflicht hinausgehen. Dies ist aber im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, nicht zu leisten.

Richtung Oker verlagert wird. Fazit Entwässerungsproblematik: Die Anpassung an die Folgen des Klimawandels, wie z. B. durch Starkregen muss gegenwärtig und vor allem in Zukunft bewältigt werden. Unter diesen aufgezeigten Randbedingungen sind Überschwemmungen in diesem Gebiet vorprogrammiert. Eine derartige Bebauung und große Versiegelung der Böden ist in gerade diesem Fall nicht angebracht. Unsere Hinweise wegen der Klimaerwärmung und den zunehmenden Starkregenfällen haben im bisherigen Verfahren keine ernsthafte Würdigung erfahren.	Eine Einbeziehung des Ausmaßes zukünftiger Niederschlagsereignisse ist nicht vornehmbar, da die genauen Auswirkungen des Klimawandels nicht bekannt sind. Die Festsetzung eines Regenrückhaltebeckens für ein HQ_{100}-Ereignis wird daher für die Vorsorge auch im Hinblick auf künftige Niederschlagsereignisse als angemessen und ausreichend angesehen. Negative Auswirkungen durch die zusätzliche Bodenversiegelung sind nicht zu erwarten.
Durch den vorgezogenen Bodenaustausch für über 6 Mio. € kann von einer objektiv freien Beurteilung nicht mehr die Rede sein.	Der angesprochene Bodenaustausch betrifft ausschließlich den Geltungsbereich zum Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23 und hat keinerlei Einfluss auf das Verfahren zu dem Bebauungsplan HO 54.
Objektiv nicht zu verstehen, ist auch das Beharren auf realitätsfremden Aussagen über gute Einkaufsmöglichkeiten und die „fußläufige“ Erreichbarkeit der Innenstadt.	In ca. 300 bis 350 m Entfernung befindet sich ein Discountmarkt mit Waren des täglichen Bedarfs, in ca. 450 m Entfernung ein weiterer kleiner Supermarkt. Die Innenstadt befindet sich ca. 1,5 km (ca. 15 – 20 Minuten) entfernt und kann daher als fußläufig problemlos erreichbar angesehen werden.
	Vorschlag der Verwaltung: Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 2a **Schreiben vom 29.05.2016**	
Der Einwender versteht sich als Bürgerverein, der u. a. gegenüber Behörden im Interesse der Bürgerinnen und Bürger tätig wird. Zudem ist der Verein als Erbbauberechtigter des Grundstücks Kälberwiese 13a wie ein Eigentümer und Besitzer unmittelbar betroffen. Die Betroffenheit ergibt sich aus der Lage des Baugebiets „An der Schölke", das mit seinem Nordrand 100 –200 m südlich des Erbbaugrundstücks liegt. Durch diese Nähe kann die Entwässerungs- und Hochwasserproblematik mit der Aufschüttung des Baugeländes und der Anlage eines weiteren Rückhaltebeckens unmittelbare Auswirkungen auf das Grundstück des Vereins haben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Im Einzelnen nehmen wir zum Planentwurf wie folgt Stellung: 1 .Das Plangebiet grenzt unmittelbar an das Gelände der ehemaligen Bezirkssportanlage	Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, hat alle relevanten Belange der Umwelt, Entwässerung und des Verkehrs ermittelt, bewertet und entsprechende Festset-

Kälberwiese an, für das ein Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren „Feldstraße" AP 23 gefasst worden ist. Die unmittelbare Nähe wirkt sich insbesondere bei der Verkehrserschließung und der Entwässerungssituation auf das jeweils andere Plangebiet aus. Es erscheint deshalb nicht sachgerecht, die beiden Planverfahren unabhängig voneinander zu betreiben. Dies gilt für das Baugebiet „An der Schölke" besonders deshalb, weil das Baugebiet „Feldstraße" die knapp dreifache Fläche aufweist und sich bei Verkehrs- und Entwässerungsfragen direkte Auswirkungen ergeben können. Von Bedeutung ist hierbei insbesondere, dass die unbedingt notwendigen Gutachten über Verkehr und Entwässerung noch nicht vorliegen und vor allem für das Planverfahren „An der Schölke" noch nicht ausgewertet sein können.	zungen getroffen. Eine funktionale Abhängigkeit des Bebauungsplanes HO 54 vom benachbarten Baugebiet besteht nicht. Die Realisierbarkeit des HO 54 ist grundsätzlich auch ohne die Fortführung einer Planung des AP 23 möglich. Die hier vorgebrachten Anregungen bzgl. des B-Planes AP 23 sind nicht Gegenstand des Bauleitverfahrens HO 54, sondern sind gesondert im entsprechenden B-Planverfahren „Feldstraße“, AP23, abzuarbeiten. Im Rahmen der planerischen Vorsorge wurden für den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, gutachterliche Stellungnahmen im Hinblick auf Entwässerung und Lärmschutz eingeholt, die jeweils auch die Folgen des Baugebiets „Feldstraße“ betrachten.
2. Eine kritische Anmerkung zur Lageplankarte, Anlage 1.1. Es wird offenbar ohne Bedenken eine Karte vorgelegt, die nicht dem aktuellen Stand entspricht. Das Hochwasserrückhaltebecken zwischen Feldstraße und dem Stichweg am Siedlerheim, entlang dem Felmyweg, das schon mehr als fünf Jahre besteht, ist nicht eingezeichnet, desgleichen der südlich Felmyweg gelegene Jugendplatz. Im vorliegenden Verfahren wäre dies aber richtig und wichtig, weil in der Begründung des Planentwurfs zumindest auf das Rückhaltebecken Bezug genommen wird und die enge Nachbarschaft beider Becken Auswirkungen gegenseitig und auf die Gesamtsituation haben könnte. Auch der Jugendplatz ist u. E. in die Betrachtung der Spielplatzsituation einzubeziehen. Die Erklärung, eine aktuelle Karte sei wegen des Übersichtscharakters unnötig, würde im Hinblick auf das Informationsinteresse und den Stand der Informationstechnologie lächerlich erscheinen.	Die Stadt Braunschweig verwendet üblicherweise, so wie hier, für den Übersichtsplan den aktuellen Stadtplan im Maßstab 1 : 20.000. Die Informationsdichte ist durch den Maßstab nur reduziert vorhanden. Sie ist aber ausreichend, um das Auffinden des Geltungsbereiches im Stadtgebiet zu ermöglichen.
3. Es ist bemerkenswert, dass das Verfahren „An der Schölke" plötzlich mit großer Eile vorangetrieben wird. Ohne dass sich bezüglich dieses Gebietes erkennbare Änderungen der Sach- und Rechtslage ergeben hätten, wird ein Beschluss des Bezirksrates Westliches Ringgebiet missachtet und das Planverfahren nach vier Jahren nicht näher begründeter Pause geradezu „durchgepeitscht". Trotz der wesentlichen inhaltlichen Änderungen gegenüber dem Planentwurf von 2011	Die Aussage bezog sich auf den Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41 und enthält keine planungsrelevante Aussage. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

wird eine erneute Bürgerbeteiligung erst nach dem Auslegungsbeschluss vorgesehen. Als Begründung für diese Eile dürfte der allgemein sehr große Bedarf an Einfamilienhausgrundstücken angeführt werden. Auch dieser Grund rechtfertigt aber nicht, auf eine notwendige gesamtheitliche Sachverhaltsermittlung und Würdigung wesentlicher Planungskriterien zu verzichten. Angesichts des seit mehreren Jahren hier engagierten Investors könnte auch der Grund für die plötzliche große Eile begründet sein, so schnell wie möglich die Investitionen rentierlich zu gestalten. Wäre dies der Grund für die Eile, so wäre die kritisierte Beschleunigung der Planung allerdings rechtlich höchst bedenklich.	
4.a. Vorangestellt sei noch die Anmerkung, dass es der Begründung der Vorlage etwas an einer nüchtern-sachlichen Betrachtungsweise mangelt. So ist in Ziff.4.1 der Vorlage von gewachsener Infrastruktur in unmittelbarer Umgebung die Rede, wovon real aber keine Rede sein kann, da „unmittelbar" nur eine ALDI-Filiale vorhanden ist. So wird einerseits bei positiven Aussagen positiv übertrieben, hingegen negative Umstände „geschönt" wie die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt. Es dürfte heute angesichts des Personennahverkehrs eher selten sein, dass jemand zum Einkauf zu Fuß in die Innenstadt und zurückgeht, vor allem, wenn die Person älter ist.	Es wird nicht verkannt, dass der Begriff der unmittelbaren Umgebung individuell unterschiedlich ausgelegt werden kann. Zur Verdeutlichung wurden in der Begründung einzelne Formulierungen überarbeitet, eine planungsrechtlich relevante Änderung der Aussagen erfolgt indes nicht. Die Fußläufigkeit ist grundsätzlich gegeben. Für Menschen mit Bewegungseinschränkungen steht der öffentliche Nahverkehr zur Verfügung.
4b. Es ist außerordentlich erstaunlich, dass in der Ergänzungsvorlage für den Verwaltungsausschuss vom 25.04.2016 unter, “Bürgerinformationsveranstaltung" eine Aussage enthalten ist, deren Wahrheitsgehalt sehr zweifelhaft ist. Es hat den Anschein, als wolle die Verwaltung mit einer beschönigenden Darstellung die vom Bezirksrat gegebene Begründung für die Aussetzung der Beschlussfassung über den Auslegungsbeschluss entkräften. Teilnehmer an den möglichen Veranstaltungen bei denen „mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert worden ist", können sich nicht erinnern, dass man von einer inhaltlich relevanten Diskussion über das Baugebiet „An der Schölke" sprechen kann. Die Veranstaltungen, die hier in Betracht kommen können, sind die „Einladung zum Bürgerdialog Baugebiet Kälberwiese/Feldstraße“ der Bürgerinitiative „5 vor 12“	Die Aussage bezog sich auf den Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41 und enthält keine planungsrelevante Aussage. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, wurde eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit durchgeführt, in der die Anwesenden informiert und die Planung erörtert wurde.

<Rettet die Kälberweise> vom 24.07.2014 und die Info-Veranstaltung zu den Ergebnissen des Städtebaulichen Wettbewerbes für das Baugebiet Feldstraße/Kälberwiese am 04.12.2015. Gegenstand beider Veranstaltungen war das geplante Baugebiet Feldstraße/Kälberwiese, während das Gebiet „An der Schölke" allenfalls am Rande erwähnt wurde. Es ist eine unwahre Darstellung, es habe darüber eine Diskussion stattgefunden.	
5. Von höchster Wichtigkeit für das Stadtgebiet Alt-Petritor ist die zukünftige Verkehrserschließung der beiden Planbereiche. Der Siedlerverein Alt-Petritor befürchtet mit größter Entschiedenheit, dass nur eine einheitliche Betrachtung und Bewertung sicherstellt, dass es nicht dazu kommt, dass der Verkehr der beiden Plangebiete überwiegend über Alt-Petritor geführt wird. Es ist offenkundig, dass die möglichen Straßen Kälberwiese und Amselstraße für die Aufnahme des massierten Zusatzverkehrs ungeeignet, weil zu schmal, sind. Gerade bei den nach dem Städtebaulichen Wettbewerb anvisierten über 500 Wohneinheiten für das Baugebiet Feldstraße muss gesichert sein, dass der Verkehr zwischen Alt Petritor/Kälberwiese und Kreuzstraße gleichmäßig aufgeteilt wird. Durch bauliche Maßnahmen müssen gewährleistet sein, dass keine Möglichkeit für einen Abkürzungsverkehr von Alt-Petritor zur Kreuzstraße/Madamenweg und weiter zur Weststadt eröffnet wird.	Die Planungsüberlegungen zum Baugebiet Feldstraße sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Gleichwohl schließen die öffentlich vorliegenden verkehrsgutachterlichen Untersuchungen zum Baugebiet „Feldstraße“ die neue Entwicklung an der Schölke mit ein. Die zu erwartenden Verkehrsmengen aus dem Baugebiet „Schölke“ sind mit ca. 50 Wohneinheiten und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 230 Kfz/Tag berücksichtigt und können zur Kreuzstraße abgewickelt werden. Wo und wie viele KFZ über die Kälberwiese, Sommerlust usw. fahren werden, wird in dem gesonderten Planverfahren zum Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23, einschließlich aller daraus entstehenden Wirkungen ermittelt, bewertet und entsprechend planerisch berücksichtigt. Eine Abwägung über mögliche Verkehrsaufkommen des Bebauungsplans "Feldstraße", AP 23, kann im vorliegenden Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, nicht vorgenommen werden.
In der Begründung der Vorlage wird gesagt, dass die Quartierstraße 4 eine Verbindung zum Baugebiet Feldstraße darstellt und auch die Aufgabe hat, von dort den Verkehr zur Kreuzstraße aufzunehmen. Angesichts der geplanten Breite von 5 m ist dies verkehrstechnisch nicht möglich und von der Verkehrsbelastung der Anliegergrundstücke her völlig unvertretbar. Gerade für den Baustellenverkehr der ersten Jahre ist die Breite von 5 m absolut unzulänglich.	Für die Planstraße 4 ist eine Fahrbahnbreite von durchgehend 6,5 m geplant. Diese Fahrbahnbreite ist gemäß RASt 06 als Erschließungsstraße ausreichend und lässt einen möglichen Busbegegnungsverkehr zu. Die Regelung eines möglichen Baustellenverkehrs ist im Rahmen der Ausführungsplanungen des B-Planes AP 23 zu berücksichtigen. Sie ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans HO 54.
Zufriedenstellend könnte und müsste die Situation durch eine weitere westliche vom Baugebiet Feldstraße/Kälberwiese verlaufende Erschließungsstraße zu Kreuzstraße/Madamenweg gelöst werden. Nun besteht die Gefahr, dass - wie nicht selten zu be-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Stellungnahme zu 5. verwiesen.

obachten ist - Sparzwänge entstehen oder vorgeschoben werden und diese Erschließung unterbleiben. Das hätte dann die Konsequenz, dass der Erschließungsverkehr ganz überwiegend über Alt-Petritor geführt wird und zu unvertretbaren Belastungen der dortigen Straßen Kälberwiese und Amselstraße sowie der Zubringer Schölkestraße, Calvördestraße, Vogelsang und Sommerlust führt. Schon in dem vorliegenden Verkehrsgutachten über den zusätzlichen Verkehr von 200 Wohneinheiten wird die Aufteilung des Verkehrs als wünschenswert dargestellt, wenn nicht sogar indirekt als die sachlich gebotene Lösung.	
Die vorstehend dargestellten Gründe machen eine einheitliche Verkehrsplanung für beide Baugebiete zwingend und zeigen eindeutig die Rechtswidrigkeit der Planung allein für das Baugebiet „An der Schölke".	Eine Rechtswidrigkeit der Planung ist nicht zu erkennen. Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, hat u.a. die Belange des Verkehrs ermittelt, bewertet und entsprechende Festsetzungen getroffen. Für die Planstraße 4 ist eine Fahrbahnbreite von durchgehend 6,5 m geplant. Diese Fahrbahnbreite ist gemäß RASt 06 als Erschließungsstraße ausreichend.
Die Ausführungen in der Ergänzungsvorlage zur Aufstellung des Bebauungsplans nach § 13a Baugesetzbuch erweist sich als rechtsirrig.	Die Aussage bezog sich auf den Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41 und enthält keine planungsrelevante Aussage, da der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, im Normalverfahren durchgeführt wird. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6. Für das Stadtgebiet Alt-Petritor aber auch für das Gebiet „Wiedebeinstraße", ist die Gewährleistung einer zuverlässigen Regenwasserentwässerung ebenfalls von außerordentlicher Bedeutung. Wer die unmittelbare Nachbarschaft und Verbindung der Gewässer und Rückhaltebecken betrachtet, kann keinesfalls nachvollziehen, dass auch hier eine einheitliche Betrachtung nicht angezeigt ist. Allen Betrachtungen muss vorangestellt werden, dass das Baugebiet um die Straße Kälberwiese nebst Nebenstraßen ursprünglich eine „nasse Wiese" war. Diese Tatsache ist maßgebend für den hohen Grundwasserstand und die Gefährdung von Kellerräumen durch Wassereinbrüche, die nicht etwa eine Hochwassersituation wie 2002 voraussetzen, sondern schon wesentlich kleinere Ereignisse wie 2014 und 2015, etwa in Bereich Calvördestraße-Ostseite.	Die zum Teil hoch anstehenden Grundwasserpegel sind bekannt. Im Entwässerungskonzept zum Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, wurden die Auswirkungen des Baugebiets „An der Schölke-Neu“ auf die Hochwassersituation in dem Gesamtgewässereinzugsgebiet mit den Hauptgewässern Schölke, Kleine Mittelriede, Neuer Graben und den Einleitungen aus der Kanalisation (u.a. aus Baugebieten) untersucht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass keine negativen Auswirkungen auf die Entwässerungssituation zu erwarten sind. Durch die festgesetzten Maßnahmen wie das geplante Rückhaltebecken und die zusätzliche Retentionsfläche ist sichergestellt, dass keine Verschlechterungen gegenüber dem natürlichen Abfluss entstehen können.

Die Gefährdung von Alt-Petritor wird besonders deutlich, wenn man berücksichtigt, dass die Baugebiete auf 60 cm über derzeitigen Stand angehoben werden sollen oder wie das Sportplatzgelände schon angehoben sind. Als außerordentlicher Gefährdungsfaktor kommt hinzu, dass auf dem angehobenen oder erhöhten Niveau noch mindestens 40 % der Fläche versiegelt werden sollen. Damit wird die Aufnahmefähigkeit der Fläche entscheidend verringert. Völlig unsachgemäß ist es, dass man sich hier mit der Ableitung in die Hochwasserrückhaltebecken und Schölke zufrieden gibt, ohne eine überzeugende Begründung zu liefern, für das ein umfassendes Gutachten über die gesamte Entwässerungssituation unabdingbare Voraussetzung wäre.	Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, ist so konzipiert, dass er unabhängig von den Planungen des Bereiches der ehemaligen Sportanlage realisierbar ist. Dies gilt insbesondere für die Entwässerung. Es liegt ein Entwässerungs- und Rückhaltungskonzept von 2018 mit einem Ergänzungsgutachten von 2018 vor. Hier wurde der gesamte Einzugsbereich der Schölke und der Kleinen Mittelriede gutachterlich untersucht und für die beiden Baugebiete „An der Schölke-Neu“ und „Feldstraße“ umfangreiche Aussagen getroffen. Ein Ermittlungsmangel wird daher nicht gesehen. Das Ergänzungsgutachten HGN hat ergeben, dass es durch die Aufschüttung des Baugebietes „lediglich im Nahbereich des Baugebietes […] zu einer minimalen Wasserspiegelerhöhung von bis zu 0,03 m“ (Kap. 5.1) kommt. Aus der Abb. 5-1 im Ergänzungsgutachten sind die durch die geplante Auffüllung zusätzlich überschwemmten Bereich rot dargestellt. Dabei handelt es sich um minimale Flächen nördlich des Schölkegrabens und westlich der Schölke. Das Grundstück der Einwenderin ist davon nicht betroffen. Dabei wurde jeweils der eingeplante Retentionsraum noch nicht berücksichtigt.
Nur wenn das Entwässerungsmodell für realistische, auch mehrtägige Regenereignisse berechnet wird, welche die gesamte Eintragsfläche und das Grundwasserfließverhalten im Gebiet auch westlich der BAB A 391 berücksichtigen, und wenn hierbei nachgewiesen ist, dass die Aufnahmefähigkeit der Becken und der Kleinen Mittelriede und Schölke ausreichend ist, kann von einer zuverlässigen Ableitung über Rückhaltebecken in die Schölke ausgegangen werden. Eine solche Ermittlung ist erkennbar nicht erfolgt, insbesondere kann das ipp-Gutachten von 2009, das sich in den B-Plan-Unterlagen befindet, auch nicht entfernt als eine solche Ermittlung angesehen werden. Eine Ermittlung, die diesen Namen verdient, ist nur möglich, wenn sie auf einem umfassenden und qualifizierten Gesamtgutachten für beide Baugebiete beruht. Da ein solches nicht vorliegt, ist die Aussage in der Planbegründungrechtlich nicht haltbar und die Aufstellung des Bebauungsplans rechtswidrig.	Im Entwässerungskonzept wurde der gesamte Einzugsbereich der Schölke und der Kleinen Mittelriese untersucht und für die beiden Baugebiete „An der Schölke-Neu“ und „Feldstraße“ Aussagen getroffen. Den Berechnungen berücksichtigten ein hundertjährliches Niederschlagsereignis. Dabei wurde das Ereignis mit dem größten Auswirkungen (2h-Ereignis) im Sinne eines Worstcase-Szenarios zugrunde gelegt. Damit ist davon auszugehen, dass der Entwässerungs- und Niederschlagsrückhaltebelang hinreichend gewürdigt wird. Das vom Ingenieurbüro IPP 2009 erstellt Gutachten ist wegen der Neuberechnungen nicht mehr Grundlage des Bebauungsplanes HO 54.

	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 2b **Schreiben vom 04.06.2016**	
Ergänzung zur Stellungnahme vom 29.05.2015 Auf Grund der massiven Starkregenereignisse seit dem 27. Mai 2016 sehen wir uns gezwungen, unsere Stellungnahme zum Bebauungsplan HO 41 zu ergänzen: Aus dem Inhalt der Bebauungsplanvorlagen und den zugänglichen gutachterlichen Äußerungen geht nicht hervor, dass die Entwässerungsproblematik im Bereich HO 41 und den benachbarten Gebieten bei Starkregenereignissen auch nur annähernd mit dem erforderlichen Problembewusstsein und mit der notwendigen Gründlichkeit geprüft worden ist. Angesichts der Wassermassen, die infolge der Regenereignisse abzuleiten sind, ist die Darstellung, die unwesentlichen Mehrmengen von HO 41 würden im Rückhaltebecken gesammelt und dosiert an die Schölke abgegeben, nicht als ernsthafte Aussage anzusehen. Kurios ist auch, dass man die Hochwassergefahren im Baugebiet durch die Aufhöhung des Geländes um ca. 60 cm bewältigen will.	Für den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, wurden Berechnungen im Entwässerungskonzept wurde im Sinne der Vorsorge abweichend von den sonst bei Baugebieten üblichen 15 – 20-jährlichen Niederschlagsereignissen ein hundertjährliches Ereignis (HQ_{100}) zugrunde gelegt. Zusätzlich wurde der Zeithorizont gewählt, der die Gewässer am stärksten belasten würde. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es im Bereich der Kälberwiese in der Vergangenheit zu Wasserhochständen gekommen ist. Gleichzeitig wurden auch gegenüber der Planung des Bebauungsplanes HO 41 aktualisierte Klimadaten verwendet. Der im Baugebiet bei einem HQ_{100}-Ereignis potenziell wegfallende Retentionsraum von ca. 900 m³ wird weiterhin an der Schölke durch Abgrabungen in gleichem Umfang ersetzt, so dass hierdurch keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Eine Einbeziehung des Ausmaßes zukünftiger Niederschlagsereignisse ist nicht vornehmbar, da die genauen Auswirkungen des Klimawandels nicht bekannt sind. Die Festsetzung eines Regenrückhaltebeckens für ein HQ_{100}-Ereignis wird daher für die Vorsorge auch im Hinblick auf künftige Niederschlagsereignisse als angemessen und ausreichend angesehen. Negative Auswirkungen durch die zusätzliche Bodenversiegelung sind nicht zu erwarten. Die Aufhöhung des Geländes dient der Grundstücksentwässerung im Plangebiet. So steht in der Begründung unter Pkt. 5.10.1, dass eine Auffüllung von ca. 60 cm erforderlich ist, um einmal die Entwässerung des Baugebietes in das nördlich gelegenen RRB mit einem ausreichenden Gefälle und zum anderen eine erforderliche Überdeckung der Kanalisation sicher zu stellen.
Aus dem Beitrag der BZ vom 03. Juni 2016, „Hochwasser auch am Harz und bei Peine", geht hervor, dass auch der Bereich der	Eine Einbeziehung des Ausmaßes zukünftiger Niederschlagsereignisse ist nicht vornehmbar, da die genauen Auswirkungen des

Schölke wegen der geringen Aufnahmefähigkeit von Hochwasser bedroht ist. Im Widerspruch dazu stehen die eher bagatellisierenden Ausführungen in den Planunterlagen. In der FAZ vom 04. Juni 2016 finden sich zwei Aussagen, die ernsthaft in die Planungsüberlegungen Eingang finden müssten. Der Kommentar auf Seite 1, „Tiefdruckgebiet" setzt sich damit auseinander wie Verwaltungen auf derartige Regenkatastrophen vorbereitet sind: „Unsere Vorsorge- und Alarmierungsmechanismen haben versagt. …Es geht nicht um Schuld – es geht um Einstellungen und Ignoranz. Denn im Kern ist das System nicht ausgelegt für meteorologische <Jahrhundertereignisse>, die, weil sie selten vorkommen, vom technischen Personal bis zur Katastrophenplanung quasi vernachlässigt werden. …so haben auch die Einsatzkräfte und Stadtplaner trügerische Routinepläne, die sie auf das Undenkbare kaum vorbereiten…." In dem Beitrag auf Seite 21, „Weder Schäuble noch Kretschmann…" wird der Wirtschaftswissenschaftler Daniel Osberghaus vom Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung u. a. mit folgender Aussage zitiert: „Der Staat sollte eher die private Vorsorge fördern, und Kommunen sollten darauf verzichten, mögliche Überschwemmungsflächen als Bauland auszuweisen." Aus den Planunterlagen ist nicht erkennbar, dass derartige Überlegungen in die Erarbeitung des Bebauungsplanes HO 41 einbezogen worden sind.	Klimawandels nicht bekannt sind. Die Festsetzung eines Regenrückhaltebeckens für ein HQ_{100}-Ereignis wird daher im Sinne der Vorsorge auch im Hinblick auf künftige Niederschlagsereignisse als mindestens angemessen und ausreichend angesehen. Negative Auswirkungen durch die zusätzliche Bodenversiegelung sind nicht zu erwarten.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 3 Schreiben vom 03.05.2019	
Nachdem das Verwaltungsgericht erfreulicher Weise die von mir immer vertretene Auffassung bestätigt hat, dass ein Vorgehen im beschleunigten Verfahren unzulässig war, musste nun von der Verwaltung das „Normalverfahren" gewählt werden. Dies hat aber nicht zur Folge, dass die Einwendungen gegen das geplante Baugebiet entfallen sind. Als Folge des "Normalverfahrens" wurden zwar ein Umweltbericht erstellt und in der Folge Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt. Eine Überprüfung der Entwässerungssituation hat zur Aufnahme einer zusätzlichen Rückhaltefläche geführt. Insgesamt hat sich inhaltlich am Bebauungsplan	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme vom 06.06.2016 wurde im Rahmen der öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, abgegeben und dort vom Rat der Stadt Braunschweig abgewogen. Die Stellungnahme wird erneut ins Verfahren eingebracht und unter 3b aufgeführt.

aber wenig geändert, da der städtebauliche Entwurf beibehalten wurde. Ich nehme daher Bezug auf meine Stellungnahme vom 06.06.2016 und verweise ausdrücklich auf die dort geltend gemachten Bedenken.	
Im Einzelnen möchte ich nochmals Folgendes ausführen: Hinsichtlich der Verkehrserschließung und auch hinsichtlich der Entwässerung des Plangebietes kann - entgegen den immer wieder gleichen Behauptungen der Verwaltung - das Baugebiet „An der Schölke" gerade nicht isoliert von dem Baugebiet „Kälberwiese/Feldstraße" geplant werden. Beide Baugebiete grenzen unmittelbar aneinander. Insbesondere Entwässerung und Verkehr aus beiden Baugebieten beeinflussen sich gegenseitig.	Für den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, wurden unabhängig vom geplanten Baugebiet „Feldstraße“ die zu erwartenden Verkehrszahlen ermittelt. Das Baugebiet „An der Schölke-Neu“ kann unabhängig vom angrenzenden Baugebiet „Feldstraße“ realisiert werden. Zwar reagiert der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, auf die Möglichkeit einer anschließenden Planung und ermöglicht eine Erschließung, die abschließende Erschließungsplanung des Baugebietes „Feldstraße“ ist jedoch dort zu ermitteln, zu bewerten und planerisch zu bewältigen. Gleiches gilt im Übrigen für die Entwässerungsplanung, bei der das Entwässerungskonzept eigenständige Rückhaltungs- und Entwässerungsmaßnahmen für den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, vorsieht.
1. Durch die Bebauung und damit der einhergehenden Versiegelung der Flächen in beiden Baugebieten besteht nach wie vor die Gefahr, dass die niedriger gelegenen Grundstücke in der Wiedebeinstraße, die an das neue Baugebiet grenzen, überspült werden können. Auch das zweite Regenrückhaltebecken und die Verbreiterung des Schölkegrabens können diese Gefahr m. E. nicht gänzlich ausschalten. Denn nach wie vor ist nicht geklärt, wie sich die Verdichtung der Flächen im Baugebiet „Kälberwiese/Feldstraße" auf die Gesamtfläche auswirkt.	Bei der Realisierung der Planung ist zu berücksichtigen, dass bei den aufzuschüttenden Flächen im Norden des Plangebietes eine Entwässerung der Grundstücke in bestehende Nachbargrundstücke ausgeschlossen wird. Dies kann z. B. durch bauliche Maßnahmen wie Winkelstützen und durch eine geeignete Modellierung des Geländes erreicht werden. Die Auswirkungen der Planung auf die Gesamtentwässerungssituation wurde im Rahmen eines Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzepts ausführlich untersucht und dargestellt. Damit ist aus Sicht der Verwaltung die Entwässerungssituation hinreichend geklärt.
2. Das Plangebiet soll zudem mit circa 40 Bauplätzen für Ein- und Mehrfamilienhäuser derart verdichtet bebaut werden, dass mit einem ganz erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Hinzu kommt, dass der ab- und zufließende Verkehr des Baugebietes· „Kälberwiese/Feldstraße" ebenfalls - zumindest teilweise - durch das Baugebiet „An der	Für die geplanten ca. 50 WE ergibt sich eine durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung von ca. 230 KFZ/Tag. Diese zusätzlichen Verkehre werden als hinnehmbar eingestuft. Bedenken gegen die verkehrliche Abwicklung bestehen nicht. Die Regelwerke setzen für die Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von ca. 10%, also knapp über 20

Schölke" geleitet wird. Die Verkehrsführung für das Baugebiet „Kälberwiese/Feldstraße" ist derzeit noch ungeklärt. Fest steht aber bereits jetzt, dass der Verkehr dieses Baugebiets nicht ausschließlich über die Straße „Kälberwiese" geleitet werden kann, weil diese Straße nicht breit genug ist, um den kompletten Verkehr aufzunehmen.	Kfz pro Stunde an und stellen keine problematische Zusatzbelastung dar. Zwar reagiert der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, auf die Möglichkeit einer anschließenden Planung und ermöglicht eine Erschließung, die abschließende Erschließungsplanung des Baugebietes „Feldstraße“ ist jedoch dort zu mitteln, zu bewerten und planerisch zu bewältigen.
Die geplante Quartiersstraße 4 in Richtung Süden zur Kreuzstraße und die Kreuzstraße selbst sind nicht geeignet, den zu erwartenden Fahrzeugverkehr aus beiden Baugebieten „An der Schölke" und „Kälberwiese/Feldstraße" aufzunehmen und aus dem Wohngebiet reibungslos abfließen zu lassen. Die Quartierstraße ist nur mit einer relativ geringen Fahrbahnbreite und als Tempo 30-Zone geplant. Die Kreuzstraße ist ebenfalls eine relativ kleine Straße mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Abfluss des stark erhöhten Fahrzeugverkehrs durch die Kleine Kreuzstraße ist nicht möglich, weil in der Kleinen Kreuzstraße wegen der zwingend nötigen Parkflächen auf beiden Seiten der Fahrbahn keine 2 Fahrzeuge die Straße auf gleicher Höhe passieren können. Der Gegenverkehr ist schon jetzt immer beeinträchtigt. Der Abfluss des Verkehrs über die Kreuzstraße zum Ring ist ebenfalls nur eingeschränkt möglich. Neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h muss berücksichtigt werden, dass es sich im weiteren Verlauf Richtung Ring um eine Fahrradstraße handelt, sodass es bei dem zu erwartenden Kraftfahrzeugverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu Behinderungen kommen wird. Gerade auch wegen des kreuzenden Ringgleises kommt es in der Kreuzstraße zu einem hohen Fahrradfahrer aufkommen.· Die Nebenerschließung von Osten von der Wiedebeinstraße her ist noch problematischer und offenbar für den Fahrzeugverkehr auch nicht geplant. Wegen der Problematik verweise ich ausdrücklich auf meine Stellungnahme vom 06.06.2016.	Die festgesetzte Verkehrsfläche für die Planstraße 4 ist mit einer Fahrbahnbreite von durchgehend 6,5 m geplant. Diese Fahrbahnbreite ist gemäß RASt 06 als Erschließungsstraße ausreichend und lässt einen möglichen Busbegegnungsverkehr zu. Um auf den Ring zu kommen, bestehen mehrere Möglichkeiten, wie z. B. über die Maienstraße oder auch über den Madamenweg. Für die geplanten ca. 50 WE ergibt sich eine durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung von ca. 230 KFZ/Tag. Diese zusätzlichen Verkehre werden als hinnehmbar eingestuft. Bedenken gegen die verkehrliche Abwicklung bestehen nicht. Die Regelwerke setzen für die Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von ca. 10%, also gut 20 Kfz/h an und stellen keine unzumutbare Zusatzbelastung dar. Die verkehrlichen Auswirkungen bzw. die abschließende Erschließungsplanung des Baugebietes „Feldstraße“ sind im Rahmen des Bebauungsplans "Feldstraße", AP 23, zu mitteln, zu bewerten und planerisch zu bewältigen. Die Planstraße 4 ist für ein Tempo 30 und die anderen Planstraßen als verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) vorgesehen. Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Das Profil der festgesetzten Straßenverkehrsfläche zwischen der Planstraße 2 und der Wiedebeinstraße ist mit einem Fahrbahnprofil von 3,5 m so bemessen, dass eine Durchfahrt nur für Rettungsfahrzeuge geplant ist. Ein entsprechender Ausbau mit Durchfahrsperren erfolgt in der Umsetzungsphase. Eine zusätzliche Gefährdung der Kinder kann somit ausgeschlossen werden.

Eine einheitliche Verkehrsplanung für beide Baugebiet ist daher zwingend. Aus diesem Grunde halte ich die Planung für das Baugebiet „An der Schölke" für rechtswidrig. Das Verwaltungsgericht, welches erwartungsgemäß auch diesen Bebauungsplan überprüfen wird, mag insoweit abschließend entscheiden, da nicht zu erkennen ist, dass die Verwaltung ihre seit Jahren vertretene Rechtsauffassung ändern wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Änderung der Planung nicht erforderlich.
3. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, gerade zu den Stoßzeiten am Morgen und am Abend mit extremen Verkehrsaufkommen von mehr als 50 zusätzlich Pkws aus bzw. in das Baugebiet, ist auch mit einer erhöhten Lärmimmission für die Anwohner zu rechnen. Allein mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für die Planstraßen lässt sich dies nicht wirksam begegnen. M. E. ist dem nur mit einer deutlichen Reduzierung der geplanten Mehrfamilienhäuser zu begegnen.	Für die geplanten ca. 50 WE ergibt sich eine durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung von ca. 230 KFZ/Tag. Diese zusätzlichen Verkehre werden als hinnehmbar eingestuft. Bedenken gegen die verkehrliche Abwicklung bestehen nicht. Die Regelwerke setzen für die Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von ca. 10%, also gut 20 Kfz/h an und stellen keine unzumutbare Zusatzbelastung dar. Das Schallgutachten wurde aktualisiert. Dabei wurden unter anderem die höheren Kfz-Zahlen der A391 als maßgeblicher Schallquelle für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Im Ergebnis ist zu erkennen, dass entlang der Planstraße 4 die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 nur in der Nachtzeit geringfügig (1 dB(A)) überschritten werden können. Eine Überschreitung von lediglich 1 dB(A) ist jedoch als geringfügig anzusehen, da sie deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt und daher als verträglich und hinnehmbar anzusehen ist. Durch den Neubau der Planstraße 4 werden an der Bestandsbebauung entlang der Planstraße 4 als auch an der Kreuzstraße/ Kleinen Kreuzstraße erhöhte Lärmimmissionen festzustellen sein. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bleiben jedoch deutlich unterschritten und sind daher als verträglich und hinnehmbar anzusehen. Entsprechend ergibt sich kein immissionsschutzrechtlicher oder planerischer Handlungsbedarf.
4. Nicht ausreichend berücksichtigt worden ist auch die Parksituation in der Wiedebeinstraße. Schon jetzt ist die Wiedebeinstraße am Wochenende und zu den Abend- und Nachtzeiten bis in den Bereich des Spielplatzes auf beiden Seiten und auch im Bereich des ersten Kreisels oftmals komplett zugeparkt. Es handelt sich dabei keinesfalls nur	Grundsätzlich muss nach den Vorgaben der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) für jedes Grundstück mindestens ein Einstellplatz nachgewiesen werden. Zusätzlich werden noch pro drei Grundstücke jeweils ein öffentliche Parkplatz im Gebiet im Bereich der Planstraßen errichtet. Damit ist davon auszugehen, dass ausreichend Stellflächen

um Anwohner der Wiedebeinstraße und des Harnischwegs. Schon jetzt wird die Wiedebeinstraße als Parkraum von Bewohnern der Kreuzstraße genutzt, die dort ihre Fahrzeuge im Wohngebiet abstellen und einen oftmals längeren Fußmarsch zu ihren Wohnhäusern in der Kreuzstraße in Kauf nehmen. Dieser bereits jetzt vorhandene Parkdruck wird sich noch verstärken, denn nicht alle Anwohner aus dem Baugebiet „An der Schölke" werden ihre Fahrzeuge auf ihren Grundstücken bzw. auf den schmalen Quartierstraßen parken können. Immerhin sind circa 40 Bauplätzen für Ein- und Mehrfamilienhäuser geplant. Tiefgarageneinstellplätze insbesondere für die Mehrfamilienhäuser sind offenbar nicht vorgesehen. Es ist zu befürchten, dass der Stichweg aus dem bzw. in das Baugebiet entlang des vorhandenen Spielplatzes genutzt wird, um so schnell zu Parkplätzen in der Wiedebeinstraße zu gelangen.	im Baugebiet bereitstehen. Eine Durchfahrbarkeit zur Wiedebeinstraße ist nicht vorgesehen. Die nächstgelegenen Parkflächen in der Wiedebeinstraße liegen über 70 m von der Planstraße 2 entfernt. Die regelmäßig geringe Akzeptanz, solche Entfernungen zurückzulegen, um einen öffentlichen Parkplatz fern des Eigenheims zu nutzen, lässt aus Sicht der Verwaltung eine Nutzung der Wiedebeinstraße nicht befürchten.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 3a **Schreiben vom 04.06.2016**	
Gegen den Bebauungsplan ‚An der Schölke", HO 41 erhebe ich folgende Einwendungen: 1. Das Plangebiet mit einer Fläche von ca. 18.800 m² soll derart verdichtet bebaut werden, dass mit einem ganz erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dieses Verkehrsaufkommen wird für die Anwohner zu einer nicht hinnehmbaren Belastung führen. Im Einzelnen:	Für die geplanten ca. 50 WE ergibt sich eine durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung von ca. 230 KFZ/Tag. Diese zusätzlichen Verkehre werden als hinnehmbar eingestuft. Bedenken gegen die verkehrliche Abwicklung bestehen nicht. Die Regelwerke setzen für die Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von ca. 10%, also gut 20 Kfz/h an und stellen keine unzumutbare Zusatzbelastung dar.
Die geplante Quartiersstraße 4 in Richtung Süden zur Kreuzstraße und die Kreuzstraße selbst sind nicht geeignet, den zu erwartenden Fahrzeugverkehr aufzunehmen und aus dem Wohngebiet reibungslos abfließen zu lassen. Die Kreuzstraße ist eine relativ kleine Straße mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Abfluss des stark erhöhten Fahrzeugverkehrs durch die Kleine Kreuzstraße ist nicht möglich, weil in der Kleinen Kreuzstraße wegen der zwingend nötigen Parkflächen auf beiden Seiten der Fahrbahn keine 2 Fahrzeuge die Straße auf gleicher Höhe passieren können. Der Gegenverkehr ist schon jetzt immer beeinträchtigt.	Die festgesetzte Verkehrsfläche für die Planstraße 4 ist mit einer Fahrbahnbreite von durchgehend 6,5 m geplant. Diese Fahrbahnbreite ist gemäß RASt 06 als Erschließungsstraße ausreichend und lässt einen möglichen Busbegegnungsverkehr zu. Der zu erwartende Verkehrs kann problemlos über die angrenzenden Straßen abgeleitet werden. Um auf den Ring zu kommen, bestehen mehrere Möglichkeiten, wie z. B. über die Maienstraße oder auch über den Madamenweg. Durch den zusätzlichen Kfz-Verkehr aus dem Baugebiet HO 41 mit ca. 50 WE ist keine wesentliche zusätzliche Belastung für die Ringkreuzungen zu erwarten.

Der Abfluss des Verkehrs über die Kreuzstraße zum Ring ist ebenfalls nur eingeschränkt möglich. Neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h muss berücksichtigt werden, dass es sich im weiteren Verlauf Richtung Ring um eine Fahrradstraße handelt, sodass es bei dem zu erwartenden Kraftfahrzeugverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu Behinderungen kommen wird. Gerade auch wegen des kreuzenden Ringgleises kommt es in der Kreuzstraße zu einem hohen Fahrradfahrer aufkommen. Ein Abschluss des Verkehrs auf den Ring ist zudem nur in eine Richtung, Richtung HBK, möglich.	
Die Nebenerschließung von Osten von der Wiedebeinstraße her ist noch problematischer. Unmittelbar an die geplante Quartiersstraße grenzt ein Spielplatz, der vor allem von Kleinkindern der Umgebung genutzt wird. Bislang sind diese Kinder nicht gefährdet, wenn sie den Spielplatz besuchen. Dies wäre aber anders, wenn unmittelbar an den Spielplatz die geplante Straße angrenzt. Zudem soll der Spielplatz erheblich erweitert werden. Somit sind noch mehr Kinder dort zu erwarten, gerade auch wegen des Zuzugs von Haushalten mit Kindern aus dem geplanten Neubaugebiet.	Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Das Profil der festgesetzten Straßenverkehrsfläche zwischen der Planstraße 2 und der Wiedebeinstraße ist mit einem Fahrbahnprofil von 3,5 m so bemessen, dass eine Durchfahrt nur für Rettungsfahrzeuge geplant ist. Ein entsprechender Ausbau mit Durchfahrsperren erfolgt in der Umsetzungsphase. Eine zusätzliche Gefährdung der Kinder kann somit ausgeschlossen werden.
Ein Abfluss des Verkehrs aus dem geplanten Wohngebiet über die Wiedebeinstraße ist überhaupt nicht realisierbar. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Wiederbeinstraße ist ebenfalls auf 30 km/h begrenzt und zur Verkehrsberuhigung sind Kreisel gebaut worden. Schon jetzt ist ein unproblematischer Abfluss des Verkehrs aus der Wiedebeinstraße nicht möglich. Vor allem wochentags herrscht ein derart großer Parkdruck, dass die Wiedebeinstraße ab dem 2. Kreisel bis zu Kreuzstraße hin komplett zugeparkt ist und täglich sogar Fahrzeuge auf dem Fußweg auf der Rückseite der Grundstücke Harnischweg 1 - 4 parken. Dadurch werden sowohl Fußgänger als auch der passierende Straßenverkehr behindert. Insbesondere große Fahrzeuge wie die des Entsorgungsunternehmens „Alba" haben schon jetzt teilweise Probleme, die Wiedebeinstraße problemlos zu befahren.	Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Eine Durchfahrbarkeit zur Wiedebeinstraße ist nicht vorgesehen. Grundsätzlich muss für jedes Grundstück mindestens ein Einstellplatz nachgewiesen werden. Zusätzlich werden noch pro drei Grundstücke jeweils ein öffentliche Parkplatz im Gebiet im Bereich der Planstraßen errichtet. Damit ist davon auszugehen, dass ausreichend Stellflächen im Baugebiet bereitstehen. Die nächstgelegenen Parkflächen in der Wiedebeinstraße liegen über 70 m von der Planstraße 2 entfernt. Die regelmäßig geringe Akzeptanz, solche Entfernungen zurückzulegen, um einen öffentlichen Parkplatz fern des Eigenheims zu nutzen, lässt aus Sicht der Verwaltung eine Nutzung der Wiedebeinstraße nicht befürchten.
Die neu zu errichtende Straße aus dem Wohngebiet, die in die Wiedebeinstraße mündet, muss daher m. E. als reiner Fußweg angelegt werden. Durch geeignete Maßnah-	Die Anregung wird berücksichtigt. Eine Durchfahrbarkeit zur Wiedebeinstraße ist nicht vorgesehen und wird durch entsprechende Absperrmaßnahmen umgesetzt.

men wie Poller o.ä. muss m. E. gewährleistet werden, dass sich keine „Schleichwege" des fließenden Verkehrs aus dem Wohngebiet heraus in die Wiedebeinstraße bilden.	
Eine weitere Beeinträchtigung auch bezüglich Lärm und Immissionen durch ein erhöhtes weiteres Verkehrsaufkommen ist von den Anwohnern nicht hinnehmbar.	Das Schallgutachten wurde aktualisiert. Dabei wurden unter anderem die höheren Kfz-Zahlen der A391 als maßgeblicher Schallquelle für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Im Ergebnis ist zu erkennen, dass entlang der Planstraße 4 die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 nur in der Nachtzeit geringfügig (1 dB(A)) überschritten werden können. Eine Überschreitung von lediglich 1 dB(A) ist jedoch als geringfügig anzusehen, da sie deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt und somit als hinnehmbar anzusehen ist. Durch den Neubau der Planstraße 4 werden an der Bestandsbebauung entlang der Planstraße 4 als auch an der Kreuzstraße/ Kleinen Kreuzstraße erhöhte Lärmimmissionen festzustellen sein. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bleiben jedoch deutlich unterschritten und die Immissionen sind daher als verträglich und hinnehmbar anzusehen. Entsprechend ergibt sich kein immissionsschutzrechtlicher oder planerischer Handlungsbedarf.
Dies gilt umso mehr als das Baugebiet „An der Schölke" zwingende Voraussetzung für das ebenfalls heftig umstrittene Baugebiet „Feldstraße" ist. Bei einem Verkehrsabfluss aus dem Baugebiet „Feldstraße" ist ein Verkehrskollaps auf der geplanten Quartiersstraße und der Kreuzstraße zu befürchten	Ein Verkehrsgutachten zum Baugebiet AP 23 ist nicht Gegenstand des Planverfahrens zum Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54. Der Bebauungsplan HO 54 ist so konzipiert, dass er unabhängig von den Planungen des Bereiches „Feldstraße“ realisiert werden kann. Die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes "Feldstraße", AP 23, sind dort zu ermitteln, bewerten und entsprechend planerisch zu bewältigen.
Das prognostizierte durchschnittliche Verkehrsaufkommen wird zudem der Realität nicht gerecht werden. Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser werden von Personen bezogen werden, die einer geregelten Arbeitstätigkeit nachgehen, da ansonsten eine Finanzierung des Immobilienerwerbs nicht gesichert ist, auch wenn von der Verwaltung günstiges Bauland angestrebt wird. Es wird daher zu den Stoßzeiten am Morgen und am Abend mit extremen Verkehrsaufkommen von mehr als 50 zusätzlich Pkws aus bzw. in das Baugebiet zu rechnen sein, was die ge-	Für die geplanten ca. 50 WE ergibt sich eine durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung von ca. 230 KFZ/Tag. Diese zusätzlichen Verkehre werden als hinnehmbar eingestuft. Bedenken gegen die verkehrliche Abwicklung bestehen nicht. Die Regelwerke setzen für die Spitzenstunden ein Verkehrsaufkommen von ca. 10%, also knapp über 20 Kfz pro Stunde an und stellen keine problematische Zusatzbelastung dar.

planten und die vorhandenen Straßen nicht aufgenommen werden kann.	
2. Durch die Zunahme der verdichteten Flächen wird sich zudem die Hochwassergefahr deutlich erhöhen. Die bereits bestehende, der Verwaltung hinlänglich bekannte Hochwasserproblematik im Bereich Wiedebeinstraße/Kälberwiese wird sich dadurch noch weiter verschärfen. Das geplante Regenrückhaltebecken wird nicht ausreichend sein, wenn auch das Baugebiet „Feldstraße" erschlossen ist. Vielmehr ist gerade mit einem „Absaufen" der Häuser im Bereich Wiedebeinstraße und angrenzend zu rechnen, wenn es zu einer geplanten Aufschüttung und Anhebung des Bodenniveaus im Bereich des Neubaugebietes kommt und das Regenwasser dann in niedriger gelegene Bereiche der Wiedebeinstraße abfließen wird.	Bei der Realisierung der Planung ist zu berücksichtigen, dass bei den aufzuschüttenden Flächen im Norden des Plangebietes eine Entwässerung der Grundstücke in bestehende Nachbargrundstücke ausgeschlossen wird. Dies kann z. B. durch bauliche Maßnahmen wie Winkelstützen und durch eine geeignete Modellierung des Geländes erreicht werden. Die Auswirkungen der Planung auf die Gesamtentwässerungssituation wurde im Rahmen eines Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzepts ausführlich untersucht und dargestellt. Damit ist aus Sicht der Verwaltung die Entwässerungssituation hinreichend geklärt.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 4 **Schreiben vom 03.05.2019** **und identisches Schreiben** **Stellungnahme Nr. 5** **vom 03.05.2019**	
Im Aufstellungsverfahren zu obigem Bebauungsplan geben wir hiermit als Eigentümerinnen der westlich an das Plangebiet angrenzenden Grundstücke Kreuzstraße 70A und 71A im Rahmen der öffentlichen Planauslegung vom 05.04.2019 bis zum 06.05.2019 nachfolgend fristgerecht unsere Stellungnahme:	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Seit Jahrzehnten wird richtigerweise der Standpunkt vertreten, bei den in Rede stehenden Gebieten HO 54 (vormals HO 41) und insbesondere AP 23 einschließlich der sich nach Westen bzw. Nordwesten hin anschließenden Kleingarten- und Waldarealen handele es sich um eine für die Lufthygiene der gesamten Innenstadt außerordentlich wichtigen Frischluftschneise. Dass ein derart vernünftiger Standpunkt aufgrund einer geänderten politischen Zielsetzung (Baurecht für 5000 Wohnungen) aufgegeben wird, erscheint ausgesprochen fragwürdig, zumal die ständige ebenso fragwürdige und strate-	Die für das Baugebiet „An der Schölke-Neu“ überplante Fläche befindet sich unmittelbar am Siedlungsrand Wiedebeinstraße und Kreuzstraße und weist wegen der bisherigen Kleingartennutzung eine gewisse Regenerationsleistung durch Temperaturausgleich und Lufterneuerung auf. Einen Status als „wichtige Frischluftschneise“ hat sie indes nicht. Die klimatischen Auswirkungen des Bebauungsplanes "Feldstraße", AP 23, sind dort zu ermitteln, bewerten und entsprechend planerisch zu bewältigen.

gisch falsche innerstädtische Nachverdichtung in Verbindung mit der fortschreitenden Klimaveränderung zukünftig noch mehr Frischluft benötigen wird. Anstatt den Glücksfall der Existenz einer solchen grünen Schneise, fast bis zur Innenstadt reichend, für die klima- und lufthygienischen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte zu nutzen, soll diese in der üblichen Kurzsichtigkeit zugebaut und damit für immer aufgegeben werden.	
So kommt auch der Umweltbericht zu dem Ergebnis, dass sich durch die Baumaßnahmen bei allen Schutzgütern negative Auswirkungen ergeben werden, die jedoch allesamt konsequent als unerheblich abgewertet werden, bzw. irgendwo im nirgendwo bilanztechnisch auszugleichen sind.	Der Umweltbericht stellt im Kap 4.4.5 dar, dass die Planung negative Auswirkungen haben wird, diese jedoch lokal begrenzt sind und keine erheblichen Effekte nach sich ziehen. Zudem nimmt die Planung Rücksicht auf klimatische Aspekte. Die verdichteten Baufelder für die Reihenhäuser wurden in West-Ost-Richtung angelegt, so dass die Durchlüftung in der Hauptwindrichtung nur geringfügig gestört wird.
Wann werden die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung endlich damit aufhören vorhandene Probleme oder negative Auswirkungen kleinzureden oder völlig auszublenden und vermeintlich positive Aspekte eines Bauvorhabens völlig überhöht darzustellen, einzig dem Zwecke dienend, den Bürgerinnen und Bürgern die Sinnhaftigkeit eines jeden noch so zweifelhaften Vorhabens erfolgreich vorzugaukeln. Es ist schon ungeheuerlich, wie und auf welche Weise die zuständigen Gremien gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung und viel schlimmer noch gegen die gebotene ökologische Vernunft, die Realisierung der hier in Rede stehenden Baugebiete vorantreiben. Sämtliche Befassungen und Untersuchungen sind bedauerlicherweise ausschließlich ergebnisorientiert und blenden mögliche Alternativen komplett aus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die erstellten Fachgutachten und Untersuchungen stellen jeweils die Auswirkungen der Planung und die Möglichkeiten zur Bewältigung möglicher Beeinträchtigungen dar. Im Rahmen der Abwägung (Kap. 6) der Begründung zum Bebauungsplan wird die Notwendigkeit zur Ausweisung neuer Wohnbauflächen auch am Standort An der Schölke ausführlich dargestellt, insofern wird dorthin verwiesen.
Vor Allem sind die Fragen der Geländeentwässerung und des Hochwasserschutzes, vor dem Hintergrund der temporär extremen, oberflächennahen Grundwasserstände, unzureichend begutachtet und nicht abschließend gelöst, so dass auf der gegebenen Grundlage keine Bebauung erfolgen darf, da wir als unmittelbar betroffene Nachbarn negative Auswirkungen, insbesondere erhöhte Überflutungsgefahr sowie noch höher anste-	Den Berechnungen im Entwässerungskonzept wurde im Sinne der Vorsorge abweichend von den sonst bei Baugebieten üblichen 15 – 20-jährlichen Niederschlagsereignissen ein hundertjährliches Ereignis (HQ_{100}) zugrunde gelegt. Damit wird dem Umstand umfassend Rechnung getragen, dass es im Bereich der Kälberwiese in der Vergangenheit zu Wasserhochständen gekommen ist. Gleichzeitig wurden auch gegenüber der

hende Grundwasserstände, durch die bevorstehenden Baumaßnahmen befürchten müssen.	Planung des Bebauungsplanes HO 41 aktualisierte Klimadaten verwendet. Zusätzlich wurde mit einem zweistündigen Niederschlagsereignis derjenige Zeithorizont gewählt, der zu den zu den höchsten Abflussscheitelwerten führt und damit die Gewässer am stärksten belasten würde. Die Grundwasserstände haben bei einem solchen Ereignis kaum Auswirkungen, da die anfallenden Niederschlagsmengen in so kurzer Zeit kaum versickern können und oberflächlich weitgehend ungemindert in das Gewässersystem einfließen. Das Ergänzungsgutachten hat ergeben, dass es durch die Aufschüttung des Baugebietes „lediglich im Nahbereich des Baugebietes […] zu einer minimalen Wasserspiegelerhöhung von bis zu 0,03 m“ (Kap. 5.1) kommt. Aus der Abb. 5-1 im Ergänzungsgutachten sind die durch die geplante Auffüllung zusätzlich überschwemmten Bereich rot dargestellt. Dabei handelt es sich um minimale Flächen nördlich des Schölkegrabens und westlich der Schölke. Das Grundstück der Einwenderin ist davon nicht betroffen. Dabei wurde jeweils der Retentionsraum noch nicht berücksichtigt. Der im Baugebiet bei einem HQ_{100}-Ereignis potenziell wegfallende Retentionsraum von ca. 900 m³ wird weiterhin an der Schölke durch Abgrabungen in gleichem Umfang ersetzt, so dass hierdurch keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.
So erreicht z.B. das Grundwasser in Abhängigkeit der Jahreszeit und vorausgegangener Regenereignisse an der westlichen Grenze des Plangebietes regelmäßig wiederkehrende Höchststände von bis zu 72,80 m NN, so zuletzt durchgängig für die Monate Dez. 2017 und Jan. 2018, tageweise noch bis zu 10 cm darüber. Das bedeutet, das Grundwasser steht im Plangebiet bis auf wenige Zentimeter unterhalb der derzeitigen Geländeoberfläche an, in Teilbereichen auch darüber. Die geplante Niederschlagsentwässerung des Baugebietes in das nördlich des Schölkegrabens gelegene Regenrückhaltebecken mit einer geplanten Sohlhöhe von 72,00 m NN, erfolgt bei diesen sowie auch deutlich niedrigeren Grundwasserständen regelmäßig mit Einstau des gesamten Entwässerungssystems ggf. bis oberhalb sämtlicher Rohrscheitel und wird so wohl kaum die	Der mittlere Grundwasserspiegel liegt bei ca. 72,00 m, entsprechend der Sohlhöhe des Schölkegrabens und, je nach Gestaltung, auch der Sohlhöhe des Regenrückhaltebeckens. Von einem dauerhaften Einstau in die Kanalisation ist nicht auszugehen. Dabei ist ein Einstau dort rechtlich nicht zu beanstanden. Die Sohlhöhe des unmittelbar angrenzend an das Grundstück der Eigentümerin befindlichen Schölkegrabens stellt die Höhe des mittleren Grundwasserspiegels dar. Darüber liegende Grundwasserhöhen angrenzender Grundstücke entwässern in den Schölkegraben und werden abgeführt.

technischen Regeln erfüllen.	
Außerdem wäre das geplante Becken für die Regenrückhaltung aus dem Baugebiet bei diesen Grundwasserständen bereits bis zur Hälfte mit Grundwasser gefüllt und müsste dementsprechend zur Realisierung des berechneten Volumens von mindestens 600 m³ schon auf die doppelte Fläche vergrößert werden. Der Umstand, dass zum Erreichen des Rückhaltebeckens der nördlich verlaufende Schölkegraben gequert werden muss und dies mithilfe eines Dükers erfolgen soll, ist wohl auch eher suboptimal.	Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes wird für das Bemessungsereignis HQ_{100} der o. g. mittlere (also durchschnittliche) Grundwasserspiegel angenommen. Sollte es bei einem hundertjährlichen Niederschlagsereignis bereits ein deutlich höherer Grundwasserspiegel bestehen, entspräche dies nicht mehr dem HQ100-Szenarium. Es wäre als ein selteneres Ereignis anzusehen, das über die Vorsorgepflicht des HQ_{100} hinausgeht und daher als hinnehmbar anzusehen ist. Im Rahmen der notwendigen Genehmigungsverfahren wird eine abschließende Ausgestaltung auch der Fläche ermittelt. Das zu erstellende Regenrückhaltebecken wird im nachfolgenden Genehmigungsverfahren so dimensioniert, dass gemäß textl. Festsetzung mind. 630 m³ realisierbar sind. Maßgeblich ist, dass der Bebauungsplan eine mit ca. 2.170 m² mehr als ausreichende Fläche zur Regenrückhaltung festgesetzt und damit planungsrechtlich gesichert hat. Eine Ausführung mit Düker ist eine der Möglichkeiten, die Regenrückhaltung zu realisieren. Dieses ist im Rahmen erforderlicher Genehmigungsverfahren zu klären.
Im Laufe der vorangegangenen B-Planaufstellung wurden eine ganze Reihe verschiedener Entwässerungsvarianten vorgestellt, die jedoch allesamt an der gleichen Schwäche litten, nämlich dass sie bei hoch anstehenden Grundwassers nicht nachhaltig funktionieren. So wurde anfänglich die Aufweitung und Vertiefung des nördlich verlaufenden Schölkegrabens mit gedrosselter Einleitung in die Schölke vorgesehen. Dann kam ein Regenrückhaltebecken nördlich des Schölkegrabens, hierfür musste der B- Planbereich erweitert werden. Dann sollte der stillgelegte Verbindungsgraben zwischen Kleiner Mittelriede und Schölke zur Ableitung des Niederschlagwassers entgegen seiner Fließrichtung zum Hochwasserrückhaltebecken hin reaktiviert werden, bei gleichzeitiger Abtrennung des Schölkegrabens von der Schölke. Dann gab es wieder ein Regenrückhaltebecken, etwas größer, immerhin, wobei der Verbindungsgraben zugeschüttet werden sollte. Als nächstes sollte der Verbindungsgraben wieder unter Verzicht auf ein	Es wurden im Aufstellungsverfahren zu verschiedenen Zeitpunkten diverse Alternativen der Rückhaltung diskutiert. Ein solches Vorgehen ist im Rahmen der Erarbeitung von Lösungen für die verschiedenen zu berücksichtigenden Belange nicht ungewöhnlich. Dies deutet auch darauf hin, dass hier der Belang der Niederschlagsrückhaltung intensiv diskutiert und versucht wurde, eine Lösung zu finden, die sowohl ausreichend Flächen für die Wohnraumentwicklung, als auch einen geeigneten Hochwasserschutz gewährleistet.

Rückhaltebecken aufgeweitet und vertieft werden, und anderes mehr. Nunmehr soll es zusätzlich eine Hochwasserberme mit abermaliger Erweiterung des Plangebietes geben, das Regenrückhaltebecken benötigt jetzt kein Auslaufbauwerk mehr.	
Vor dem Hintergrund dieses Variantenreichtums entsteht schon der Eindruck einer gewissen Hilflosigkeit die Entwässerungsproblematik nachhaltig zu lösen, sowie die Frage, warum sollte nun gerade die letzte vorgetragene Lösung die optimale Lösung sein. Außerdem bleibt völlig offen, wie sich die Entwässerungslösungen von HO 54 und der mehrfach größeren von AP 23 in Kombination auf das Gesamtsystem auswirken werden, denn der Grundwasserstand ist und bleibt das Hauptproblem bei dieser Frage.	Die Entwässerungslösung für den Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54. Die Entwässerungslösung beider Bebauungspläne ist strikt getrennt realisierbar.
Mit der Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens an der kleinen Mittelriede im Jahr 2011, sowie zweier Abschläge der Schölke über die Kanalisation zur Oker hin und einer Ertüchtigung des Pumpwerkes Triftweg sollen dem Vernehmen nach alle Überschwemmungsszenarien, so auch ein Ereignis wie 2002, überwunden sein.	Bei dem Hochwasserereignis 2002 handelte es sich um ein Niederschlagsereignis mit einer Wahrscheinlichkeit kleiner als alle 200 Jahre (HQ 200). Im Rahmen der Aufstellungsverfahren ist regelmäßig davon auszugehen, dass ein hundertjährliches Ereignis (HQ_{100}) der notwendigen Vorsorgepflicht hinreichend Rechnung getragen wird.
Das mag solange funktionieren, solange auf den westlich angeschlossenen mindestens 300 ha umfassenden Grün- und Ackerflächen die in den Modellrechnungen üblicher Weise angenommenen 80 - 90% der Niederschläge erst einmal aufgehalten werden. Wenn diese jedoch aufgrund von Vorereignissen und deshalb extrem oberflächennahen Grundwasserständen und dadurch gefüllten Gräben und Senken mit einem Gesamtvolumen von mindestens 300.000 m³ mehr oder minder direkt beginnen abzufließen, so wie insbesondere beim Hochwasser 2002 geschehen, werden die zuvor beschriebenen Maßnahmen sicher vergleichsweise wirkungslos bleiben und nur einen sehr kleinen Einfluss auf das dann folgende Szenario besitzen, da deren Funktion eben lediglich für einen Bruchteildieser Menge ausreichend sind.	Die von der Stadt Braunschweig durchgeführten Maßnahmen (Abschläge in Regenwasserkanalsystem, Optimierung des PW Triftweges sowie die Schaffung von Rückhaltevolumen an der Kleinen Mittelriede) sind wirksam. Im Sinne des Worst-case-Szenarios wurde mit einem zweistündigen Niederschlagsereignis derjenige Zeithorizont gewählt, der zu den höchsten Abflussscheitelwerten führt und damit die Gewässer am stärksten belasten würde. Die Grundwasserstände haben bei einem solchen Ereignis kaum Auswirkungen, da die anfallenden Niederschlagsmengen in so kurzer Zeit kaum versickern können und oberflächlich nahezu ungemindert in das Gewässersystem einfließen.
Selbst die Vertreter der Stadtverwaltung Braunschweig, Abteilung Umweltschutz, konnten im Rahmen einer Infoveranstaltung am 06.03.2019 zum Hochwasserschutz des Bereichs Kälberwiese/Feldstraße nur bestätigen, dass aufgrund der kritischen Geländesi-	Ein „umfassender Hochwasserschutz“ ist grundsätzlich nicht möglich, da es immer theoretische Ereignisse geben kann und wird, die weit über die Vorsorgepflicht hinausgehen. Dies ist aber im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan "An der Schöl-

tuation, insbesondere während Starkregenereignissen bei entsprechend vorbelasteter Ausgangssituation, **kein nachhaltiger und umfassender Hochwasserschutz** mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand zu erreichen ist.	ke-Neu", HO 54, nicht zu leisten.
Gleichzeitig, weil es offenbar Sinn und Zweck dieser Veranstaltung war, die Hochwasserbesorgtheiten der Betroffenen, insbesondere vor dem Hintergrund der in Rede stehenden Bauvorhaben zu zerstreuen, wurde jedoch die kühne Behauptung aufgestellt, dass sich ein Hochwasser wie 2002 nicht mehr ereignen könne. Ferner wurde auf Nachfrage ausgeführt, dass sämtliche Modellrechnungen tatsächlich ohne Berücksichtigung der Grundwassersituation erfolgten und Untersuchungen zum Grundwasser in diesem Zusammenhang auch nicht notwendig seien. Gleichwohl wurde einem unmittelbaren Zusammenhang zwischen Grundwasserstand, Niederschlag, speziell auch von Starkregenereignissen und möglicher Hochwassergefahr nicht widersprochen.	Bei dem Hochwasserereignis 2002 handelt es sich um ein Ereignis mit einer Wahrscheinlichkeit kleiner als alle 200 Jahre (HQ200). Daraufhin wurden umfangreiche Maßnahmen zum Hochwasserschutz in dem Bereich vorgenommen (neues Regenrückhaltebecken, Pumpwerk, zusätzlicher Abschlag). Im Rahmen der Aufstellungsverfahren ist regelmäßig davon auszugehen, dass ein hundertjährliches Ereignis (HQ_{100}) der notwendigen Vorsorgepflicht hinreichend Rechnung getragen wird.
So ist auch die offizielle Aussage, nach der Realisierung der zuvor beschriebenen Maßnahmen im Jahr 2011, es sei zu keinerlei erneuter Überschwemmungsbetroffenheit von Wohnbebauung mehr gekommen, schlicht unzutreffend. Vielmehr sind noch immer, gegebenenfalls in etwas geringerem Umfang, eine Reihe von Grundstücken, selbst bei Niederschlagsereignissen deutlich unterhalb von HQ100, regelmäßig nennenswert betroffen.	Grundsätzlich ist es möglich, dass Grundstücksteile bei starken Niederschlagsereignissen überschwemmt sind, Wohngebäude waren aber nach Erkenntnis der Unteren Wasserbehörde nicht davon betroffen.
Möglicher Weise ist es nicht leistbar, sämtliche durch ungewöhnliche Wetterereignisse hervorgerufenen Folgen komplett zu vermeiden, vermeidbar hingegen sind jedoch Fehlentscheidungen aufgrund von eben nicht ergebnisoffenen Abwägungsprozessen, die einzig dem Ziel verpflichtet sind, Baurecht herzustellen. **Ein derartiges Vorgehen der handelnden Akteure steht in krassem Widerspruch zur ökologischen Vernunft, nicht zuletzt auch gegen die durch EU-Richtlinien dringend anempfohlenen Nachhaltigkeit im Umgang mit derlei sensiblen Gebieten, zumal die unstrittig vorhandene Klimaveränderung künftig lokal auftretende Starkregenereignisse mit Sturzflutfolgen noch weiter befördern wird.**	Ein „umfassender Hochwasserschutz“ ist grundsätzlich nicht möglich, da es immer theoretische Ereignisse geben kann und wird, die weit über die Vorsorgepflicht hinausgehen. Dies ist aber im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54, nicht zu leisten. Ein Widerspruch wird nicht darin gesehen, dass die festgesetzten Maßnahmen im Bebauungsplan das gesetzlich geregelte Verschlechterungsverbot erfüllen. Die Ausweisung des Baugebietes lässt gutachterlich geprüft nicht erwarten, dass negative Folgen entstehen könnten. Im Hinblick auf die Notwendigkeit zur Ausweisung des Baugebietes wird auf die umfangreiche Abwägung in Kap. 6 der Begründung verwiesen.

Zum Grundwasser wird, offenbar ins Blaue hinein, knapp ausgeführt, eine Veränderung sei nicht zu erwarten. Eine einschlägige Untersuchung bzw. einen belastbaren Nachweis dafür gibt es jedoch nicht. Gleichzeitig sind die extrem hoch anstehenden Grundwasserstände aber wesentlich für die gesamte Wasserthematik, so dass wir eine entsprechende Auseinandersetzung auch bzw. insbesondere in Verbindung mit den Hochwasser- und Entwässerungsbetrachtungen fordern.	Die durch den Bebauungsplan vorbereitete Bebauung lässt auch aufgrund der vergleichsweise geringen Größe des Baugebietes nur geringe Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel erwarten. Durch die Versiegelung wird die Grundwasserneubildungsrate zwar im Grundsatz gesenkt, dies erfolgt aber nur im geringen Maße. Zur Auswirkung hoch anstehender Grundwasserspiegel wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.
Im Gutachten von HGN (14.12.2018) ist immerhin die Rede von durch Aufschüttung verlorenem Retentionsraum, und dem Erfordernis diesen auszugleichen, obwohl die Überschwemmungsbetroffenheit des Geländes zuvor immer mit allem Nachdruck angezweifelt wurde, obschon genau diese Betroffenheit des Plangebietes im Rahmen des Hochwasserschutzkonzeptes von Fugro bereits 2014 eindeutig dargestellt worden ist. Außerdem wurde in allen früheren Befassungen ausgeführt, dass es sich bei dem Plangebiet zumindest in Teilen um das natürliche Überschwemmungsgebiet des nördlich verlaufenden Schölkegrabens handeln würde. Darüber hinaus sind wesentliche Bereiche der Überschwemmung 2002 bereits im RROP 2008 als Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz klassifiziert. Das in Rede stehende Plangebiet ist hiervon etwa zur Hälfte betroffen. Die in Teilen notwendige Geländeerhöhung von 60 cm wurde anfangs immer mit der Herstellung der Hochwassersicherheit begründet, inzwischen ist, wohl aus strategischem Erwägen, nur noch die Rede von einer technischen Notwendigkeit. Dadurch wird offensichtlich einmal mehr die Überschwemmbarkeit heruntergespielt.	Das Ergänzungsgutachten vom Büro HGB vom 2018 stellt fest, dass im Fall eines HQ_{100}-Ereignisses die Fläche des Geltungsbereich A mit einem Volumen von ca. 910 m² überschwemmt wird. Durch die geplante Aufschüttung geht dieses Retentionsvolumen verloren und wird daher im Bereich der Schölke ersetzt. Die geplante Geländeerhöhung erfolgt unverändert aus Gründen der notwendigen Überdeckung der Kanalisation. Das Regionale Raumordnungsprogramm 2008 des Großraumverbandes Braunschweig (RROP) stellt für den Geltungsbereich A ein Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz dar, das insbesondere die nordöstlich des Bebauungsplanes liegenden Bereiche markiert. Laut Begründung zum RROP wurde die Darstellung als Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz ausschließlich auf der Basis der Aue-Lehm-Methode ermittelt, die i. d. R. angewendet wurde, wenn keine hinreichenden ingenieurtechnischen Erkenntnisse vorlagen. Die mangels hinreichender Erkenntnisse erfolgte Darstellung als Vorbehaltsfläche ist im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung im Einzelfall konkretisiert worden. Eine Bereinigung der Darstellung kann erst im Zuge der Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des RROP erfolgen. Die Vorgabe des RROP wurde somit berücksichtigt und steht nicht im Widerspruch zur Planung. Aus Darstellungsgründen wurden im RROP jeweils ein 50 m-Puffer dargestellt. Die Vorbehaltsflächen umfassen daher auch die Fläche des geplanten Regenrückhaltebeckens und den Nordostzipfel der öffentlichen Grünfläche. Die Aussage, dass die Hälfte des Geltungsbereiches betroffen sei, ist

	nicht korrekt.
Das verlorene Retentionsvolumen, wenn man das Ereignis von 2002 zugrunde legt, müsste jedoch mindestens doppelt so groß sein, denn das Plangebiet war auf mindestens der halben Fläche im Mittel etwa 20 cm überflutet. Die Realisierung dieses Ausgleichvolumens durch Aufweitung der Schölke im nördlichen Verlauf kann wohl keine Lösung sein, da im beginnenden Überschwemmungsfall dort bereits alles, im Zweifel mit Grundwasser, vollgelaufen sein wird. Außerdem stehen einer solchen Lösung wohl diverse Ausführungen des WHG entgegen. Die Sanierung des nördlich angrenzenden Geländes der ehemaligen Sportanlage ist grundsätzlich sicher eine begrüßenswerte Maßnahme. Sie sollte jedoch nicht die Vorbereitung für eine Bebauung, sondern vielmehr für die Wiederherstellung der ursprünglich hier einmal vorhanden gewesenen großen Senke sowie einer konsequenten Renaturierung sein. Mit dieser Senke ließen sich sämtliche Hochwasserprobleme dieses Gebietes nachhaltig lösen.	Bei dem Hochwasserereignis 2002 handelt es sich um ein Ereignis mit einer Wahrscheinlichkeit kleiner als alle 200 Jahre (HQ200). Im Rahmen der Aufstellungsverfahren ist regelmäßig davon auszugehen, dass ein hundertjährliches Ereignis (HQ_{100}) der notwendigen Vorsorgepflicht mehr als hinreichend Rechnung getragen wird. Das HQ100 geht dabei deutlich über den für die Ermittlung der Regenentwässerung üblichen Zeitraum eines 15-20-jährlichen Niederschlagsereignisses hinaus. Die Fläche der ehemaligen Sportanlage ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.
Im Schallschutzgutachten werden, je nach betrachtetem Szenario, mehr oder weniger nennenswerte Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Zur Vermeidung von derlei Überschreitungen wird mal eben zu einem anderen Bewertungsmaßstab gewechselt und alles sieht entspannt aus. Wenn dadurch der Grenzwert noch immer nicht eingehalten werden kann, wird auf die subjektive Wahrnehmbarkeit von Grenzwertüberschreitungen abgestellt und diese dann als unerheblich bezeichnet. Derartige Vorgehensweisen sind vorsichtig bezeichnet schon ziemlich schräg.	Zunächst maßgeblich zu untersuchen sind die schalltechnischen Auswirkungen der Planung ohne die Berücksichtigung des benachbarten Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23. Diese führen nur im Geltungsbereich selbst zu Erhöhungen bis zu 1 dB(A) über die Orientierungswerte der maßgeblichen DIN18005. Für die Betrachtung der indirekten schalltechnischen Auswirkungen durch die Berücksichtigung des angrenzenden Baugebiets „Feldstraße“ gelten jedoch teilweise andere Vorschriften wie beispielsweise die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung).
Ein Verkehrsgutachten ist nicht öffentlich bekannt gemacht, obwohl es seit vielen Monaten vom Bezirksrat 310 immer wieder nachgefragt und diesem auch vor der weiteren Bearbeitung mehrfach zugesagt wurde. Insbesondere in Verbindung mit dem Bauvorhaben AP 23, welches über die Quartierstraße 4, zurzeit, ggf. auch dauerhaft, als einzigem Erschließungsweg, angebunden werden soll, ist ein solches Gutachten unerlässlich.	Das angesprochene Verkehrsgutachten zum Baugebiet „Feldstraße“ ist nunmehr öffentlich zugänglich und liegt auch dem Stadtbezirksrat 310 vor. In diesem werden für das Baugebiet „Feldstraße“ Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen gemacht. Die Auswirkungen aus dem hier zu behandelnden Baugebiet „An der Schölke-Neu“ auf das bestehende Verkehrsnetz sind bei ca. 230 Kfz/Tag nur geringfügig zu bewerten. Die Fläche der ehemaligen Sportanlage Kälberweise ist nicht Gegenstand des Bebau-

	ungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54.
Das Gebiet von AP 23 gehört historisch schon immer zur Kälberwiese und sollte auch künftig über diese erschlossen werden. Ein nachvollziehbarer Grund für eine Erschließung ausschließlich von Süden wird nicht öffentlich erläutert. Die in der Kälberwiese vorhandenen Straßenquerschnitte sind mindestens genauso geeignet oder ungeeignet wie die der Kreuzstraße und der Kleinen Kreuzstraße, jedoch mit dem entscheidenden Unterschied, dass letztere jeweils in der Regel mindestens Dreigeschossig und ohne weitere Vorgärten fast durchgängig geschlossen bebaut sind und die Folgen einer Verkehrssteigerung ungleich negativer wirken als in der meist mit üppigen Vorgärten ausgestatteten offen und niedrig bebauten Kälberwiese. Eine verkehrliche Durchbindung zu AP23, sowie deren Vorbereitung, lehnen wir daher konsequent ab.	Die Fläche der ehemaligen Sportanlage Kälberweise ist nicht Gegenstand des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54. Zwar reagiert der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, vorausschauend auf die Möglichkeit einer anschließenden Planung durch die Festsetzung entsprechender Verkehrsflächenbreiten und ermöglicht eine Erschließung des Baugebietes „Feldstraße“, die abschließende Erschließungsplanung des Baugebietes „Feldstraße“ ist jedoch dort zu ermitteln, zu bewerten und planerisch zu bewältigen.
Im Baufeld WA 1 des Flächennutzungsplanes wird die Geschosszahl auf 3 verbindlich festgesetzt. Dass hierdurch ein guter Übergang zum westlich angrenzenden Gartenland entstehen soll, ist wohl eher nicht gegeben. Mit dem Regenrückhaltebecken in diesem Bereich wäre ein gelungener Übergang möglich. Außerdem hätte es den Vorteil, dass sich das Becken fast an der tiefsten Stelle des Geländes befinden würde und darüber hinaus ohne Düker auf der südlichen Seite des Schölkegrabens mit nur fast der halben Rohrleitungslänge und dem damit verbundenem Höhengewinn zu erreichen wäre.	Es wird darauf hingewiesen, dass hier eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung festgesetzt wird. Aus Sicht der Verwaltung würde mit der Anlage eines Regenrückhaltebeckens südlich des so genannten Schölkegrabens im Bereich des WA ein wichtiger Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes wegfallen. So würde durch die Anlage eines Regenrückhaltebeckens im WA 1 mehr als ein Sechstel der Gesamtwohnbaufläche und ca. ein Fünftel der geplanten Wohneinheiten entfallen. Der unverändert hohe Bedarf an Wohnraumbereitstellung auch im innenstadtnahen Bereich Braunschweigs soll hier Vorrang haben. Gleichzeitig würde der aus städtebaulichen Gründen gewünschte optische Übergang zu dem auch geplanten neuen Baugebiet an der Feldstraße wegfallen. Hierzu wird auf die ausführliche Abwägung im Kap. 6 der Begründung verwiesen. Die gewählte Lösung der Regenrückhaltung ist umsetzbar und ermöglicht, mehr Wohnraum bereitzustellen.

Da es sich bei dem Aufstellungsverfahren zum B-Plan HO 54 formal um ein komplett neues Verfahren handelt, müssen auch alle hierfür gültigen Satzungen Anwendung finden, so auch insbesondere der Beschluss, dass in allen neuen Baugebieten ein Anteil von mindestens 20% Sozialwohnungen enthalten sein müssen. Genau das ist an keiner Stelle zu finden.	Es wird darauf hingewiesen, dass der Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig zum Wohnraumversorgungskonzept keine Satzung ist, der Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig gleichwohl regelmäßig zu berücksichtigen ist. Für den Geltungsbereich des neuen HO 54 war bereits der Bebauungsplan HO 41 rechtskräftig. Dazu wurde ein städtebaulicher Vertrag mit Kostenregelungen abgeschlossen. Aus Sicht der Verwaltung darf der Erschließungsträger in diesem einen Sonderfall darauf vertrauen, dass die ursprünglichen Regelungen weitgehend Bestand haben und ihm nicht neue, zusätzliche Belastungen auferlegt werden. Aus diesem Grund wurde der städtebauliche Vertrag mit Zustimmung des Planungs- und Umweltausschusses vom 20.03.2019 ohne eine zusätzliche Verpflichtung in Bezug auf Sozialwohnungen unterschrieben.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 6 **Schreiben vom 06.05.2019** **identisches Schreiben** **Stellungnahme Nr. 7** **Schreiben vom 06.05.2019**	
Wenn der Planentwurf mit dem Inhalt, mit dem er ausgelegt worden ist, als Satzung beschlossen werden sollte, wäre diese Satzung aus zahlreichen Gründen rechtsunwirksam.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB darf die Gemeinde von ihrer Planungsbefugnis nur Gebrauch machen, wenn dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Bauleitplanung muss danach einen bodenrechtlichen Bezug haben, d.h. sie bedarf der Rechtfertigung durch städtebauliche Gründe (BVerwG v. 11.05.1999 - 4 BN 15.99). Welche städtebaulichen Ziele die Gemeinde sich setzt, liegt in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, die "Städtebaupolitik" zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht. Besteht kein Planungserfordernis, fehlt die Planungsbefugnis. Nicht erforderlich i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB sind Pläne, die einer posi-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

tiven Planungskonzeption entbehren (BVerwG v. 10.09.2015 - 4 CN 8.14; zuvor auch bereits BVerwG, BVerwG 81, 111; BVerwG - 4 BN 15.99, UPR 1999, 352).	
§ 1 Abs. 3 S. 1 BauGB setzt der Bauleitplanung eine erste, strikt bindende Schranke. Sie betrifft die generelle Erforderlichkeit der Planung. Gemessen daran ist der B-Plan HO 54 im Hinblick auf die geltend gemachten Aspekte der Deckung des Wohnraumbedarfs städtebaulich nicht gerechtfertigt. Bezüglich der Deckung des Wohnraumbedarfs gibt es in der Planbegründung keine Ausführungen bis auf die: "Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54, ist daher die erneute Schaffung des Baurechts für die Errichtung eines Allgemeinen Wohngebietes im Geltungsbereich. Hier soll der umgebenden Bebauung angemessene und gleichzeitig verdichtete Wohnbebauung mit einer Mischung aus Einfamilienhäusern, Reihenhäusern und verträglichem Mehrgeschosswohnungsbau entstehen, die der Versorgung der Braunschweiger Bevölkerung mit Wohnraum dienen".	Das BVerwG hat in seiner Entscheidung vom 10.09.2015 – 4 CN 8.14 noch einmal zusammenfassend dargestellt: „Welche Planungsziele in der Bauleitplanung zulässig sind, hat der Bundesgesetzgeber in § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB geregelt. Hiernach haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Was in diesem Sinne erforderlich ist, bestimmt sich nach der planerischen Konzeption der Gemeinde. Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden, diejenige Städtebaupolitik zu betreiben, die ihren städtebaulichen Entwicklungs- und Ordnungsvorstellungen entspricht." Genau diese Vorstellungen werden in hinreichendem Maße im nebenstehend zitierten Absatz im Kap. 3 der Begründung formuliert. Nach dem vorgenannten BVerwG-Urteil „setzt § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB der Bauleitplanung eine erste, wenn auch strikt bindende Schranke, die lediglich grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe ausschließt." Derartige Missgriffe oder zu erwartende Fehlentwicklungen durch grob überdimensionierte Planungsziele sind hier in keiner Weise zu erkennen.
In einem Bericht der Braunschweiger Zeitung (BZ) v. 16.02.2019 unter der Überschrift "Die großen Baugebiete der Stadt" heißt es einleitend: "Zur Zeit entstehen in der Stadt so viele Bauprojekte wie noch nie- und weitere sind geplant. Der Auftrag des Rates im Jahr 2015 lautete, bis zum Jahr 2020 Planungsrecht für insgesamt 5.000 Wohnungen zu schaffen. Inzwischen spricht die Stadtverwaltung sogar davon, in den nächsten 5 Jahren möglichst mehr als 6.000 Wohneinheiten auf den Markt zu bringen". In der Tat hat die Stadt Braunschweig aufgrund der steigenden Einwohnerzahlen in 2015 ein Wohnraumversorgungskonzept per Ratsbeschluss auf den Weg gebracht. 5.000 Wohneinheiten sollen damit bis 2020 realisiert werden.	Das Wohnraumversorgungskonzept wurde 2015 beschlossen unter anderem mit einem der Ziele, bis 2020 mind. 5.000 neue Wohneinheiten planerisch bereitzustellen. Dieses städtebauliche Gesamtziel wird absehbar erreicht und ggf. sogar überschritten werden können. Aufgrund der, trotz der immensen Bemühungen der Verwaltung Planungsrecht für neuen Wohnraum zu schaffen, derzeitigen Wohnungsmarktsituation ist dennoch ein weiterer Bedarf an zusätzlichen Wohnraumflächen deutlich erkennbar.

Die Prognose von Rat und Verwaltung zu den benötigten Wohnungszahlen bis zum Jahr 2020 stützt sich auf die Berechnungen der N-Bank aus dem Jahr 2015. Danach ist für die Stadt Braunschweig bis 2020 ein Wohnbedarf von 5.000 Wohnungen vorausgesagt.	
Vor den Hörsten 90 Einfamilienhäuser **Nördliches Ringgebiet:** **1. Bauabschnitt** 530 Wohnungen **2. Bauabschnitt** 500 Wohnungen **3. Bauabschnitt** 170 Wohnungen **Okeraue** 24 Einfamilienhäuser 36 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern **Otto-Bögeholz-Straße** 22 Reihen- und Doppelhäuser **Weinbergweg** 80 Wohnungen **Mittelweg** 300 Wohnungen 240 Appartements **Spinnerstraße** 50 Wohnungen **langer Kamp** 150 Wohnungen **Lammer Busch Ost** 300 Einfamilienhäuser **Lammer Mitte** 136 Wohnungen **Ernst-Amme-Straße** 250 Wohnungen **Hildesheimer Straße** 242 Wohnungen **Cyriaksring** 22 Wohnungen **Alsterplatz** 219 Wohnungen **Wilhelmstraße** 100 Wohnungen **Korfesstraße** 63 Wohnungen **An der Petrikirche** 50 Wohnungen **Blumenstraße** 35 Wohneinheiten **Dibbesdorfer Straße** 54 Einfamilien, - Reihen- oder Doppelhäuser 110 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern **Volkmarode Nord**	In der nebenstehend aufgeführten Liste, basierend auf dem Zeitungsartikel der BZ vom 16.02.2019 werden auch alle Vorhaben eingerechnet, die sich zurzeit in der Planungsphase befinden und Planungen, die nach derzeitigem Stand nicht bis zum Jahr 2020 begonnen oder beendet werden (z. B. Lammer Busch-Ost).

300 Wohneinheiten in Ein- und Mehrfamilienhäusern
Holzmoor
600 Wohnungen
Baumschulenweg
10 Einfamilienhäuser
10 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern
Kurzekampstraße
300 Wohnungen
Heinrich-der-Löwe-Kaserne
200 Einfamilienhäuser
200 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern
Trakehnenstraße / Breites Bleek
147 Einfamilienhäuser-, Reihen- oder Doppelhäuser
118 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern
Stöckheim-Süd
130 Einfamilienhäuser
170 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern

5.958

Das Plangebiet "An der Schölke", welches in dem o.a. Bericht der BZ mit 35 Einfamilien-, Reihen- oder Doppelhäusern und 15 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern mit aufgeführt worden ist, ist, wie erkennbar, in der gegenständlichen Aufstellung von mir bewusst nicht mit aufgenommen worden.

Ebenso wenig ist das Plangebiet "Feldstraße/Kälberwiese" in die Aufstellung mit aufgenommen; auf der Kälberwiese sind 25 Einfamilienhäuser und 460 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern geplant.
In dem o.a. Bericht der BZ wird auch angesprochen das zwischenzeitlich bereits realisierte Baugebiet "Am Pfarrgarten" in Bevenrode, ohne dass allerdings dieses Planvorhaben in der in dem Bericht enthaltenen Planübersicht mit aufgenommen ist und ohne dass zumindest das zahlenmäßige Volumen dort genannt wird. Tatsächlich umfasst das Projekt

Am Pfarrgarten
37 Einfamilien- und Doppelhäuser.

In dem o. a. Bericht der BZ wird ebenfalls angesprochen das zwischenzeitlich seitens der BBG so gut wie realisierte Projekt "Seniorenresidenz Greifswaldstraße" im Heidberg, ohne dass auch dieses Planvorhaben in der in dem Bericht enthaltenen Planübersicht mit aufgenommen ist.

Gemäß Angabe in dem o.a. Bericht umfasst

das Projekt
Seniorenresidenz Greifswaldstraße
49 Wohnungen.

In dem o.a. Bericht der BZ nicht mit aufgeführt, obwohl zu einem großen Teil bereits realisiert, ist das Planvorhaben
Quartier St. Leonhard
50 Wohnungen (von mir geschätzt; konkrete Zahlen sind bislang nicht veröffentlicht).

In den neuen Gebäuden werden u.a. Wohnungen für Menschen mit Behinderung und für Senioren entstehen.

In dem o.a. Bericht der BZ wird auch noch darauf hingewiesen, dass es außer den explizit aufgeführten Projekten noch etliche kleinere Vorhaben gegeben habe, beispielsweise

Mascherode
12 Wohnungen
Am Zoo in Stöckheim
10 Wohnungen

_____
6.116 Wohneinheiten

Hinzuzurechnen sind weitere, in dem o.a. Zeitungsbericht nicht angesprochene, jedoch seit 2015 begonnene und bereits umgesetzte bzw. vor der Umsetzung befindliche, auf Einzelbaugenehmigungen beruhende Projekte, wobei deren nachfolgende Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt und naheliegenderweise auch nicht erheben kann, da sie auf eigenen, lediglich partiell vorgenommenen, allerdings für jedermann überprüfbaren Erhebungen beruht:
Stöckheim, Am Schiffhorn
2 Einfamilienhäuser
Stöckheim, Siedlerstraße
4 Wohnungen
Rüningen, Schwarzer Weg
18 Wohnungen (in insgesamt 3 Häusern)
Rüningen, Thiedestraße /Ecke Berkenbuschstraße
12 Wohnungen
Rüningen, Thiedestraße (Hinterbebauung der Grundstücke 5/7
4 Wohnungen
Braunschweig, Zuckerbergsweg (Neu-Richmond)
11 Wohneinheiten
Braunschweig, Pippelweg
14 Reihen-/ Einfamilienhäuser

4 Wohnungen **Braunschweig Broitzemer Straße (früher Möbel Brand)** 11 Wohneinheiten **Braunschweig, Madamenweg** 1 Einfamilienhaus **Alt- Lehndorf, Luftstraße** 2 Wohnungen **Alt- Lehndorf, Kleine Straße** 2 Wohneinheiten **Alt- Lehndorf, Große Straße** 12 Wohnungen **Alt- Lehndorf, Hannoversche Straße** 8 Wohnungen **Alt- Lehndorf, Hannoversche Straße** 5 Wohnungen **Alt- Lehndorf, Hannoversche Straße** 10 Wohnungen **Alt- Lehndorf, Saarbrückener Straße** 4 Wohnungen **Lehndorf-Siedlung Saarbrückener Str. 118** 1 Einfamilienhaus **Ölper** 6 Wohnungen **Ölper** 10 Wohnungen **Ölper** 8 Wohnungen **Ölper** 8 Wohnungen **Ölper** 8 Wohnungen **Watenbüttel, Am Doornkaat** 8 Wohnungen 8 Wohnungen **Lamme, Hauptstraße (Tischlerei 55)** 5 Wohnungen 5 Wohnungen **Lamme, Am Friedhof** 4 Wohneinheiten **Wenden** 18 Eigentumswohnungen _____ 6.310	
Damit ist das vom Rat der Stadt beschlossene Wohnraumversorgungskonzept 2020, darüber hinaus aber auch das seitens der Stadt ergänzend anvisierte, wenn auch nicht konzeptionierte Ziel, zwischen 2020 und 2025 noch 1.000 weitere Wohneinheiten zu schaffen, bereits jetzt (nicht nur) erreicht, sondern sogar schon überschritten, und zwar ohne dass es einer Umsetzung der Planungen für das Plangebiet "An der Schölke"- und an der "Feldstraße" - bedürfen würde.	Braunschweigs ist eine wachsende Großstadt. Das Baugebiet „An der Schölke-Neu“ ist ein wichtiger Baustein in der Wohnraumversorgung. Insbesondere sollen im vom Mehrfamilienhäusern geprägten Westlichen Ringgebiet auch Grundstücke im Segment der Einfamilienhäuser angeboten werden. Die landeseigene NBank hat in einem im Juli 2019 erschienenen Wohnungsmarktbericht 2019 für das Stadtgebiet Braunschweig einen Bedarf von 7.200 Wohneinheiten bis

	2025 festgestellt. Auch nach 2025 wird noch weiterer Bedarf beschrieben. Das Institut der deutschen Wirtschaft hat eine Wohnraumprognose zum Wohnraumbedarf u. a. im Stadtgebiet Braunschweigs veröffentlicht. Diese sieht für das Stadtgebiet noch einen weiteren hohen Bedarf an Wohnbauflächen (Bedarf pro Jahr bis 2020 mind. 1.300 Wohneinheiten).
Planungsbefugnisse weist § 1 Abs. 3 BauGB den Gemeinden jedoch nur zu, "sobald und soweit" die Planung für die städtebauliche Entwicklung" erforderlich" ist. Ausgefüllt wird der Begriff der "Erforderlichkeit" insbesondere durch vorausgehende planerische Entscheidungen der Gemeinde über die örtlich anzustrebenden städtebaulichen Ziele. Welche städtebaulichen Ziele sich eine Gemeinde hierbei setzt, liegt grundsätzlich in ihrem planerischen Ermessen (BVerwG v. 05.08.2002 - 4 BN 32.02(0VG Lüneburg). Des Instrumentariums der Bauleitplanung, das ihr der Gesetzgeber in den §§ 5 und 9 BauGB zur Verfügung stellt, darf sich die Gemeinde bedienen, ohne den Nachweis führen zu müssen, dass dies zur Bewältigung einer bauplanungsrechtlichen Problemlage unentbehrlich oder gar zwingend geboten ist (vgl. BVerwG v. 14.02.1991 -4 C 20.88).	Selbst bei einem prognostizierten geringeren Bevölkerungswachstum der Stadt Braunschweig wäre davon auszugehen, dass der Wohneinheitenbedarf auch über 2020 hinaus nicht gedeckt sein wird. Derzeit wird eine neue städtische Bedarfsprognose im Rahmen der Weiterführung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den Zeitraum bis 2025 und weiterhin bis 2030 erstellt. Erste Vorergebnisse legen nahe, dass auch zukünftig noch deutlicher Bedarf an neuen Wohneinheiten in den verschiedenen Nachfragetypen für Einfamilienhäuser und für Mehrfamilienhäuser bestehen wird. Vor dem Hintergrund, dass unabhängige Institute und auch absehbar die städtischen Prognosen weiterhin einen hohen Bedarf an Schaffung von Wohnraum erkennen lassen, wird hier der Ausweisung eines Wohngebietes eine hohe Bedeutung beigemessen und eine dringende Erforderlichkeit gesehen.
Wenn die Gemeinde aber eine planerische Entscheidung getroffen hat -wie vorliegend, nämlich bis 2020 Planungsrecht für insgesamt 5.000 Wohnungen zu schaffen-, dann ist die Gemeinde an diese Planentscheidung auch gebunden, solange sie sie nicht durch ein anderes Konzept abändert bzw. ergänzt. Sofern es so sein sollte, dass gemäß dem gemeindlichen Wohnraumversorgungskonzept eine Vorgabe etwa dahingehend bestehen sollte, dass ein bestimmter Anteil der zu bauenden Wohnungen im Rahmen einer Einfamilienhausbebauung geschaffen werden soll, diese Vorgabe aber bislang noch nicht erfüllt sein sollte, dann könnte eine solche Sachlage nicht zur Rechtfertigung einer Einzelbebauung auf dem Plangebiet "Schölke" führen. Wenn eine dahingehende Vorgabe, einen bestimmten Anteil der geplanten Wohnungen als Einfamilienhausbebauung zu realisieren, tatsächlich bestehen sollte, dann	Die Annahme, die Wohnraumentwicklung in der Stadt Braunschweig müsse abrupt mit dem Erreichen eines beschlossenen städtebaulichen Zieles enden oder bedürfe mindestens eines umgehend neuen Beschlusses zur Weiterführung, ist nicht zutreffend. „Für den Fall, dass die Gemeinde die Erforderlichkeit ihrer Planung durch eine Bezugnahme auf ein von ihr beschlossenes städtebauliches Entwicklungs- oder Einzelhandelskonzept begründet, hat der Senat (BVerwG, Urteil vom 27. März 2013 - 4 C 13.11 - BVerwGE 146, 137 Rn. 11) dies bereits entschieden. Er hat dies damit begründet, dass förmliche Planungskonzepte, wie sich aus § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB ergibt, nur als Belang im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen sind mit der Folge, dass eine Bindung, etwa im Sinne eines Alles-oder-nichts-Prinzips, bereits von daher nicht bestehen kann“ (BVerwG 4 CN 08.14

würde das, bezogen auf das Plangebiet "Schölke", dem lange vor der Beschlussfassung über das besagte Wohnraumversorgungskonzept ebenfalls vom Rat der Stadt beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzept "Soziale Stadt" widersprechen, wonach jedenfalls im Bereich des Plangebietes "Schölke", welches Teil des städtebaulichen Entwicklungskonzepts "Soziale Stadt" ist, überhaupt keine Bebauung vorgesehen ist, -was in der unmittelbar nachfolgenden Abhandlung in anderem Zusammenhang noch näher ausgeführt wird. Einem städtebaulichen Entwicklungskonzept aber, welches dann auch noch mit nicht unerheblichen Fördergeldern unterlegt ist, darf ein anderes, zudem auch noch später beschlossenes Konzept der Gemeinde nicht widersprechen. Voraussetzung für jede Bauleitplanung ist damit, wie auch schon einleitend bereits angesprochen, das Vorliegen einer die städtebauliche Entwicklung und Ordnung prägenden Vorstellung in Form einer Planungskonzeption (siehe die oben bereits zitierte Rechtsprechung des BVerwG, des Weiteren die Entscheidung BVerwG 4 C 21.07 v. 26.03.2009). Festsetzungen, die nicht oder nicht vollständig der Realisierung der mit der Planung verfolgten und konzeptionierten städtebaulichen Zielsetzungen dienen, sind deshalb auch nicht "erforderlich" i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB. § 1 Abs. 3 BauGB gebietet es insofern, dass sich die Gemeinde im Hinblick auf die von ihr selbst formulierten und konzeptionierten städtebaulichen Zielsetzungen konsistent verhält. Eine durch das Ziel der Schaffung von Wohnraum in einem bestimmten Ausmaß innerhalb eines bestimmten Zeitraums begründete Bauleitplanung kann deshalb nicht weiter gehen, als dieser konzeptionierten Zielsetzung entspricht. Die planerische Bereitstellung von weiteren, über den bisher erreichten planerisch konzeptionierten Wohnungsbaubestand hinausgehenden Flächen für den Wohnungsbau ist nicht mehr die Folge einer Bedarfsentwicklung, die eine planerische Steuerung unter Einsatz von Mitteln gebietet, für die das Recht der Bauleitplanung etwas hergibt, sondern hat allenfalls Angebotscharakter.	vom 10.09.2015). Dies würde sowohl für das Wohnraumversorgungskonzept als auch für das in der politischen Abstimmung 2019 stehende Entwicklungskonzept „Soziale Stadt“ gelten. In beiden Fällen entspricht das Vorhaben jedoch den jeweiligen Zielen: • Das Wohngebiet „An der Schölke-Neu“ dient der Wohnraumversorgung im Stadtgebiet Braunschweigs. • Der Aufstellungsbeschluss zum HO 41, der durch den HO 54 ersetzt werden soll, wurde 2008 auch im Sinne der Sanierungsziele gefasst. Das Entwicklungskonzept im Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt“ von 2013 führt hier bereits das Baugebiet „An der Schölke“ auf und weist auf das Aufstellungsverfahren zum HO 41 hin, „um die Sanierungsziele umsetzen zu können“ (S. 15, Entwicklungskonzept, Stadt Braunschweig 2013). Die Auflistung als zukünftiges Ziel war insofern nicht notwendig. Der HO 54 führt die Planung nur unverändert fort. • Es besteht wie vorab aufgeführt ein unverändert hoher Bedarf an neuem Wohnraum. Fördergelder sind bislang im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, auch im vorhergehenden Rahmen des Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, nicht verwendet worden und werden auch zukünftig nicht verwendet.
Bebauungsplanungen, die über das planerische Konzept der Gemeinde hinausgehen, tragen, weil nicht vom Konzept gedeckt, die Vermutung einer unzulässigen Vorratspla-	Das angesprochene Urteil bezieht sich auf die Erforderlichkeit einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Sinne des § 165 ff BauGB. Dabei handelt es sich um

nung und haben Angebotscharakter. Eine Entwicklungsmaßnahme aber, die die Merkmale einer Angebots- bzw. Vorratsplanung aufweist, ist nach der Rechtsprechung unzulässig (BVerwG, v. 05.08.2002 -4 BN 32.02 (OGV Lüneburg)).	ein besonderes Instrument der Stadtentwicklung, der auch enteignungsrechtliche Eingriffe erlaubt. Demzufolge sind im § 165 BauGB die Anforderungen an das Planerfordernis auch höher anzusetzen als bei einem „normalen“ Bauleitplanverfahren. Eine Vorratsplanung in der Weise, dass die Verwirklichung des Bebauungsplanes für unbestimmte Zeit offengehalten wird, liegt hier nicht vor.
Der Bebauungsplan "An der Schölke" verstößt, wenn er beschlossen werden würde, gegen das vom Rat der Stadt beschlossene städtebauliche Entwicklungskonzept "Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt". Der B-Plan dürfte wegen Verstoßes gegen jenes städtebauliche Entwicklungskonzept nicht vollzogen werden.	Der Aufstellungsbeschluss zum HO 41, der durch den HO 54 ersetzt werden soll, wurde 2008 auch im Sinne der Sanierungsziele gefasst. Das Entwicklungskonzept im Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt“ von 2013 führt hier bereits das Baugebiet „An der Schölke“ auf und weist auf das Aufstellungsverfahren zum HO 41 hin, „um die Sanierungsziele umsetzen zu können“ (S. 15, Entwicklungskonzept, Stadt Braunschweig 2013). Die Auflistung als zukünftiges Ziel war insofern nicht notwendig.
Der einleitend bereits angesprochene § 1 Abs. 3 BauGB ist nämlich auch dann verletzt, wenn ein Bebauungsplan, der aus tatsächlichen oder Rechtsgründen auf Dauer oder auf unabsehbare Zeit der Vollzugsfähigkeit entbehrt, die Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung nicht zu erfüllen vermag und deshalb gegen das Gebot der Erforderlichkeit der Planung verstößt. Ein Bebauungsplan, dessen Verwirklichung zum Zeitpunkt seines lnkrafttretens dauerhaft Hindernisse tatsächlicher oder rechtlicher Art entgegenstehen, ist danach nichtig. Eine Planung, deren Umsetzung objektiv vor nicht überwindbaren Hindernissen steht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag (BVerwG - 4 A 9.97 v. 19.05.1998-BVerwGE 107, 1). Zwar dürfen die Gemeinden gemäß § 1 Abs. 3 BauGB Bauleitpläne aufstellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Jedoch sind gemäß § 1 Abs. 6 Ziff. 11 BauGB bei der Aufstellung eines Bauleitplans insbesondere die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dauerhafte Hindernisse tatsächlicher oder rechtlicher Art, die die Verwirklichung des Bebauungsplanes für unbestimmte Zeit offenhalten sind aus Sicht der Verwaltung nicht zu erkennen. Im Hinblick auf die Berücksichtigung bestehender Entwicklungskonzepte der Stadt Braunschweig wird auf die oben gemachten Ausführungen des BVerwG (BVerwG 4 CN 08.14 vom 10.09.2015) verwiesen.
Das Plangebiet ist Teil des von der Stadt Braunschweig beschlossenen Sanierungs-	Der Geltungsbereich A des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, liegt zum

gebietes "Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt". Auch wenn die vom Geltungsbereich des B-Plans betroffenen Grundstücke nach Sanierungsrecht bereits vorab abgelöst sind und aus der Sanierung entlassen worden sind, ändert das nichts an der Tatsache, dass das Plangebiet voll- umfänglich Teil des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes "Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt" ist, auch wenn die Entwicklung des Gebietes nicht als sanierungsbedürftig einzustufen ist. Wie die Planbehörde im Planentwurf -S. 4 vorl. Abs.- ja selbst einräumt, "sind gleichwohl innerhalb des Plangebietes auch die Sanierungsziele relevant". Eines der mit dieser Gebietsqualifizierung verbundenen Ziele ist die Schaffung preisgünstigen Wohnraumes.	großen Teil im Umgriff des förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes „Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt“. Die betroffenen Grundstücke wurden bereits abgelöst. Obwohl die Grundstücke noch im Umgriff des förmlichen Sanierungsgebietes liegen, ist damit die Sanierung hier abgeschlossen und das Sanierungsrecht findet hier keine Anwendung mehr. Dieser Umstand trifft auch für alle anderen bereits abgelösten Grundstücke im Sanierungsgebiet zu.
Im Plangebiet kann jedoch preisgünstiger Wohnraum nicht, nicht einmal annährungsweise, auch noch nicht einmal partiell, geschaffen werden. Allein die für potentielle Erwerber von Plangebietsgrundstücken anfallenden Grundstückskaufpreise sind im Hinblick auf die sehr kostenintensiven Baugrundherstellungs- und Grundstückserschließungskosten sehr hoch, weit ab von einer Einstufung als "preisgünstig": die Belastung der Erdoberfläche im Plangebiet erfordert den Abtrag des Oberbodens nebst Neuverfüllung, der hohe Grundwasserstand und die Hochwassergefährdung erfordern die Aufschüttung des Plangebietes, die absolut unzureichende Aufnahmekapazität der vorhandenen Regenwasserkanalisation erfordert -nach noch vorzunehmender umfänglicher Aufweitung der Schölke sowie dem Bau eines Regenrückhaltebeckens- die Ableitung des im Plangebiets anfallenden Oberflächenwassers in das offene Grabensystem. Allein die zwangsläufig hohen Grundstückserwerbskosten können mithin nicht zur Schaffung preisgünstigen Wohnraums führen.	Grundsätzlich sind die Sanierungsziele auch nach der Ablösung der Grundstücke stadtplanerisch zu berücksichtigen. Jedoch ist nicht jedes Ziel uneingeschränkt erreichbar oder muss als Grundlage für weitere Planungen dienen. Das Ziel des Aufstellungsbeschlusses 2018, hier Wohnraum zu schaffen, besteht uneingeschränkt. Leider wird die Möglichkeit, Flächen für preisgünstigen Wohnraum durch die angesprochenen absehbar kostenintensiven Erschließungskosten deutlich schwieriger. Die geplanten Reihenhäuser ermöglichen durch die kleineren Grundstücksflächen immerhin eine gewisse Reduzierung der Grundstücks- und Baukosten. Die für das Sanierungsgebiet formulierten Sanierungsziele sind auch nicht für jedes Vorhaben in vollem Umfang zu berücksichtigen. Nur wenn ein Vorhaben den Sanierungszielen entgegensteht, könnte ein Vorhaben infrage gestellt werden.
Abgesehen davon, dass im Plangebiet "An der Schölke" kein preisgünstiger Wohnraum durch Neubau geschaffen werden kann, sehen die Sanierungsziele des vom Rat der Stadt beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts "Sanierungsgebiet" "Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt" keine Schaffung von neuen Wohngebäuden im Bereich des nunmehrigen Bebauungsplangebiets "An der Schölke" vor, sondern ledig-	Die aufgeführten Zitate stammen aus dem Entwurf zur Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes (Handlungs- und Orientierungsrahmen ab 2019) der den Gremien im März erstmalig vorgestellt wurde. Ein Beschluss liegt noch nicht vor. Wie bereits aufgeführt, sah das Entwicklungskonzept 2013 die Bebauung An der Schölke sozusagen als gegeben vor. Eine

lich sind "zur Komplettierung der Baustruktur Wohngebäude vor allem in den Bereichen Pfingststraße, Helenenstraße, Cammannstraße und „Westbahnhof“/Blumenstraße zu entwickeln" und "Der Bereich Westbahnhof und das Umfeld sollen als großes zusammenhängendes innerstädtisches Areal entwickelt werden. Denn mit der Schaffung eines innerstädtischen Wohngebietes und öffentlich nutzbaren Grünflächen soll dort ..."	Aufführung in der Fortschreibung ist daher nicht erforderlich, zumal ggf. der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, vor dem Beschluss zur Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes erfolgen wird. Die Aussagen zum Westbahnhof werden mangels Beziehung zum Baugebiet zur Kenntnis genommen.
Ein weiteres Sanierungsziel des städtischen Entwicklungskonzepts "Westliches Ringgebiet/ Soziale Stadt" besteht darin, dass "Durchgangsverkehr vor allem in Wohngebieten zu beseitigen bzw. durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren ist". Auch diesem Ziel läuft die Schaffung neuen Wohnraums auf dem Plangebiet "An der Schölke" diametral zuwider, weil dann vor allem die Durchgangsverkehre auf der Kreuzstraße, dem Madamenweg, der Kleinen Kreuzstraße sowie der Schüßlerstraße erhöht werden, wobei nach Maßgabe der zusätzlich auch an dieser Stelle zu beachtenden Bestimmung des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB auch die im Zusammenhang mit der parallelen Bebauungsplanung Feldstraße/Kälberwiese anfallenden Verkehre zu beachten sind. Denn da, wie einleitend ausgeführt, bei der Beschlussfassung über einen Bebauungsplan die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts i.S.d. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB mit in die Beurteilung einzubeziehen sind, ist die planende Gemeinde auch insoweit gehalten, kumulative Auswirkungen dieser parallelen Bauleitplanung hinreichend zu berücksichtigen und in die Beurteilung mit einzubeziehen. Das hat die Planverwaltung nicht getan. Sie hat im Rahmen der Planaufstellung nicht beachtet, dass durch den in der Aufstellung befindlichen B-Plan "Feldstraße/Kälberwiese" der gesamte diesem Plangebiet zuzurechnende Zu- und Abgangsverkehr ebenfalls über das Plangebiet "Schölke" geführt werden soll und mangels anderweitiger verkehrlicher Erschließungsmöglichkeit auch geführt werden müsste und sich dadurch die Durchgangsverkehre in der Kreuzstraße, dem Madamenweg und den o.a. Verbindungsstraßen noch zusätzlich massiv erhöhen würden.	Grundsätzlich sind die Sanierungsziele auch nach der Ablösung der Grundstücke stadtplanerisch zu berücksichtigen. Jedoch ist nicht jedes Ziel uneingeschränkt erreichbar oder muss als Grundlage für weitere Planungen dienen. Mit dem Baugebiet „An der Schölke-Neu“ wird kein zusätzlicher Durchgangsverkehr im Sinne von Schleichverkehr erzeugt. Es ist von einer sehr moderaten Verkehrszunahme in den umliegenden Straßen auszugehen, die hinnehmbar ist. Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, hat alle Belange der Umwelt, Entwässerung und des Verkehrs ermittelt, bewertet und entsprechende Festsetzungen getroffen. Eine funktionale Abhängigkeit des Bebauungsplanes HO 54 vom benachbarten Baugebiet besteht nicht. Die Realisierbarkeit des HO 54 ist grundsätzlich auch ohne die Fortführung einer Planung des AP 23 möglich. Alle für die Planung HO 54 relevanten Belange insbesondere zum Lärmschutz und zur Hochwassersituation wurden hier ermittelt, bewertet und sind in die Planung eingeflossen. Die hier vorgebrachten Anregungen bzgl. des B-Planes AP 23 sind nicht Gegenstand des Bauleitverfahrens HO 54, sondern sind gesondert im entsprechenden B-Planverfahren „Feldstraße“, AP23, abzuarbeiten.
In dem Abschlussbericht von Plankontor GmbH und Gesundheitsplanung Stadt Braunschweig zum "Förderschwerpunkt Lo-	In den nunmehr 14 vergangenen Jahren seit 2005 sind im Westlichen Ringgebiet umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der

kale Aktivitäten im Rahmen des Aktionsprogramms Umwelt- und Gesundheit" vom September 2005 heißt es unter der Überschrift "Gesund Leben lernen im westlichen Ringgebiet" u.a.: „Gebietsstruktur Im westlichen Ringgebiet hat sich der in den letzten 2 Jahrzehnten stattgefundene gesellschaftliche und wirtschaftliche Strukturwandel stadtgestalterisch, bezogen auf die Bevölkerungsstruktur und auf die Lebenslagen deutlich ausgewirkt: Das westliche Ringgebiet stellt heute eine Gemengelage aus gründerzeitlicher Wohnbebauung, Arbeiterwohnungs- und Miethausbau der 20er und 30er Jahre, Kleingärten, noch gewerblicher Nutzung und großflächigen Industrie- und Gewerbebrachen dar. Dementsprechend hoch ist der Versiegelungsgrad (teilweise 90 % bis 100 %). Der Anteil von Frei- und Grünflächen ist relativ gering, ist jedoch im vergangenen Jahr durch den Ausbau des ehemals industriell genutzten Ringgleises zu einer Fußgänger- und Radfahrertrasse erheblich verbessert worden, die vorhandenen Freiräume werden in Teilen durch Lärm in ihrem Wert gemindert. Auch wenn in den vergangenen 2 Jahren insgesamt bereits 3 Spielplätze im Rahmen des Programms "Soziale Stadt" umgestaltet worden sind, bestehen weitere Plätze, Grün- und Brachflächen, die auf ein enormes Entwicklungspotenzial hinweisen. Die Zahl der Spielplätze und nutzbaren Grünflächen reicht insgesamt kaum aus, zumal ein starker Nutzungsdruck sowie ein Verteilungskampf auf den Flächen liegen. Freie Gewerbeflächen, könnten -nach Bodenaustausch- zu Bewegungsräumen für Kinder umgestaltet werden. Bei einigen der Gewerbebrachen besteht der Verdacht der Kontamination mit Schadstoffen. Im Westen wird das westliche Ringgebiet von einer Autobahn begrenzt. Die A 391 wirkt hinsichtlich des Luftaustausches als Barriere, geeignete Grünstrukturen auf Blockebene sind nur im geringeren Maße vorhanden, so dass kleinräumige Luftaustauschprozesse kaum zustande kommen. Die oft beengten Wohnverhältnisse gehen zu Lasten der Kinder. Die unzureichenden Freiräume tragen dazu bei, dass Kinder ihren	geschilderte Wohnumfeldsituation umgesetzt worden, z. B. im Bereich des Westbahnhofes. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

natürlichen Bewegungs- und Entdeckerdrang nicht ausleben und keine Erfahrungen mit ihrer Umwelt sammeln können. Computer- und Fernsehwelten tun ihr Übriges dazu: Erzieher/innen klagen häufig über psychomotorische und kognitive Defizite."	
Für die Planverwaltung wäre daher die Beachtung von § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB i.V.m. dem städtebaulichen Entwicklungskonzept "Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt" mehr als angesagt gewesen! Die Anforderungen, die § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Ziff. 11 BauGB an die Erforderlichkeit der Bebauungsplanung stellt, hat die Planbehörde jedoch nicht beachtet. Der Planung stehen in Form des formal beschlossenen und mit Fördermitteln des Bundes ausgestatteten und demgemäß auch einzuhaltenden und umzusetzenden städtebaulichen Entwicklungskonzepts "Sanierungsgebiet "Westliches Ringgebiet/Soziale Stadt" unüberwindbare rechtliche Hindernisse entgegen, so dass schon von daher der Planung die Umsetzung zu versagen ist.	Der Aufstellungsbeschluss zum HO 41, der durch den HO 54 ersetzt werden soll, wurde 2008 auch im Sinne der Sanierungsziele gefasst. Das Entwicklungskonzept im Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt“ von 2013 führt hier bereits das Baugebiet „An der Schölke“ auf und weist auf das Aufstellungsverfahren zum HO 41 hin, „um die Sanierungsziele umsetzen zu können“ (S. 15, Entwicklungskonzept, Stadt Braunschweig 2013). Die Auflistung als zukünftiges Ziel war insofern nicht notwendig. Fördergelder sind bislang im Zusammenhang mit dem Baugebiet auch im vorhergehenden Rahmen des Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, nicht verwendet worden. Das Entwicklungskonzept kann nach der obergerichtlichen Rechtsprechung nur als Abwägungsgrundlage dienen, rechtliche Hindernisse entstehen daher nicht. Aus Sicht der Verwaltung werden verschiedene Sanierungsziele wie Wohnraumbereitstellung für verschiedene Bedarfsgruppen, Verdichtetes Bauen usw. erfüllt. Es gibt keine Festsetzung, die den Sanierungszielen entgegensteht.
§ 1 Abs. 3 BauGB ist ferner verletzt, wenn ein Bebauungsplan, der aus tatsächlichen oder Rechtsgründen auf Dauer oder auf unabsehbare Zeit der Vollzugsfähigkeit entbehrt, die Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung nicht zu erfüllen vermag und deshalb gegen das Gebot der Erforderlichkeit der Planung verstößt. Ein Bebauungsplan oder ein Vorhaben- und Erschließungsplan, dessen Verwirklichung im Zeitpunkt seines In-Kraft-Tretens dauerhafte Hindernisse tatsächlicher oder rechtlicher Art entgegenstehen, ist danach nichtig. Diese Voraussetzungen können z.B. erfüllt sein, wenn eine Verwirklichung der Planung an genehmigungsrechtlichen Anforderungen scheitern würde (vgl. BVerwG v. 12.08.1999 -4 CN 4.98). Eine Planung, deren Umsetzung objektiv vor nicht überwindbaren Hindernissen steht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag (BVerwG v.	Zur Rechtmäßigkeit des Erfordernisses der vorliegenden Planung wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Bei der Planung sind keine „unüberwindbaren Hindernisse“ erkennbar, da alle Teilbelange mit den Fachbehörden abgestimmt wurden. Genehmigungshindernisse insbesondere im Gewässerbau des Regenrückhaltebeckens und der Berme sind nicht erkennbar. Festsetzungen, die nicht im Zusammenhang mit der Umsetzung der verschiedenen Planungsziele oder der Erreichung sogar entgegen stehen, wurden auch nicht aufgenommen. Die hier im Einzelnen aufgeführten Auszüge aus Urteilen werden nur ausschnittsweise

19.05.1998 -4 A9.97- BVerwG 107, 1). In dieser Auslegung setzt § 1 Abs. 3 BauGB der Bauleitplanung eine strikt bindende Schranke. Sie betrifft die generelle Erforderlichkeit der Planung, nicht hingegen die Einzelheiten einer konkreten planerischen Lösung (vgl. BVerwG v. 22.04.1997 -4 BN 1.97).	wiedergegeben und in Beziehung gesetzt. Sie treffen auf den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, nicht zu.
Ein Fall der generellen ("absoluten") Vollzugsunfähigkeit liegt vor, wenn eine Gemeinde ein Gebiet beplant, dessen Baugrundherstellung aus rechtlichen Gründen weder von der Gemeinde noch von einem anderen Erschließungsträger in absehbarer Zeit bzw. gar nicht ins Werk gesetzt werden könnte. Wenn die Baugrundherstellung eines Vorhabengebiets objektiv vor nicht überwindbaren rechtlichen Hindernissen steht, macht das den Plan "absolut" vollzugsunfähig. Mit dem Instrument des Bebauungsplans oder - wie hier- des Vorhaben- und Erschließungsplans kann die Gemeinde Erschließungsprobleme nur insoweit lösen, wie das Gesetz ihr gestattet. Die zur Realisierung des Planvorhabens vorgesehene Aufschüttung des Plangeländes steht vor nicht überwindbaren rechtlichen Hindernissen, was den zur Beschlussfassung anstehenden B- Plan absolut vollzugsunfähig macht. Ein nicht vollzugsfähiger Plan aber ist nicht "erforderlich" i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich <u>nicht</u> um einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Sinne des § 12 BauGB, sondern um ein so genanntes Normalverfahren handelt. Wie im Weiteren dargelegt, kann die Verwaltung keine unüberwindbaren Hindernisse tatsächlicher oder rechtlicher Art erkennen, die eine Vollzugfähigkeit des Bebauungsplanes in Frage stellen könnten.
Durch die Auffüllung des Plangebiets wird gegen den bei sämtlichen wasserwirtschaftlichen Maßnahmen zu berücksichtigenden allgemeinen Grundsatz der Gewässerbewirtschaftung des § 6 WHG verstoßen. Danach sind die Gewässer "nachhaltig zu bewirtschaften", u.a. und insbesondere mit dem Ziel, "an oberirdischen Gewässern soweit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachhaltigen Hochwasserfolgen vorzubeugen". Das Plangebiet war in der Vergangenheit mehrfach überschwemmt worden. Das sich bei einem Hochwasser bisher auch auf dem Plangebiet ausgebreitete Wasser würde bei einer Auffüllung des Plangeländes zunächst im Schölkegraben verbleiben und würde dort zu einem noch höheren Volumen und damit zu einer noch höheren Überschwemmungsgefahr für die am westlichen und östlichen Rand des Plangebiets liegenden Grundstücke führen.	§ 6 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) (Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung) enthält Zielvorgaben und allgemeine Verpflichtungen, die der Gesetzgeber in den weiteren Vorschriften des WHG näher konkretisiert hat. Bezüglich des Hochwasserschutzes ist hier der Abschnitt 6 des WHG maßgeblich. Durch die vorgesehenen Rückhaltemaßnahmen und den Retentionsflächenersatz sind die Grundsätze konkretisiert und hinreichend berücksichtigt worden. Das Ergänzungsgutachten hat ergeben, dass es durch die Aufschüttung des Baugebietes „lediglich im Nahbereich des Baugebietes […] zu einer minimalen Wasserspiegelerhöhung von bis zu 0,03 m“ (Kap. 5.1) kommt. Aus der Abb. 5-1 im Ergänzungsgutachten sind die durch die geplante Auffüllung zusätzlich überschwemmten Bereiche rot dargestellt. Dabei handelt es sich um minimale Flächen nördlich des Schölkegra-

	bens und westlich der Schölke. Das Grundstück der Einwenderin ist davon nicht betroffen. Dabei wurde jeweils der Retentionsraum noch nicht berücksichtigt. Der im Baugebiet bei einem HQ_{100}-Ereignis potenziell wegfallende Retentionsraum von ca. 900 m³ wird zusätzlich an der Schölke durch Abgrabungen in gleichem Umfang ersetzt, so dass hierdurch keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.
Die nachhaltige Gewässerbewirtschaftung hat ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten; dabei sind mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Gewässer, die sich in einem natürlichen oder naturnahen Zustand befinden, sollen in diesem Zustand erhalten bleiben und nicht naturnah ausgebaute natürliche Gewässer sollen soweit wie möglich wieder in einen naturnahen Zustand zurückgeführt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die geplante Berme an der Schölke wird nach den Abgrabungen wieder in den naturnahen Zustand versetzt, Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar.
Die Planung verstößt gegen §§ 67, 68 WHG. Danach ist ein Gewässerausbau i.S.d. § 67 WHG nur zulässig, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG) und andere Anforderungen nach diesem Gesetz -WHG- oder sonstigen öffentlich- rechtlichen Vorschriften erfüllt werden (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG). Gewässerausbau ist die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (§ 67 Abs. 2 S. 1 WHG). Gewässer sind so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, dass das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachhaltige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden. Der Schölkegraben ist ein Gewässer i.S.d. § 67 WHG in Form eines oberirdischen Ge-	§ 67 WHG regelt die Grundsätze und die Begriffsbestimmung des Gewässerbaus. § 68 WHG regelt das Erfordernis einer Planfeststellung bzw. Plangenehmigung bei Gewässerausbauten. Der Entwässerungsgraben nördlich des Baugebietes, der vor allem die A391 dort entwässert und dann in die östlich gelegene Schölke fließt, wird im Bebauungsplan der besseren Zuordnung halber „Schölkegraben“ genannt. Da die geplante Aufschüttung nur innerhalb der für die Bebauung vorgesehenen Flächen erfolgt, bleibt der Schölkegraben unberührt. Eine Aufschüttung der öffentlichen Grünfläche ist nicht vorgesehen. Es findet demnach hier kein Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG statt. Ein genehmigungsbedürftiger Gewässerausbau findet im Bereich der Berme statt. Hier werden die natürlich vorhandenen Rückhaltebereiche nur durch Abgrabungen erweitert. Der Schölkegraben ist unstrittig ein Gewässer. Es handelt sich um ein Gewässer 3.

wässers i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 1 WHG. Nach dieser Vorschrift liegt ein oberirdisches Gewässer dann vor, wenn Wasser ständig oder zeitweilig in einem Bett fließt oder steht. Diese Anforderungen sind für den Schölkegraben erfüllt.	Ordnung nach dem Niedersächsischen Wassergesetz (NWG). Dies geht schon aus der Darstellung im Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, aus der nachrichtlichen Übernahme als „Gewässer III. Ordnung“ hervor.
Indem die Planverwaltung im B-Planentwurf auf S. 15 letzter Absatz formuliert, "Im nördlichen Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verläuft der Entwässerungsgraben der Autobahn 391 (im Weiteren Schölkegraben genannt) zur östlich gelegenen Schölke ", kann der Eindruck entstehen - soll vielleicht sogar entstehen-, der Schölkegraben sei gar kein Gewässer i.S.d. Wasserhaushaltsrechts, sondern ein reiner Abwassergraben i.S.d. Abwasserrechts. Zwar nimmt die Planverwaltung später an anderer Stelle des B-Planentwurfs eine etwas andere Funktionsbeschreibung des Schölkegrabens vor (S. 16 3. letzter Abs.): ".“Eine Qualitätsverschlechterung des Schölkegrabens und der Schölke, deren Funktion in der Ableitung des von versiegelten Straßenflächen incl. der A391 und von versiegelten Wohn- und Gewerbeflächen besteht, ist nicht zu besorgen". Abgesehen davon, dass bereits aufgrund dieser Beschreibung die Kriterien des Gewässerbegriffs i.S.d. Wasserhaushaltsgesetzes nicht geleugnet werden können und im Übrigen der Schölkegraben als Grenzgraben zwischen den Stadtbezirken "Hohe Tor" und "Alt- Petritor" ausweislich einschlägiger Kartenwerke bereits lange vor dem Bau der A391 existiert hat, gibt es an der Tatsache, dass der Schölkegraben (auch) ein Gewässer i.S.d. Wasserhaushaltsrechts ist, nichts zu deuteln: Der Anwendungsbereich des Wasserrechts ist grundsätzlich eröffnet, wenn ein Gewässer vorliegt. Eine Definition des "Gewässers" enthält das Wasserrecht jedoch nicht. Der Bundesgesetzgeber hat es erneut versäumt, den Begriff des " Gewässers" im WHG zu definieren, zumal erstmals mit der Neufassung des WHG 2010 in § 3 WHG Begriffe von zentraler Bedeutung legal definiert werden. Das WHG setzt vielmehr den Begriff des "Gewässers" voraus und kategorisiert in § 2 Abs. 1 WHG die Gewässer in oberirdische Gewässer, Küstengewässer und Grundwasser. Unter "Gewässer" wird grundsätzlich nur das im Zusammenhang mit dem natürlichen Wasserkreislauf fließende oder stehende Wasser einschließlich des Gewäs-	Der so genannte Schölkegraben dient, wie in der Begründung zutreffend beschrieben, der Entwässerung vor allem der A391. Dass es sich um ein Gewässer handelt, wurde an keiner Stelle in Abrede gestellt. Dies geht schon aus der Darstellung im Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, aus der nachrichtlichen Übernahme als „Gewässer III. Ordnung“ hervor. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

serbettes und des Grundwasserleiters verstanden (BVerwG v. 16.07.2003, 7 B 61/03). Die Begriffsbestimmung lehnt sich an die nicht normativ geltende technische Regel DIN 4049 Teil 1 Nr. 1. 10 an. Entscheidend ist die erforderliche Verbindung zum natürlichen Wasserkreislauf, wie dies z.B. bei einem Bach, Fluss, See oder Teich gegeben ist. Die Einbindung in den natürlichen Wasserkreislauf setzt eine Teilhabe an den Gewässerfunktionen voraus, wobei hier auf die natürlichen Vorschüsse wie Verdunstung, Versickerung, Auffangen von Regenwasser und Auffangen von aufsteigendem Grundwasser abgestellt wird (BVerwG v. 15.06.2005, 9 C 8.04). All diese Kriterien erfüllt der Schölkegraben.	
Die Tatsache, dass es sich bei dem Schölkegraben um ein Gewässer im wasserrechtlichen Sinn handelt, hindert nicht, dass der Graben gleichzeitig eine Abwasseranlage ist -eben beispielsweise und u.a. zur Beseitigung des von der A 391 stammenden Oberflächenwassers- und auch bleiben kann. Die Tatsache, dass der Schölkegraben zumindest rein faktisch ein Teil des örtlichen Abwassersystems ist und diese Eigenschaft auch ausgebaut bzw. intensiviert werden würde, wenn das Oberflächenwasser aus dem Plangebiet in den Schölkegraben eingeleitet werden würde, stünde der Zuerkennung als Gewässer i.S.d. Wasserhaushaltsrechts nicht entgegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die offenen Gewässer im Stadtgebiet Braunschweigs in der Regel zu keinem Abwassersystem gehören.
Das WHG unterscheidet zwischen oberirdischen Gewässern, Küstengewässern und Grundwasser. Das Nds. WG enthält derzeit keine Definition des Begriffs der Gewässer. Nach § 1 Abs. 1 Nds. WG ist das Landeswasserrecht allerdings auf § 1 Abs. 1 WHG (a.F.), der mit dem heutigen § 2 Abs. 1 S. 1 WHG inhaltsgleich ist, anwendbar. Bei dem Schölkegraben handelt es sich um ein oberirdisches Gewässer i.S.d. § 2 Abs. 1 WHG. Darunter ist gemäß § 3 Nr. 1 WHG das ständig oder zeitweilig in den Betten fließende oder stehende oder aus .Quellen wild abfließende Wasser zu verstehen. Ein Gewässerbett ist eine äußerlich erkennbare natürliche oder künstliche Begrenzung des Wassers in einer Eintiefung an der Erdoberfläche (vgl. OVG Schleswig v. 15.12.1999- 2 L 3/98). Befindet sich das Wasser an einem solchen Ort, ist es in der Regel im natürlichen Wasserkreislauf eingebunden und hat Anteil an	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

den Gewässerfunktionen (BVerwG v. 27.01.2011 7 C 3/10), denn eine Teilnahme am natürlichen Wasserkreislauf ist bereits dann anzunehmen, wenn natürliche Prozesse wie Versickerung, Auffangen von Regenwasser und Auffangen von aufsteigendem Grundwasser stattfinden (vgl. BVerwG v. 15.06.2005, 9 C 8/04). Der Schölkegraben bildet, wie zumindest durch eine Inaugenscheinnahme belegbar, eine Eintiefung in die Erdoberfläche, in der sich Wasser befindet und die insoweit eine Begrenzung des Wassers darstellt. Der Schölkegraben verfügt mithin über ein Gewässerbett im oben genannten Sinn.	
Das WHG und das Nds. WG sind auf den Schölkegraben auch anwendbar. Zwar handelt es sich bei diesem um ein kleineres Gewässer. Gemäß § 2 Abs. 2 WHG können die Länder kleine Gewässer von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung, insbesondere Straßenseitengräben als Bestandteil von Straßen, Be- und Entwässerungsgräben sowie Heilquellen von den Bestimmungen des WHG ausnehmen. Eine solche Ausnahme hat der Nds. Landesgesetzgeber mit der Regelung des § 1 Abs. 2 Nr. 1 Nds. WG normiert und bestimmt, dass das Wasserrecht auf Gräben und kleine Wasseransammlungen, die der Vorflut des Grundstücks nur einer Eigentümerin oder eines Eigentümers dienen, nicht anzuwenden ist. Diese Voraussetzungen erfüllt der Schölkegraben jedoch nicht. Vielmehr dient dieser der Vorflut der Grundstücke von mehr als nur einer Eigentümerin oder eines Eigentümers. Gräben dienen der Vorflut immer dann, wenn sie den ungehinderten Abfluss von Wasser, das ihnen nach dem natürlichen Gefälle gewöhnlich zufließt, ermöglichen, was beim Schölkegraben bezüglich der ihm anliegenden Grundstücke der Fall ist. Gräben dienen klassischerweise der Vorflut und sollen nur dann nicht dem WHG/ Landeswassergesetz unterfallen, wenn dies ausnahmsweise mal nicht der Fall ist (als reine Bewässerungsgräben z.B., die ausschließlich den Wasserzufluss für Grundstücke gewährleisten sollen) bzw. sie nur von untergeordneter Bedeutung sind, weil sie nicht über die private Interessensphäre nur eines Grundstückseigentümers hinausgehen. Gewässer wie der Schölkegraben sind nicht Teil der öffentlichen Einrichtung "Niederschlagswasserbeseitigung", sondern viel-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Ausnahme ist hier nicht anwendbar, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht zutreffen. Der Schölkegraben ist ein Gewässer III. Ordnung nach dem NWG. Eine Kennzeichnung wurde entsprechend in der Planzeich-

mehr Gewässer 3. Ordnung. Dies ergibt sich aus einer natürlichen Betrachtungsweise, da diese Gräben -wie dargestellt- in einem Gewässerbett verlaufen, eine natürliche, wenn auch nur minimal ausgeprägte Fließrichtung aufweisen und sie danach im natürlichen Gewässerkreislauf eingebunden sind mit Teilhabe an den Gewässerfunktionen.	nung dargestellt.
Auch nach der Satzung über die Abwasserbeseitigung (Abwassersatzung) der Stadt Braunschweig ist der Schölkegraben kein Graben oder solches Gewässer, das aufgrund der vorgeschriebenen wasserrechtlichen Verfahren Bestandteil der Abwasseranlage geworden ist. Es mag grundsätzlich rechtlich möglich sein, mittels eines wasserrechtlichen Planfeststellungs- /- genehmigungsverfahrens gemäß § 68 WHG über den Ausbau eines Gewässers (Herstellung, Beseitigung, wesentliche Umgestaltung, § 67 Abs. 2 S. 1 WHG), ein solches zu einem Teil einer öffentlichen Abwasserbeseitigungsanlage zu machen (so z.B. OVG Schleswig - Holstein v. 04.09.2014 - 4 KN 1/13 Rdn. 32 - 34). Ein solches Verfahren hat es jedoch vorliegend hinsichtlich des Schölkegrabens nicht gegeben. Auch eine sonstige tatsächliche Beendigung durch mit dem Wegfall des Gewässerbettes einhergehenden Absonderung vom natürlichen Wasserhaushalt ist nicht ersichtlich.	Es handelt sich nicht um eine Abwasseranlage. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Etwas anders ergibt sich auch nicht unter dem Blickwinkel der sog. "Zwei-Naturen-Theorie". Nach dieser Theorie kann ein Gewässer i.S.d. WHG/Landeswassergesetz zugleich Teil der öffentlichen Abwassereinrichtung sein (vgl. VG Köln v. 08.04.2014 - 14 K 79/12; OVG Münster v. 06.07.2012 - 9 A 980/11; BVerwG v. 28.04.2008 - 7 B 16/08; Hess. VGH v. 18.05.1995 -5 UE 1815/92; VG Düsseldorf v. 27.07.2011 - 5 K 3214/11). Die Gewässerfunktion entfällt allerdings auch nach dieser Rechtsprechung erst dann, wenn durch die Einbeziehung eines Gewässers in die gemeindliche Abwasseranlage dieses im Einzelfall aus dem natürlichen Wasserkreislauf ausscheidet. Der Graben, dem aus den oben genannten Gründen die Gewässereigenschaft zukommt, kann mithin neben seiner "Gewässerfunktion" als weitere Funktion die "Entwässerungsfunktion (Zwei- Naturen-Theorie oder Zwei-Funktionen-Theorie) erfüllen. Beide Funktionen schließen sich nicht gegenseitig aus.	Der Schölkegraben ist unstrittig ein Gewässer, das auch Entwässerungsfunktionen der angrenzenden Grundstücke übernimmt. Der Begriff der Abwasseranlage ist nur von Bedeutung für den Anfall beispielsweise einer Gebührenpflicht, ist aber nicht von planungsrechtlicher Relevanz. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 31.10.1975 (BVerwG v. 31.10.1975, BVerwGE 49, 301, 304 f) ausgeführt, dass sich die Frage, ob ein Gewässer "Bestandteil einer Abwasseranlage" sein könne, für das Wasserhaushaltsrecht des Bundes nicht stelle. Nach ihm sei vielmehr allein zu entscheiden, ob ein oberirdisches Gewässer für Zwecke einer Abwasseranlage in Anspruch genommen werden dürfe. Es gehe nicht um die Einbindung eines oberirdischen Gewässers in eine Abwasseranlage oder um eine Beurteilung unter einem doppelten rechtlichen Ansatz, sondern allein um die Frage, ob und unter welchen bundesrechtlichen Voraussetzungen ein dem Wasserrecht unterliegendes Gewässer von einer solchen Anlage regelmäßig in Anspruch genommen werden könne. Die Einleitung von Abwässern in oberirdische Gewässer sei nicht schlechthin unzulässig. Sie setze aber in formeller Hinsicht die Durchführung eines Verfahrens nach § 2 oder § 31 WHG a.F. und in materieller Hinsicht eine positive Sachentscheidung nach den Maßstäben der §§ 6 und 26 WHG a.F. voraus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Einholung der ggf. notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen wird eine Prüfung zum Zweck der Einleitung von Niederschlagswasser in das Gewässer oder des Gewässerausbaus erfolgen. Dies ist aber zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht abschließend zu klären.
Das Bundesverwaltungsgericht hat in zwei Beschlüssen vom 28.04.2008 (7 B 16.08 und 7 B 18.08) ausgeführt, dass das WHG a.F. es nicht ausschließe, dass ein Gewässer Bestandteil einer gemeindlichen Entwässerungsanlage sei. Nach Bundesrecht würden sich nur die Frage beantworten, ob ein von § 1 WHG erfasstes oberirdisches Gewässer für Zwecke einer Abwasseranlage i.S.d. § 2 WHG benutzt oder i.S.d. § 31 WHG ausgebaut werden dürfe. Werde ein oberirdisches Gewässer rechtmäßig von einer Abwasseranlage in Anspruch genommen, schließe es Bundesrecht nicht aus, dass das Gewässer gleichzeitig Teil dieser Anlage sei. Wörtlich heißt es in dem Beschluss 7 B 16.08: "Das Wasserhaushaltsgesetz schließt es nicht aus, dass ein Gewässer Bestandteil einer gemeindlichen Entwässerungsanlage ist. Nach Bundesrecht beantworten sich nur die Fragen, ob ein von § 1 WHG erfasstes oberirdisches Gewässer für Zwecke einer Abwasseranlage i.S.d. § 2 WHG "benutzt" oder i.S.d. § 31 WHG "ausgebaut" werden darf. Dies setzt formell - rechtlich die Durchführung der nach den §§ 2 und 31 WHG vorgeschriebenen Verfahren voraus. Materiell-rechtlich ist die Einleitung von (ungereinigten) Abwässern in ein unter § 1 WHG fallendes Gewässer nicht schlech-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

terdings ausgeschlossen (vgl. Urteil vom 31.10.1975 - BVerwG 4 C 8-11.74, BVerwGE 49, 301). Vielmehr kann die Einleitung von Niederschlagswasser, um das es hier geht, im Einzelfall erlaubnisfähig sein. Wird danach ein oberidisches Gewässer rechtmäßig von einer Abwasseranlage in Anspruch genommen, schließt es Bundesrecht nicht aus, dass das Gewässer gleichzeitig Teil dieser Anlage ist. Folglich ist es eine Frage des Einzelfalls, ob ein oberirdisches Gewässer zugleich Teil einer Abwasseranlage, die der Ableitung von Niederschlagswasser dient, sein kann".	
Das OVG Münster (Beschluss v. 06:07.2012 - 9 A 980/11) vertritt unter Bezugnahme auf den Beschluss des BVerwG v. 28.04.2008, 7 B 16.08 ohne weitere Begründung die Auffassung, dass ein Gewässer zugleich als Teil einer öffentlichen Abwasseranlage gewidmet sein kann. Wörtlich hat das OVG ausgeführt: "Die Zuordnung der sog. Abwasserläufe, in die der Kläger das Oberflächenwasser ableitet, zur städtischen Abwasseranlage ist keinen durchgreifenden Bedenken ausgesetzt. Ein Gewässer i.S.d. Landeswassergesetzes NRW und des Wasserhaushaltsgesetzes kann zugleich Bestandteil der städtischen Abwasseranlage sein (sog. Zwei-Naturen- oder Zwei-Funktionen-Theorie)".	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Dass in den Schölkegraben u.a. auch Abwasser i.S.d. WHG und des Nds. WG eingeleitet werden, schließt demgemäß nicht aus, dass der Graben ein Gewässer i.S.d. WHG und des Nds. WG ist. Die Gewässereigenschaft des Schölkegrabens wird auch nicht, wie oben schon einmal angesprochen, durch § 1 Abs. 1 Nr. 1 Nds. WG ausgeschlossen. Nach dieser Bestimmung sind zwar Gräben, die nicht dazu dienen, Grundstücke mehrerer Eigentümer zu bewässern oder zu entwässern, von den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und des Landeswassergesetzes ausgenommen. Der Schölkegraben dient jedoch der Vorflut der an ihm gelegenen Grundstücke und darüber hinaus sowohl der Aufnahme von auf mehreren anliegenden Grundstücken sowie des auf dem im Westen des Plangebiets verlaufenden Abschnitt der BAB anfallenden Oberflächenwassers.	Der Schölkegraben ist unstrittig ein Gewässer, das auch Entwässerungsfunktionen der angrenzenden Grundstücke übernimmt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Das Plangebiet soll einschließlich des an die rechtsseitige Böschungsoberkannte des Schölkegrabens heranreichenden Gelän-	Da die geplante Aufschüttung des Geländes um 0,6 m nur innerhalb der für die Bebauung vorgesehenen Flächen erfolgt, bleibt der

destreifens aufgeschüttet werden. Der zur Aufschüttung vorgesehene Bereich der Böschung gehört zum Ufer i.S.d. § 67 Abs. 2 WHG. Das Ufer umfasst nicht nur die seitliche Begrenzung des Gewässerbetts bis zur Mittelwasserlinie, sondern erstreckt sich darüber hinaus zumindest bis zur Oberkannte der Böschung (vgl. OVG Münster v. 15.03.2011- 20 A 2148/09). Zusätzlich wird ein an die Böschungsoberkannte landseitig anschließender Geländestreifen dem Gewässer bzw. seinem Ufer zugerechnet, sofern das mit dem äußeren Erscheinungsbild unter Berücksichtigung des Wasserabflusses übereinstimmt (vgl. OVG Münster aaO. ; siehe auch BVerwG v. 19.02.2015 -7 C 11.12). Aus dem in § 99 Abs. 1 Nds. WG geregelten Genehmigungserfordernis für Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern ergibt sich nichts Abweichendes. Diese Bestimmung stützt vielmehr die Aussage, dass dann, wenn sich Aufschüttungen nicht nur am Gewässer, d.h. in der unmittelbaren Nähe zum Gewässer ("an") erstrecken, sondern, wie hier, Aufschüttungen bis unmittelbar an das Gewässer heranreichen, bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen des § 67 WHG ein Gewässerausbau gegeben ist.	Schölkegraben unberührt. Eine Aufschüttung der öffentlichen Grünfläche ist nicht vorgesehen. Die der Stellungnahme zugrunde liegende Annahme trifft daher hier nicht zu. Es findet demnach auf diesen Flächen kein Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG statt.
Die Umgestaltung des Ufers ist auch wesentlich. Wesentlich ist eine Umgestaltung i.S.d. § 67 Abs. 2 WHG, wenn der gegebene Zustand des Gewässers oder seiner Ufer in einer für den Wasserhaushalt oder in sonstiger Hinsicht bedeutsamen Weise verändert wird. Dieser Maßstab entspricht auch bezogen auf die Vorgängerregelung des § 31 WHG a.F. seit langem der gefestigten Rechtsprechung (vgl. OVG Münster v. 15.03.2011- 20 A 2148/09 u. VGH Baden-Württemberg v. 28.03.2012 - 3 S 150/12, OVG Schleswig-Holstein v. 01.07.1997 - 2 SHL 101/94). Dabei ist anerkannt, dass "bedeutsam" nicht nur die durch Großvorhaben bewirkten Änderungen sind. Die Abgrenzung einer wesentlichen von einer nicht wesentlichen Umgestaltung wird danach vorgenommen, ob lediglich unerhebliche und offensichtlich nicht ins Gewicht fallende Veränderungen hervorgerufen werden (OVG Münster v. 17.08.2015 -20 A 975/14 Rdn.29). Eine "wesentliche Umgestaltung" und somit ein Gewässerausbau liegt vor, wenn durch die Maßnahme öffentliche Interessen oder Rechte Dritter nicht unerheblich betroffen sind (Bayr. ObLG v. 27.11.1980, NUR 1981, 73).	Das vorhandene Ufer wird nicht wesentlich verändert. Eine Aufschüttung bis an die Uferböschung erfolgt, wie bereits vorab bemerkt, nicht. Insbesondere sind keine für den Wasserhaushalt bedeutsamen Veränderungen an der Uferkante erkennbar. Zwar werden an der Südseite einzelne Gehölze entfernt oder ggf. Begrünungsmaßnahmen vorgenommen, diese haben jedoch auf den Wasserhaushalt als solchen, keine erkennbaren wesentlichen Auswirkungen.

Hingegen sind solche Umgestaltungen nicht wesentlich und können lediglich eine Unterhaltung (§ 39 WHG) darstellen, wenn diese unerheblich sind und offensichtlich nicht ins Gewicht fallen (Bayr.VGH v. 06.12.1977, ZfW 1980, 237).	
Das äußere Erscheinungsbild des Ufers wird auf der gesamten Länge, mit der das Plangebiet an das Ufer heranreicht, erheblich verändert. Hervorzuheben sind darüber hinaus und insbesondere die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens. Das Abflussverhalten des Schölkegrabens im Hochwasserfall wird durch das Vorhaben mehr als unwesentlich verändert. Die Einengung des Abflussprofils führt im Hochwasserfall zu einer Anhebung des Wasserspiegels, zu Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeiten sowie zu einem Verlust an Retentionsraum und schließlich sind die außerhalb des Plangebiets liegenden, aber unmittelbar an das Plangebiet angrenzende Grundstücke in Folge der Aufschüttung hochwassergefährdeter als ohne die Aufschüttung, wobei die etwaige Schaffung von Retentionsraum bei dieser Beurteilung außer Betracht zu bleiben hat, wobei, wie an anderer Stelle noch gezeigt wird, die Schaffung von Retentionsraum sowohl aus tatsächlichen wie aus rechtlichen Gründen gar nicht erfolgen kann. Das fällt, weil die Situation bei ohnehin potenziell kritischen Hochwasserspitzen verschärft wird, merklich ins Gewicht. Die angegebene Erhöhung der Wasserspiegellage, die als solche mit 0,03 m relativ gering erscheint und räumlich auf die engere Umgebung des Vorhabens begrenzt ist, zieht die Notwendigkeit von Maßnahmen nach sich - Maßnahmen, die bislang, sprich also ohne die Aufschüttung, nicht für erforderlich gehalten wurden. Die Notwendigkeit, den mit der Aufschüttung einhergehenden Verlust an Retentionsraum an anderer Stelle auszugleichen, nimmt die Planverwaltung selbst an. Der gutachterlich ermittelte Verlust von 1.000 m³ Retentionsraum ist in seinem Umfang nicht zu vernachlässigen.	Die angesprochene „Einengung des Abflussprofils“ ist nicht erkennbar. Gegebenenfalls liegt dieser Aussage noch die nicht zutreffende Annahme zugrunde, dass die geplante Geländeaufhöhung bis an die Uferkante geführt wird. Im Hochwasserfall steht der Schölkegraben im Rückstau der Schölke. Das Abflussverhalten des Schölkegrabens wird durch das Baugebiet nicht verändert, da im Hochwasserfall das Wasser nicht in Richtung der Schölke fließt, sondern von der Schölke das Wasser in den Schölkegraben gedrückt wird. Erst mit sinkenden Wasserständen in der Schölke sinken auch die Wasserstände im Schölkegraben. Eine zusätzliche Hochwassergefährdung der Nachbargrundstücke durch die geplante Aufschüttung ist nicht erkennbar. Das Ergänzungsgutachten von 2018 hat ergeben, dass nur im Nahbereich des Baugebietes zu einer minimalen Wasserspiegelerhöhung von bis zu 0,03 m kommt (s. Kap. 5.1 des Ergänzungsgutachtens von HGN). Aus der Abb. 5-1 im Ergänzungsgutachten HGN sind die durch die geplante Auffüllung zusätzlich überschwemmten Bereich rot dargestellt. Dabei handelt es sich um minimale Flächen nördlich des Zusammenflusses des Schölkegrabens und der Schölke. Das Grundstück der Einwenderin und auch andere benachbarte Grundstücke sind nicht betroffen. Dabei wurde jeweils der zusätzliche Retentionsraum sowie der Umstand, dass ca. 900 m² der öffentliche Grünfläche nicht erhöht werden, noch nicht berücksichtigt. Der im Baugebiet bei einem HQ_{100}-Ereignis potenziell wegfallende Retentionsraum von ca. 900 m³ wird weiterhin an der Schölke durch Abgrabungen in gleichem Umfang ersetzt, so dass hierdurch keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.
Ob der Umbau eines Gewässers wesentlich ist, kann auch daran festgemacht werden, ob für die vorgesehene Maßnahme eine UVP-Prüfpflicht besteht.	Es ist für das Bebauungsplanverfahren nicht erheblich, ob die geplanten Rückhaltemaßnahmen einer Allgemeinen Vorprüfung der Nr. 13.18 der Anlage 1 zum Umweltverträg-

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bemisst sich nach § 6 UVPG i.V.m. der Anlage zum UVPG. Wasserwirtschaftliche Vorhaben sind in Nr. 13 der Anlage 1 zum UVPG abschließend geregelt. Das UVPG unterscheidet hierbei zwischen Vorhaben, die zwingend UVP-pflichtig sind (Kennzeichnung durch x in Spalte 1 Anlage 1 UVPG}, die einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG (Kennzeichnung durch A in Spalte 2 Anlage 1 UVPG) oder einer standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 2 UVPG (Kennzeichnung durch S in Spalte 2 Anlage 1 UVPG) bedürfen. Somit ergibt sich eine Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens entweder wegen einer UVP-Pflicht aufgrund gesetzlicher Anordnung (x in Spalte 1 Anlage 1 UVPG) oder aufgrund des Ergebnisses der allgemeinen oder standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls (A oder S in Spalte 2 Anlage 1 UVPG) durch die Wasserrechtsbehörde (zuständige Behörde gemäß § 7 UVPG ist die für das Planfeststellungsverfahren zuständige Behörde, d.h. die Wasserrechtsbehörde gemäß § 129 Abs. 1 Nds. WG).	lichkeitsgesetz (UVPG) zugeordnet werden. Gemäß UVPG, Anlage 1, Nr. 18.8 ist ohnehin eine Allgemeine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Baugebiet durchzuführen. Die erforderliche Allgemeine Umweltprüfung hat stattgefunden. Die Ergebnisse sind ausführlich im Umweltbericht, der Teil der Begründung ist, dargestellt. Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Rückhaltung ist davon auszugehen, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.
Bei folgenden Gewässerausbauvorhaben besteht eine zwingende UVP-Pflicht: Bau eines Stauwerkes oder einer sonstigen Anlage zur Zurückhaltung oder dauerhaften Speicherung von Wasser, wobei 10 Mio. m³ oder mehr Wasser zurückgehalten oder gespeichert werden (Nr. 13.6.1 Anlage 1 UVPG). Diese Kriterien würden, selbst wenn man das geplante RRB als "sonstige Anlage zur Zurückhaltung von Wasser" definieren würde, nicht annährungsweise erfüllt sein, auch nicht unter Einbeziehung des gemäß § 10 UVPG kumulierenden Planvorhabens "Bebauungsplanvorhaben Feldstraße AP 23" mit den dort geplanten Regenrückhaltungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Abwasseranlage in Form des Regenrückhaltebeckens könnte eine "sonstige Anlage zur Zurückhaltung oder dauerhaften Speicherung von Wasser" i.S.d. der Nr. 13.6.2 der Anlage 1 UVPG sein, so dass für den Bau des Rückhaltebeckens eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zu erfolgen hätte. Sofern man allerdings das geplante RRB	Das geplante Regenrückhaltebecken ist keine Abwasseranlage. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gemäß Niedersächsischem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) Anlage 1, Nr. 14 bedarf es abweichend von Nr. 13.18.2 der Anlage 1 UVPG bei einem naturnahen Gewässerausbau von „Bächen, Gräben, Rückhaltegräben und Teichen …“ ,

nicht unter eine "Anlage zur Zurückhaltung von Wasser" substimieren möchte, ergibt sich für das geplante Gewässerausbauvorhaben in Form des Regenrückhaltebeckens weder eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls noch eine standortbezogene Prüfung des Einzelfalls aus den Nr. 13.1 bis 13.17 der Anlage 1 UVPG. Jedoch unterwirft Nr. 13.18 Anlage 1 UVPG alle sonstigen, nicht in Nr. 13.1 bis 13.7 angesprochenen Gewässerausbauvorhaben einer allgemeinen oder standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls. Einer standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls unterliegen der naturnahe Ausbau von Bächen, Gräben, Rückhaltebecken und Teichen vgl. Nr. 13.18.2 Anlage 1 UVPG (Ein naturnaher Ausbau liegt vor, wenn eine besonders verträgliche, in die Umgebung und an die Umgebung angepasste Form des Gewässerausbaus beantragt wird. Lage und Form des auszubauenden Gewässers müssen sich in die Landschaft einpassen). Alle Ausbaumaßnahmen bedürfen einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (Nr. 13.18.1 Anlage 1 UVPG).	wie hier bei der Berme vorgesehen, keiner standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls. Dies ist aber Gegenstand des Genehmigungsverfahrens. Gemäß UVPG, Anlage 1, Nr. 18.8 ist ohnehin eine Allgemeine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Baugebiet durchzuführen. Die erforderliche Allgemeine Umweltprüfung hat stattgefunden. Die Ergebnisse sind ausführlich im Umweltbericht, der Teil der Begründung ist, dargestellt. Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Rückhaltung ist davon auszugehen, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Die umfassende Beteiligung der zuständigen Unteren Wasserbehörde lässt bislang keine erkennbaren Hemmnisse erkennen, die die Genehmigungsverfahren beeinträchtigen könnten.
Abgesehen davon, dass es sich bei dem Ausbau des Schölkegrabens in Form der Geländeaufschüttung um 60 cm bis an den Uferbereich heran nicht um einen naturnahen Ausbau handelt und somit eine standortbezogene Vorprüfung nicht in Betracht kommt und abgesehen davon, dass es in Niedersachsen im Hinblick auf § 3 Anlage 1 Nr. 12 Nds. UVPG für den naturnahen Ausbau von Bächen pp. gar keine standortbezogene Vorprüfung gibt, ist in jedem Fall eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorzunehmen (Nr. 13.18.1 Anlage 1 UVPG). Dass es zum Ausbau des Grabens einer UVP-Prüfung, wenn auch nur in Form einer allgemeinen Vorprüfung, bedarf, unterstreicht die Wesentlichkeit des Ausbauvorhabens. Und schließlich: selbst wenn für einen Gewässerausbau nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen würde, ist die Erteilung einer Plangenehmigung erforderlich (§ 68 Abs. 2 S. 1 WHG) so dass jedenfalls dieses Erfordernis die Wesentlichkeit der Ausbaumaßnahme indizieren würde. Mithin handelt es sich bei der geplanten Aufschüttung um eine wesentliche Umgestaltung	Da die geplante Aufschüttung des Geländes um 0,6 m nur innerhalb der für die Bebauung vorgesehenen Flächen erfolgt, bleibt der Schölkegraben unberührt. Eine Aufschüttung der öffentlichen Grünfläche ist nicht vorgesehen. Die der Stellungnahme zugrunde liegende Annahme trifft daher hier nicht zu. Es findet demnach am Schölkegraben kein Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG statt.

eines Gewässers. Schließlich hat auch der Zweck der jeweiligen Maßnahme keine Bedeutung für das Vorliegen eines Gewässerausbaus. Die Kriterien des Gewässerausbaus nach § 67 Abs. 2 WHG sind objektiv bezogen auf das jeweilige Vorhaben. Der vom Vorhabenträger mit dem Vorhaben verfolgte Zweck ist nicht entscheidungserheblich (vgl. OVG Münster v. 24.07. 1989 -20 A 2497/87). Auch ein Vorhaben, das, wie vorliegend, einen Gewässerausbau als eine an sich nicht beabsichtigte Nebenfolge einer Maßnahme bewirkt, nämlich der Aufschüttung eines Bebauungsplangebiets, ist eben ein solches des Gewässerausbaus (vgl. BVerwG v. 10.02.1978 -4 C 25.75, BVerwGE 55, 222). Damit handelt es sich bei dem Vorhaben - Aufschüttung des Plangebiets bis an das Ufer des Schölkegrabens- um einen Gewässerausbau i.S.d. §§ 67, 68 WGH.	
Gleichgültig, ob ein Planverfahren oder ob ein Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist und mithin gleichgültig, ob für das Vorhaben eine UVP-Pflicht besteht oder nicht: gemäß § 68 Abs. 3 WHG darf der Plan nur festgestellt oder genehmigt werden, wenn 1. eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist und 2. andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Bei den in § 68 Abs. 3 WHG normierten Voraussetzungen handelt es sich um zwingende Anforderungen an das Vorhaben, die einer Abwägung nicht zugänglich sind. Die Fokuspartikel "nur" in § 68 Nr. 3 WHG bringt den zwingenden Charakter der Anforderungen zum Ausdruck, weil sie die Satzteilaussage zur Einschränkung der Genehmigungsfähigkeit unterstreicht. Die in Nr. 1 und 2 des § 68 Abs. 3 WHG aufgeführten Voraussetzungen sind deshalb sog. zwingende Versagungsgründe. Liegt ein zwingender Versagungsgrund vor, ist das Vorhaben zwingend abzulehnen. Selbst wenn die Wasserrechtsbehörde feststellen sollte, dass keine Versagungsgründe vorliegen, führt dies nicht automatisch zur positiven Planfeststellung bzw.	Da die geplante Aufschüttung des Geländes um 0,6 m nur innerhalb der für die Bebauung vorgesehenen Flächen erfolgt, bleibt der Schölkegraben unberührt. Eine Aufschüttung der öffentlichen Grünfläche ist nicht vorgesehen. Die der Stellungnahme zugrunde liegende Annahme trifft daher hier nicht zu. Es findet demnach am Schölkegraben kein Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG statt.

Plangenehmigung. Die Prüfungsstufe der zwingenden Versagungsgründe gewährleistet die Einhaltung der grundlegenden öffentlich- rechtlichen Mindestanforderungen an ein Ausbauvorhaben. Nach § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG wird zwingend eine Versagung der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung vorgegeben, sollte der beabsichtigte Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit erwarten lassen. Der Begriff der Wohls der Allgemeinheit in § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG erfasst ausschließlich wasserrechtliche und wirtschaftliche Gemeinwohlbelange. Andere Gemeinwohlbelange, wie z.B. solche des Naturschutzrechts oder städtebauliche Belange, werden unter § 68 Abs. 3 Nr. 2 2. Alt WHG erfasst, so dass es einer weiten Interpretation des Gemeinwohlbegriffs nicht mehr bedarf.	Die geplante Berme stellt einen Gewässerausbau im Sinne des WHG dar. Diese Abgrabung an der Seite der Schölke wird naturnah gestaltet. Für den hier erfolgenden Eingriff in Wald nach Landeswaldgesetz und in die Natur, Landschaft und den Boden finden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle (Geltungsbereiche B und C) statt. Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit sind hier nicht zu erkennen.
Für eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit führt § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG zwei Beispielfälle auf. Die erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr beeinträchtigt das Wohl der Allgemeinheit und führt zwingend zu einem Versagungsgrund. Eine solche Hochwassergefahr kann beispielsweise dadurch bewirkt werden, dass durch Ausbaumaßnahmen der Hochwasserabfluss beschleunigt und dadurch die Hochwasserwelle unterstrom erhöht wird. Als weiteres Beispiel wird die Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen genannt. Rückhalteflächen sind Flächen, in die sich das Hochwasser seitlich zum Fließgewässer erstreckt und von wo aus es sukzessive der Vorflut wieder zugeleitet wird. Eine Zerstörung ist gegeben, wenn die Rückhalteflächen ihre Funktion, Hochwasser aufzunehmen und sukzessive dem Gewässer wieder zuzuführen, verlieren. In der Vergangenheit hatten sog. Flusskorrektionen genau diese Zielrichtung, die der Gesetzgeber nunmehr mit dem zwingenden Versagungsgrund in § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG unterbindet. Durch diese zwingende Vorgabe soll dem Wasser der notwendige Raum zum schadlosen Abfluss überlassen bleiben, wo er als solcher noch vorhanden ist. Die in diesem Zusammenhang genannten Auwälder sind vom Gesetzgeber quasi als Prototypen natürlicher Rückhalteflächen genannt. Bis in die 1970-er Jahre hinein wurden durch den Ausbau der Fließgewässer viele. natürliche	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da es sich beim Schölkegraben nicht um einen Gewässerausbau handelt, besteht hier anders als bei der geplanten Berme keine Veranlassung ein Genehmigungsverfahren durchzuführen. Bei der Berme erfolgt kein Eingriff in die Überschwemmungsflächen, da keine Aufhöhung erfolgt. Im Gegenteil werden die betroffenen Flächen im Sinne des Hochwasserschutzes zusätzlich abgegraben, um mehr Stauraum zu bilden.

Überschwemmungsgebiete "hochwasserfrei" gelegt, um sie "höherwertigen" Nutzungen zuführen zu können. Aus der Erkenntnis heraus, dass die Nutzung der gewässernahen Bereiche einer der Hauptgründe für die zunehmenden Hochwasserschäden sind, erfolgte in den letzten Jahren in immer größerem Umfang eine Sicherung der noch vorhandenen natürlichen Überschwemmungsgebiete für den Hochwasserabfluss.	
Die Aufschüttung des Plangebietes hat zur Folge, dass eine natürliche Rückhaltefläche verloren geht. Das Plangebiet ist in der Vergangenheit mehrfach überschwemmt worden. Mithin würde durch die geplante Aufschüttung die Zerstörung einer natürlichen Rückhaltefläche i.S.d. § 68 Abs. 1 Nr. 3, 67 Abs. 1 S. 1 WHG erfolgen, was der Zulassung des Gewässerausbaus entgegensteht. Vom Ausbauvorhaben ausgehende Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit, hier in Form des Verlustiggehens von Retentionsraum, müssen "zu erwarten" sein - § 68 Abs. 3 Ziff. 1 WHG-, eine bloß entfernte Möglichkeit genügt nicht. Die Aufschüttung des Plangebiets hat zur Folge, dass eine natürliche Rückhaltefläche verloren geht. Das Plangebiet ist in der Vergangenheit mehrfach überschwemmt worden. Die von der Planverwaltung im Rahmen des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens in Auftrag gegebene wasserwirtschaftliche Begutachtung hat ergeben, dass das Plangebiet in seinem derzeitigen Höhenniveau, d.h. also ohne eine Aufschüttung, bei einem HQ100-Ereignis überschwemmt werden würde. Durch die anlässlich einer Aufschüttung erfolgende "Beseitigung" dieses Retentionsraumes würde eine natürliche Rückhaltefläche verloren gehen. Der infolge einer Aufschüttung erfolgende Verlust durch Retentionsraum ist daher "zu erwarten" i.S.d. § 68 WHG. Eine "Beseitigung" dieses Retentionsraumes ist aber, ohne dass es darauf ankäme, ob Ersatzraum geschaffen wird oder nicht, nicht zulässig, wie sich bereits aus dem eindeutigen Wortlaut der §§ 67 und 68 WHG ergibt. Die "Ausgleichsklausel" des § 67 Abs. 1 WHG ("oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden") bezieht sich nur auf die "sonstigen nachteiligen Veränderungen", nicht hingegen darauf, "dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, dass das	Da die geplante Aufschüttung des Geländes ist für die öffentlichen Grünfläche nicht vorgesehen. Es findet demnach am Schölkegraben kein Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG statt. Ein Gewässerausbau findet nur im Bereich der geplanten Berme und durch die Errichtung des Regenrückhaltebeckens statt. Hier ist bei Umsetzung der Maßnahmen nicht mit einem Verlust von Retentionsflächen zu rechnen. Im Gegenteil wird an der Schölke die bei einem HQ_{100} überschwemmte Fläche abgegraben um zusätzliche Volumina bereitzustellen. Da dies im Sinne des Wasserhaushalts geschieht, ist nicht davon auszugehen, dass eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls entstehen kann. Das Regenrückhaltebecken dient ebenfalls wasserwirtschaftlichen Belangen und wird entsprechend den Zielsetzungen naturnah hergestellt. Auch hier sind Beeinträchtigung des Allgemeinwohls nicht zu erkennen.

natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert und naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt werden", andernfalls es einer durchgehend kumulativen Aufzählung bedurft hätte, etwa dergestalt: "Gewässer sind so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt, sonstige nachhaltige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden"). Die Ausgleichsvariante bezieht sich mithin nur auf die "sonstigen nachteiligen Veränderungen", nicht hingegen auf die in § 67 Abs. 1 WHG zunächst explizit und kumulativ angesprochenen Veränderungen. Nichts anders ergibt sich aus § 68 WHG, wonach gemäß dessen Abs. 3 Ziff. 1 der Plan nur festgestellt oder genehmigt werden darf, "wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist". Auch hier bezieht sich die Ausgleichsvariante nur auf die "Erhöhung der Hochwasserrisiken", nicht hingegen auf die "Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen". Mithin würde durch die geplante Aufschüttung die Zerstörung einer natürlichen Rückhaltefläche i.S.d. §§ 68 Abs. 3 Ziff. 1, 67 Abs. 1 S. 1 WHG erfolgen. Durch die Aufschüttung des Plangebietes einschließlich des Uferbereichs des Schölkegrabens würde außer der Tatsache, dass eine natürliche Rückhaltefläche zerstört werden würde und allein schon daher die Aufschüttung zwingend untersagt ist, auch noch eine weitere erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken i.S.d. § 68 Abs. 3 Ziff. 1 1.Alt. WHG für die außerhalb des Plangebiets an dessen Rand liegenden Grundstücke eintreten:	
Zum einen ergibt sich eine Erhöhung der Wasserspiegellage des Schölkegrabens, wobei die von der Firma HGN errechnete Erhöhung von bis zu 0,03 m diesseits in Frage gestellt wird. Die Wasserspiegellage wäre nicht unerheblich höher bei mittelbar oberflächennahem Grundwasserstand, welcher im Plangebiet häufig anzutreffen ist. Des Weite-	Dem Entwässerungskonzept- und Regenwasserrückhaltungskonzept wurde mit einem zweistündigen Niederschlagsereignis derjenige Zeithorizont gewählt, der zu den höchsten Abflussscheitelwerten führt und damit die Gewässer am stärksten belasten würde. Die Grundwasserstände haben bei einem solchen Ereignis kaum Auswirkungen, da die

ren würde die Realisierung des in unmittelbarer Nähe des Grabens betriebenen RRB den Grundwasserspiegel erhöhen. Auf den Grundwasserspiegel in Form von dessen Erhöhung würde sich selbst der Bau des in der Nähe des Einmündungsbereich des Schölkegrabens in die Schölke mit einer Wasserfläche von über 4.000 m² geplanten RRB für das Plangebiet "Feldstraße" auswirken.	anfallenden oberflächlichen Niederschlagsmengen in so kurzer Zeit kaum versickern können und weitgehend ungemindert in das Gewässersystem einfließen. Die zurückgehaltenen Niederschläge im Regenrückhaltebecken An der Schölke haben keinen wesentlichen Einfluss auf den Grundwasserstand, da sich dieser nivelliert.
Ganz maßgeblich ist schließlich für die Entwicklung der Wasserspiegellage des Schölkegrabens die Tatsache, dass die für die Bebauung des Plangebiets "Schölke" vorgesehene Fläche für die Beurteilung der Wasserspiegellage im Schölkegraben nach erfolgter Aufschüttung ihre Bedeutung noch nicht verloren hat. Die Wasserspiegellage soll sich nach Berechnung der HGN um bis zu 0,03 m erhöhen, weil das Wasser infolge der Aufschüttung nicht mehr auf das Plangebiet gelangen kann. Nicht berücksichtigt bei der Betrachtung der Wasserspiegellage des Grabens aber wird, dass infolge der auf dem Plangebiet erfolgenden Versiegelung die Wasseraufnahmekapazität des (aufgefüllten) Bodens erheblich vermindert wird, mithin eine "Speicherreserve" für das Oberflächenwasser wegfällt und dieses "ungespeicherte" Wasser über das RRB in den Schölkegraben gelangt und dort eine Erhöhung des Wasserspiegels bewirkt. Die in das RRB eingeleitete Wassermenge würde in diesem Umfang nicht aus dem natürlichen Gelände abfließen, würde mithin dem Schölkegraben nicht ohnehin aus dem natürlichen Gelände in gleicher Menge zufließen. Es macht einen Unterschied, ob sich Regenwasser im Gelände verteilt und versickert oder ob es gezielt einem Gewässer, hier in Form des RRB, zugeführt wird mit der Folge, dass sich der dortige Wasserspiegel um genau diese Menge erhöht. Eine solche Vergleichsbetrachtung ist dort geboten und beachtlich (vgl. VGH München v. 18.12.2003 -22 B 03.823), wo bisher unbebaute bzw. unversiegelte Flächen, von denen das Niederschlagswasser bislang "wild" in den Vorfluter abgeflossen ist, nach erfolgter Versiegelung erstmals über ein RRB an den Vorfluter "angeschlossen" sind. Durch die geplante Neubaumaßnahme würden sich die Abflussverhalten innerhalb eines bereits vorhandenen Gewässersystems verändern. Dabei wird vorliegend aus einem ca. 1 ha großen Gebiet Oberflächenwasser unmittelbar in das Gewässersystem eingeleitet,	Der Umstand, dass sich dieses Worst-Case-Szenario, das ja dem hydraulischen Gutachten zugrunde liegt, in einem sehr kurzen Zeitraum abspielt, führt dazu, dass das Niederschlagswasser nahezu ungemindert oberflächlich abfließt, die verringerte „Speicherreserve“ durch eine höheren Versiegelungsgrad würde in diesem Zeitraum kaum Wirkung zeigen können. Abgesehen davon, wurde ja genau dieses Szenario (Baugebiet An der Schölke) für die Berechnungen des Ergänzungsgutachten herangezogen und die Versiegelung bei der Dimensionierung des Regenrückhaltebecken ermittelt. Im Übrigen ist es der ausdrückliche Sinn eines Regenrückhaltebeckens, dass das Wasser, das nicht im Baugebiet versickern kann, gebündelt, in das Becken geleitet und gestaut wird. Eine Drosselung der Abgabe ermöglicht, dass der Abfluss dem des natürlichen, unversiegelten Bodens entspricht. Im Grundsatz ist es richtig, dass die natürliche Grundwasserneubildungsrate durch die Versiegelung reduziert wird. Es ist aufgrund des relativ kleinen Baugebietes nicht zu besorgen, dass wesentliche Änderungen des Grundwasserspiegels eintreten.

Oberflächenwasser, welches vor der Versiegelung zu einem großen Teil im Boden versickert ist.	
Zwingende Versagungsgründe für eine nach § 68 WHG vorzunehmende Planfeststellung bzw. zu erteilende Plangenehmigung können sich außer aus wasserrechtlichen Anforderungen auch aus sonstigen öffentlichen-rechtlichen Vorschriften ergeben, wie sich aus § 68 Abs. 3 Ziff. 2 WHG ergibt. Hierunter fallen letztlich alle öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die in Bezug auf das Vorhaben Anforderungen normieren. Hauptanwendungsfall sind die materiellen Anforderungen der jeweiligen durch die Konzentrationswirkung der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung erfassten Rechtsbereiche.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Der Gewässerbegriff des § 31 b BNatSchG (a.F.) ging über die in § 30 BNatSchG genannten Gewässer hinaus und umfasste auch die Uferzone einschließlich der Gewässerrandstreifen, die aus Sicht des Naturschutzes eine wichtige Habitatfunktion für Tiere und Pflanzen besitzen und die Teil eines großflächigen natürlichen Biotopverbundes zwischen Gewässern, ihren Ufern, Altwässern mit Feuchtwiesen und Kleingewässern sind. § 21 Abs. 5 BNatSchG hat den Regelungsgehalt des § 31 BNatSchG (a. F.) übernommen und geht darüber sogar noch hinaus, dass nicht nur die oberirdischen Gewässer (§ 3 Nr. 1 WHG) einschließlich ihrer Gewässerrandstreifen und Uferzonen, sondern auch die Auen als Lebensstätten und Biotope natürlich vorkommender Tier- und Pflanzenarten zu erhalten und im Sinne ihrer großräumigen Vernetzungsfunktion weiter zu entwickeln sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auch die Binnengewässer vor Beeinträchtigungen zu bewahren und ihre natürliche Selbstreinigungsfähigkeit und Dynamik zu erhalten; dies gilt insbesondere für natürliche und naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Ufer, Auen und sonstige Rückhalteflächen. Ohne dass es im Hinblick auf das Vorliegen des zwingenden Versagungsgrundes in Form der Zerstörung einer natürlichen Rückhaltefläche überhaupt noch darauf ankäme, sei der Vollständigkeit halber noch ergänzt, dass zu den zwingenden Versagungsgründen	Der § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG führt weiterhin aus: „ Hochwasserschutz hat auch durch natürliche und naturnahe Maßnahmen zu erfolgen; für den vorsorgenden Grundwasserschutz sowie für einen ausgeglichenen Niederschlags-Abflusshaushalt ist auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Sorge zu tragen, …“. Es wird darauf hingewiesen, dass der Schölkegraben kein natürliches oder naturnahes Gewässer ist. Die angestrebte naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens und auch der zusätzlichen Retentionsfläche entsprechen jedoch genau diesen Zielsetzungen des Naturschutzes.

i.S.d. § 68 Abs. 3 S. 2 WHG auch das naturschutzrechtliche Gebot gehört, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).	
Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nach § 13 Abs. 1 BNatSchG vorrangig zu vermeiden. Das Plangelände soll bis unmittelbar an die Ufer des Schölkegrabens aufgefüllt werden. Zahlreiche Bäume und Büsche, die sich in diesem Bereich befinden, würden dieser Maßnahme zwangsläufig zum Opfer fallen, auch wenn im Planentwurf immer wieder betont wird, Bäume und Sträucher würden erhalten bleiben. Der Verlust von Bäumen und Sträuchern im Uferbereich könnte vermieden werden, indem die Aufschüttung des Plangebiets nicht bis unmittelbar an den Uferbereich erfolgt, wobei dann als hinzunehmende Folge die Bebauung der dort vorhandenen Grundstücksparzellen etwas verändert werden müsste. Die vorgesehene Aufschüttung des Plangebiets widerspricht diesen naturschutzrechtlichen Forderungen diametral. Mithin ist der Gewässerausbau auch aus Gründen des § 68 Abs. 3 Ziff. 2 WHG i.V.m. § 21 Abs. 5 und 1 Abs. 3 Nr. 3 , 15 Abs. 1, 13 Abs. 1 BNatSchG zu versagen.	Maßgeblich für die Bauleitplanung ist der § 18 BNatSchG, der das Verhältnis des Naturschutzrechtes zum Baurecht abschließend regelt. Im Umweltbericht als Teil der Begründung wird umfassend auf die Auswirkungen der Planung im Sinne des Naturschutzrechtes eingegangen. Dabei werden alle Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Die naturschutzfachlichen Belange sind damit hinreichend berücksichtigt worden. Die geplante Aufschüttung des Geländes ist für die öffentlichen Grünfläche nicht vorgesehen. Der Umfang von Eingriffen wird im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsregelung abschließend abgearbeitet und es wurden entsprechende Ausgleichsmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt.
Im Hinblick auf die zwingende Vorschrift des § 68 Abs. 3 WHG dürfte die Aufschüttung des Plangebiets daher wasserrechtlich weder planfestgestellt noch plangenehmigt werden. Eine dennoch erfolgende Aufschüttung würde einen rechtswidrigen Gewässerausbau darstellen. Ein Bebauungsplan, der eine solche Aufschüttung festsetzen würde, wäre rechtswidrig und damit nichtig. Der Bebauungsplan, sollte er beschlossen werden, würde wie bereits aufgezeigt, an	Da die geplante Aufschüttung des Geländes ist für die öffentlichen Grünfläche nicht vorgesehen. Es findet demnach am Schölkegraben kein Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG statt, der nach § 68 WHG zu genehmigen wäre.

zahlreichen, jeweils bereits einzeln und separat zu seiner Unwirksamkeit führenden Mängel leiden.	
Ein weiterer Mangel des B-Planentwurfs besteht darin, dass das für die Wohnbebauung vorgesehene Plangebiet in einem Überschwemmungsgebiet liegt. Zwar ergäbe sich eine Unwirksamkeit des Planes nicht unmittelbar aus § 78 WHG. Diese Bestimmung betrifft die Ausweisung neuer Baugebiete in festgesetzten Überschwemmungsgebieten. In festgesetzten Überschwemmungsgebieten bestehen nach § 78 Abs. 1 S. 1 WHG bestimmte gesetzliche Verbote, z.B. das Verbot der Ausweisung von neuen Baugebieten (Nr. 1). Überschwemmungsgebiete sind nach § 77 Abs. 1 WHG die Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser eines oberirdischen Gewässers überschwemmt oder durchflossen oder die für Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden. Ausgenommen sind -vorbehaltlich abweichender landesrechtlicher Regelungen- Gebiete, die überwiegend von Gezeiten beeinflusst werden. Das Plangebiet ist nicht als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Insoweit führt die Planverwaltung in dem Planentwurf "großbrüstig" -von der Sache her allerdings zutreffend- aus, dass sich das Plangebiet nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet befinde: "Der Geltungsbereich A des Bebauungsplanes befindet sich nicht im Bereich eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets i.S.d. § 77 WHG " (S 16 1. Abs. des Planentwurfs). § 78 Abs. 1 WHG ist daher rechtlich nicht einschlägig.	Es ist festzustellen, dass es sich nicht um ein förmlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet im Sinne des § 78 WHG handelt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Jedoch befindet sich das Plangebiet in einem sog. faktischen Überschwemmungsgebiet i.S.d. § 77 Abs. 3 WHG, in welchem eine Bebauung nur unter den gleichen Voraussetzungen erfolgen darf wie bei einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Insofern hätte es sich für den (die) Planverfasser(in) nicht nur gehört, außer der verneinenden Aussage "das Plangebiet befindet sich nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet" auch die bejahende Aussage zu treffen, dass sich das Plangebiet aber in einem	Die im Ergänzungsgutachten 2018 dargestellte Fläche mit einem Volumen von ca. 910 m³ wird bei einem hundertjährlichen Niederschlagsereignis überschwemmt. Gemäß § 77 Abs. 1 Satz 1 WHG sind auch natürliche, also faktische Überschwemmungsgebiete (§ 76 Abs. 1 Satz 1 WHG), also Gebiete, die nicht vorläufig gesicherte oder festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind, in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten.

faktischen Überschwemmungsgebiet befindet. Eine solche Aussage wäre nicht nur deshalb "fair" und angebracht gewesen, weil für ein faktisches Überschwemmungsgebiet dieselben einschränkenden Maßgaben für eine Bebauung gelten wie für ein nach § 78 Abs. 2 BauGB festgesetztes Überschwemmungsgebiet. Eine solche Aussage wäre vielmehr sogar zwingend geboten gewesen, weil noch nicht festgesetzte Überschwemmungsgebiete i.S.d. § 77 Abs. 3 WHG - ebenso wie als Risikogebiete i.S.d. § 73 Abs. 1 S. 1 WHG bestimmte Gebiete- im Plan vermerkt werden sollen-was im gegenständlichen Planentwurf -natürlich- nicht erfolgt ist!!!! Das Erhaltungsgebot des § 77 WHG gilt insbesondere in Überschwemmungsgebieten nach § 76 Abs. 1 WHG, die nicht festgesetzt oder vorläufig gesichert sind. Gerade Überschwemmungsgebiete, die weder festgesetzt noch im Sinne von § 76 Abs. 3 WHG vorläufig gesichert sind, sind in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Das Erhaltungsgebot tritt zurück, sobald ihm überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen, in diesem Fall sind rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen (§ 77 S. 2 WHG).	Die Begründung wurde dementsprechend in den Kapiteln 4.4.4, 4.9, 5.10 und in der Gesamtabwägung in Kapitel 6 ergänzt. Dabei wurde eine intensive Abwägung zwischen den Belangen des Hochwasserschutzes und dem Wohl der Allgemeinheit vorgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass ein § 77 Abs. 3 WHG nicht besteht.
Nach der Untersuchung der Firma HGN liegt das Plangebiet in der 100-jährlichen Überschwemmungsfläche des Schölkegrabens, d.h. die Fläche wird bei einem 100-jährlichen Hochwasser überflutet. Eine Bebauung in einem Überschwemmungsgebiet gefährdet den Hochwasserschutz. Dementsprechend bestimmt § 77 S. 1 WHG, dass Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG in ihrer Funktion als Rückhaltefläche zu erhalten sind. Bei § 77 WHG handelt es um ein allgemeines Erhaltungsgebot. Der Umstand, dass die vorliegende Überschwemmungsfläche weder nach § 76 Abs. 2 WHG festgesetzt noch nach § 76 Abs. 3 WHG vorläufig gesichert wurde, steht der Anwendung des § 77 WHG nicht entgegen, da dieser -wie die Verweisung auf § 76 WHG insgesamt und nicht lediglich auf dessen Absätze 2 und 3 zeigt - allein darauf abstellt, ob faktisch ein Überschwemmungsgebiet vorliegt. Im Unterschied zu § 78 WHG betrifft § 77 WHG damit alle Arten von Über-	Die im Ergänzungsgutachten 2018 dargestellte Fläche mit einem Volumen von ca. 910 m³ wird bei einem hundertjährlichen Niederschlagsereignis überschwemmt. Gemäß § 77 Abs. 1 Satz 1 WHG sind auch faktische Überschwemmungsgebiete (§ 76 Abs. 1 Satz 1 WHG), also Gebiete, die nicht vorläufig gesicherte oder festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind, in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Im Unterschied zu festgesetzten Überschwemmungsgebieten besteht die Möglichkeit das Erhaltungsgebot des § 76 Abs. 1 S. 1 WHG als Belang des Hochwasserschutzes zurückzustellen, wenn das Wohl der Allgemeinheit entgegensteht. Das OVG Lüneburg führt dazu im nebenstehend aufgeführten Urteil vom v. 02.06.2014-1 KN 136/12 an: „Gemäß § 77 Satz 2 WHG ist das Erhaltungsgebot allerdings nicht unter allen Umständen strikt zu beachten. Sprechen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für die Realisierung eines Vorhabens, ergibt mithin die Abwägung, dass Belange von höherem Gewicht dem Erhalt eines faktischen Überschwemmungsgebiets als

schwemmungsgebieten, festgesetzte ebenso wie ermittelte, vorläufig gesicherte und faktische. Gemäß § 77 Abs. 1 S. 1 WHG sind auch faktische Überschwemmungsgebiete (§ 76 Abs. 1 S. 1 WHG) in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Auf eine rechtliche Anerkennung kommt es -anders als etwa im Rahmen des § 78 Abs. 1 S. 1 WHG- nicht an (OVG Lüneburg v. 02.06.2014- 1 KN 136/12; VGH München v. 14.12.2016-15 N 15.1201). Die Pflicht zur Erhaltung von Überschwemmungsgebieten gilt daher sowohl für festgesetzte als auch für nicht festgesetzte Überschwemmungsgebiete (Bay. VGH v. 29.09.2004 -15 ZB 02.2958). Entgegen der Auffassung der Planbehörde stehen der Erhaltung des Überschwemmungsgebiets keine überwiegenden Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegen, die es nach § 77 S. 2 WHG erlauben, die Belange des Hochwasserschutzes unter Festlegung von Ersatzretentionsraum zurückzustellen. Zwar ist gemäß § 77 S. 2 WHG das Erhaltungsgebot nicht unter allen Umständen zu beachten. Sprechen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für die Realisierung eines Vorhabens, stehen mithin Belange von höheren Gewicht dem Erhalt eines natürlichen Überschwemmungsgebiets als Rückhaltefläche entgegen, kann ein Eingriff in das Gebiet zulässig sein. Der Erhaltung des Überschwemmungsgebiets stehen jedoch keine überwiegenden Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegen, die es nach § 77 S. 2 WHG erlauben, die Belange des Hochwasserschutzes unter Festlegung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zurückzustellen. Die Vorschrift lässt einen Eingriff in Überschwemmungsgebiete nicht bereits dann zu, wenn bei einem Verzicht auf die Bebauung das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigt wird. Vielmehr müssen dem Erhalt der Rückhaltefläche des Überschwemmungsgebiets überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen (VGH München v. 10.10.2016 -1 NE 16.1765). Lediglich dann also, wenn eine Gemeinde gleichsam auf eine Entwicklung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet angewiesen ist, wenn also für ein bestimmtes Vorhaben kein außerhalb gelegener Alternativstandort mehr im Gemeindegebiet zur Verfügung steht, soll eine solche Entwicklung nicht völlig abgeschnitten werden. Eine solche Situation bzw.	Rückhaltefläche entgegenstehen, ist ein Eingriff in das Gebiet zulässig.“ Aus Sicht der Verwaltung ergibt sich ein deutlich überwiegendes öffentliches Interesse an einer Inanspruchnahme der Rückhaltefläche. Dies wird im Kapitel 6 der Begründung, die Bestandteil der Gesamtabwägung ist, ausführlich dargelegt und insofern darauf verwiesen. Aufgrund der dort aufgeführten Darstellung ergibt sich, dass bei der nach § 77 WHG gebotenen Abwägung den entgegenstehenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit der Vorrang eingeräumt wird gegenüber der Erhaltung des Überschwemmungsgebiets.

Sachlage gibt es gegenständlich jedoch nicht.	
§ 67 Abs. 2 S. 1 WHG definiert den Gewässerausbau als die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Der Ausbautatbestand wird durch die 3 Tatbestandvarianten Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer bestimmt. Welche Variante im konkreten Fall vorliegt, bedarf letztendlich nicht einer abschließenden Klärung, weil die Übergänge fließend und die Rechtsfolgen bei allen Tatbestandsvarianten identisch sind. Herstellung eines Gewässers ist die Neuerstellung eines Gewässers an einem Standort, wo bisher kein solches vorhanden war, oder die grundlegende Veränderung eines bestehenden oberirdischen Gewässers in der Art, dass es seine bisherige Identität verliert. Das Anlegen eines RRB, wie hier, durch Abgrabung auf einer Freifläche in unmittelbarer Nähe eines Gewässers mit Herstellung eines "Durchstichs" zum Schölkegraben stellt einen Gewässerausbau dar.	Die Errichtung eines Regenrückhaltebecken ist unstrittig ein Gewässerbau im Sinne des WHG. Dieses ist im Rahmen einer Planfeststellung oder –genehmigung zu genehmigen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Gleichzeitig ist das Regenrückhaltebecken aber auch eine Abwasseranlage i.S.d. Wasserrechts. 90 % des auf der B-Planfläche anfallenden Oberflächenwassers sollen aufgrund unzureichender bzw. fehlender Anschlussmöglichkeiten an ein vorhandenes Abwasserkanalnetz dem im nördlichen Bereich des Plangebietes angrenzenden Vorfluter Schölkegraben zugeführt werden. Mit der für die Herrichtung des geplanten Regenrückhaltebeckens vorgesehenen Geländeabgrabung soll zusätzlicher Retentionsraum geschaffen werden. Gleichzeitig soll die Möglichkeit geschaffen werden, das in den Retentionsraum aufgenommene Oberflächenwasser in den Schölkegraben fließen zu lassen. Mit der Sammlung des von den versiegelten Flächen des B-Plangebietes stammenden Oberflächenwassers, welches Abwasser i.S.d. § 8 WHG ist, ist eine Abwasserbeseitigung verbunden, so dass das Regenrückhaltebecken die Funktion einer Abwasserbeseitigungsanlage erfüllt. Da für das Rückhaltebecken die Einbindung in den Wasserkreis-	Wie im Rahmen der Stellungnahme der Einwenderin bereits mehrfach dargestellt und unstrittig, ist der Schölkegraben ein Gewässer III. Ordnung. Er ist jedoch nicht Bestandteil eines vorhandenen Abwasserkanalnetz, das regelmäßig der Entwässerung von Schmutz- oder Regenwasser vorbehalten wird, sondern Teil des Gewässersystems Schölke / Kleine Mittelriede. Es wird darauf hingewiesen, dass der § 8 WHG die Erlaubnis oder Bewilligung der Benutzung eines Gewässers abschließend regelt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

lauf zwar begrenzt, aber dennoch vorgesehen ist und damit (auch) ein Gewässer i.S.d. WHG und des Landeswassergesetzes hergestellt wird, kommt es zu einer "Doppelnatur" von Gewässer und Abwasseranlage. Vom wasserrechtlichen Gewässerbegriff ausgenommen wäre lediglich das Wasser, das dem natürlichen Wasserkreislauf entzogen ist. Dies betrifft die Fälle, in denen die Gewässereigenschaft aufgrund der Einbeziehung in einen industriellen Produktionskreislauf weitgehend verdrängt oder ersetzt ist und Wasser beispielsweise in technischen Anlagen wie der Kanalisation bzw. in Rohren etc. gefasst wird. Das Charakteristikum für solche Anlagen besteht darin, dass das in ihnen gefasste Wasser nicht mit dem üblichen Wasserhaushalt, bestehend aus Grundwasser und Oberflächenwasser, unmittelbar in Verbindung steht. Die Gewässereigenschaft verliert eine Wasseransammlung wie beispielsweise bei einer Regenrückhaltung hingegen nicht schon dadurch, dass die Gewässerfunktion durch Eingriffe oder technische Anlagen optimiert wird. Wie oben in anderem Zusammenhang bereits angeführt, schließen der Begriff einer Abwasseranlage und der Gewässerbegriff einander nicht zwingend aus. In der Regel sind Niederschlagswasserrückhaltebecken als Maßnahmen der Überflutungsvorsorge auf die natürlichen Gewässerfunktionen ausgerichtet und gehen in der Funktionalität über eine reine Abwasserbeseitigungsanlage hinaus. Dies hat zur Folge, dass die Wasserrückhaltung 2 Naturen bzw. 2 Funktionen hat, nämlich die Abwasserbeseitigungs- und die natürliche Gewässerfunktion. Eine Niederschlagswasserbeseitigung kann damit sowohl Abwasseranlage und im Einzelfall zugleich ein Gewässer darstellen und damit zwei unterschiedlichen Rechtsregimen unterfallen (vgl. BVerwG v. 28.04.2008 - 7 B 16/08). Sobald also nicht nur sofort eine Versickerung herbeigeführt werden soll, wie dies bei einer Rigole der Fall ist, sondern zunächst auch eine, wenngleich auch eine künstliche, so doch teich- bzw. seeähnliche Rückhaltung erfolgt, ist die Gewässereigenschaft zu bejahen. Die Abgrenzung ist von großer Praxisrelevanz, da ggf. unterschiedliche Zulassungsverfahren und die sich hierbei stellenden Verfahrensfragen für die Anlage zu berücksichtigen und abzuarbeiten sind (siehe dazu insbesondere und zum geplanten Regenwassermanagement auf dem	

Tempelhofer Feld in Berlin VG Berlin, Beschluss v. 28.02.2014 - VG 19 L 334.13). Soweit es sich also nicht nur um ein für einen begrenzten Zeitraum entstehendes Gewässer handelt, das den Wasserhaushalt nicht erheblich beeinträchtigt, was vorliegend jeweils nicht zutrifft, ist die Errichtung eines Niederschlagswasserrückhaltebeckens als Herstellung eines Gewässers im Rahmen eines Gewässerausbaus nach § 67 Abs. 2 WHG zu qualifizieren und damit gemäß § 68 planfeststellungs- bzw. plangenehmigungspflichtig. Da das Wasserbecken als "sonstige Anlage zur Zurückhaltung oder dauerhaften Speicherung von Wasser" zu qualifizieren ist (Nr. 13.6.2 der Anlage 1 UVPG), besteht sogar eine UVP-Pflicht, was die "Wesentlichkeit" des Gewässerausbaus i.S.d. § 67 WHG unterstreicht.	
Vom Gewässerausbau sind auch die eigentlich als Gewässerbenutzung definierte Einleitung (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) in das Rückhaltesystem und die ebenfalls als Gewässerbenutzung geltende Ausleitung (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG) erfasst, weil diese beiden Benutzungen der Herstellung des Rückhaltesystems dienen. Eine selbständige Benutzung liegt allerdings bei der Einleitung (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) des aus dem Rückhaltesystem in den Schölkegraben abgeleiteten Wassers vor. Für diese selbständige Benutzung bedarf es neben der Planfeststellung des Gewässerausbaus einer eigenständigen Benutzungszulassung, weil diese Benutzung für die Herstellung des Regenrückhaltesystems und somit für den Gewässerausbau nicht unmittelbar notwendig ist. Der "Betrieb" des Regenrückhaltebeckens bräuchte nicht unbedingt den "Anschluss" an ein Gewässer, hier in Gestalt des Schölkegrabens. Da das Rückhaltebecken zugleich eine Abwasseranlage ist und somit auch das abgeleitete Wasser Abwasser i.S.d. Wasserrechts ist, könnte eine Ableitung aus dem Rückhaltebecken beispielsweise auch in einen verrohrten Abwasserkanal erfolgen. Auch die Benutzung eines Gewässers (§ 9 WHG) bedarf grundsätzlich einer vorherigen Zulassung in Form eines Verwaltungsaktes durch die Wasserrechtsbehörde, soweit nicht durch wasserrechtliche Vorschriften etwas anders bestimmt ist. § 8 Abs. 1 WHG begründet ein repressives Verbot mit	Das Ergänzungsgutachten zum Entwässerungskonzept hat ergeben, dass die Möglichkeit besteht, das geplante Regenrückhaltebecken auch direkt und ohne Drosselung an den Schölkegraben anzuschließen. Welche Ausgestaltung das Regenrückhaltebecken haben soll, ist in Rahmen des Genehmigungsverfahrens abschließend zu beurteilen. Aufgabe des Bebauungsplanes ist es, die dafür vorgesehenen Flächen in einem erkennbar ausreichenden Umfang bereitzustellen. Eine technisch abschließende Lösung ist hier nicht vorzunehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die von der Stadt Braunschweig geforderten Rahmenbedingungen eines zu berücksichtigenden HQ_{100} an das Entwässerungssystem zum B-Plan „An der Schölke“ weit über die allgemein anerkannten Regeln der Technik hinausgehen.

Befreiungsvorbehalt. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG ist das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer ein Benutzungstatbestand. Hierunter wird die zweckbestimmte, gewässerbezogene Zuführung von Stoffen in ein Gewässer verstanden. Der Anwendungsbereich erstreckt sich sowohl auf oberirdische Gewässer (§ 3 Nr. 1 WHG), Küstengewässer (§ 3Nr. 2 WHG), Meeresgewässer (§ 3 Nr. 1 WHG) und Grundwasser (§ 3 Nr. 3 WHG). Der Begriff "Stoff“ ist weit auszulegen und erfasst jede Materie, die vorher nicht im Gewässer vorhanden war (vgl. Bayr. VGH v. 16.12.1999 - 22 B 97, 1171). Darunter fällt z.B., wie hier, Abwasser. Mit welchen Mitteln das Einleiten oder Einbringen erfolgt, spielt keine Rolle. Der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG setzt ein ziel- und zweckgerichtetes Verhalten oder Unterlassen voraus. Das Hineingelangen von Stoffen in ein Gewässer wird erst zum Benutzungstatbestand, sofern es Folge einer auf den Zweck der Gewässerbenutzung gerichteten menschlichen Handlung ist.	
Dazu, ob es vorliegend diese wasserrechtlichen Verfahren bereits gegeben hat und wenn ja, mit welchem Ergebnis, oder ob sie bereits eingeleitet, aber noch nicht beschieden sind, oder ob sie noch gar nicht eingeleitet sind und ggf. seitens der Planverwaltung gar nicht für erforderlich gehalten werden, gibt es in den zur Einsichtnahme überlassenen Unterlagen keinerlei Aussagen. Ungeachtet dessen, ob es diese wasserrechtlichen Verfahren bereits gegeben hat oder nicht, steht fest, dass die Einrichtung des RRB nicht den technischen Regeln entspricht, das RRB mithin nicht zugelassen werden darf und somit der Bebauungsplan aus technischen Gründen dauerhaft nicht vollzogen werden kann, die Aufstellung des Bebauungsplans mithin nicht "erforderlich" i.S.d. § 2 BauGB ist:	Ein wasserrechtliches Verfahren hat im Rahmen dieses Bebauungsplanes nicht stattgefunden. Aufgabe des Bebauungsplanes ist es, die dafür vorgesehenen Flächen in einem erkennbar ausreichenden Umfang bereitzustellen. Eine technisch abschließende Lösung ist hier nicht vorzunehmen, sondern ist dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Die Planung wurde aufgrund der Hochwasserproblematik unter intensiver Einbindung der zuständigen Unteren Wasserbehörde erarbeitet. Bislang wurden keine erkennbaren Belange geltend gemacht, die einer Genehmigung des Regenrückhaltebecken entgegenstehen. Eine Vollziehbarkeit ist aus Sicht der Verwaltung gegeben.
Ausweislich der unter Ziff. 7 des B-Planentwurfs unter der Überschrift "Zusammenstellung wesentlicher Daten" enthaltenen Angabe ist im Geltungsbereich des Planes eine Wasserfläche für das Rückhaltebecken in Größe von ca. 2.170 m² vorgesehen. Die tatsächliche Gesamtgröße des in etwa gleichschenkligen Flächendreiecks "Regenrückhaltebereich", bestehend aus reiner	Die in Punkt 7.1 der Begründung ausgewiesene Größenordnung von ca. 2.170 m² für das Regenrückhaltebecken wurde thematisch unter die Unterschrift Wasserflächen gestellt. Die Festsetzung im Bebauungsplan erfolgt als Fläche für die Wasserwirtschaft, Regenrückhaltebecken. Der Hinweis zur Flächengröße wurde überprüft. Die Fläche weist unverändert „Schenkelmaße“ von ca. 61 x 71 m auf und ent-

Wasserfläche zzgl. Gehölzbereichen, Wiesenbereichen und Zufahrtbereichen, mit Schenkelmaßen von "wohlwollend "gemessenen 50x60 m würde ca. 1500 m² betragen. Diese Fläche wäre um 670 m² kleiner als das, wie oben aufgezeigt, im B-Planentwurf für das Rückhaltebecken sprich für die reine Wasserfläche allein vorgesehene Flächenmaß von ca. 2.170 m²!!!!	spricht der angegebenen Flächengröße.
Diese Daten "passen" nicht zueinander, sie widersprechen sich. Demgemäß kann bei Zugrundelegung der im Planentwurf angegebenen Daten sowie der aus der Planzeichnung ebenfalls ersichtlichen Situation die für eine Inbetriebnahme eines RRB erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis nicht erteilt werden, weil eben die Dimensionierung des Rückhaltesystems zu niedrig wäre und das Rückhaltebecken mangels ausreichender Kapazität überlaufen und Überschwemmungen verursachen könnte. Ohne eine solche wasserrechtliche Genehmigung dürfte das RRB nicht betrieben werden, so dass es an der erforderlichen abwasserrechtlichen Erschließung des Plangebiets mangeln würde. Ein Bebauungsplan für ein Plangebiet, das nicht erschlossen ist und auch unter Zugrundelegung der Planunterlagen dauerhaft nicht erschlossen werden kann, mangelt der "Erforderlichkeit" i.S.d. § 1Abs. 3 S. 1 BauGB. Einer solchen Planung ist die Zustimmung zu versagen.	Im Nutzungsbeispiel wird nur eine Möglichkeit dargestellt, wie das Regenrückhaltebecken später in der Ausführung aussehen könnte. Daraus abzuleiten, dass eine Umsetzung nicht möglich sein sollte, wird von der Verwaltung nicht gesehen. Gerade die großzügig bemessene Fläche lässt auch noch größere Rückhaltevolumina zu. Wichtig im Rahmen des Bebauungsplanes ist, dass deutlich erkennbar ist, dass eine hinreichende Fläche planungsrechtlich gesichert ist. Die genaue Ausprägung des Regenrückhaltebeckens wird Gegenstand eines nachfolgenden Genehmigungsverfahrens und dort fachlich geprüft. Aufgabe des Bebauungsplanes ist es, die dafür vorgesehenen Flächen in einem erkennbar ausreichenden Umfang bereitzustellen. Eine technisch abschließende Lösung ist hier nicht vorzunehmen, sondern ist dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten.
Sofern entgegen bzw. trotz des im Planentwurf mit 2.170 m² angegebenen Flächenmaßes für das unter dem eigentlich nicht auslegungsbedürftigen Begriff "Wasserfläche" subsumierten RRB ein angesichts der tatsächlichen Gesamtfläche des "Regenrückhaltebereichs" in Größe von ca.. 1.500 m² - s.o.- niedrigeres Flächenmaß von z.B. 1000 m² für die "reine" Wasserfläche des RRB zugrunde gelegt bzw. angenommen werden würde, ergäbe sich bei voller Inanspruchnahme des im Planentwurf angegebenen Fassungsvolumens des RRB von 630 m3 eine Wasserstandshöhe im Becken von 0,63 m -die Abböschungen der Böschungsränder bei dieser Rechnung einmal nicht mit berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Damit bei einem solchen Wasserstand von 0,63 m kein Rückstau bzw. Einstau im Abwassersystem des Plangebiets eintreten kann, müsste, sofern nicht eine Rückstau-	Die genaue Ausprägung des Regenrückhaltebecken ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festzustellen. Aufgabe der Bauleitplanung ist hier, hinreichend Flächen

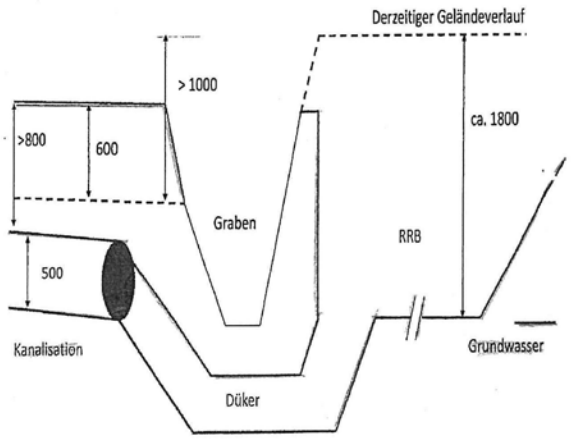
klappe im Becken eingebaut wird -was im Planentwurf offenkundig aber noch nicht einmal angedacht, jedenfalls in keiner Weise direkt oder auch nur indirekt angesprochen ist- der Boden des RRB mindestens 0,63 m unterhalb des Niveaus der Grabensohle des Schölkegrabens angelegt werden. Bei dieser Konstellation würde aber die Gesamtfläche des Flächendreiecks "Regenrückhaltung" angesichts der zu berücksichtigenden Raummaße für die Abböschungen von 1:2 bis 1:4 nicht ausreichen, um die technischen Anforderungen für den Bau des RRB erfüllen zu können -von der planerischen Vorgabe, auf dem Rückhaltebereich auch einen Gehölzbereich, einen Wiesenbereich und Zufahrtsbereiche anzulegen, einmal ganz abgesehen. Die wassertechnischen Anforderungen sehen nun einmal die Vornahme von Abböschungen der Uferbereiche vor.	bereitzustellen, die eine Umsetzung in jedem Fall ermöglichen. Die festgesetzte Fläche von ca. 2.170 m² erfüllt diese Aufgabe vollständig. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt bei ca. 72,00 m, entsprechend der Sohlhöhe des Schölkegrabens und, je nach Gestaltung, auch der Sohlhöhe des Regenrückhaltebeckens. Abgrabungen darunter sind möglich, beispielsweise um aus Naturschutzgründen einen Dauereinstau zu bewirken.
Auch unter Zugrundelegung einer hypothetisch angenommenen Wasseroberfläche des RRB von 1.000 m² könnte die abwasserrechtliche Genehmigung für den Bau des RRB mithin nicht erteilt werden, so dass das Plangebiet auch insoweit auf Dauer nicht erschlossen werden könnte und dem Planentwurf ebenfalls die Zustimmung zu versagen wäre mangels einer "Erforderlichkeit" der Planung.	s. o.
Aber auch eine dahingehende Lösung, das Niveau des Beckenbodens noch tiefer zu legen als die besagten 0,63 cm unterhalb der Sohle des Schölkegrabens, würde nicht weiterführend sein, so wie -selbst bei gleichzeitigem Einbau einer Rückstauklappe- jedwede Lösung, erst recht die, den Beckenboden oberhalb der Grabensohle des Schölkegrabens anzulegen, um dann z.B. die Abböschungen realisieren zu können, an abwassertechnischen Anforderungen scheitern würde. Denn gleichgültig, "wie man das Blatt auch dreht und wendet" bei jeglicher Anlage des Beckenbodens, also unterhalb oder oberhalb der Grabensohle des Schölkegrabens oder auf dessen gleicher Höhe, besteht die Gefahr, dass der Boden des Beckens mehr oder weniger viel mit dem im Plangebiet hoch anstehenden Grundwasser gefüllt ist, so dass bereits ein Einstau im Abwassersystem des Plangebiets entstehen würde, selbst wenn überhaupt noch kein aus dem Plangebiet abfließendes Oberflächenwasser in das RRB	Grundsätzlich ist das Regenrückhaltebecken als Becken mit einem dauerhaften Einstau durch das Grundwasser denkbar. Auch ein Einstau in das Abwassersystem als zusätzlichem Stauraum ist denkbar. Die genaue Ausprägung des Regenrückhaltebecken ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens festzustellen. Aufgabe der Bauleitplanung ist hier, hinreichend Flächen bereitzustellen, die eine Umsetzung in jedem Fall ermöglichen. Die festgesetzte Fläche von ca. 2.170 m² erfüllt diese Aufgabe vollständig. Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes wird für das Bemessungsereignis HQ_{100} der o. g. mittlere (also durchschnittliche) Grundwasserspiegel angenommen. Sollte es bei einem hundertjährlichen Niederschlagsereignis bereits ein deutlich höherer Grundwasserspiegel bestehen, entspräche dies nicht mehr dem HQ100-Szenarium. Es wäre als ein selteneres Ereignis anzusehen, das über die Vorsorgepflicht des HQ_{100} hinausgeht und daher als hinnehmbar anzusehen

gelangt wäre. Das im Abwassersystem des Plangebiets durch Einstau befindliche Wasser würde -unabhängig von dem hypothetisch angenommenen Vorhandensein einer Rückstauklappe- aufgrund des Prinzips der "kommunizierenden Röhren" weiter ansteigen, sobald im Kanalnetz des Plangebiets in Richtung RRB abfließendes Abwasser hinzukäme. Abwassertechnisch aber ist eine Abwasseranlage, in der sich mehr oder weniger dauerhaft ein Rückstau bzw. Einstau bilden kann, nicht zulässig. Auch im Hinblick auf diesen Sachverhalt - Gefahr hoch anstehenden Grundwassers und dadurch Einstau im Abwassersystem des Plangebiets- ist der Planung des RRB die Genehmigung zu versagen. Ohne RRB aber keine Erschließung, ohne Erschließung keine Inkraftsetzung des Bebauungsplans.	ist. Sollte in der Kanalisation bereits Wasser bestehen, wäre dies nicht zu addieren, da das Wasser dort unverändert bliebt. Von einem dauerhaften Einstau in die Kanalisation ist nicht auszugehen. Eine rechtliche Prüfung dieser Entwässerungsvariante erfolgt im Rahmen eines gesonderten Genehmigungsverfahrens. Ein dauerhafter Einstau, wie er etwa in dem bestehenden Regenrückhaltebecken an der Kälberwiese vorhanden ist, steht einer Nutzung nicht entgegen.
Unklar bzw. unstimmig und nicht nachvollziehbar ist im Planentwurf übrigens nicht nur das Oberflächenmaß für das RRB, sondern auch für den "Graben". Ausweislich Ziff. 7.1 auf Seite 63 des Planentwurfs ist dort für den "Graben" -gemeint ist offensichtlich und unzweideutig der Schölkegraben- eine Wasserfläche von 800 m² angegeben. In der Planbegründung für den B-Plan HO 41 ist seinerzeit hingegen für den "Graben" lediglich eine Wasserfläche von 170 m² angegeben. Für diese Differenz gibt es weder eine ausdrückliche (Er-) Klärung im Planentwurf noch lässt sich die Differenz mittelbar den Ausführungen der Planbegründung entnehmen. Lediglich einmal -auf S. 17 letzter Abs., S. 18 1. Abs. des Planentwurfs HO 54 - heißt es: " In der Summe beider Maßnahmen zur Rückhaltung, also durch die Abgrabung entlang der Schölke einerseits und durch eine Vergrößerung des Retentionsvolumens des Schölkegrabens andererseits, erfolgt nachweislich ein volumen - und wirkungsgleicher Ausgleich der durch die Bebauung induzierten Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss", allerdings ohne dass aus dieser Anmerkung erkennbar wäre, auf welche Art und Weise und an welcher Stelle genau denn eine Vergrößerung des Retentionsvolumens des Schölkegrabens erfolgen soll.	Der so genannte Schölkegraben weist als nachrichtliche Übernahme eines Gewässers III. Ordnung im Geltungsbereich A des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, eine Fläche von ca. 800 m² auf. Der angeführte HO 54 wurde gegenüber dem vorgehenden HO 41 östlich erweitert. Außerdem wurde der ursprünglich falsch als Grünfläche gekennzeichneten Südteil des Grabens im HO 54 korrekt in vollem Grundstücksumfang dargestellt. Eine Vergrößerung des Schölkegrabens, auch nicht als Retentionsraum, ist ausweislich der Planunterlagen nicht vorgesehen. Die zusätzliche Retentionsfläche für den Hochwasserschutz ist entlang der Schölke in dem gekennzeichneten Abschnitt vorgesehen. Als Rückhaltungsmaßnahme für Niederschlagswasser ist weiterhin das Regenrückhaltebecken vorgesehen.
Im Übrigen sind auch zahlreiche Angaben und Ausführungen höchst widersprüchlich, die die Planverwaltung in anderem Zusam-	

menhang -Umwelt, Landschaft pp. - gemacht hat:	
Auf S. 6 letzt. Abs. d. Planentwurfs heißt es: "Entlang des Grabens ist die Festsetzung eines 3 m breiten Grünstreifens als öffentliche Grünfläche u.a. zur Bewirtschaftung des Grabens geplant".	Die Festsetzung einer öffentliche Grünfläche schließt eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nicht aus. Hier muss lediglich die Zugänglichkeit für die jährlichen Kontrollen gewährleistet sein.
S. 7 2. Abs. und S. 18 1. Abs. :"Auf der Südseite des Schölkegrabens ist ein Pflegeweg geplant".	s. o.
S. 13 3. Abs.: "im nördlichen Bereich des Plangebietes ergibt sich durch die 4 entlang des Grabens vorhandenen Gehölzstrukturen i.V.m. den vorgelagerten Ruderalflächen und den weiter nördlich angrenzenden, relativ ungestörten Gehölzbeständen ein natürlicheres, strukturreicheres Bild".	Richtigerweise steht an der genannten Stelle: „… ergibt sich durch die hier entlang des Grabens …“. Die bestehenden und anzupflanzenden Gehölzstrukturen stellen nach Ansicht ein Gesamtbild entsprechend der Ausführungen in der Begründung dar.
S. 19 vorletzt. Abs. :"Der Erhalt vorhandener Baumstrukturen vermindert den Eingriff, und die vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen im Geltungsbereich A tragen dazu bei, mögliche negativen Auswirkungen auszugleichen ".	Ein Widerspruch wird hier nicht erkannt. Grundsätzlich vermindert der Erhalt von Grünstrukturen den naturschutzrechtlichen Eingriff.
S. 35 2. Abs. : Erhalt von Bäumen im nördlichen Bereich des Geltungsbereichs A entlang der vorhandenen Entwässerungsgräben zur Minimierung von Verlusten floristisch und faunistisch bedeutsamer Grünstrukturen".	Entlang des Schölkegrabens sollen die Gehölzstrukturen soweit möglich erhalten bleiben, teilweise wurden sogar einzelne Bäume mit Erhaltungsfestsetzungen gesichert.
S. 49 2. Abs. :"Wege innerhalb der nördlichen Grünflächen sind nicht nur zur Anbindung an angrenzende Wald- und Grünflächen möglich und vorgesehen, sondern auch zur Unterhaltung und Pflege des Grabens, des Uferbereiches und des Regenrückhaltebereichs erforderlich".	s. o.
Die Planverwaltung muss sich die -bislang unbeantwortet gebliebene- Frage gefallen lassen, wie sich der "Erhalt vorhandener Baumstrukturen" und " der Erhalt der entlang des Grabens vorhandenen Gehölzstrukturen i.V.m. den vorgelagerten Ruderalflächen und den weiter nördlich angrenzenden relativ ungestörten Gehölzbeständen "mit der Aussage vertragen sollen, dass "entlang des Grabens die Festsetzung eines 3 m breiten Grünstreifens als öffentliche Grünfläche u.a. zur Bewirtschaftung des Grabens geplant ist", "auf der Südseite des Grabens ein Pflegeweg geplant ist" und "Wege innerhalb der	Die Festsetzung einer öffentliche Grünfläche schließt eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung des Schölkegrabens nicht aus. Hier muss lediglich die Zugänglichkeit für die regelmäßig stattfindenden Kontrollen gewährleistet sein. Entlang des Schölkegrabens sollen bestehende Gehölzstrukturen berücksichtigt und soweit möglich erhalten bleiben, teilweise wurden sogar einzelne besonders schützenswerte Bäume mit Erhaltungsfestsetzungen gesichert.

nördlichen Grünflächen zur Unterhaltung und Pflege des Grabens, des Uferbereiches und des Regenrückhaltebereiches erforderlich" sind. Weil sich die besagten schützenswerten Baum- und Gehölzstrukturen gerade unmittelbar angrenzend an die beiderseitigen Uferbereiche des Schölkegrabens befinden, kann doch die ehrliche Antwort, um die die Planverwaltung nicht herumkommen kann und darf, doch nur lauten :"Entweder Grünstreifen zzgl. Pflegeweg" oder "Erhalt vorhandener Baumstrukturen". Indirekt räumt die Planverwaltung dies -wenn auch vielleicht nur unbewusst- bereits selbst ein, indem es auf S. 36 letzt. Abs. des Planentwurfs heißt:" Folgende Maßnahmen dienen u.a. der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen: ...Erhalt eines Teils des Baumbestandes entlang des Schölkegrabens, Pflanz- und weitere Gestaltungsmaßnahmen in den Geltungsbereichen B und C".	Dies steht aber nicht im Widerspruch zu einer Zugänglichkeit des Grabens.
Bei der "lärmmäßigen Berücksichtigung" des Baugebiets "Feldstraße" hat die Planverwaltung versäumt, auch die Verkehre mit einzubeziehen, die im Hinblick darauf entstehen, dass der Parkplatz der Kleingartenanlage "Im Altfelde" im Falle der Realisierung des Plangebiets "Feldstraße" nur noch über das Plangebiet "HO 54" angefahren werden kann und auch Zubringer - und Abholerverkehr für die an der Feldstraße neu zu bauende Kita ebenfalls zum Teil über das Plangebiet HO 54 erfolgen wird, auch wenn die grundsätzliche verkehrsmäßige Erschließung der Kita über die "Kälberwiese" angedacht sein mag.	Es wurde dem Schallgutachten ein worst-case-Szenario auf der Basis der zu dem Zeitpunkt grob abgeschätzten Verkehrszahlen zugrunde gelegt. Maßgeblich für den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, sind die Auswirkungen aus den im Geltungsbereich A entstehenden Verkehrszahlen. Mögliche verkehrliche Auswirkungen aus dem Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23, sind dort zu ermitteln, zu bewerten und zu bewältigen, etwa durch eine entsprechende Verkehrslenkung oder Reduzierung von Wohneinheiten.
Im Zusammenhang mit dem Bau des RRB entstehen folgende Konstellationen und bislang seitens der Planverwaltung unbeantwortet gelassene Fragestellungen: Es ist nicht gewährleistet, dass die Kapazität des Beckens vollständig nutzbar ist, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein signifikanter Zufluss aus anderen Bereichen in das Becken erfolgt, der dessen Kapazität reduzieren würde, z.B. infolge eines wie auch immer bedingten Rückstaus ausgehend vom Einmündungsbereich des Schölkegrabens in die Schölke. Infolge des bei der gegenständlichen Planung gemäß Ziff. 2 b der Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 BauGB als kumulierendes Vorhaben zu berücksichtigenden, seitens der Planverwaltung bislang jedoch mit keinem einzigen Wort berücksichtigten Baus eines	Für die Realisierbarkeit des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, besteht kein unmittelbarer sachlicher Zusammenhang mit dem benachbarten Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23. Dies betrifft auch das Entwässerungskonzept. Zwar wurden hier beide Baugebiete hydraulisch untersucht, es geht jedoch aus dem Ergänzungsgutachten hervor, dass das Baugebiet unabhängig realisierbar ist. Mögliche Auswirkungen aus dem Bebauungsplan "Feldstraße", AP 23, sind dort zu ermitteln, zu bewerten und zu bewältigen. Die Ausprägung des Regenrückhaltebeckens der Feldstraße wird sich erst im Rahmen der weiteren Planerarbeitung ergeben. Bislang ist kein unmittelbarer, nicht gedros-

RRB's für das Plangebiet Feldstraße mit Anschluss des Beckens an die Schölke entsteht bei einem Starkregenereignis in der Schölke eine erhöhte Wasserzufuhr mit entsprechender Auswirkung auf den Schölkegraben. Allenfalls bei gering belasteten Bedingungen befindet sich der Grundwasserstand des Beckens etwa an der Beckensohle, in der Regel jedoch darüber. Bei einem Starkregenereignis ist zu erwarten, dass der Wasserspiegel im Graben durch Zufluss im Bereich Aufstrom des Plangebietes bereits ansteigt. Sofern der Wasserspiegel auf 0,5 m insgesamt ansteigt, könnte kein Abfluss aus dem RRB erfolgen, und es käme auf jeden Fall zum Rückstau in die Kanalisation des Plangebietes. Wenn ein vollständiger Rückstau in die Kanalisation vermieden werden soll, darf die Füllhöhe des Beckens nicht mehr als 50 cm betragen. Die Grundfläche des Beckens (bei Annahme senkrechter Uferkanten) müsste mindestens 1.260 m² betragen. Da senkrechte Uferkanten nicht realisierbar sind, ist die Grundfläche noch größer. Die Planung funktioniert nicht. Das Kanalisationsrohr muss ein Gefälle haben. Es ist durchaus möglich, dass es am Graben noch etwas tiefer liegt. Entsprechend geringer darf die Füllhöhe des Beckens sein, um den vollständigen Rückstau zu vermeiden.	selter Anschluss an die Schölke vorgesehen. Die Drosselung gewährleistet, dass der der natürliche Oberflächenabfluss des unbebauten Gebietes als Maximalmaß gewährleistet werden kann. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt bei ca. 72,00 m, entsprechend der Sohlhöhe des Schölkegrabens und, je nach Gestaltung, auch der Sohlhöhe des Regenrückhaltebeckens. Ein regelmäßiger Dauerstau ist daher nicht zu erwarten. Die genaue Ausgestaltung, die ggf. auch die Grundwasserstände berücksichtigt, ist im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren abschließend zu klären Ob und inwieweit ein Rückstau innerhalb der Kanalisation möglich sein soll, wird sich im Rahmen der Ausführungsplanung ergeben.
Nachfolgend wird ein schematischer Querschnitt (nicht maßstabsgetreu) zum geplanten Konzept mit Düker und neuem Regenwasserrückhaltebecken (RRB) im Plangebiet "Schölke" auf Basis der Beschreibung des Plans und der Verhältnisse im Gelände dargestellt. Die schwarzen Linien zeigen den bisherigen Geländeverlauf, die roten Linien beschreiben die geplanten Veränderungen:	Das zu erstellende Regenrückhaltebecken wird im nachfolgenden Genehmigungsverfahren so dimensioniert, dass gemäß textl. Festsetzung mind. 630 m³ realisierbar sind. Die dafür gesicherte Fläche von ca. 2.170 m² ist auch unter weitgehendem Erhalt der Gehölzstrukturen ausreichend dimensioniert. Der mittlere Grundwasserspiegel beim Baugebiet liegt bei ca. 72,00 m, entsprechend der ungefähren Sohlhöhe des Schölkegrabens und, je nach Gestaltung, auch der Sohlhöhe des Regenrückhaltebeckens. Darüber liegende Grundwasserhöhen angrenzender Grundstücke entwässern naturgemäß in den Schölkegraben und werden abgeführt. Dabei wird je nach Variante genau festgelegt, welche Abgrabungen vorgenommen

 Auf der südlichen Seite des Grabens wird das Gelände um 60 cm erhöht. Um Frostfreiheit zu gewährleisten, muss das Kanalisationsrohr mit mindestens 80 cm unterhalb der Geländeoberfläche, also mindestens 20 cm unterhalb der heutigen Geländeoberfläche, verlaufen. Bei Annahme eines 500er Rohres für die Kanalisation wird sich die Unterkante des Rohres etwa auf Höhe der Grabensohle befinden. An der Unterkante des Grabens befindet sich auch der Grundwasserspiegel unter hydraulisch relativ unbelasteten Bedingungen. Auf der nördlichen Seite des Grabens ist der Geländeverlauf heute mindestens 1 m gegenüber der südlichen Seite erhöht. Das Gelände müsste dort mindestens um 1,80 m abgetragen werden, damit die Unterkante des Kanalisationsrohres und der Beckenboden auf einer Höhe liegen.	werden müssen. Maßgeblich ist, dass der Bebauungsplan eine mit ca. 2.170 m² mehr als ausreichende Fläche zur Regenrückhaltung festgesetzt und damit planungsrechtlich gesichert hat.
Auch zu den Informationen zu chemischen Verunreinigungen im Bereich des Bebauungsplangebiets "Schölke" gibt es diverse, vom Planentwurf unbeantwortet gelassene Fragen: Im GGU- Gutachten werden keine Grundwasser-, sondern nur Bodenproben genommen und untersucht. Zu den LHKW ist folgende Aussage enthalten (GGU 2011 S. 8): "Angrenzend an das Plangebiet befindet sich ein Eintragsort von LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe). Das Baugebiet befindet sich teilweise im Abstrom des Antragsherdes. Bereits im Jahr 2000 lagen die LHKW-Gehalte beim Antragsherd unter denen des Abstroms, was auf eine geringe Eintragsmenge hindeutet. Aufgrund der Vorbelastung ist der Betrieb von Hausbrunnen nicht zulässig. Desweiteren ist bei der Wasserhaltung auf den Betrieb einer eventuell erforderlichen Sanierungsanlage (Strip-Anlage) in der Aus-	Die zitierten Gutachten sowie die in diesem Kontext ermittelten Analysenergebnisse wurden bei der Erarbeitung der textlichen Festsetzungen und des Umweltberichts in der Begründung berücksichtigt. Die Quelle der angeführten LHKW-Verunreinigung konnte im Rahmen diverser Untersuchungen nicht identifiziert werden, liegt jedoch außerhalb (westlich) des Geltungsbereichs des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54. Eine weitergehende Untersuchung des Grundwassers im Geltungsbereich selbst ist daher nicht angezeigt. Die sich aus der Grundwasserverunreinigung ergebenden Einschränkungen bzw. darüberhinausgehende Hinweise sind in der Begründung sowie im Kapitel C Hinweise der textlichen Festsetzungen dargestellt.

schreibung hinzuweisen. Vor dem Betrieb der Wasserhaltung sollten im Vorfeld Grundwasseruntersuchungen durchgeführt werden". Hierzu merke ich an, dass die Aussage aus dem Gutachten "....Bereits im Jahr 2000 lagen die LHKW-Gehalte beim Eintragsherd unter denen des Abstroms, was auf eine geringe Eintragsmenge hindeutet..„", nicht belegt wird und anhand der mir vorliegenden Unterlagen nicht nachvollziehbar ist. Im Gutachten der Firma Trischler und Partner aus dem Jahr 1997, welches sich ebenfalls zu Grundwasserbelastungen im heutigen Plangebiet äußert, werden Vermutungen über die Schadstoffquelle geäußert, aber kein Nachweis geführt. Es werden vielmehr Empfehlungen ausgesprochen, um die Quelle zu ermitteln. Die Quelle muss aber identifiziert sein, um eine solche Aussage machen zu können. Alle Daten aus Trischler und Partner 1997 zeigen höchste LHKW-Konzentrationen im Bereich Kreuzstraße 71 (S 1 und GWM1). Alle beprobten und sonst nachgewiesenen LHKW Messwerte befinden sich im Abstrombereich und sind erheblich niedriger.	
Informationen zu den PAK sind im Gutachten der GGU von 2011 enthalten und werden im aktuellen Bauplan "An der Schölke HO 54" angesprochen wie folgt "Für den Geltungsbereich A liegen Altlastengutachten vor. In dem für die Wohnnutzung vorgesehenen Teil sind bereichsweise Bodenbelastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) bekannt. Für die Parameter benzo(a)pyren kommt es teilweise zu einer Überschreitung des Prüfwertes (1 mg/kg) für die Benutzung als Wohngebiet. Weiterhin ist bekannt, dass das Grundwasser durch leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe (LHKW) belastet ist. Die Fülle der Verunreinigung ist nicht bekannt". Im GGU Gutachten (2011) wird beschrieben, dass die Oberböden im Plangebiet im Jahr 2000 auf Schadstoffe untersucht wurden mit folgendem Ergebnis: Die obere Bodenschicht (Mutterboden und Auffüllungen) ist flächendeckend mit PAK meist über 3 mg/kg belastet. Diese Informationen sind anscheinend in weiteren Berichten des Gutachters (GGU-Berichte 44 39.1 bis 44 39.5) enthalten, die mir nicht vorliegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Neuere Bodenuntersuchungen wurden im Jahr 2011 an Material aus 5 kleineren Boh-	Der Beitrag nennt vorliegende gutachterliche Ergebnisse, die in die Planung eingeflossen

rungen (KRB1 bis KRB5) durchgeführt (GGU 2011). Die Analysen wurden für KRB1 bis KRB4 für die Bodenschicht unterhalb 0,3 m bis max. 1 m und für KRB5 in der Teufe 0 - 0,4 m durchgeführt. Die Ergebnisse der neuen Untersuchungen sind in der nachstehenden Tabelle für die Summe an PAK und Benz(a)pyren aufgelistet. Tabelle: Untersuchter Bereich, Summe PAK nach EPA und Benz(a)pyrengehalte (mg/kg) und daraus abgeleitete Einlagerungsklasse nach LAGA in den kleineren Bohrungen KRB1-KRB5. Bohrung | Tiefe [m] | PAK | Benz(a)pyren | LAGA Klasse KRB 1 | 0,3 – 0,9 | 2,7 | 0,3 | Z 1.2 KRB 2 | 0,3 – 1,0 | 3,4 | 0,3 | Z 2 KRB 3 | 0,3 – 0,7 | 13,6 | 2,6 | Z 2 KRB 4 | 0,3 – 1,0 | 1,2 | 0,1 | Z 1 KRB 5 | 0,0 – 0,4 | 48,1 | 3,2 | >Z 2	sind. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Konzentrationen oberhalb 3 mg/kg PAK-Werten werden in KRB2, KRB3 und KRB5 gefunden, die Böden deshalb in die Einlagerungsklassen Z2 bzw. größer Z2 im Fall KRBS eingestuft. Die zusammenfassende Beurteilung des GGU lautet: ".....Der Boden bis ca. 1,0 m Tiefe ist belastet und nach LAGA Z2 Boden (= eingeschränkter Einbau mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen) einzustufen". In dem aktuellen B-Planentwurf "Schölke HO 54" wird diesbezüglich keine Einschätzung abgegeben. In dem seinerzeitigen B-Planentwurf "An der Schölke HO 41" wurde folgende Einschätzung gegeben: "Ein Bodengutachten aus dem Jahr 2011 hat im Bereich einzelner Grundstücke eine oberflächennahe Belastung des Bodens bis 0,3 m Tiefe mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt, die jedoch für die Nutzung "Wohnen und Hausgärten" unkritisch ist. Chemische Untersuchungen ergaben im Jahr 2011, dass die Böden in einer Tiefe von 0,3 - 1,0 m größtenteils unbelastet und gemäß der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) für die geplante Wohnnutzung unbedenklich sind".	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In dem aktuellen B-Planentwurf HO 54 wird in der Begründung im Kap. 4.4.3 die folgende Einschätzung abgegeben: „In dem für die Wohnnutzung vorgesehenen Teil sind bereichsweise Bodenbelastungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) bekannt. Für den Parameter Benzo(a)pyren kommt es teilweise zu einer Überschreitung des Prüfwertes (1 mg/kg) für die Nutzung als Wohngebiet." Die Einschätzung aus dem B-Planentwurf HO 41 ist nicht mehr maßgeblich, weil sie mit der Neuaufstellung des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, mittlerweile überarbeitet wurde. Eine Tiefendifferenzierung der Belastungen ist aufgrund der geplanten Profilierung und der zu erwartenden Bodenumlagerungen im Rahmen späterer Baumaßnahmen nicht zielführend, zumal der beurteilungsrelevante Tiefenbereich gemäß BBodSchV für Wohngebiete bei 0,0 m bis 0,3 m unter Gelände-

	oberkante liegt. Maßgebend ist später der Tiefenbereich der mit dem B-Plan ermöglichten neuen Nutzung als Wohngebiet. Dieser Tiefenbereich ist nicht identisch mit dem zum Zeitpunkt der Erkundung. Relevant sind vielmehr die künftige, herzustellende neue Geländeoberfläche und der daraus resultierende Tiefenbereich. Die sich aus der PAK-Belastung ergebenden Anforderungen und Maßnahmen wurden als Hinweis 3 in die Anlage 4 „Textliche Festsetzungen und Hinweise“ aufgenommen: „In den gekennzeichneten Bereichen müssen im Bereich offener Beete und Grünflächen oberflächennah (bis zu einer Tiefe von mindestens 0,30 m) die maßgebenden Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung sowie der Benzo(a)Pyren-Prüfwert von 1 mg/kg unterschritten werden. Dies kann durch Bodenaustausch oder Bodenauftrag erfolgen. Ein gutachterlicher Nachweis ist erforderlich.“
Wenn 2 von 4 im Bereich unterhalb 0,3 m Tiefe untersuchte Böden (KRB2 und KRB3) in die Einlagerungsklasse 2 eingestuft werden, erscheint die Aussage, dass die Böden unterhalb von 0,3 m größtenteils unbelastet sind, nicht korrekt, zumal in KRB5 nur der Bodenbereich von 0 bis 0,5 analysiert wurde und sehr hohe Gehalte an PAK und Benzo(a)pyren ergab. Hier könnten auch unterhalb 0,3 m erhöhte Belastungen auftreten. Es ergibt sich auch die Frage, warum der Bereich unterhalb 0,4 m in KRB5 nicht *(…)*	Die Einschätzung aus dem B-Planentwurf HO 41 ist nicht mehr maßgeblich, weil sie mit der Neuaufstellung des Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, mittlerweile überarbeitet wurde. *Anm.: Das abrupte Ende der Stellungnahme zum Thema Boden wurde aus dem Original unverändert in die Tabelle übernommen.*
Im B-Planentwurf nicht annährungs- und andeutungsweise hinreichend geklärt und gesichert ist "die Abgrenzung" des aufgeschütteten Plangebiets zu den unmittelbar angrenzenden Grundstücken in Bezug auf die Gefährdung dieser Grundstücke durch abfließendes Oberflächenwasser.	Anfallendes Niederschlagswasser auf den Grundstücken muss nach den rechtlichen Vorgaben so abgeleitet werden, dass eine Vernässung benachbarter Grundstücke vermieden wird. Eine entsprechende Festsetzung ist insofern nicht erforderlich.
Auch der Bau der Berme ist materiellrechtlich nicht zulässig. Auf S. 7, 3. Abs. d. Planentwurfs heißt es: "Zum volumen- und wirkungsgleichen Ausgleich der für die Bebauung notwendigen Geländeaufhöhung werden durch Abgrabung entlang der Schölke zusätzliche Überschwemmungsflächen geschaffen ..." Unter Ziff. 5.3 des Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzepts von HGN vom 14.12.2018 heißt es u.a.: "... der durch das	Bei dem Bau der geplanten Berme handelt es sich unstrittig um eine Gewässerausbau im Sinne des § 67 WHG. Demzufolge ist ein Genehmigungsverfahren notwendig. Die Aufgabe des Bebauungsplanes ist es, die dafür vorgesehenen Flächen in einem erkennbar ausreichenden Umfang bereitzustellen und frühzeitig zu prüfen, ob Hindernisse dem entgegenstehen.

Baugebiet verlorengehende natürliche Retentionsraum soll durch Abgrabung des westlichen Ufers entlang der Schölke von rund einem Meter ausgehend vom aktuellen Geländeniveau, vollständig kompensiert werden können". Unter Ziff. 6 des o.a. Konzepts heißt es u.a.: "Auf Vorgabe der Wasserbehörde ist ein kompletter Ausgleich des verlorengehenden Retentionsraumes durch eine Abgrabung direkt an der Schölke simuliert worden". Es besteht kein Zweifel, dass es sich bei diesem Vorhaben um eine Gewässerausbaumaßnahme im Rahmen einer wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers (§ 67 Abs. 2 S. 1 3. Alt WHG) handelt. Eine solche wesentliche Umgestaltung liegt vor, wenn ein Gewässer einschließlich seiner Ufer in seiner bisherigen Gestalt verändert wird und sich dadurch merkliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, also u.a. auf den Wasserstand, den Wasserabfluss und die Fließgeschwindigkeit oder in sonstiger Hinsicht ergeben. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die Schölke ist ein Gewässer i.S.d. WHG (vgl. § 3 Nr. 1 WHG). Die Einrichtung der Berme soll auch und gerade dem Ausgleich (vgl. § 67 Abs. 1 WHG) des durch die Aufschüttung des Plangebietes verloren gehenden Retentionsraumes dienen. Mit der Anlage der Berme soll die durch die Aufschüttung des Plangebiets anstehende Überflutungsgefahr für die an das Plangebiet angrenzenden Grundstücke vermieden werden. Dementsprechend soll der Bau der Berme unmittelbar auf die Abflussgeschwindigkeit der Schölke und des Schölkegrabens im Hochwasserfall Einfluss nehmen. Es handelt sich deshalb um eine Maßnahme im Rahmen eines Gewässerausbaus gemäß § 67 Abs. 2 S. 1 WHG.	
Dem Bau der Berme steht ein zwingender Versagungsgrund (vgl. § 68 Abs. 3 WHG) entgegen. Nach dieser Vorschrift darf der Gewässerausbau nur erfolgen, wenn damit keine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, zu erwarten ist. Die Vorschrift enthält einen zwingenden Versagungsgrund. Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift liegt eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit jedenfalls in zwei Fällen vor, nämlich entweder bei einer erheblichen und dauerhaften, nicht ausgleichbaren Erhöhung der Hochwasserrisiken oder bei	Natürliche Rückhalteflächen werden hier nicht zerstört. Im Gegenteil wird die natürliche Rückhaltefläche erweitert und vertieft, um Ersatzvolumen für die Aufschüttung im Baugebiet zu schaffen. Das bestehende Rückhaltevolumen wird in keiner Weise eingeschränkt. Aufhöhungen sind nicht vorgesehen. Auwald ist nicht betroffen. Es handelt sich um Sukzessionswald, der im Rahmen einer Waldumwandlung im Rahmen der Ausgleichsflächen mit Auwald in der Okerniede-

einer Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern. Diese beiden Alternativen des § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG haben jeweils eigenständige Bedeutung. Zwar dient die Vorschrift -in beiden Alternativen- dem Hochwasserschutz. Dennoch kommt dem in § 68 Abs. 3 Nr. 1 2. Alt WHG enthaltenen Schutz natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, eine eigenständige, über das Verbot der Erhöhung der Hochwasserrisiken gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 1. Alt WHG hinausgehende Bedeutung zu. Mit dieser Regelung sollte der besonderen Funktion natürlicher Rückhalteflächen, insbesondere von Auwäldern, im Rahmen des Hochwasserschutzes Rechnung getragen werden (vgl. BT-Drs. 13/4788, S. 27, und BT-Drs. 13/5254 S. 3 f.). Die beiden Alternativen des § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG unterscheiden sich dadurch, dass die Merkmale der Erheblichkeit, Dauerhaftigkeit und Nichtausgleichbarkeit nur für das Regelbeispiel der Erhöhung des Hochwasserrisikos, nicht aber für die Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, gelten (OVG SAH v. 18.05.2015, 2 M 33/15). Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass er die Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen in der Regel als erheblich ansieht. § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG verlangt damit in der 1. Alternative die Prüfung, ob das Vorhaben hochwasserneutral ist, also ob keine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken vorliegt. Zusätzlich und darüber hinaus verlangt die Vorschrift in der 2. Alternative die Prüfung, ob keine natürlichen Rückhalteflächen zerstört werden. Natürliche Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, sind also nach § 68 Abs. 3 Nr. 1 2. Alt WHG unbedingt zu erhalten (vgl. Bay.VGH v. 07.11.2003 -22 CS 03.2469). Bei der Fläche, auf der die Berme gebaut werden soll, handelt es sich um eine natürliche Rückhaltefläche. Allen von der Firma HGN in ihrem Entwässerungs- und Regenwasserrückhaltekonzept vom 14.12.2018 angestellten hydraulischen Berechnungen ist zu entnehmen, dass das westlich der Schölke gelegene, für den Bau der Berme vorgesehene Gelände bei einem HQ100-Ereignis jeweils überschwemmt ist (Abbildungen 4-3, 5-1 und 5-2). Eindrucksvoller lässt sich das Vorhandensein einer natürlichen Rückhaltefläche auf dem für den Bau der Berme vorgesehenen Bereich nicht belegen. Nicht ohne Hintergrund ist die Fläche ja bereits jetzt als Rückhaltefläche plane-	rung ersetzt werden soll.

risch vergeben, wie sich aus mehreren Ausführungen des Planentwurfs ergibt. Der Gewässerausbau in Form der Errichtung der Berme ließe sich auch nicht ausnahmsweise mit dem Argument rechtfertigen, er diene dem Wohl der Allgemeinheit i.S.d. § 68 Abs. 3 WHG. Der Ausbau dient dem Ersatz für die anderweitig bei Realisierung der Planung erfolgende Vernichtung von Retentionsraum durch die dort geplante Aufschüttung. Die Aufschüttung des Plangebiets ist im Hinblick auf den durch sie bewirkten Verlust von Retentionsfläche wasserrechtlich nicht zulässig, wie oben aufgezeigt. Mithin kann die ausschließlich zur Schaffung eines Ersatzes für die -rechtlich nicht zulässige- Vernichtung der auf dem Plangebiet vorhandenen natürlichen Rückhaltefläche erfolgende Abgrabung entlang der Schölke nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienen.	
Ergänzend kommt hinzu, dass gemäß § 77 S. 1 WHG Überschwemmungsgebiete i.S.d. § 76 WHG in ihrer Funktion zu erhalten sind. Soweit überwiegende Gründe des Allgemeinwohls dem entgegenstehen, sind gemäß § 77 S. 2 WHG rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Zum einen ist für die anlässlich des geplanten Baus der Berme verlustig gehende Retentionsfläche die Schaffung einer Ersatzfläche nicht geplant, so dass schon aus diesem formalen Grund der Bau der Berme zu versagen wäre. Zudem, und das ist für eine Bewertung und Beurteilung noch vorrangiger, untersagen sowohl § 68 WHG wie auch § 77 WHG den Verlusteintritt von Retentionsfläche (Rückhaltefläche). Daher könnte der Bau der Berme auch nicht mit dem Argument gerechtfertigt werden, dass durch die entlang der Schölke erfolgende Abgrabung eine Erweiterung des Retentionsvolumens erfolge. Entscheidend ist, dass die von der Abgrabung in Anspruch genommene Rückhaltefläche verlustig geht. Diesem Verlust ist zu begegnen, da es in den wasserrechtlichen Bestimmungen ausdrücklich um den Erhalt einer Rückhaltefläche geht, und zwar unabhängig davon, ob durch die entsprechende Maßnahme das Retentionsvolumen einer Fläche noch erhöht würde oder nicht! Selbst wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für die Realisierung	Zu diesem Thema wird im Umweltbericht in den Punkten 4.4.4 und 4.9 sowie auf Kap. 5.10 und auf die ausführliche Abwägung im Kap. 6 der Begründung verwiesen. Wie zuvor dargestellt, geht hier kein Retentionsraum verloren, sondern wird nur ausgebaut. Aufschüttungen, die zu einem Verlust an Rückhalteflächen führen, sind nicht vorgesehen. Zur Abwägung der Gründe der Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebiets wird

des Vorhabens, sprich dem Bebauungsplan "An der Schölke HO 54" sprächen, -was nicht der Fall ist-, käme es, was den Bau der Berme als möglichen Ersatzretentionsraum anbelangt, entscheidend darauf an, inwieweit diese Fläche eine tatsächliche Rückhaltefunktion überhaupt haben könnte und insofern einen relevanten Beitrag zum Hochwasserschutz überhaupt leisten könnte (vgl. OVG Lüneburg v. 02.06.2014 -1 KN 136/12 m.w.N.). Das ist jedoch nicht der Fall. Die für die Berme vorgesehene Fläche ist selbst bei entsprechend der Planung erfolgter Abgrabung überhaupt nicht als Ersatzretentionsraum geeignet. Der durch die Abgrabung entstehende Raum wäre bei hoch anstehendem Grundwasser, welches im Plangebiet häufig vorkommt, bereits vor Eintritt eines Starkregenereignisses geflutet und stünde somit als Retentionsraum gar nicht mehr zur Verfügung. Dies gilt umso mehr, als sich der bekannt hohe Hochwasserspiegel im Plangebiet noch erhöhen würde einmal durch das nicht unweit der Berme geplante RRB für das Plangebiet "Schölke" und des Weiteren durch das unmittelbar westlich des nördlichen Ausläufers der Berme geplante und als kumulierendes Vorhaben mit einer Wasserfläche von über 4.000 m² zu berücksichtigende RRB für das "Plangebiet Feldstraße". Der Bau der Berme würde schließlich auch noch zu einem Wegfall von 0,5 ha Wald führen. Auch hierdurch würde der Grundwasserstand dahingehend beeinflusst, dass er infolge ausbleibenden Wasserverbrauchs der Bäume ansteigen würde.	auf das Kap. 6 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. Das dem hydraulischen Gutachten zugrunde liegende Worst-Case-Szenario geht davon aus, dass in einem sehr kurzen Zeitraum extreme Niederschlagsmengen entstehen. Eine Versickerungsfähigkeit bei hochanstehendem Grundwasserspiegel des anfallenden Niederschlagswasser wird bei derartigen Mengen nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen. Der Niederschlag wird nahezu ungemindert oberflächlich abfließen. Ein Anstehen des Wassers in der Berme ist nicht zu erwarten, da das Wasser der Berme in der Schölke bereits abgeflossen wäre.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Begründung wird in den Kapiteln 4.4.4, 4.9, 5.10 und insbesondere Kap. 6 ergänzt. Inhaltliche Änderungen der zeichnerischen oder textlichen Festsetzungen sind nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 8 Schreiben vom 05.05.2019	
1. Das Baugebiet wird als zwingende Voraussetzung für die (spätere) Erstellung des Baugebietes „Feldstraße/Kälberwiese" benötigt, um dessen verkehrliche Anbindung zu sichern. Auch wenn in der Begründung lediglich von einer „möglichen Anbindung des Baulandes Feldstraße, AP 23" gesprochen wird, auf der	Grundsätzlich ist die Erschließung des Baugebietes „Feldstraße“ nicht Gegenstand des Bebauungsplans "An der Schölke-Neu", HO 54. Der Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, hat alle Belange der Umwelt, Entwässerung und des Verkehrs ermittelt, be-

anderen Seite aber ebenfalls „ein Teil des Baugebietes Feldstraße über die Planstraße 4 erschlossen werden soll, so ist zwingend davon auszugehen, dass es also nicht nur durch das Baugebiet „An der Schölke - neu", sondern zusätzlich durch das Baugebiet „Feldstraße/Kälberwiese" zu einer nicht nur geringen Mehrbelastung der bisherigen Anwohner kommen wird. Einerseits durch ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen, dies dann speziell zu den „Stoßzeiten", denn die Berechnungen des Verkehrs mögen ja eine nur geringes „Mehr an Verkehr" suggerieren, aber in der Praxis fahren eben nicht in jeder Stunde des Tages die gleiche Anzahl Fahrzeuge an oder ab. Andererseits durch die nicht unerhebliche Zunahme des ruhenden Verkehrs. Bereits jetzt herrscht ein hoher Parkdruck. Durch die sehr geringe Ausweisung von Stellflächen in den Neubaugebieten wird sich der Park(such)verkehr zwangsweise auf die vorhandenen Straßen ausdehnen. Zumal für das künftige Wohngebiet eine „hohe Ausnutzung" geplant ist.	wertet und entsprechende Festsetzungen getroffen. Eine funktionale Abhängigkeit des Bebauungsplanes HO 54 vom benachbarten Baugebiet besteht nicht. Die Realisierbarkeit des HO 54 ist grundsätzlich auch ohne die Fortführung einer Planung des AP 23 möglich. Die (u. a. verkehrlichen) Auswirkungen des B-Planes AP 23 sind nicht Gegenstand des Bauleitverfahrens HO 54, sondern sind gesondert im entsprechenden B-Planverfahren „Feldstraße“, AP23, zu ermitteln, bewerten und bewältigen. Grundsätzlich ist auf jedem Grundstück mindestens ein Stellplatz nachzuweisen. Zusätzlich wurde mit einem Schlüssel für öffentliche Parkplätze von 0,33 sichergestellt, dass hinreichend Parkraum vorhanden sein sollte.
2. Die geplante Erschließung über die Kreuzstraße ist nicht ausreichend. Die Kreuzstraße wurde gerade „aufgewertet", was im Ergebnis zu einem Wegfall von Parkplätzen geführt hat. In ihren Ausmessungen ist sie nicht geeignet, die zu erwartende deutliche Zunahme des Verkehrs aufzunehmen. Es handelt sich hier um eine „Tempo 30-Zone", teilweise in Verbindung mit dem Attribut „Fahrradstraße". Der Abfluss über die eng bemessenen Straßen „Kleine Kreuzstr." oder die Schüßlerstraße, welche sich bereits derzeit in einem desolaten Straßenzustand befindet, ist genauso mit Mängeln behaftet, wie der direkte Abfluss über die Kreuzstraße in Richtung des Altstadtrings. Denn es darf nur nach rechts in den Ring abgebogen werden. Zudem ist hier die Kreuzung des „Ringgleises" zu berücksichtigen, welches nicht unerheblich frequentiert wird.	Generell anerkannt und durch Zählungen immer wieder belegt ist die Annahme eines Verkehrsanteil von 10 % in der Spitzenstunde. Die im vorliegenden Fall zu erwartenden 10 % = knapp 25 Kfz durch das Baugebiet „An der Schölke-Neu“ führen nicht zu einer unverhältnismäßigen Zunahmen von Verkehr. Die Kreuzstraße und auch die anderen angrenzenden Straßenquerschnitte sind hinreichend dimensioniert, um die Zusatzbelastung an Kfz aufzunehmen.
Eine Nebenerschließung über die Wiedebeinstraße mittels der Quartierstraße, welche derzeit als Feuerwehrzufahrt mit Poller im Plan erscheint, scheidet ebenfalls aus. Sie führt direkt am Spielplatz vorbei, welcher im Rahmen der Erstellung des Neubaugebietes ja sogar noch vergrößert wird. Zudem sind auf der Wiedebeinstraße Kreisel zu umfahren. Des Weiteren ist schon jetzt zu wenig Parkraum vorhanden, so dass aufgrund des	Eine öffentlich zugängliche MIV-Erschließung zur Wiedebeinstraße für Kfz ist nicht vorgesehen. Sie soll lediglich als zweite Zufahrt für Rettungsfahrzeuge im Notfall dienen. Es ist nicht davon auszugehen, dass in der Wiedebeinstraße ein erhöhter Parkdruck entstehen wird. Grundsätzlich ist auf jedem Grundstück mindestens ein Stellplatz nach-

hohen Parkdrucks teilweise keine zwei Fahrzeuge aneinander vorbeikommen. Durch die geringe Ausweisung von Abstellflächen zum Parken im geplanten Neubaugebiet wird sich die Situation noch verschlechtern, da ja mehr Einwohner auch mehr Fahrzeuge mitbringen und zum Erwerb der geplanten Häuser (egal ob Reihen- oder Einfamilienhaus) auch ein Einkommen nötig ist und somit Mobilität zwingend erforderlich ist.	zuweisen. Zusätzlich wurde mit einem Schlüssel für öffentliche Parkplätze von 0,33 sichergestellt, dass hinreichend Parkraum im Baugebiet vorhanden sein sollte.
3. Der Hochwasserschutz muss beachtet werden. Obwohl nun nachgebessert wurde bei der Planung, bleibt das Grundproblem bestehen. Selbst in der Begründung geht man davon aus, dass sich „die bisherigen Entwässerungsverhältnisse nicht verschlechtern werden". Das mag in der Prognose zwar zutreffend sein. Aber für die Praxis reicht es nicht aus, da sich bereits in der Vergangenheit gezeigt hat, dass die derzeitige Entwässerung unzureichend angelegt ist. Und Ziel der Maßnahmen muss doch eine Verbesserung sein!? Spätestens seit dem Jahr 2002 steht fest, dass sich das Neubaugebiet in einem hochgradig von Hochwasser bedrohten Gebiet befindet. Das geplante Regenrückhaltebecken erscheint trotz der Erweiterung aber nicht ausreichend. Denn es muss ja den Wegfall von „freien" Flächen, welche durch die beiden Neubaugebiete verdichtet und überbaut werden, auffangen. In Verbindung mit der hinlänglich bekannten bestehenden Problematik und der geplanten „Aufschüttung um 60cm" wird die bereits vorhandene Hochwassergefahr eher verstärkt denn gemildert. Im schlimmsten Fall bleibt es dann zwar im Neubaugebiet trocken, aber die im Bodenniveau darunter liegenden „Bestandsimmobilien" der Wiedebeinstraße und der angrenzenden Straßen wie dem Harnischweg stehen dann unter Wasser.	Die gesetzliche Vorgabe im Rahmen der Bauleitplanung ist, dass es in jedem Fall nicht zu einer Verschlechterung der Ist-Situation kommen darf. Eine Pflicht zur Verbesserung der Hochwassersituation besteht hingegen nicht. Zur Gewährleistung wurde ein Entwässerungs- und Rückhaltekonzept gutachtlich erstellt. Dieses kommt zum Ergebnis, dass die festgesetzten Rückhaltemaßnahmen dies ermöglichen. Das Hochwasser von 2002 war ein Ereignis, dass maximal alle 200 Jahre (HQ200) statistisch zu erwarten ist. Im Sinne der Vorsorgepflicht ist im Bauleitplanverfahren generell die Annahme eines hundertjährlichen Niederschlagsereignisses (HQ_{100}) relevant. Üblich ist häufig nur ein Betrachtungshorizont eines bis zu zwanzigjährlichen Ereignisses. Maßnahmen wurden hier nur für aufzustellenden Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, festgesetzt. Die festgesetzten Rückhaltemaßnahmen führen dazu, dass es trotz Aufschüttung nicht zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation insgesamt kommen wird. Anfallendes Niederschlagswasser auf den Grundstücken muss nach den rechtlichen Vorgaben so abgeleitet werden, dass eine Vernässung benachbarter Grundstücke vermieden wird. Eine entsprechende Festsetzung ist insofern nicht erforderlich. Eine Beeinträchtigung des Harnischweges ist daher nicht anzunehmen.
Es bleibt zu hoffen, dass sich die Verwaltung kritisch mit den Bedenken auseinandersetzt und entsprechende Maßnahmen zum Schutze der betroffenen Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger ergreift, anstatt „das Ver-	Die öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die verschieden Belange wurden gutachterlich untersucht und bei der Erstellung

fahren nun zügig abzuschließen und dem Investor Planungssicherheit zu gewähren".	des Bebauungsplanentwurfs versucht, alle Belange zu berücksichtigen. Dass dies nicht immer im Sinne Einzelner erfolgen kann, ist leider absehbar. Nach Ansicht der Verwaltung wurden keine Festsetzungen getroffen, die nicht als zumutbar angesehen werden können.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.
Stellungnahme Nr. 9 vom 22.05.2019	
In vorstehender Angelegenheit teile ich in Anknüpfung an meine Stellungnahme vom 06.05.2019 noch mit, dass sich im Plangebiet der Lebensraum (Brutgebiet) eine Nachtigall befindet. Das habe ich erst in den letzten Tagen aufgrund ihres Gesanges festgestellt. In diesem Zusammenhang beanstande ich ausdrücklich, dass die Planvorlage zum Teil keine aktuellen plangebietsbezogenen Gutachten, insbesondere zu den biologischen Untersuchungen, enthält und merke ergänzend an, dass auch in der zur Planvorlage HO 41 erstellten biologischen Untersuchung ebenfalls keine Feststellung hinsichtlich des Vorkommens der Nachtigall enthalten ist, obwohl, wie mir Gebietsanwohner auf meine aktuelle Nachfrage mitgeteilt haben, bereits seinerzeit die Nachtigall im Plangebiet ihr Gelege hatte.	Die deutlich nach Ende der Auslegungsfrist eingegangene Stellungnahme wird dennoch noch aufgenommen, da sie sich mit einem weiteren Belang der Planung beschäftigt. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan "An der Schölke", HO 41, wurde eine biologische Untersuchung erstellt, die unter anderem auch die Brutvögelvorkommen untersucht hat. Im Rahmen der Untersuchung wurden zu verschiedenen Zeitpunkten Zählungen vor Ort durchgeführt und die Ergebnisse entsprechend niedergelegt. Dabei hat sich kein Brutverdacht oder –nachweis einer Nachtigall als Heckenbrüter ergeben, jedoch der Nachweis anderer Heckenbrüter. Nach der Rechtskraft des Bebauungsplanes HO 41 wurde die Fläche für die Erschließungsarbeiten freigemacht und damit Grünstrukturen entfernt. Auf der Basis der Biologischen Untersuchung von Ende 2014 als theoretischem Ursprungszustand wurde auch die Ausgleichsbilanzierung für den Bebauungsplan "An der Schölke-Neu", HO 54, erstellt. Die Verwendung einer älteren Untersuchung ist hier angezeigt, da eine neue Untersuchung in der nunmehr weitgehend ausgeräumten Fläche zu einem deutlichen geringeren Eingriffswert führen würde. Die Verwendung neuer Daten wäre im Sinne des Artenschutzes und der Eingriffsregelung nicht zielführend. Bei der Ermittlung des Ausgleichsbedarfs für den Artenschutz wird immer auch berücksichtigt, dass ggf. einzelne Brutnachweise nicht ermittelter Arten vorkommen könnten. Das mögliche Vorkommen einer Nachtigall ist auch kein neuer Tatbestand für die Planung, dessentwegen eine artenschutzrecht-

	liche Bestandsaufnahme erforderlich würde. Es wurden ja bereits 2014 das Vorkommen von Heckenbrütern – wenn auch anderer Arten - festgestellt und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen auch für Heckenbrüter allgemein festgesetzt. Grundsätzlich sind die artenschutzrechtlichen Bestimmungen, wie z. B: Zeiträume für Rodungsarbeiten, Brut- und Setzzeiten usw. ohnehin zu beachten und mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
	Vorschlag der Verwaltung: Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11313
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Ohefeld-Nord", RH 61 Stadtgebiet östlich der Vorwerksiedlung und nördlich der Straße Ohefeld Auslegungsbeschluss

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	16.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Veltenhof-Rühme (Anhörung)	27.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 332 Schunteraue (zur Kenntnis)	26.09.2019	Ö

Beschluss:

„Dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Ohefeld-Nord“, RH 61, sowie der Begründung mit Umweltbericht wird zugestimmt. Die Entwürfe sind gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:

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

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

Im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Ohefeld-Nord“, RH 61, möchte die Volkswagen AG als Vorhabenträgerin an der Straße Ohefeld eine betriebsnahe Kindertagesstätte mit 3 Krippen- und 2 Kindergartengruppen für bis zu 95 Kinder errichten. Da das Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegt, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Die Volkswagen AG hatte bereits am 14. April 2011 einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB für eine Parkpalette an gleicher Stelle gestellt. Der Verwaltungsausschuss hatte aufgrund dieses Antrages am 21. Juni 2011 den Aufstellungsbeschluss (Drucksache 14406/11) für diesen Bebauungsplan gefasst. Das Vorhaben wurde jedoch nicht weiterverfolgt, an dessen Stelle tritt nun in einem Teilbereich des ehemaligen Plangebietes die Betriebskindertagesstätte. Der Geltungsbereich wurde an den entsprechend geringeren Flächenbedarf angepasst. Der Verwaltungsausschuss hat die

dahingehende Änderung des Aufstellungsbeschlusses am 08. März 2016 (Drucksache 16-01424) beschlossen, nachdem die Volkswagen AG einen geänderten Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB gestellt hatte.

Das Grundstück ist eine ca. 3.600 m² große Teilfläche des Flurstücks 761/43, Gemarkung Rühme, Flur 2. Das Baufeld stellt momentan einen Parkplatz für Mitarbeiter des VW-Werkes in Braunschweig dar. Die Erschließung der Betriebskindertagesstätte wird über die südlich verlaufende Straße Ohefeld erfolgen. Zudem erhält die Kita eine zusätzliche fuß- und fahrradläufige Verbindung zu der westlich gelegenen Vorwerksiedlung. Größe und Zuschnitt des zugrundeliegenden Geltungsbereiches wurden daher im Laufe des Verfahrens entsprechend angepasst.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst auch eine Fläche, die dem Vorhaben nicht unmittelbar zugeordnet und nicht Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes ist. Sie wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen. Auf dieser ca. 2.500 m^2 umfassenden Fläche südlich des Vorhabens sollen derzeit bauordnungsrechtlich befristete Stellplätze planungsrechtlich gesichert werden.

Mit dem Vorhaben bietet sich die Chance, ein derzeit gestalterisch und funktional unbefriedigendes Areal neu zu ordnen und durch eine notwendige Nutzung aufzuwerten. Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Änderung des Flächennutzungsplanes ist aufgrund der geringen Größe des Vorhabens nicht erforderlich.

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

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 28. Juli 2017 bis zum 02. September 2017 durchgeführt.

Aus den Stellungnahmen sind keine Umstände hervorgegangen, die eine grundlegende Änderung der Planung erforderlich gemacht hätten.

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

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 23. November 2018 bis zum 07. Januar 2019 durchgeführt.

Im Zuge der Beteiligung wurde u. a. darauf hingewiesen, dass das Grundstück an keine öffentliche Erschließungsanlage grenzt und die Erschließung demnach als nicht gesichert angesehen werden kann. Der Geltungsbereich wurde daraufhin angepasst und um die erforderliche Anbindung an die Straße Ohefeld sowie die fuß- und fahrradläufige Anbindung an die Vorwerksiedlung ergänzt.

Es ist geplant, die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB erneut zu beteiligen.

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

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB

In der Zeit vom 14. August bis zum 01. September 2017 standen die Unterlagen zur Planung in Form eines Aushangs sowie im Internet der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Ein Bürger hat sich schriftlich zu der Planung geäußert. In diesem Schreiben werden insbesondere Bedenken bzgl. eines zusätzlichen Verkehrsaufkommens dargelegt. Ein

schalltechnisches Gutachten kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass durch den kitabezogenen an- und abfahrenden Verkehr in der unmittelbaren Nachbarschaft keine nennenswerte Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Teilaufhebung des Planungsbereiches vom 21. Juni 2011

Der Geltungsbereich gemäß dem Aufstellungsbeschluss vom 21. Juni 2011 mit dem ursprünglichen Planungsziel „Parkpalette“ umfasste eine wesentlich größere Fläche. In Bezug auf die für die Planung der Betriebskindertagesstätte nicht mehr benötigten Flächenanteile wird daher der Planungsbeschluss vom 21. Juni 2011 aufgehoben.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Ohefeld-Nord“, RH 61.

Leuer

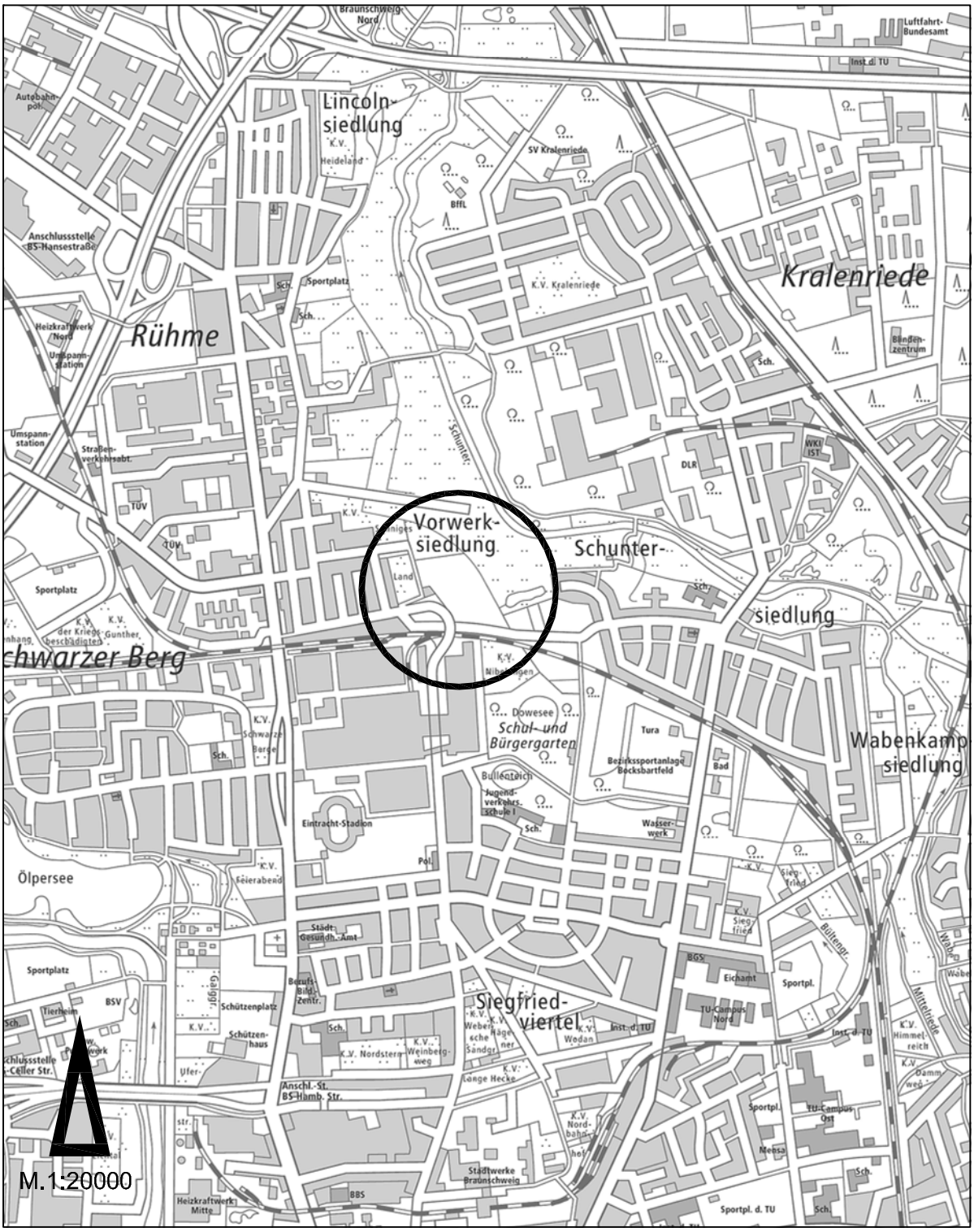
Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtskarte
Anlage 2: Zeichnerische Festsetzungen einschl. Planzeichenerklärungen
Anlage 3: Vorhaben- und Erschließungsplan einschl. Vorhabenbeschreibung
Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise
Anlage 5: Begründung und Umweltbericht
Anlage 6: Niederschrift über die Beteiligung gemäß § 3 (1) BauGB
Anlage 7: Teilaufhebung des Planungsbereiches vom 21. Juni 2011

Stadt Braunschweig

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Ohefeld-Nord **RH 61**

Übersichtskarte



Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Stadt **Braunschweig**

Anlage 2.1

Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Ohefeld-Nord **RH 61**

Zeichnerische Festsetzungen - Stand: 26. Juni 2019

HPM Vermessung
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure

Peters - Möller

Dietrich-Bonhoeffer-Str. 8
38300 Wolfenbüttel
Tel: 05331 / 99 6 - 0
Fax: 05331 / 99 6 - 299
Email: Info@HPM-Vermessung.de
Web: www.HPM-Vermessung.de

TOP 8

Freizeit- und Erholungs-fläche für die Kita

St

Weg

20,0

I

1 2 3 4

Maßstab 1:1250

0 10 50 100m

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Ohefeld-Nord **RH 61**

Planzeichenerklärungen (Zahlenangaben sind Beispiele)

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

I — Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

Flächen für den Gemeinbedarf, Flächen für Sport- und Spielanlagen

Kindertagesstätte

Verkehrsflächen

Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "Geh- und Radweg"

Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "Privatstraße"

Grünflächen

private Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Freizeit- und Erholungsfläche für die Kita"

Flächen für die Landwirtschaft und Wald

Flächen für Wald

Maßnahmen für Natur und Landschaft

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

Fläche für die Anpflanzung entsprechend textlicher Festsetzung

Sonstige Festsetzungen

Grenze des Geltungsbereiches

Nutzungsabgrenzung

St — Fläche für Stellplätze

Hinweise

1 — Hinweis auf textliche Festsetzung

3,0 — Maßangaben in Metern

Nachrichtliche Übernahme

Überschwemmungsgebiet

Bestandsangaben

Gebäude (Wohnen, Handel, Sport, Erholung)

Flurstücksgrenze

44/55 — Flurstücksnummern

Stadt **Braunschweig**

Legende:

- Befestigte Fläche
- Trafos, Container
- Gehweg / Pflaster
- Grünfläche
- Zaun
- Hochbord
- Tiefbord
- E-Ladesäule
- Feuerwehrumfahrung
- Strauchhecke (5 m breit) mit südlich vorgelagertem Gras- und Staudensaum (2,5 m breit) (1)
- Laubwald (2)
- Baum-Strauchhecke (10 m breit) mit westlich vorgelagertem Gras- und Staudensaum (2,5 m breit) (3)
- Baum-Strauchhecke (8 m breit) (4)
- Grünland mit Obstbäumen 30 Stück

Vor

Planung:
© Planungsgruppe Benes & Partner GmbH, Wolfsburg
© Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg

© Kartengrundlage

HPM Vermessung
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure
Dietrich-Bonhoeffer-Str. 8
38300 Wolfenbüttel

Vorhaben- und Erschließungsplan **Anlage 3.1**

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Ohefeld - Nord, RH 61
§ 3(2) & § 4(2) i.V.m. § 4a(3) BauGB
Stand 26.06.2019

0 10 20 30 40 50 100

M 1:1.250

Betriebskindertagesstätte Volkswagen AG, Werk Braunschweig

Kurze Beschreibung des Vorhabens

Die Volkswagen AG beabsichtigt, an ihrem Braunschweiger Standort (Werk 1) auf einem Teilbereich des Mitarbeiterparkplatzes an der Straße Ohefeld eine betriebsnahe Kindertagesstätte zu errichten. Die dort in den Jahren 2011 bis 2012 projektierte Parkpalette (Bebauungsplan RH 61 Ohefeld-Nord, Aufstellungsbeschluss 11. Mai 2011) wird nicht weiterverfolgt. Zur Realisierung des Vorhabens ist aufgrund der Lage im Außenbereich gemäß § 35 BauGB sowie der bisherigen befristeten Genehmigung als Parkplatz bzw. Lagerflache die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB erforderlich.

Das Grundstück ist eine ca. 3.600 m² große Teilfläche des Flurstücks 761/43, Gemarkung Rühme, Flur 2. Das Baufeld stellt momentan einen Parkplatz für Mitarbeiter des VW-Werkes in Braunschweig dar.

Im Bereich des geplanten Gebäudes liegt die mittlere Geländehöhe bei ca. 71,00 mNN.
Bei dem Projekt KITA BS handelt es sich um eine 1-geschossige Kindertagesstätte
in Holzständer- oder Massivbauweise. Das Gebäude ist mit 5 Gruppen für bis zu 95 Kinder geplant.

Der riegelförmige Baukörper kann in 3 Teile untergliedert werden: während der zentrale Eingangsbereich halböffentlichen Charakter hat, wie Verwaltung, (Eltern-) Besprechungszimmer, Küche, Multifunktionsraum, sind die Gruppenräume in den angegliederten Seiten untergebracht.
Die Krippenräume und der Kindergarten sind voneinander getrennt und auch die Außenanlagen können getrennt genutzt werden. Die jeweils benötigten Nebenräume (Abstellraum, Waschraum, ggf. Ruheraum) sind den jeweiligen Gruppen zugeordnet.

Sowohl die 3 Krippen- als auch die 2 Kindergartengruppen erhalten einen großzügigen Spielflur, der die Durchmischung der Gruppen untereinander ermöglicht.

Insgesamt beträgt die BGF des Gebäudes ca. 1.300 m². Die derzeit geplanten Öffnungszeiten sind von 7:00 bis 23:00 Uhr.

AUßENWÄNDE

Das Gebäude erhält eine hinterlüftete Holzfassade mit senkrechter, gleichmäßiger Lattung. Die Fassade wird mit durchgehenden Profilbretter mit einer Ansichtsbreite von ~10 cm ohne Brettstöße ausgeführt. Als Holz kommt Lärche oder Robinie durch Anstrich hell lasiert, bzw. in Teilbereichen vorvergraut zum Einsatz. Der konstruktive Holzschutz muss berücksichtigt werden.

Ergänzt wird die Fassade durch eingeschobene Fenster in diversen Abmessungen, die zur Wandebene verspringen und zum Sitzen einladen. Umlaufen werden diese mit einem farbig gestalteten Rahmen versehen.
Im Eingangsbereich werden hochwärmegedämmte, pulverbeschichtete Aluminiumtür- und Fenstersysteme in einem noch festzulegenden RAL-Farbton eingesetzt.

Die nach Süden orientierten Gruppenräume erhalten einen Sonnenschutz über fensterweise angetriebene Außenraffstores mit Bedienung über Taster.

DÄCHER
Die Dachflächen des Flachdachs werden extensiv begrünt.

STELLPLÄTZE UND ZUWEGUNG
Um das neu zu errichtende Gebäude wird eine Umfahrung, die teilweise versickerungsoffen ausgebildet wird, in Abstimmung mit der Feuerwehr geplant. Diese wird ausschließlich für Feuerwehr und Anlieferung/Entsorgung genutzt werden.

Die nachzuweisenden PKW-Stellplätze und Fahrradstellplätze werden auf dem abgebildet. Unterstellmöglichkeiten für Kinderwagen und Müllplatz sind auf dem Kitagrundstück abgebildet.

Zudem erhält die Kita eine zusätzliche fuß- und fahrradläufige Verbindung zu der westlich gelegenen Vorwerksiedlung, die zu den Öffnungszeiten der Kindertagesstätte nutzbar ist.

SPIELFLÄCHE
Die Spielfläche erstreckt sich vom Gebäude in südlicher Richtung und ist für Krippen- und Kindergartenkinder getrennt begehbar, geht aber fliesend in einander über. Der Außenbereich übertrifft die Mindestanforderungen des DVO-KiTaG und wertet gleichzeitig die für Versickerung zur Verfügung stehende Fläche auf.

BEGRÜNUNG
Bestehende Vegetation ist auf dem Außengelände der Kindertagesstätte keine vorhanden, die Neupflanzungen zur Begrünung des Spielbereiches sind mit der Nutzung als KiTa abzustimmen.

Stadt Braunschweig

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Ohefeld - Nord **RH 61**
Textliche Festsetzungen und Hinweise

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I Art der baulichen Nutzung

1. Im Rahmen der festgesetzten Nutzung sind gemäß § 12 Abs. 3a BauGB in Verbindung mit § 9 Abs. 2 BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet

II Überbaubare Grundstücksfläche

1. Mit der Bebauung ist ein Mindestabstand von 30 Metern sowohl zur zeichnerisch festgesetzten Waldfläche als auch zur nordwestlich unmittelbar an die Grenze des Geltungsbereiches angrenzende Waldfläche einzuhalten.

III Grünordnung

1. Private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Freizeit- und Erholungsfläche für die Kita“ und Fläche zum Anpflanzen

1.1 Auf der Fläche ist eine Mähwiese mit zweimal jährlicher Mahd und darin 30 Obstbäumen anzulegen. Die Bäume sind als Hochstamm im Abstand von 12-15 m zu pflanzen.

1.2 Geh- und Radwege sind zulässig.

Ausnahmsweise zulässig ist eine Feuerwehrumfahrt bis 220 m² Fläche in der Ausführung als Schotterrasenfläche, sofern die bestehende Geländehöhe nicht verändert wird.

2. Begrünung von Stellplatzanlagen

Auf privaten Grundstücksflächen mit mindestens sechs Stellplätzen ist je angefangene sechs Stellplätze ein mindestens mittelkroniger Laubbaum als Hochstamm zu pflanzen und als gliederndes Element in die Stellplatzanlage zu integrieren. Je Baum ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 9 m² Größe und 2 m Breite vorzusehen und dauerhaft vor Überfahren zu schützen.

3. Dachbegrünung

Mindestens 70% der Dachflächen der Hauptgebäude sind extensiv zu begrünen. Oberhalb der Begrünung sind Photovoltaik- und Solarthermieanlagen zulässig.

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

1. Rückbau

Die Flächenbefestigung auf der privaten Grünfläche sowie den als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden und Natur und Landschaft ist bis zum gewachsenen Boden zurückzubauen.

Das anfallende Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Flächen sind bis in eine Höhe von 10 cm unterhalb der GOK (vor Baubeginn) mit durchwurzelungsfähigem Boden inkl. einer Oberbodenandeckung von 30 cm in Form von Mutterboden wieder aufzufüllen.

2. Anpflanzungen und Ansaaten

2.1 In der mit **1** gekennzeichneten Fläche ist eine Strauchhecke durch die Pflanzung von Gehölzen wie Haselnuss, Weißdorn, Schneeball, Hundsrose, Roter Hartriegel und Aschweide im Pflanzraster von 1 x 1 m in gleichem Verhältnis zu herzustellen.

2.2 In der mit **2** gekennzeichneten Fläche ist ein Birken-Zitterpappel-Pionierwald durch die Pflanzung von Heister von Zitterpapel und Birke im Verhältnis 1 : 1 mit einem Pflanzraster von 1 x 1 m zu schaffen.

2.3 In der mit **3** gekennzeichneten Fläche sind insgesamt 42 Hochstämme zu gleichen Teilen der Arten Stieleiche, Hainbuche, Feldahorn, Birke und Eberesche in zwei versetzten Pflanzreihen so zu pflanzen, dass die Bäume einen Abstand von 3 m zueinander aufweisen.

2.4 In der mit **4** gekennzeichneten Fläche sind insgesamt 70 Hochstämme zu gleichen Teilen der Arten Stieleiche, Feldahorn, Birke, und Eberesche zu pflanzen wie unter der mit **3** gekennzeichneten Fläche beschrieben.

2.5 In den Lücken zwischen den gepflanzten Hochstämmen in den mit **3** und **4** gekennzeichneten Flächen sind mit einem Pflanzraster von 1 x 1 m Gehölze der Arten wie Haselnuss, Weißdorn, Schneeball, Hundsrose, Roter Hartriegel und Aschweide in gleichem Verhältnis zu pflanzen.

2.6 Vor den in den mit 1 und 3 gekennzeichneten Flächen genannten Strauch- bzw. Strauch-Baumhecken sind in Richtung Kindertagesstätte halbruderale Gras- und Staudenfluren auf einer Breite von 2,5 m zu entwickeln.

3. Pflanzqualitäten und Pflege

Für die Anpflanzungen und Ansaaten sind folgende Mindestqualitäten einzuhalten, artbedingte Abweichungen sind möglich:

Laubbäume:
Stellplatzbegrünung: Hochstamm, Stammumfang in 1m Höhe 16/18 cm

Übrige: Hochstamm, Stammumfang in 1m Höhe 16/18 cm

Obstbäume: Hochstamm, Stammumfang in 1m Höhe 10/12cm

Heister: 2x verpflanzt 150-200 cm hoch
Sträucher: 2x verpflanzt, 3 Triebe 60-100 cm

Alle Hochstämme, Heister und Sträucher müssen der Anforderung des Herkunftsgebietes 2 (Mittel- und Ostdeutsches Tief- und Hügelland außer Niederlausitz) entsprechen.

Für die private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Obstwiese“ sind alte lokale Obstsorten und Wildformen zu verwenden: Es sind 12 Apfelbäume und jeweils 5 Kirsch- und Pflaumenbäume sowie 3 Birnbäume als Hochstämme zu pflanzen. Außerdem soll in einer Gruppe 3 Wildäpfel und 2 Wildbirnen gepflanzt werden.

Die Saatgutmischung der Obstwiese muss sich aus 50 % Kräutern und 50% Gräsern als Regio-Saat des Produktionsraumes Mitteldeutsches Flach- und Hügelland zusammensetzen. Es sind 4 g/m² einzusäen.

Die halbruderalen Gras- und Staudenfluren in den mit **1** und **3** Flächen gekennzeichneten Flächen sind als Schmetterlings- und Wildbienensaum (90% Wildblumen, 10% Untergräser) zu entwickeln. Die Einsaat hat mit regionalem Saatgut aus dem Produktionsraum Mitteldeutsches Flach und Hügelland zu erfolgen. Es sind 2 g/m² einzusäen.

Die festgesetzten Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen.

Für alle Einzelbaumpflanzungen ist im Anschluss an die Fertigstellungspflege eine fünfjährige, für alle übrigen Pflanzungen eine zweijährige Entwicklungspflege durchzuführen. Bei Bäumen ist eine ihrem natürlichen Habitus entsprechende Kronenentwicklung zuzulassen. Schnittmaßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherheit sind zulässig. Die Obstbäume (Zuchtformen) sind sortengerecht und regelmäßig zu schneiden. Das Schnittgut ist zu entsorgen.

Die Säume der halbruderalen Gras- und Staudenfluren sind nach Beendigung der Fertigstellungspflege jährlich einmal vor dem 15.03. zu mulchen.

Nach der Fertigstellungspflege ist die Obstwiese je nach Witterungsverlauf jährlich 1-2-mal zu mähen. Das Mähgut ist abzufahren.

V Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes Immissionsschutzgesetzes

1. Lärmpegelbereich

1.1 Für die Gemeinbedarfsfläche ist der Lärmpegelbereich III festgesetzt.

1.2 Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden sind für Aufenthaltsräume passive Schallschutzmaßnahmen für den festgesetzten Lärmpegelbereich nach den Bestimmungen gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und gemäß VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchzuführen.

1.3 Zum Schutz vor Gewerbelärm sind an den Fassaden von Schlaf- bzw. Ruheräumen öffenbare Fenster an den Südfassaden des Gebäudes nicht zulässig.

1.4 Von den Festsetzungen unter 1.2 und 1.3 kann ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn im Einzelfall nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Art und Weise gewährleistet wird.

B Hinweise

gemäß § 9 Abs. 6 BauGB

1. Kampfmittel

Im Planungsbereich besteht ein Verdacht auf Bombenblindgänger aus dem 2. Weltkrieg. Aus Sicherheitsgründen ist eine baubegleitende Kampfmittelüberwachung des Aushubs durchzuführen.

Werden bei der Überwachung Verdachtspunkte auf Kampfmittel festgestellt, sind diese Verdachtspunkte zu öffnen und gegebenenfalls vorhandene Kampfmittel zu bergen.

2. Überschwemmungsgebiet

Das Plangebiet liegt teilweise in einem vom NLWKN 2009 festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Schunter Stadt Braunschweig / Landkreis Gifhorn, Blatt 7. AZ GB VI.62023.

Auf die besonderen Schutzvorschriften des § 78 Wasserhaushaltsgesetz wird hingewiesen.

3. Denkmalschutz

Im Geltungsbereich muss mit archäologisch bedeutsamen Bodenfunden gerechnet werden, die nach § 14 NDSchG unverzüglich und vor Entfernung den zuständigen Stellen anzuzeigen sind.

Erdarbeiten bedürfen nach § 13 NDSchG einer Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Eine baubegleitende Überwachung aller Erdarbeiten durch eine Fachfirma für Archäologie ist durchzuführen. Die frühzeitige Einbindung des Landesamtes für Denkmalpflege ist erforderlich.

4. Qualifizierter Freiflächenplan

Mit den Bauantragsunterlagen ist ein qualifizierter Freiflächenplan einzureichen.

5. Störfall-Betrieb

Es wird darauf hingewiesen, dass auf dem Gelände der Volkswagen AG, Werk Braunschweig, Gifhorner Straße 180, 38112 Braunschweig, ein Betriebsbereich der unteren Klasse (Grundpflichten) im Sinne der Störfall-Verordnung existiert.

Stadt Braunschweig

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Ohefeld - Nord **RH 61**
Begründung und Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 07.08.2019 -	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	3
3	Anlass und Ziel des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	5
4	Umweltbericht	5
5	Begründung der Festsetzungen	31
6	Gesamtabwägung	37
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	38
8	Wesentliche Auswirkungen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	39
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	39
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	39

1 Rechtsgrundlagen - Stand: **07.08.2019** -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)

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 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl I S. 432)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 21 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88).

1.8 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 18 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 190, 88)

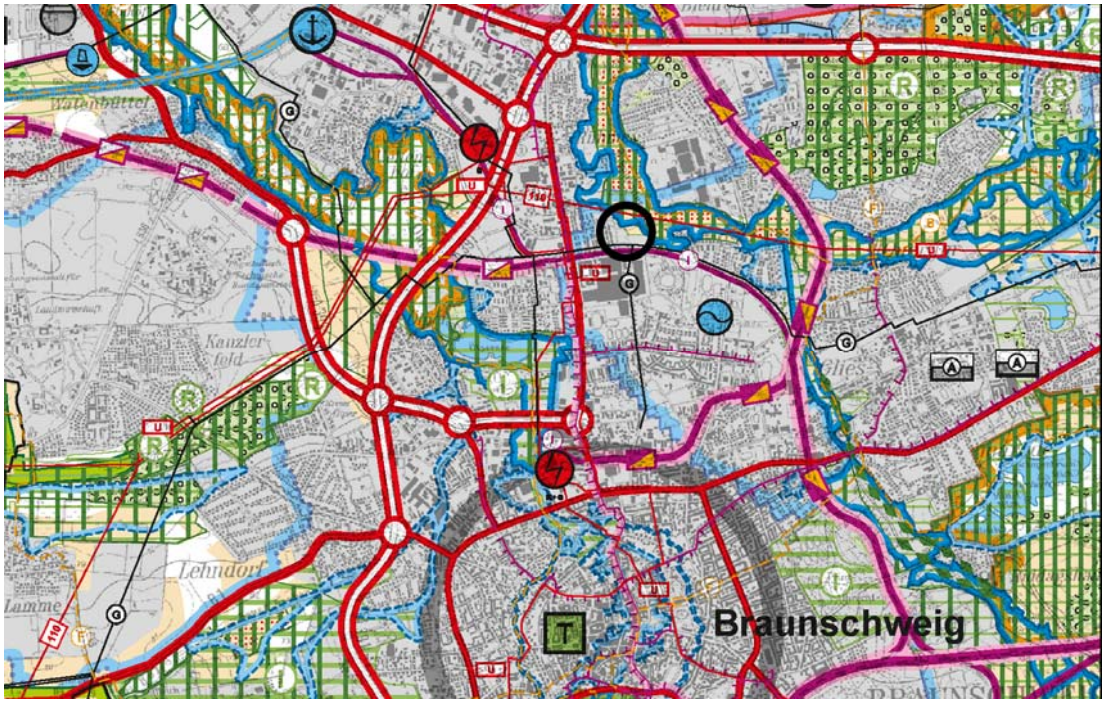
1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. März 2019 (Nds. GVBl S. 70)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

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



Auszug Regionales Raumordnungsprogramm, Stand 2008, © Regionalverband Braunschweig

Der Geltungsbereich dieses Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird im RROP 2008 nachrichtlich als „vorhandener Siedlungsbereich“ dargestellt.

Das Plangebiet befindet sich teilweise in einem Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft und einem Vorbehaltsgebiet Erholung.

Ein kleiner Teil am östlichen Rand des gegenwärtig als PKW-Stellplatz genutzten Areals befindet sich in einem Vorranggebiet Hochwasserschutz.

Das Plangebiet befindet sich in einem Vorranggebiet zur Trinkwassergewinnung.

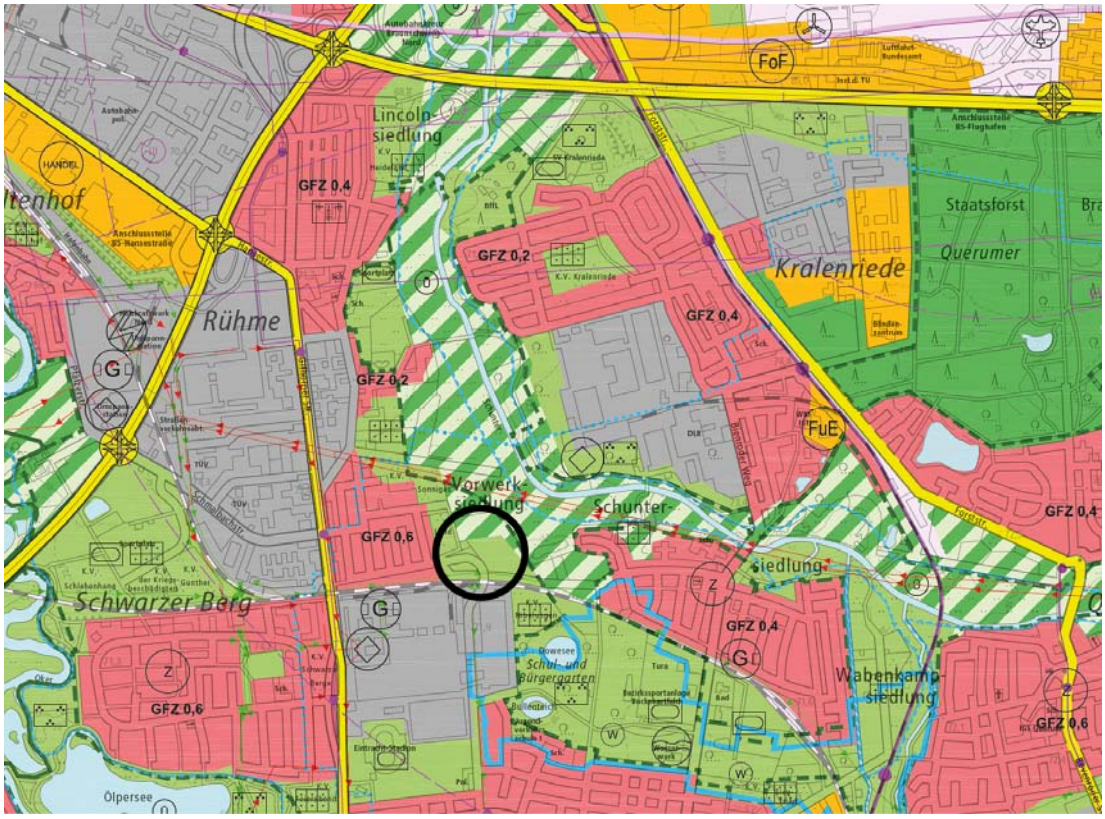
Für das nördlich und östlich angrenzende Areal bestehen folgende Festsetzungen:

Das Gebiet ist Bestandteil eines Vorbehaltsgebietes Natur und Landschaft, eines Vorbehaltsgebietes Erholung, eines Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft, eines Vorranggebietes Hochwasserschutz und Teilbereiche in der Nähe des Schunterlaufes sind „von Aufforstung freizuhalten“.

2.2 Flächennutzungsplan

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

Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für das Plangebiet Grünflächen und Flächen für Landwirtschaft oder Wald dar.



Auszug Flächennutzungsplan, Stand August 2013

Aufgrund der geringen Größe des Vorhabens von ca. 1,0 ha ist keine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Die ca. 0,7 ha umfassenden festgesetzten Wald- und Grünflächen im östlichen, westlichen und nördlichen Teil des Geltungsbereiches sind aus dem Flächennutzungsplan mit den derzeitigen Darstellungen der Flächen für Landwirtschaft und Wald entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

Im Geltungsbereich existiert für den südwestlichen Bereich der geplanten Erschließung der rechtsverbindliche Bebauungsplan „Baublock 43/5 a 1. Änd. und Erg.“, RH 42, von 1968, der dort Stellplätze festsetzt.

3 Anlass und Ziel des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Auf einer Teilfläche des Geltungsbereiches des zukünftigen Bebauungsplanes RH 61, Ohefeld-Nord, möchte die Volkswagen AG als Vorhabenträgerin eine Betriebskindertagesstätte mit 3 Krippengruppen und 2 Kindergartengruppen für bis zu 95 Kinder errichten.

Die Volkswagen AG hatte bereits am 14. April 2011 einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB für eine Parkpalette an gleicher Stelle gestellt. Der Verwaltungsausschuss hat aufgrund dieses Antrages am 21. Juni 2011 den Aufstellungsbeschluss für diesen Bebauungsplan gefasst. Das Vorhaben wurde jedoch nicht weiterverfolgt, an dessen Stelle tritt nun in einem Teilbereich des ehemaligen Plangebietes die Betriebskindertagesstätte. Der Geltungsbereich wurde entsprechend des geringeren Flächenbedarfes angepasst. Der Verwaltungsausschuss hat die dahingehende Änderung des Aufstellungsbeschlusses am 08. März 2016 beschlossen, nachdem die Volkswagen AG einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB gestellt hatte.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst auch eine Fläche, die dem Vorhaben nicht unmittelbar zugeordnet und nicht Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes ist. Sie wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen. Auf dieser ca. 2.500 m^2 umfassenden Fläche südlich des Vorhabens sollen Stellplätze für die Mitarbeiter des Volkswagenwerks planungsrechtlich gesichert werden.

Mit dem Vorhaben bietet sich die Chance, ein derzeit gestalterisch und funktional unbefriedigendes Areal neu zu ordnen und durch eine notwendige Nutzung aufzuwerten. Da das Vorhaben im Außenbereich gem. § 35 BauGB liegt, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Im Verfahren werden neben anderen Belangen insbesondere die Verkehrssituation mit den Zu- und Abfahrtsbewegungen sowie die Einbindung der geplanten Kindertagesstätte in das Landschaftsbild der nördlich und östlich liegenden Schunterauen thematisiert.

4 Umweltbericht

4.0 Präambel

Nach § 2a BauGB ist sowohl bei der Aufstellung als auch bei der Änderung eines Bauleitplanes eine Begründung beizulegen, die neben den Zielen, Zwecken und wesentlichen Auswirkungen des Plans auch – als gesonderten Teil – einen Umweltbericht enthält. Der Umweltbericht befasst sich neben den Belangen von Natur und Landschaft als Gegenstand der Eingriffsregelung gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit dem BNatSchG mit den darüber

hinaus gehenden Schutzgütern sowie deren Wechselwirkungen. Grundlage für die Gliederung des Umweltberichtes bildet Anlage 1 zum BauGB.

4.1 Beschreibung der Planung

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplanes RH 61 soll den Bau einer Kindertagesstätte planungsrechtlich absichern.

Das Gelände für die geplante Kindertagesstätte mit einer Größe von ca. 0,74 ha befindet sich im nordöstlichen Nahbereich der Volkswagen-Werksanlagen an der Hamburger Straße. Es wird über die Straße Ohefeld und eine im Zuge dieses Vorhabens zu bildende Privatstraße auf Teilbereichen der südlich an das Vorhaben anschließenden Stellplatzanlage von Süden erschlossen. Es grenzt im Norden und Osten an das von der Ohe durchflossene Landschaftsgebiet der Schunterauen sowie im Westen unmittelbar an ein Kleingartengebiet und das westlich folgende Wohngebiet der Vorwerkssiedlung. Südwestlich des Geltungsbereiches beginnt das Werksgelände der Volkswagen AG.

Derzeit ist das Grundstück nahezu komplett versiegelt; es gibt außer einigen Bäumen in den östlichen Randbereichen sowie dem Wald im Westen keine bedeutsamen Grünflächen.

Genutzt wird das Grundstück als Mitarbeiterparkplatz für das Volkswagenwerk sowie im nördlichen Bereich für Stellflächen der Logistik. Ein Teil der Stellplätze wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen und soll damit als Stellplatzanlage planungsrechtlich gesichert werden.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erstreckt sich insgesamt auf ca. 19.500 m². Eine Fläche von ca. 2.500 m² wird als Stellplatzfläche festgesetzt. Sie wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen. Die übrigen rund 17.000 m² entsprechen dem Vorhabenbereich.

4.2 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Das Grundstück sollte in vorhergehenden Überlegungen mit einer Parkpalette für ca. 1.500 Stellplätze bebaut werden. Dies Planungen wurden von der Volkswagen AG als Eigentümerin des Grundstücks nicht weiterverfolgt. Weitere Planungsmöglichkeiten wurden nicht geprüft.

4.3 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung

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

Fachplanungen:

- Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig, 2008
- Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Fortschreibung der Neufassung vom 06. Oktober 2005, Stand Juli 2018
- Landschaftsrahmenplan für die Stadt Braunschweig (LRP), 1999
- Aktualisierung des Landschaftsrahmenplanes für die Stadt Braunschweig, 2013
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Braunschweig, 2007 / im Rahmen der Fortschreibung erarbeitete vorgezogene Umsetzung von Einzelmaßnahmen, 2008
- Räumliches Strukturkonzept 2020, Teil "Freiraum und Erholung", FB 61, Stand 2002
- Stadtklimaanalyse Braunschweig 2012, Steinicke & Streifeneder, Richter & Röckle. Stadtklimaanalyse Braunschweig 2017/2018 GEO-NET.)

Gutachten:

- Schalltechnisches Gutachten (Nr. P84/18) zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan RH 61 "Ohefeld - Nord" in Braunschweig, GeräuscheRechner, Mai 2019
- Grünordnungsplan zum Bebauungsplan, Ökotop Juni 2019
- Entwässerungskonzept, IBS Bau+Umwelt September 2018
- Entwurf der Gutachterlichen Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands um die Betriebsbereiche der BS-Energy (Reiherstraße) und Volkswagen (Gifhorner Straße) in der Nordstadt Braunschweig, R+D Ingenieurleistungen GmbH Januar 2019

Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig 2008

Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (RROP) werden für das Plangebiet folgende Darstellungen ausgewiesen:

- Das Plangebiet befindet sich in einem Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft,
- Ein kleiner Teil am östlichen Rand des gegenwärtig als PKW-Stellplatz genutzten Areals befindet sich in einem Vorranggebiet Hochwasserschutz,
- Das Plangebiet befindet sich in einem Trinkwassergewinnungsgebiet.

Für das nördlich und östlich angrenzende Areal bestehen folgende Darstellungen:

- Das Gebiet ist Bestandteil eines Vorbehaltsgebietes Natur und Landschaft,
- das Gebiet ist Bestandteil eines Vorbehaltsgebietes Erholung,
- das Gebiet ist Bestandteil eines Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft,
- das Gebiet ist Bestandteil eines Vorranggebietes Hochwasserschutz,
- Teilbereiche in der Nähe des Schunterlaufes sind „von Aufforstung freizuhalten“.

Landschaftsrahmenplan der Stadt Braunschweig (1999)

Die wichtigsten Aussagen des Landschaftsrahmenplanes der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 1999, der für das Schutzgut Pflanzen und Tiere aktualisiert und um ein Biotopverbund-Konzept erweitert wurde (Arbeitsgemeinschaft Landschaftsplanung 2013 und 2011), die das Plangebiet bzw. dessen unmittelbar angrenzende Umgebung (hier v.a. die nordöstlich angrenzende Schunteraue) betreffen, werden hier zusammenfassend dargestellt. Da im Zuge der Aktualisierung des LRP keine Kartierungen von Tierartengruppen und Pflanzenarten durchgeführt wurden, wird auf das im Auftrag der Stadt Braunschweig durch LaReG (2008) erarbeitete Artenschutzkonzept verwiesen (s.u.).

Das Plangebiet gehört zum Naturraum Geest, darin zur Naturräumlichen Region Weser-Aller-Flachland, darin wiederum zur westlichen, vorwiegend atlantisch geprägten Unterregion 623 Burgdorf-Peiner-Geestplatten, Teilgebiet 623/7 Unteres Okertal. Die Heutige potentiell natürliche Vegetation (HpnV) wäre ein Waldziest-Eichen-Hainbuchenwald (Querco-Carpinetum stachyetosum), auf basen- und nährstoffreichen, lehmig-tonigen Auensedimenten. Dieser Waldtyp ist in der westlichen Schunterniederung (und in der Wabeniederung) verbreitet.

Das Plangebiet gehört politisch innerhalb der Stadt Braunschweig zum Stadtbezirk 413 Veltenhof-Rühme.

Karte VII: Wertvolle Bereiche von Natur und Landschaft

Der nordöstlich an das Plangebiet angrenzende Bereich der Schunteraue gehört nach der Karte VII des Landschaftsrahmenplanes zum bestehenden Landschaftsschutzgebiet (LSG) BS-2. Der nördliche Abschnitt dieses Areals (etwa auf Höhe des jetzt als Logistikbereich genutzten Abschnitts des Plangebiets) erfüllt zudem die Voraussetzungen für die Ausweisung eines Naturschutzgebiets (Gebietsbezeichnung N 15). Das Plangebiet selbst erfüllt nach dieser Karte die Voraussetzungen für ein potenzielles Landschaftsschutzgebiet (Gebietsbezeichnung L 63).

Karte I: Arten und Lebensgemeinschaften

Nach der Karte I ist die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zum Erhalt für Arten und Lebensgemeinschaften im Plangebiet selbst „sehr stark eingeschränkt“, im nordöstlich angrenzenden Talraum der Schunteraue hingegen „wenig eingeschränkt“, im östlich angrenzenden Bereich „eingeschränkt“. Die letzteren beiden Bereiche sind zudem als „potentielles Nahrungshabitat des Weißstorches“ gekennzeichnet. Der nördlich an die Logistikfläche angrenzende Bereich ist als Ackerbrache mit „stark eingeschränkter“ Leistungsfähigkeit eingetragen.

Karte II: Landschaftserleben

In Karte II wird für das Plangebiet selbst keine Aussage getroffen. Im nordöstlich angrenzenden Raum der Schunteraue ist das Landschaftserleben „eingeschränkt“. Die Freiraum- und Erlebnisprägung erfolgt durch „überwiegenden Landwirtschaftsanteil mit Nutzungswechsel“ (Bereiche mit dominierender Grünlandnutzung, vorwiegend im Wechsel zu Acker und Ruderalfluren und von Gehölzstrukturen sparsam gegliedert) und „Gewässer“.

Karte III: Boden

Die Karte III weist den Bereich des bestehenden Parkplatzes und der Logistikfläche als „versiegelten Boden (50-100% oder stark verändert)“ aus. Im nordöstlich angrenzenden Raum ist die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zum Erhalt der Vielfalt, Nutzbarkeit und Funktionen des Bodens hingegen nur „wenig bis mäßig eingeschränkt“, nördlich der Logistikfläche „stark eingeschränkt“, südöstlich des Parkplatzes „eingeschränkt“; dort ist zudem eine Altablagerung/Altlast eingetragen. Als lineare Belastungsquelle mit dem „Beeinträchtigungsrisiko Schadstoffeintrag“ aus dem Straßenverkehr sind die südlich angrenzenden Straßenverläufe eingetragen.

Karte IV: Grundwasser

Die Karte IV weist das Plangebiet als „stark eingeschränkt“ hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zum Erhalt von qualitativ hochwertigem Grundwasser aus. Der nördlich angrenzende Bereich ist „eingeschränkt“, der Bereich der Schunteraue hingegen „wenig bis mäßig eingeschränkt“ hinsichtlich des genannten Kriteriums. Das Risiko der Grundwasserbeeinträchtigung im Bereich des Plangebiets wird als „mittel bis gering“ angegeben.

Karte V: Oberflächengewässer

Nach Karte V ist das Wasserrückhaltevermögen des Plangebiets „stark eingeschränkt“, im östlich angrenzenden Raum „eingeschränkt“. Im nordöstlich anschließenden Auegebiet liegt eine „eingeschränkte“, flussnah eine „mäßig eingeschränkte“ Abflussdämpfung“ vor.

Karte VI: Klima/Luft

Nach Karte VI gehört das Plangebiet zu einem Wirkungsraum mit „Gewerbeklima“, seine Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Klimafunktion des Naturhaushaltes ist „stark eingeschränkt“. Die nördlich, nordöstlich und östlich angrenzenden Gebiete übernehmen hingegen die Funktion von „Ausgleichsräumen“ und sind hinsichtlich der Klimafunktion nur „wenig eingeschränkt“. Sie weisen ein „Freilandklima“ auf; aufgrund häufiger Stagnation in der bodennahen Luftschicht kommt es hier zu Kaltluftseebildung, die auch auf Teile des Plangebiets übergreift. Die Karte weist außerdem eine „wirksame bis sehr wirksame“ unbelastete Flurwind-Leitbahn von Nord nach Süd durch das Plangebiet aus.

Karte VIII: Einzelziele und Maßnahmen – Anforderungen an Nutzungen

Das Plangebiet unterliegt nach Karte VIII den allgemeinen Anforderungen an Siedlung, Industrie, Gewerbe. Der nördlich angrenzende Raum unterliegt allgemeinen Anforderungen an die Landwirtschaft, der nordöstlich angrenzende Bereich dient als Schwerpunktraum zur Sicherung und extensiven Bewirtschaftung von mesophilem Grünland, es sollen vorrangig Maßnahmen zur Sicherung der kulturlandschaftlichen Charakteristik / zum Offenhalten v.a. des Grünlandbereiches durchgeführt werden, darüber hinaus sollen hier „besonders bedeutsame Retentionsräume“ erhalten werden.

Karte Biotopverbundkonzept für die Stadt Braunschweig

Danach ist gehört die östlich vom Plangebiet verlaufende Schunteraue zum Kerngebiet des Biotopverbund-Konzeptes mit den Zielbiotypen Erlen- u. Eschenwald der Auen u. Quellbereiche, Mesophiles Grünland, Landröhricht, Seggen-, Binsen- und Stauden-Sumpf sowie Kleingewässer und der Zielart Sumpfschrecke.

Von den übrigen im LRP genannten Aussagen und Zielen sind die folgenden im Rahmen der vorliegenden Planung besonders bedeutsam:

In der Karte 9 des LRP sind **keine** Kulturdenkmale oder siedlungsgeschichtlich bedeutsamen Elemente im Plangebiet oder dessen Umgebung verzeichnet. Gleichwohl weist eine Stellungnahme aus dem Verfahren auf eventuelle archäologische Fundstellen hin, dies wird im weiteren Bauverlauf entsprechend durch eine baubegleitende Überwachung der Bodenarbeiten berücksichtigt werden.

Bezüglich des Biotopentwicklungspotentials der Böden für spezialisierte, schutzwürdige Vegetation (Karte 11) wird für das Plangebiet keine Aussage getroffen, in der Schunteraue und an der Ohe ist es überwiegend „gering“, in Schunternähe hingegen „hoch“.

Die Schunter ist ein sogenanntes Hauptgewässer, mit dem Ziel des Erhalts bzw. der weitgehenden Wiederherstellung einer naturnahen Aue (LRP, S. 281f). Für die Schunterniederung bei Rhüme (Teilgebiet B1b) gilt der Zieltyp

„vorrangig erhaltenswert – E. als Nahrungsbiotop für den Weißstorch“. Nach Karte 22 gehört das Plangebiet zu einer Verbundachse des Biotopverbundsystems der Auen; die angrenzende Schunteraue ist darin eine Biotopkernzone. Für die nördliche Schunteraue wird in Tab. 49, S. 384 weiterhin als übergeordnetes Ziel genannt: „Talräume sind als Kaltluftentstehungsgebiete und Luftaustauschbahnen zu erhalten“.

NLWKN 2009: Ausweisung des Überschwemmungsgebietes der Schunter Stadt Braunschweig / Landkreis Gifhorn, Blatt 7. Az: GB VI.62023.

Nach § 1, Abs. 6, Satz 12 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne u.a. „die Belange des Hochwasserschutzes“ zu berücksichtigen.

Nach der Ausweisung des Überschwemmungsgebietes der Schunter (NLWKN 2009) gehört ein ca. 3.000 m^2 umfassender Bereich am Ostrand des Geltungsbereiches zum „festgesetzten Überschwemmungsgebiet“. Auch alle unmittelbar nördlich und östlich angrenzenden Bereiche, einschließlich des Einfamilienhaus-Grundstückes, [Ausnahmen: Garten und Brache westlich der Zuwegung zu diesem Grundstück sowie südliche Hälfte des Grünlandes im Südosten, Dämme des Regenrückhaltebeckens] zählen zum Überschwemmungsgebiet der Schunter.

Pflanzen- und Tierartenschutzkonzept der Stadt Braunschweig, Braunschweig 2008

Im Kartenwerk des Artenschutzkonzepts der Stadt Braunschweig (LaReG 2008) ist im nördlichen und östlichen Anschluss an das Plangebiet die Schunteraue als „Fließgewässer mit Auenbereichen“ verzeichnet.

Nennung von Tierarten, für die die Schunteraue wichtiger Lebensraum ist:
S. 14: vor allem Fledermäuse, aber auch andere Säuger
S. 16: Braunschweig trägt besondere Verantwortung für: Wasserspitzmaus
S. 17: Besonders hervorzuhebende Arten: Wasserfledermaus, Biber, Fischotter

Darüber hinaus wurden die einschlägigen Fachgesetze, die den Umweltschutz betreffen, berücksichtigt.

4.4 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Für die dem hier vorgelegten Bericht zugrundeliegende Umweltprüfung wurden die in Abschnitt 1.b genannten Fachgesetze und Fachplanungen auf ihre Relevanz für die vorliegende Planung hin ausgewertet. Entsprechende Forderungen wurden bei der Festsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen der Planung berücksichtigt.

Zur Abschätzung des faunistischen Potentials und seiner Wechselwirkungen mit dem Planungsraum sowie zur Ermittlung potenzieller Ausgleichsflächen

wurde im Frühjahr 2018 eine Aktualisierung der Erfassung der Biotope im Planungsraum und einem Streifen von 50 m um das Plangebiet aus dem Jahr 2012 (ökotop 212) durchgeführt. Hiervon ausgenommen war der Raum südlich der Straße Ohefeld.

Außerdem wurden Amphibienvorkommen zur Hauptwanderungszeit im Frühjahr 2018 erfasst.

Der Bericht wurde in enger Anlehnung an die Vorgaben in der „Arbeitshilfe zu den Auswirkungen des EAG Bau 2004 auf die Aufstellung von Bauleitplänen“ (vHW 2004)“ verfasst.

Bezüglich der zu erwartenden Lärmimmissionen im Zuge des Kindertagesstätten-Betriebes liegt ein Schallgutachten der Fa. *GeräuscheRechner* vor.

Für die Beurteilung des Vorhabens im Sinne der Eingriffsregelung (vgl. Pkt. 4.6) wird eine vergleichende Bewertung der aktuellen Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Plangebiet unter Berücksichtigung der nach dem aktuellen Planungsrecht zulässigen Bebaubarkeit und Versiegelung mit dem Planzustand nach diesem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf Basis des sogenannten „Osnabrücker Modells“ vorgenommen. Das Osnabrücker Modell ist ein anerkanntes und in der Stadt Braunschweig regelmäßig zur Anwendung kommendes Verfahren zur rechnerischen Unterstützung der gutachterlichen Bemessung von Eingriffsfolgen und Ausgleichsmaßnahmen.

Die Umweltprüfung wird nach folgender Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter Pkt. 4.3 genannten Fachplanungen, sonstigen Planungsvorhaben und Gutachten,
- Ortsbegehungen.

4.5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.5.1 Mensch und Gesundheit

Die Bestandssituation für das Schutzgut Mensch ist eng mit der menschlichen Wahrnehmung verbunden, wobei sich diese auch nach den jeweiligen funktionellen Ansprüchen, wie Arbeiten, Wohnen, Erholen u. a., richtet. Daher ergeben sich auch Überschneidungen mit den sinnlich wahrnehmbaren Ausprägungen, die in Pkt. 4.5.2, Landschaft, erörtert werden.

Bestand und Bewertung:

Gegenwärtiger Zustand des Plangebietes

Bei dem Plangebiet selbst handelt es sich zum größten Teil um ein für die Öffentlichkeit bedingt zugängliches Areal ohne Wertigkeit für Freizeit und Erholung, das nahezu vollflächig durch Asphalt und Beton versiegelt ist. Im westlichen Bereich des Plangebietes hat sich ein Pionierwald etabliert.

Das Landschaftsbild wird westlich des Plangebietes durch die Gehölzbepflanzung der Straßenböschung und die Baumreihen entlang der Kleingärten der Vorwerksiedlung geprägt; nach Norden und Osten schließt der entlang des Planungsgebiets verlaufende Naturraum der Schunterauen mit der durchfließenden Ohe an, der teilweise durch hohe Baumreihen und Sträucher am Rande des Parkplatzes verdeckt wird. Am Ostrand befinden sich ein einzelnes Wohngrundstück mit Nutzgarten sowie ein als Mähwiese genutztes Grünlandareal. Südlich grenzen die Straße Ohefeld, Gleise der Industriebahn sowie Werkshallen der Volkswagen AG an.

Die Erholungsfunktion der angrenzenden naturnahen Landschaftsbereiche der Schunteraue für Spaziergänger („Landschafts- und Naturerleben“) ist gegenwärtig nur eingeschränkt vorhanden, da der Bereich kaum durch Wege erschlossen ist. Am östlichen Ende der Wiener Straße der Vorwerksiedlung besteht für Spaziergänger die Möglichkeit des Einblickes in den Landschaftsraum der Schunteraue, von dort verläuft ein Fußweg in südlicher Richtung entlang der Kleingartenanlage, der aber wegen seines Verlaufs unter dem Kronendach der dortigen Bäume kaum einen Einblick in die angrenzenden Landschaftsstrukturen zulässt. Östlich der Plangebiets existiert ein Fußweg um das Regenrückhaltebecken sowie die Zuwegung zum dortigen Wohngrundstück. Der Einblick in den Auenbereich ist jedoch auch hier durch Baumreihen weitgehend verstellt. Entlang des kleinen Fließgewässers Ohe existiert zurzeit kein öffentlicher Fußweg, lediglich ein ca. 5-10 m breiter Unterhaltungsstreifen wird periodisch gemäht. Für Gesundheit und Erholung der Menschen in den anliegenden Wohngebieten sind auch die positiven Wirkungen des Auenraumes auf die Luftqualität und Regulation des Lokalklimas von Bedeutung.

Das Plangebiet ist vorbelastet durch Lärm-, Schadstoff- und Licht-Immissionen; verursacht vom Straßen- und Parkplatzverkehr, vom Güterverkehr der südlich angrenzenden Bahngleise sowie von den betriebsbedingten Emissionen des VW-Werkes.

<u>Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Nichtdurchführung der Planung:</u>
Bei Beibehaltung der bisherigen Nutzungen wird sich an der beschriebenen Situation im Wesentlichen nichts ändern.

<u>Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung:</u>
Als Folge der Realisierung der vorliegenden Planung der Kindertagesstätte im nördlichen Teil des Geltungsbereiches wird der bislang ebenerdig genutzte und nahezu vollflächig versiegelte Bereich partiell entsiegelt werden können.
Durch die Planung kommt es zu einer verbesserten Versorgungssituation der Kinderbetreuung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Volkswagen AG, durch die teilweise Öffnung der Plätze zudem auch für die Betreuungssituation im Einzugsgebiet. Gleichwohl kommt es aber auch zu einer visuell wahrnehmbaren Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes.

Kleinkinder gehören zu den vulnerablen Bevölkerungsgruppen. Sie haben ein erhöhtes Risiko gegenüber gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Feinstaub und Wärmebelastung.

Zur Reduzierung der gesundheitlichen Risiken und zur Verbesserung des Mikroklimas soll die Kindertagesstätte von naturnah gestalteten Grün- und Freiräumen mit vitaler Vegetation umschlossen werden. In der Nacht kann sich vor allem über Rasen- und sonstigen Freiflächen Kaltluft bilden. Am Tage bieten Baum und damit schattenreiche Grünanlagen ein vergleichsweise kühles Mikro- bzw. Erholungsklima.

Zusammenfassend ist für das Schutzgut Mensch und Gesundheit festzustellen, dass die Eingriffsfolgen sehr gering sind und durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Bauzeitenbeschränkung) auf ein vertretbares Maß gemildert werden können. Im Bereich der Flächenentsiegelungen (Kindertagesstätten-Gelände und Gehölzanpflanzungen- und Grünlandeinsaaten) kommt es sogar zu einer deutlichen Verbesserung der gegenwärtigen Situation.

4.5.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft

Bestand und Bewertung:
Tiere, Pflanzen
Die Abbildung in dem verfahrensbegleitenden Grünordnungsplan (Anhang 1 des GOP) beschreibt das Plangebiet und seine Umgebung auf der Ebene von Biotoptypen.

Bis auf die Waldfläche im Westen ist das Plangebiet zurzeit nahezu vollständig durch Asphalt- und Betonflächen versiegelt. Es besitzt daher für das Schutzgut Tiere und Pflanzen nur eine untergeordnete Bedeutung. Aufgrund der extremen Aufheizung der Asphaltflächen bei Sonneneinstrahlung, des starken Fahrzeugverkehrs und des schnellen Abflusses von Niederschlägen stellen sie für die meisten Organismen sehr lebensfeindliche Bereiche dar. Einige, wenige Bäume als potentielle Nahrungs- und Bruthabitate v.a. von Insekten und Vogelarten sind im B-Plangebiet nur im äußersten Südosten vorhanden. Auf dem südlich angrenzenden Parkplatz sind aufgrund ihrer Größe zurzeit drei Gruppen aus je 2 Hybridpappeln und eine weitere einzelne Pappel Aspekt bestimmend. Es wurden bei Untersuchungen im Frühjahr 2018 jedoch weder in diesen noch in den anderen vorhandenen Bäumen angelegte Vogelnester oder Bruthöhlen gefunden. Potenziell ist der Bereich der Baumkronen auch als Jagdgebiet für Fledermäuse anzusehen.

Zur Hauptwanderungszeit von Amphibien wurden bei Kontrolluntersuchungen Mitte März und Anfang April 2018 insgesamt 5 adulte Erdkröten beobachtet, die das Plangebiet von Nordwest nach Ost durchwanderten.

An das Plangebiet grenzen im Westen und Norden Gehölzstrukturen und halbruderale Gras- und Staudenfluren, im Nordosten schließt das LSG Schunteraue an.

Vor allem in den dort befindlichen Nass- und Feucht-Biotoptypen wie Rohrglanzgras-, Schilf-, und Wasserschwaden- Landröhrichte sowie Grünland und Gehölzstrukturen der Auen sind Lebensräume von wertgebenden Arten, d.h. Tiere der Roten Listen sowie gesetzlich besonders und/oder streng geschützten Arten vorhanden (vgl. Artenschutzkonzept der Stadt Braunschweig (LaReG 2008)).

So sind z.B. in den Röhrichten Vorkommen bekannt von Zwergmaus, Rohrdommel, Schilfrohrsänger, Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Wasserralle oder Tüpfelsumpfhuhn Für das Grünland sind Kammmolch, Moorfrosch, Laubfrosch, Weißstorch, Bekassine, Wachtelkönig, Braunkehlchen, Sumpfschrecke, Sumpfgrashüpfer und Spiegelfleck-Dickkopffalter zu nennen. Arten der Gehölze sind Wasserfledermaus, Haselmaus, Steinkauz, Neuntöter, Wendehals, Nachtigall oder Baumweißling.

Landschaft
Das Plangebiet besteht aus dem Wald im Westen und einer nahezu vollständig asphaltierten bzw. betonierten Parkplatzfläche, die nur durch wenige stellplatzgliedernde Bäume ergänzt wird, darunter einige großkronige Hybridpappeln. Im Süden grenzen eine Durchgangsstraße, Gleise der Industriebahn sowie die Industriegebäude der Volkswagen-AG an. Im Westen wird das Gelände von Gehölzpflanzungen entlang der Böschungen der auf einem bogenförmigen Damm geführten Guntherstraße und Baum- und Strauchreihen vor der Kleingartenanlage der Vorwerksiedlung begrenzt. Im nördlichen Abschnitt prägt das Lager der Logistik-Gestelle den Aspekt. Nach Norden und Nordosten hin begrenzen Baumreihen und hohe Einzelbäume (Weiden und Pappeln) das Plangebiet, aufgrund der lückigen Struktur ist jedoch im Nordosten teilweise noch eine Sichtbeziehung in den Landschaftsraum der Schunteraue gegeben. Östlich grenzt ein einzelnes Wohngrundstück mit Nutz- und Obstgarten an, das durch Hecken und hohe Einzelbäume teilweise abgeschirmt wird. Im Südosten schließt ein Grünlandareal an.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Nichtdurchführung der Planung:
Bei Beibehaltung der bisherigen Nutzungen wird sich an der beschriebenen Situation im Wesentlichen nichts ändern.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung:

Tiere, Pflanzen
Im Zuge der Baumaßnahme werden keine naturnahen Biotope zerstört.

Auf dem Kindertagesstätten-Gelände werden 1.320 m² der zurzeit asphaltierten Fläche entsiegelt und in die Außenbereiche der Kindertagesstätte mit Rasenflächen, Blumenrabatten und Gehölzpflanzungen umgewandelt. Weitere 6.390 m² werden entsiegelt und mit Anpflanzungen und Ansaaten versehen. Am Ostrand des bestehenden Parkplatzes wird auf einem 12,5 m im Norden bzw. 8,0 m breiten Streifen im Süden eine Strauch-Baumhecke mit einheimischen standortgerechten Gehölzen und vorgelagertem Krautsaum gepflanzt.

Dabei bleiben die bestehenden 3 Bäume erhalten. Diese Maßnahme dient gleichzeitig der visuellen Abschirmung des geplanten Bauwerks gegen den angrenzenden Auenraum.

Bei der Räumung/Entsiegelung des Baufeldes könnte es zu starken insbesondere akustischen Störungen der oben genannten Arten (-gruppen), kommen, die den Erhaltungszustand der lokalen Populationen verschlechtern. Damit wäre der Tatbestand des § 44 (1) Satz Nr. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes erfüllt, der verbietet wildlebende Tiere der von europäischen Vogelarten während der Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Dieses gilt es durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Bauzeitenbeschränkung) zu verhindern.

Während der Bauarbeiten auf dem Kindertagesstätten-Gelände (Errichtung Gebäude und Einrichtung des Außenbereiches) wird es dagegen nur zu geringen akustischen und visuellen Störungen der Avifauna in der benachbarten Schunteraue kommen. Bereits jetzt befinden sich zwischen der deutlich tiefer gelegenen Aue und dem Parkplatz Baumgruppen und Baumreihen, die eine Sichtbeziehung zwischen Vögeln, die in den Röhrichten und Grünländereien brüten, und dem Kindertagesstätten-Gelände verhindern, zumal das dortige Gebäude eingeschossig mit Flachdach ausgebaut wird.

In den das Plangebiet umgebende Gehölzstrukturen brüten hauptsächlich Arten der Siedlungsbereiche, da die bestehende Vorbelastung aus dem Verkehrsaufkommen des Parkplatzes und dem Betrieb der benachbarten Wohngebiete die Ansiedelung von Waldarten mit einer erhöhten Störanfälligkeit verhindert. Vögel der Siedlungen sind dagegen an Emissionen, die mit Bautätigkeiten in der Dimension einer Kindertagesstätte gewöhnt und würden ihre Brut- und Aufzuchttätigkeiten nicht aufgeben.

Das Kindertagesstätten-Gelände wird zur Nutzung in den Abend- und Nachtstunden mit einer Beleuchtung ausgestattet. Lichtemissionen können eine Lockwirkung auf flugfähige Insekten (z. B. dämmerungs- und nachtaktive Schmetterlings- und Käferarten) haben, die vor allem aus den angrenzenden Auebereichen anfliegen und dadurch z. B. in der Paarungszeit den angrenzenden Ökosystemen entzogen werden (Lichtfallenwirkung). Gleichzeitig wird damit auch Fledermäusen, die in der Schunteraue jagen, ein Teil ihrer angestammten Nahrungsquelle genommen. Diese Effekte sind u.a. durch die Wahl von "insektenfreundlichen " Leuchtmitteln zu mindern.

Da die Lärmbelastung der Schunteraue durch den Betrieb der Kindertagesstätte nahezu unverändert bleibt, ändert sich auch die Situation der stör- und geräuschempfindlichen Arten wie die o.g. Säugetiere oder Vögel gegenüber dem Ist-Zustand nicht.

Der Anteil der belebten Biomasse und die Strukturvielfalt wird durch Neuanpflanzungen (Hecken, Obstbäume, Pionierwald) und Ansaaten (artenreiches Grünland) sowie durch die Begrünung des Kindertagesstätten-Außenberei-

ches deutlich erhöht. Es ist damit zu rechnen, dass v. a. Vogel- sowie Insektenarten (und möglicherweise auch Amphibien- und Fledermausarten als Nahrungshabitat) die neu entstehenden Lebensräume nutzen werden.

Insgesamt kann von einer deutlichen Verbesserung der Situation für das Schutzgut Tiere und Pflanzen im Gesamtgebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans und seiner Umgebung ausgegangen werden.

Landschaft
Aufgrund der in südlicher Richtung hinter dem Plangebiet liegenden höheren Gebäudekulisse der Industriebauten der Volkswagen-AG bereits eine starke Vorbelastung des Landschaftsbildes.

Ein gegenwärtig zwar nahezu vollständig versiegeltes, aber unbebautes ebenes Gelände wird mit einem 1-stöckigem Gebäude bebaut. Deshalb kann es von einigen Stellen der nordöstlich angrenzenden Freiräume der Schunteraue trotz seiner geringen Höhe als Fremdkörper wahrgenommen werden.

Mit der Errichtung einer Strauch-Baumhecke mit höheren Pflanzqualitäten (s. Kap. 5.5 des Grünordnungsplanes) entlang der Ostgrenze des Plangebietes und dem Erhalt von Bäumen wird dieser Effekt kurzfristig kompensiert.

Somit geht mit dem Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einher.

4.5.3 Boden

Bestand und Bewertung:
Gegenwärtig ist das Plangebiet nahezu vollständig durch Asphalt- und Betonflächen versiegelt. Durch Herstellung eines Planums im Zuge der Anlage des Parkplatzes dürfte der darunter befindliche natürlich gewachsene Boden durch Aufbringung ortsfremder Materialien zudem stark überprägt sein. Lediglich im Bereich der gepflanzten Bäume im Osten Plangebietes existieren minimale Baumscheiben mit offenem Boden.

Das Plangebiet ist kampfmittelverdächtig: Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Nichtdurchführung der Planung:
Bei Beibehaltung der bisherigen Nutzungen wird sich an der beschriebenen Situation im Wesentlichen nichts ändern.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung:
Im Plangebiet besteht somit eine erhebliche Vorbelastung des Schutzgutes Boden aufgrund von Strukturveränderung (Aufbringung von Sand und Schotter) und Versiegelung (Asphaltdecke). Die natürlichen Bodenfunktionen sind nicht mehr vorhanden. Insgesamt besitzt das Schutzgut Boden im Plangebiet

aufgrund der vorhandenen Versiegelung eine sehr geringe Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Bei Durchführung der Planung werden insgesamt 7.710 m² asphaltierte Fläche vollständig entsiegelt. Der entsiegelte Boden wird im Hinblick auf die Einhaltung der Spielplatzgrenzwerte und den Kampfmittelverdacht für die geplante Kindertagesstätten-Nutzung untersucht.

Im Plangebiet ist somit in der Summe eine erhebliche Verbesserung der Situation des Schutzguts Boden aufgrund der Baumaßnahme festzustellen.

4.5.4 Wasser

Bestand und Bewertung:
Im Bereich des Schutzgutes Wasser sind die Teilaspekte Grundwasser, Oberflächenwasser und Retentionsraum zu betrachten.

Das Plangebiet selbst besitzt aufgrund seiner nahezu vollständigen Versiegelung keine aktuelle Bedeutung als Grundwasserneubildungsfläche. Wegen der Nutzung als Verkehrsfläche besteht eine potenzielle Gefährdung des Schutzgutes Wasser durch Eintrag von Schadstoffen aus Betriebsmitteln der PKW in das Grundwasser und angrenzende Oberflächengewässer. Das im Bereich des Parkplatzes anfallende Niederschlagswasser wird zurzeit in das östlich angrenzende Regenrückhaltebecken abgeführt.

Im Plangebiet existieren keine Oberflächengewässer; unmittelbar östlich angrenzend verläuft jedoch der kanalisierte Lauf des Fließgewässers Ohe, weiter (nord-) östlich schließt die Schunteraue an. Der direkt nordöstlich und nördlich an das Plangebiet angrenzende Auenbereich ist zudem als festgesetztes Überschwemmungsgebiet für Hochwasser der Schunter ausgewiesen; ebenso ein kleiner Bereich im Nordosten des Plangebiets selbst.

Das Plangebiet liegt im Wasserschutzgebiet Zone IIIa des Wasserwerks Bienroder Weg, so dass die Vorschriften der zugehörigen Wasserschutzgebietsverordnung für die Verwendung von Baumaterialien zu berücksichtigen sind.

Die derzeitig vollständig versiegelte Logistikfläche entwässert mithilfe der Versickerungsstellen in den Untergrund bzw. bei Hochwasser auf den Schunterwiesen über den RW-Kanals DN 500 in den vorhandenen Graben.

Überschwemmungsgebiet
Das Gebiet (Geltungsbereich) ragt im östlichen Bereich in das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Schunter. Die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage nach § 30 BauGB in festgesetzten Überschwemmungsgebieten bedarf nach § 78 Abs. 3 WHG im Einzelfall der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn im Einzelfall das Vorhaben

1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verlorengehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. hochwasserangepasst ausgeführt wird.

oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen oder Bedingungen ausgeglichen werden können.

Ein Teilbereich des Überschwemmungsgebietes wird als Grünfläche festgesetzt, eine Bebauung ist somit ausgeschlossen.

Der östliche Teil der Feuerwehrumfahrt der Kindertagesstätte mit ca. 220 m^2 liegt jedoch innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes. Nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde wird die Feuerwehrumfahrt zur Wahrung des Retentionsraumes in der geplanten Ausführung als Schotterrasenfläche auf der jetzigen Geländehöhe erfolgen. Die Einzäunung stellt für den Hochwasserabfluss kein Hindernis dar und erfolgt möglichst in Fließrichtung der Ohe.

Ebenso liegt der östliche Teil der festgesetzten Stellplatzfläche mit ca. 200 m^2 im Überschwemmungsgebiet. In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist die Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich in Bauleitplänen oder in sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch gemäß § 78 (1) WHG untersagt, kann jedoch ausnahmsweise zulassen werden, sofern die unter § 78 (2) WHG genannten Voraussetzungen vorliegen. Nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ist unter Bezugnahme auf § 78 (2) WHG die Errichtung der Stellplatzflächen genehmigungsfähig, da die bestehenden Stellplätze lediglich planungsrechtlich gesichert werden und keine Veränderung gegenüber dem für die Hochwasserberechnung seinerzeit angesetzten Zustand eintritt. Sie beeinträchtigen die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich, es entsteht kein Verlust von Rückhalteraum, der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser werden nicht nachteilig verändert.

Wasserschutzgebiet
Das Plangebiet liegt in der Schutzzone IIIa des Wasserwerks „Bienroder Weg“ der Braunschweiger Versorgungs-AG. Die Bestimmungen der „Verordnung über die Festsetzungen eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk des Bienroder Weges der Braunschweiger Versorgungs-AG vom 12. Oktober 1978“ sind zu beachten.

Die Verwendung von wassergefährdenden, auswasch- und auslaugbaren Materialien zum Haus-, Straßen-, Wege- und Wasserbau (z. B. Teer, manche Bitumina und Schlacken) ist gem. Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bienroder Weg der Braunschweiger Versorgungs-AG vom 12. Oktober 1978 in den Zonen I, II und IIIa verboten. Dabei ist folgendes zu beachten:

Recyclingmaterial
In der Handlungshilfe (Teil II) Erstellung und Vollzug von Wasserschutzgebietsverordnungen für Grundwasserentnahmen“ (s. Reihe Grundwasserschutz Band 17, NLWKN 2013) wird unter der Schutzbestimmung Nr. 48 (s. S. 113) erläutert, welche Qualitätsanforderungen an die zu verwendenden Materialien zu stellen sind, um diesem o.g. Schutzzweck zu entsprechen: „... Auszuschließen ist deshalb die Verwendung von Materialien größer Z 0 bzw. größer Z 0* (gemäß LAGA) sowie von Baustoffen, die keine entsprechende Zulassung – z.B. des Deutschen Instituts für Bautechnik“ haben. In jeden Fall ist der Stoffeinsatz unzulässig, wenn dadurch Sickerwasserbelastungen über Geringfügigkeitsschwellenwerten entstehen. ...“

Eisenhüttenschlacken
Aufgrund der Gefahr der Verunreinigung des Grundwassers und auf Basis der Empfehlungen der LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) “Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen” (Stand 6. Nov. 1997), kann eine Ausnahme von diesem Verbot in der Zone IIIa nicht zugelassen werden.

Natürliche Mineralgemische
Auch in den im Harz gewonnenen Fest- und Lockergesteinen können geogen bedingt erhöhte Schwermetallgehalte gefunden werden. Dementsprechend wird empfohlen, die Unbedenklichkeit vor Einbau entsprechender Materialien klären zu lassen.
Gemäß § 133 Abs. 2 Ziffer 1 Gesetz zur Neuregelung des Niedersächsischen Wasserrechts (NWG) vom 19. Februar 2010, (Nds. GVBl. S. 64) ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer auf Grund des § 92 NWG über die Festsetzung von Schutzbestimmungen in Wasserschutzgebieten erlassenen Verordnung zuwider handelt.

<u>Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Nichtdurchführung der Planung:</u>
Bei Beibehaltung der bisherigen Nutzungen wird sich an der beschriebenen Situation im Wesentlichen nichts ändern. In Anbetracht der bestehenden Bodenkontaminationen ist allerdings in Teilbereichen mit einer zunehmenden Belastung des Grundwassers durch Schadstoffmigration aus der Bodenzone zu rechnen.

<u>Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung:</u>
Bei Durchführung der Planung werden insgesamt 7.710 m² der asphaltierten Fläche entsiegelt. Diese Bereiche stehen für die Grundwasserneubildung durch Versickerung von Niederschlägen in Rigolen wieder zur Verfügung.

Das Wasserrückhaltevermögen sowie die Grundwasserneubildungsrate bleiben in Abhängigkeit vom zukünftigen Versiegelungsgrad der Böden in den bebauten Bereichen eingeschränkt, sie können jedoch durch die Realisierung des Vorhabens positiv beeinflusst werden.

In der Summe ergibt sich durch die Entsiegelung eines Pflanzstreifens am Nordostrand und der Kindertagesstätten-Freianlage sowie die Versickerung vom Niederschlagswasser des Gebäudes eine leichte Verbesserung der Situation für das Schutzgut Wasser im Plangebiet.

4.5.5 Klima, Luft

Bestand und Bewertung:
Eine lufthygienische Vorbelastung liegt durch den Betrieb des südwestlich angrenzenden Werksgeländes, die vorhandenen Stellplätze und die hier vorherrschenden Westwinde vor.

Infolge der fast vollständigen Versiegelung des Plangebiets mit Asphalt bzw. Beton kommt es vor allem bei starker Sonneneinstrahlung zu einer Aufheizung der Flächen und der Luft. Die auf dem Areal in geringer Zahl vorhandenen Bäume tragen durch Transpiration und Beschattung nur in geringem Umfang zur Abmilderung dieses lokalklimatischen Extrems bei. Weiterhin ist wegen der glatten versiegelten Oberflächen keine Möglichkeit der Bindung von Stäuben und anderen Schadstoffimmissionen v. a. aus dem PKW-Verkehr auf dem Parkplatz gegeben.

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes, auf dem Gelände der Volkswagen AG, Gifhorner Straße 180, Werk Braunschweig, 38112 Braunschweig, südlich des Plangebiets, existiert ein Betriebsbereich der unteren Klasse (Grundpflichten) im Sinne der Störfall-Verordnung. In der frühzeitigen Beteiligung wurde seitens des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Braunschweig auf die Störfallthematik und auf die entsprechende Würdigung des § 50 BImSchG sowie des Leitfadens KAS-18 verwiesen.

Anhand der Eigenschaften der Stoffinventare in den besagten Betriebsbereichen sowie der zusammenhängenden Mengen wurde gutachterlich ermittelt, inwieweit eine Gefährdung durch Freisetzung von Atemgiften, durch Brände oder durch Explosionen entzündbarer Stoffe möglich ist. Da der im gutachterlich empfohlene Sicherheitsabstand zwischen den schutzwürgen Nutzungen und zum Betriebsbereich von Volkswagen von 110 m bezogen auf die Flüssiggas-Anlage sowie 70 m bezogen auf die Anlagen zum Umgang mit Heizöl/Dieselkraftstoff eingehalten werden, sind diesbezüglich keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Bei Explosionen können Fensterscheiben bis zu einer Entfernung von 300 m splitternd versagen.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Nichtdurchführung der Planung:
Bei Beibehaltung der bisherigen Nutzungen wird sich an der beschriebenen Situation im Wesentlichen nichts ändern.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung:

Das Plangebiet ist aufgrund der vollständigen Versiegelung hinsichtlich seiner Klimafunktion als stark vorbelastet anzusehen.

Durch den Kindertagesstätten-Betrieb selbst ist keine negative lufthygienische Veränderung zu erwarten. Mit einer Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe ist deshalb nicht zu rechnen, es kommt zu einer Verbesserung der klimatischen Verhältnisse und einer Reduzierung der gesundheitlichen Belastung durch die vitale Vegetation.

Während der Bauzeit, insbesondere während der Baufeldräumung/Entsiegelung kann zeitweise eine erhöhte Staubemission auftreten, die durch geeignete Maßnahmen der ausführenden Firma auf ein erträgliches Maß gemindert werden kann.

Infolge der Versiegelung mit Asphalt bzw. Beton kann es auf den Stellplatzflächen vor allem bei starker Sonneneinstrahlung zu einer Aufheizung der Flächen und der Luft. Weiterhin ist wegen der glatten versiegelten Oberflächen keine Möglichkeit der Bindung von Stäuben und anderen Schadstoffimmissionen v. a. aus dem PKW-Verkehr auf Stellplatzflächen gegeben.

Zur Verringerung der Überhitzung sowie zur Filterung von Luftschadstoffen und groben Staubpartikeln sind im Rahmen der Bauleitplanung daher gliedernde Baumpflanzschlüssel für Stellplatzflächen festzusetzen (ein Baum je sechs Stellplätze).

Bei Durchführung der Planung werden insgesamt 7.710 m^2 asphaltierte Fläche vollständig entsiegelt. Im Außenbereich der Kindertagesstätte erfolgt die Anlage einer 5 m breiten Strauchhecke mit vorgelagerten 2,5 m breitem Krautsaum auf 1.020 m² im Norden, einer 10 m breiten Baum-Strauch-Hecke mit vorgelagerten 2,5 m breitem Krautsaum auf 800 m² sowie eine Strauch-Baum-Hecke (ohne Saum) auf 670 m² im Osten als Sichtschutz zur Schunteraue sowie die Pflanzung eines 130 m² großen Birken- und Zitterpappel-Pionierwaldes im Nordosten und die Entwicklung einer 3.770 m² großen Obstwiese mit artenreichem Grünland.

In Verbindung mit der Entsiegelung des Bodens ergeben sich aus der Evaporation des Bodens sowie Transpiration, Sauerstoff-Produktion und Schadstoffbindung durch die Vegetation positive Effekte für das Lokalklima und die Luftqualität.

Zusammenfassend ist von einer deutlichen Verbesserung der kleinklimatischen Situation des gegenüber dem Ist-Zustand auszugehen.

4.5.6 Lärm

Bestand und Bewertung:
Im Bestand handelt es sich bei dem Plangebiet um einen Mitarbeiterparkplatz von VW mit aktuell insgesamt ca. 1.000 nutzbaren Stellplätzen im Bereich des Plangebietes und dem südlich davorliegenden Parkplatz sowie um einen Bereich für Stellflächen der Logistik.

Das Plangebiet ist durch den unmittelbar angrenzenden VW-Parkplatz sowie durch den Werksbetrieb des im Südwesten gelegenen VW-Werks (Gewerbegebiet (GE) und ein eingeschränktes Industriegebiet (GIe)) lärmvorbelastet. Öffentlicher Schienen- und Straßenverkehrslärm wirken sich nicht erheblich aus.

Bei den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen handelt es sich um einen westlich angrenzenden Kleingartenverein und ein dahinterliegendes Allgemeines Wohngebiet.

Zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens eine schalltechnische Untersuchung (GeräuscheRechner Mai 2019) durchgeführt. Dazu wurden die Geräuscheinwirkungen der umliegenden Emissionsquellen auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf die Umgebung und das Plangebiet nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionsschutz erfasst und beurteilt sowie Empfehlungen zum Schallschutz erarbeitet. Unter Nr. 4.5.6 sind die maßgeblichen Zusammenhänge sowie die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung ausführlich dargelegt. Im Weiteren werden die daraus ggf. resultierenden immissionsschutzrechtlichen Maßnahmen erfasst, abgewogen und soweit erforderlich festgesetzt.

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

- Straßenverkehrslärm
- Schienenverkehrslärm
- Anlagen-/ Gewerbelärm

Die Beurteilung der Geräuschsituation im Plangebiet erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der VVBauG (Verwaltungsvorschriften zum Bundebaugesetz‘) i. V. m. Beiblatt 1 der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau‘).

Straßenverkehrslärm

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

Als nächstgelegene öffentliche Straßenabschnitte sind südlich des Plangebiets die Straßen Ohefeld (Entfernung ≥ 150 m), Riesebergstraße (≥ 160 m) und Guntherstraße (≥. 120 m) zu betrachten. Weiterhin befinden sich westlich in ≥. 160 m Entfernung diverse Neben- bzw. Wohnstraßen im Bereich der ‘Vorwerksiedlung‘ (Innsbrucker Straße, Wiener Straße etc.). Sowohl aufgrund der genannten Mindestabstände sowie der Abschirmung durch die Bestandsbebauung kann man davon ausgehen, dass sich der Straßenverkehr unter Maßgabe der aktuell bzw. absehbaren Verkehrsmengen nicht immissionsrelevant auf das Plangebiet auswirkt.

Die Nutzung des Mitarbeiterparkplatzes wird als Bestandteil der Volkswagen AG im Kapitel des Gewerbelärms betrachtet.

Dies vorangestellt zeigt sich, dass bzgl. des Straßenverkehrslärms keine immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen getroffen werden müssen.

Schienenverkehrslärm

Südlich des Plangebiets verläuft die DB Strecke 1722 (BS-Gliesmarode – BS Watenbüttel), die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wird.

Man kann davon ausgehen, dass der Schienenverkehrslärm sich nicht immissionswirksam auf das Plangebiet auswirkt, da ein Mindestabstand von 200 m zwischen Gleisanlage und südlicher Plangebietsgrenze besteht und eine ausschließliche Nutzung innerhalb des Plangebiets im weniger kritischen Beurteilungszeitraum Tag (6-22 Uhr) erfolgt.

Entsprechend sind im Rahmen dieser Planung zum Bebauungsplan bzgl. des Schienenverkehrslärms ebenfalls keine immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen zu treffen.

Anlagen-/ Gewerbelärm

Beim Werk Braunschweig handelt sich um eine genehmigungspflichtige Anlage nach dem Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die als Gewerbegebiet (GE) bzw. eingeschränktes Industriegebiet (GIe) festgesetzt ist und dessen schalltechnische Ermittlung und Bewertung anhand der TA Lärm „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ rechnerisch nach DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien“ erfolgt.

Das Plangebiet grenzt im Süden in ca. 200 m mittelbar an die gewerblichen Nutzungen des Volkswagenwerkes Braunschweig an.

Dadurch ist das Plangebiet lärmvorbelastet.

Dies gilt umso mehr, da auch der unmittelbar angrenzende Mitarbeiterparkplatz als Bestandteil des VW-Werks anzusehen ist und das Plangebiet beeinträchtigt.

Weil bereits im Vorhinein absehbar war, dass der Parkplatzlärm des angrenzenden Mitarbeiterparkplatzes pegelbestimmend im Bereich des Plangebiets ist, wurde diese Geräuschquelle im Schallgutachten unter Beachtung der allgemein anerkannten Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt detailliert ermittelt.

Im Ergebnis wurden folgende Schallleistungspegel für die PKW-Stellplatzanlage ermittelt:

Bezeichnung	Stellplatzanzahl	Schallleistungspegel L_{WA}	
		Tag	Nacht, lauteste Stunde
		dB(A)	dB(A)
Mitarbeiterstellplatz	1000	99,3	96,5

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Nichtdurchführung der Planung:
Bei Verzicht auf die Durchführung der Planung sind keine wesentlichen Änderungen zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung:

Unter Maßgabe der einschlägigen schalltechnischen Kriterien wurde im Schalltechnischen Gutachten nachgewiesen, dass die geplante Nutzung im Plangebiet ‘Ohefeld-Nord‘ mit dem Schutzniveau eines Mischgebiets (MI) zulässig ist.

Es wurden folgende Geräuschimmissionen durch den Anlagenbetrieb prognostiziert:

Wenn man zusätzlich die Geräuschsituation im geplanten Außen-/Freibereich beurteilt, ergeben sich Beurteilungspegel < 55 dB(A). Damit ist die Berücksichtigung der Empfehlung zur Einhaltung des Orientierungswerts für ein Allgemeines Wohngebiet (WA) als anzustrebendes Schutzniveau für eine Kindertagesstätten-Spiel- bzw. Freifläche sichergestellt.

Aufgrund der prognostizierten Beeinträchtigungen aus dem benachbarten Betrieb der Volkswagen AG sind zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen notwendig.

Das Plangebiet liegt im Lärmpegelbereich III. Auf den Außenspielflächen wird durchgängig ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) unterschritten. Damit wird Mischgebietsqualität erreicht, was der Mindestanforderung entspricht. Ein Wert von 55 dB(A) wird nur in geschützten Bereichen erreicht. Es wäre daher sinnvoll, die Einfriedung als mindestens 2 m hohen, geschlossenen Holzzaun auszuführen und/oder die im Gutachten vorgeschlagene Geländemodellierung umzusetzen.

Schlafräume sollten auf der Nordseite des Gebäudes angeordnet werden. Die Beurteilungspegel an der Südseite des Gebäudes erlauben keinen

Schlaf bei teilgeöffneten Fenstern. Falls Schlafräume auf der Südseite errichtet werden, so ist eine fensterunabhängige Belüftung vorzusehen. Damit werden auch Festsetzungen zum Lärmschutz erforderlich.

In der Nachbarschaft zu geplanten Kindertagesstätte treten zukünftig keine Beeinträchtigungen im Sinne des BImSchG auf. Es gilt zu beachten, dass der Betrieb einer Kindertagesstätte unter die Privilegierung nach § 22 (1a) BImSchG fällt, indem bei einer Beurteilung der Geräuscheinwirkungen Immissionsrichtwerte nicht herangezogen werden dürfen.

Eine Beleuchtung der Kindertagesstätte wird erforderlich, da ggf. der Betrieb bis Ende der Spätschicht des VW-Werk (ca. 23:00 Uhr) angedacht ist. Das nach Osten und Norden abstrahlende Licht wird durch Sichtschutzpflanzungen verdeckt werden, so dass es von dem Bereich der Schunteraue aus nicht wahrnehmbar wird und das Naturerleben von dort aus nicht beeinträchtigt wird.
Durch den Betrieb der Beleuchtungsanlagen könnten nachtaktive Insekten aus ihrem angestammten Lebensraum angelockt werden. Dieser Effekt wird durch den Einsatz von "insektenfreundlichen" LED-Leuchtmitteln im Außenbereich auf ein erträgliches Maß abgemildert.

4.5.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Kultur- bzw. Sachgüter im Sinne ausgewiesener Kultur- oder Bodendenkmale sind im Geltungsbereich nach derzeitigem Kenntnisstand vorhanden. Archäologische Funde belegen eine Siedlungstätigkeit in der Rühmer Feldmark seit 12.000 vuZ. Es muss daher mit archäologisch bedeutsamen Bodenfunden gerechnet werden, so dass eine baubegleitende Überwachung der Erdarbeiten durch eine archäologische Fachfirma durchzuführen ist.

4.5.8 Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Zwischen den einzelnen Schutzgütern bestehen Wechselwirkungen, die bei der Vorbereitung von Eingriffen in Natur und Landschaft zu berücksichtigen sind.

Das Schutzgut Mensch und Gesundheit ist eng mit den Schutzgütern Luft und Klima, Wasser, Landschaft und Naturerleben, letzteres mit dem Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter verbunden. Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind insbesondere auch von Veränderungen der Schutzgüter Boden, Wasser sowie Luft und Klima betroffen.

Im gegenwärtigen Zustand besitzt das Plangebiet eine geringe Bedeutung für das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit. Es ist durch den Straßenverkehr, dem Parkplatzverkehr sowie durch das südlich zum Plangebiet gelegene Industriegebiet lärmvorbelastet. In lokalklimatischer Hinsicht ist es aufgrund seiner starken Aufheizung bei Sonneneinstrahlung und geringen Staub- und Schadstoffbindungsfähigkeit als ungünstig sowohl für die menschliche Gesundheit als auch hinsichtlich der Lebensraumfunktion für

Tiere und Pflanzen einzustufen. Das Landschaftsbild der Fläche ist aufgrund seiner eintönigen Struktur und nur weniger Gehölzanteile für das Naturerleben ohne Bedeutung. Das Schutzgut Boden ist im Plangebiet aufgrund nahezu vollständiger Versiegelung stark vorbelastet, gegenwärtig sind die Bodenfunktionen für Tiere und Pflanzen sowie für das Lokalklima nicht nutzbar. Niederschläge werden von der Fläche in das östlich angrenzende Regenrückhaltebecken abgeführt und stehen damit nur eingeschränkt für die Grundwasserneubildung und die Luftbefeuchtung aus anschließender Verdunstung im Bereich zur Verfügung.

Bei Durchführung des Bauvorhabens kann es im Plangebiet aufgrund des möglicherweise nächtlichen Betrieb des Kindergartens zu erhöhten Immissionen von Licht und damit zu negativen Auswirkungen auf Insekten, die jedoch durch entsprechende Schutzmaßnahmen auf ein erträgliches Maß abgemildert werden können. In Verbindung mit dem Bau der Kindertagesstätte wird am Ostrand des Plangebiets eine 12,5 m breite Baum-Strauch-Hecke und ein Birken- und Zitterpappel-Pionierwald gepflanzt. Hierdurch wird zunächst visuelle Abschirmung des Gebäudes gegenüber dem angrenzenden Auenraum erreicht (Landschaftsbild und Verbesserung der Erholungsfunktion) Es ergeben sich weiterhin positive Effekte auf die Schutzgüter Mensch und Gesundheit (Verbesserung der Luftqualität durch Ausfilterung von Schadstoffen und Luftbefeuchtung aus der Transpiration der Gehölze und Rückhaltung von Teilen des Niederschlags durch die Baumkronen) sowie Tiere und Pflanzen (Lebensraumfunktion der v.a. für Insekten und Vogelarten, Jagdgebiet für Fledermäuse). Die Verbesserung der Situation des Schutzgutes Boden durch Entsiegelung der Ansaat- und Pflanzflächen sowie des Freigeländes im Bereich der Kindertagesstätte hat gleichzeitig positiven Rückwirkungen auf die Schutzgüter Wasser (Grundwasserneubildung) sowie Klima und Luft (Luftbefeuchtung, Staub- und Schadstoffbindung) und bewirkt damit wiederum erhebliche Verbesserungen im Bereich der Schutzgüter Mensch und Gesundheit sowie Tiere und Pflanzen.

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

Die gemäß den gesetzlichen Vorgaben (§§ 1 und 1 a BauGB) bei einer Planaufstellung zu berücksichtigenden Vorschriften zum Umweltschutz sind im vorliegenden Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit folgenden Ergebnissen angewendet worden:

Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung

Schutzgut Mensch und Gesundheit

Die Belastungen durch Verkehrslärm, Schadstoffe und Licht werden als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Pflanzen und Tiere, Artenschutz

Die baubedingten Störungen von Vögeln durch die Baufeldräumung zur Fortpflanzungszeit und das Anlocken von nachtaktiven Insekten durch die Kindertagesstätten-Beleuchtung werden als geringfügig bewertet.

Schutzgut Boden
Durch die Entsiegelung und die Begrünung des Kindertagesstättengeländes sowie die Pflanzung einer Strauch-Baumhecke wird eine leichte Verbesserung des Bodengefüges erwartet. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden daher als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Wasser
Durch die Entsiegelung wird eine leichte Verbesserung der Grundwasserneubildung erwartet. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden daher als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Luft und Klima
Durch die Entsiegelung und die Begrünung des Kindertagesstättengeländes sowie die Pflanzung einer Strauch-Baumhecke wird eine leichte Verbesserung des Mikroklimas erwartet. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden daher als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Landschaft und Naturerleben
Durch die Begrünung des Kindertagesstätten-Freigeländes und die Pflanzung einer Strauch-Baumhecke wird im Plangebiet eine geringe Verbesserung des Landschaftsbildes erwartet. Zudem wird durch eine Sichtschutzpflanzung zum benachbarten Auenraum keine Verschlechterung des Naturerlebens erwartet. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden daher als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Kultur und Sachgüter
Die Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern wird als nicht erheblich bewertet.

Wechselwirkungen
Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden insgesamt als nicht erheblich bewertet.

4.6.1 Aufarbeitung der Eingriffsregelung (§ 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. dem BNatSchG)

Folgende Maßnahmen dienen u. a. der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen:

- Vermeidung und Verringerung von Lärm- und Lichtimmissionen.
- Zur Vermeidung von Störungen für Vögel der angrenzenden Schunteraue während der Brut- und Aufzuchtzeit sind im Rahmen der Baufeldräumung die Arbeiten zur Entsiegelung von Flächen (Strauch-Baumhecke, Kindertagesstättengelände) nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen.
- Verwendung von LED-Lampen mit geringer Fernwirkung: Dieser Lampentyp lockt u.a. nach Untersuchungen in der Stadt Düsseldorf im Vergleich mit anderen Leuchtmitteln mit Abstand die wenigsten Insekten an (EISENBEIN & EICK 2011).

- Verwendung von Bewegungsmeldern, Einschaltung der Beleuchtung nur bei Personenverkehr im Bereich des Kindertagesstättengeländes

Beurteilung des Vorhabens im Sinne der Eingriffsregelung

In Kapitel 4.5 sind die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf den Naturhaushalt mit seinen Schutzgütern und auf das Landschaftsbild dargestellt und bewertet worden.

Aus der Prognose der Umweltauswirkungen geht hervor, dass durch den Bebauungsplan erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 BNatSchG vorbereitet werden.

Im Rahmen der Erstellung des Grünordnungsplanes zum Bebauungsplan wurde für das Vorhaben eine Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich erarbeitet.

Der geplante Eingriff findet auf einer gegenwärtig fast vollständig versiegelten Fläche statt. Die Baumaßnahme selbst führt zu einer vollständigen Entsiegelung von 7.007 m².

Das Gelände der Kindertagesstätte wird so angelegt, dass neben Spielflächen, Klettergerüsten, Spielhäusern und Sandflächen auch Rasen- und Pflanzflächen entstehen. Dieser Komplex ist nach Drachenfels (2016) dem Biotoptyp einer Sonstigen Sport-, Spiel- und Freizeitanlage zuzuordnen ist. Seine Größe wird 1.095 m² betragen. Außerdem wird eine Fläche von 225 m² ausschließlich aus Ansaaten und Anpflanzungen bestehen, die einem Biotopkompex aus Trittrasen, Einzelbäumen des Siedlungsbereichs und Ziergebüsch aus überwiegend heimischen Sträuchern entsprechen.

Im Plangebiet außerhalb der unmittelbaren Fläche des Kindertagesstättengeländes werden folgende Ansaaten und Anpflanzungen vorgenommen:

Strauchhecke mit vorgelagerter Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte	1.020 m²
Strauch-Baumhecke mit vorgelagerter Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte	800 m²
Strauch-Baumhecke	670 m²
Obstwiese mit Sonstigem mesophilen Grünland (Einsaat mit artenreichem Regio-Saatgut)	3.770 m²
Birken-Zitterpappel-Pionierwald	130 m²

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Die Bilanzierung ergibt eine geringfügige ökologische Aufwertung. Ausgleichsmaßnahmen werden nicht erforderlich.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die von Strauch-Baumhecken und die Entwicklung einer Obstwiese zeitnah kompensiert.

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

Die Inanspruchnahme einer vormals bereits genutzten und gut erschlossenen Fläche für eine Kindertagesstättennutzung steht im Einklang mit den im § 1a (2) des Baugesetzbuches genannten Zielen des schonenden und sparsamen Umgangs mit Grund und Boden.

4.6.3 Berücksichtigung des Vorrangs von Flächenrecycling, Nachverdichtung und sonstige Innentwicklung, Umwidmungssperrklausel (§ 1 a Abs. 2 Satz 2 BauGB)

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine früher bereits genutzte und gut erschlossene Fläche, die bei Durchführung der Planung für eine Kindertagesstätte qualifiziert wird. Dieser Bebauungsplan dient damit den Zielen des Vorrangs von Flächenrecycling vor der Inanspruchnahme neuer Flächen.

4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4 c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung von Bauleitplänen eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Die Ausführung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erfolgt innerhalb der Bauarbeiten zum Errichtung der Kindertagesstätte und wird in Absprache mit der Stadt Braunschweig durch Ortsbesichtigung überprüft.

4.8 Zusammenfassung

Auf einer Teilfläche des Geltungsbereiches des zukünftigen Bebauungsplanes RH 61, Ohefeld-Nord, möchte die Volkswagen AG als Vorhabenträgerin eine Betriebskindertagesstätte mit 2 Gruppen und 3 Krippengruppen für bis zu 95 Kinder errichten. Im südwestlichen Teil des Geltungsbereiches wird die Erschließung der Kindertagesstätte zur Straße „Am Ohefeld“ durch die Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche gesichert. In der ca. 2.500 m^2 umfassenden „Differenzfläche“ zwischen dem Vorhaben- und Erschließungsplan und dem Bebauungsplan werden derzeit bauordnungsrechtlich befristet genehmigte Stellplätze nunmehr planungsrechtlich gesichert. Weitere Maßnahmen im Zuge dieses Vorhabens sind die Anlage von Sichtschutzpflanzungen zur Schunteraue sowie weiter Hecken und einer Obstwiese.

Im Rahmen des Umweltberichtes sind die Belange des Umweltschutzes zu prüfen, so dass Beeinträchtigungen für die einzelnen Schutzgüter, die sich aus dem Bauvorhaben ergeben können, im Vorfeld erkannt und mit geeigneten Maßnahmen vermieden, verringert oder ausgeglichen werden können.

Die Prüfung kommt zu folgenden Ergebnissen:

Mit den in der Planung bereits vorgesehenen Baumaßnahmen zur Entsiegelung von asphaltierten Flächen, der Pflanzung von Strauch-Baum-Hecke als Sichtschutzpflanzungen und Entwicklung einer Obstwiese sowie und der Eingrünung des Kindertagesstätten-Freigeländes mit Gehölzen und Rasen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter *Mensch, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaft und Natur erleben* verbunden.
Mit Umsetzung der benannten Maßnahmen ist eher eine z.T. deutliche Verbesserung des Ist-Zustandes hinsichtlich dieser Schutzgüter zu erwarten.

Nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere - (Artenschutz) erfordern Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Lärm- und Lichtimmissionen

Diese sind folgende

- Zur Vermeidung von Störungen für Vögel der angrenzenden Schunteraue während der Brut- und Aufzuchtzeit nach § 44 Abs. 1 Nr.2 sind im Rahmen der Baufeldräumung die Arbeiten zur Entsiegelung von Flächen (Strauch-Baumhecke, Kindertagesstättengelände) nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen.

- Zur Verringerung der Lockwirkung von Lichtimmissionen aus der Gebäude- und Parkplatzbeleuchtung auf nacht- und dämmerungsaktive Insekten sind "insektenfreundliche" LED-Lampen zu verwenden. Es sind Bewegungsmelder zu verwenden, welche die Beleuchtung nur bei Personenverkehr im Bereich des Kindertagesstättengeländes anschalten.

5 Begründung der Festsetzungen

Städtebauliches Konzept

Das Konzept basiert auf dem Entwurf der Kindertagesstätte des Büros Benes + Partner aus Wolfsburg, deren Realisierung durch diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglicht werden soll.

Das nordwestlich liegende eingeschossige Gebäude wird im Südwesten über eine im Geltungsbereich neu definierte private Zufahrtsstraße in einem ehemaligen Teilbereich des bereits bestehenden Parkplatzes der Volkswagen AG erschlossen, die Freibereiche liegen im südlichen Bereich des als Gemeinbedarfsfläche festzusetzenden Grundstückes der Kindertagesstätte.

Die südlich davon liegenden und nur befristet genehmigten Stellplätze sollen planungsrechtlich als Fläche für Stellplätze gesichert werden.

Zur Optimierung des Landschaftsbildes werden die an der östlichen Grenze des Geltungsbereiches befindlichen Bäume um weitere Bäume und Sträucher ergänzt, um eine visuelle Abschirmung von Kindertagesstätte und südlich angrenzendem Stellplatzbereich zur Schunteraue herzustellen.

5.1 Art der baulichen Nutzung

5.1.1 Fläche für den Gemeinbedarf „Kindertagesstätte“

Städtebauliches Ziel des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist die Ausweisung der Gemeinbedarfsfläche „Kindertagesstätte“, da der steigende Bedarf an betriebseigenen Betreuungsplätzen derzeit nicht adäquat abgedeckt werden kann. Aus diesem Grund wird eine Fläche von ca. 7.440 m^2 als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kindertagesstätte“ festgesetzt, auf der eine eingeschossige Kindertagesstätte errichtet werden kann.

5.1.2 Zulässigkeit von Vorhaben

Um den konkreten Projektbezug beizubehalten, wird gemäß § 12 Abs. 3a BauGB festgesetzt, dass nur solche Nutzungen zulässig sind, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet. So sind Projektänderungen einvernehmlich möglich, ohne dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan in einem förmlichen Verfahren geändert werden muss, sofern sie den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht widersprechen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Um die Störung des Landschaftsbildes zu minimieren, wird die Zahl der Vollgeschosse auf maximal eines begrenzt.

5.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Um den zur Gefahrenabwehr notwendigen Abstandsgeboten an Waldsäumen Rechnung zu tragen, wird das in der Literatur häufig genannte Abstandsgebot zur Gefahrenabwehr von 30 Metern textlich festgesetzt.

5.4 Grünordnung

Ziel der Festsetzungen ist die Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Orts-/ Landschaftsbildes und die Gestaltung des Plangebietes.

Die im Rahmen des Grünordnerischen Fachbeitrages zum Verfahren durchgeführte Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nach dem „Osnabrücker Modell“ ergibt unter Beachtung der vorliegenden Planung und der nachfolgend dargestellten Maßnahmen eine geringfügige ökologische Aufwertung. Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen werden somit nicht nötig.

5.4.1 Begrünung privater Grünflächen

Zur Erreichung der in Kapitel 8 des Grünordnungsplanes (Ökotop, Juni 2019) genannten Ziele werden gemäß BauGB § 9 Abs. 1 Nr. 10, 20 und 25 die folgenden Maßnahmen innerhalb des Bebauungsplans im Punkt III textlich bzw. zeichnerisch detailliert festgesetzt und hier kursorisch wiedergegeben.

Die im Plangebiet befindlichen Bäume werden erhalten.

Die private Grünfläche wird mit dem Ziel der Nutzung für die Kita mit der Zweckbestimmung „Freizeit- und Erholungsfläche für die Kita“ festgesetzt.

In den wesentlichen die Kindertagesstätte umgebenden Bereichen, die im Plan als private Grünfläche und Gemeinbedarfsfläche gekennzeichnet sind, wird die Erstellung einer Obstwiese festgesetzt. Die Lebensraumqualität für Pflanzen- und Tierarten wird durch diese Maßnahme ebenso wie die Klimafunktion deutlich erhöht. Die Natur- Erlebbarkeit des Kindertagesstätten-Umfeldes wird auf ein hohes Maß angehoben und kann außerdem für die Umweltbildung der Kinder genutzt werden.

Zur besseren Nutzung der Fläche sowie zur Erschließung der Kita sind Geh- und Radwege innerhalb dieser Fläche zulässig.

Zur Sicherung der Zuwegung zur Kita für die Feuerwehr im Notfall wird eine Feuerwehrumfahrt in der Ausführung in Schotterrasen unter Beibehaltung der vorhandenen Geländehöhe ausnahmsweise zugelassen (siehe auch 4.5.4), da sie so keine Auswirkungen auf das in der Grünfläche liegende Überschwemmungsgebiet hat.

5.4.2 Begrünung von Stellplatzanlagen

Die Stellplätze werden gemäß den Standards der Stadt Braunschweig mit mittelkronigen Laubbäumen zu gliedern sein, wobei für je sechs Stellplätze mindestens ein Baum in die Stellplatzanlage integriert werden muss.

Neben der ökologischen Funktion fungieren diese Bäume auch als Gestaltungselement, indem sie die häufig vollständig versiegelten Stellplatzanlagen gliedern und auflockern. Weiter werden sie sich positiv auf das Ortsbild und auf die wildlebenden Tiere, Vögel und Pflanzen auswirken. Für die Nutzer erweist sich die schattenspendende Wirkung der Bäume in den Sommermonaten als Vorteil.

Zudem ist bei der Pflanzung von Bäumen innerhalb von Stellplatzanlagen die Überstellung mit schattenspendenden Baumkronen zur Minderung der negativen Folgen von versiegelten Flächen von besonderer Bedeutung.

5.4.3 Dachbegrünung

Mindestens 70% der Dachfläche sind extensiv zu begrünen, um den Verlust von Retentionsraum und der Versiegelung auszugleichen und die Niederschlagswässer zurückzuhalten. Dies dient zudem der Verbesserung der Eingliederung des geplanten Bauwerks in den Landschaftsraum sowie der Klima- und Lebensraumfunktion.

5.4.4 Wald

Der im Westen des Geltungsbereiches liegende Baumbestand wird als Wald nach Waldgesetz eingestuft und entsprechend als Wald zeichnerisch festgesetzt.

Diese Festsetzung dient dem Erhalt vorhandener, für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wertvoller Strukturen.

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

Die Festsetzung zur Herstellung eines grünen Siedlungsrandes mittels Baum- und Strauchpflanzungen erfolgt aufgrund der vordringlichen Ausgleichsfunktion für bebauungsplanbedingte Eingriffe der Maßnahme auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB.

Für die zum Ausgleich vorgesehenen Entsiegelungs- und Renaturierungsflächen werden die Maßnahmen wie folgt konkretisiert:

5.5.1 Rückbau

Zur Sicherstellung des dauerhaften Wuchses der durchzuführenden Maßnahmen wird die Art des Rückbaus der versiegelten Flächen textlich festgesetzt.

5.5.2 Anpflanzungen und Ansaaten

Zum Erhalt des Landschaftsbildes und zur Abschirmung des Gebäudes gegen den Auenraum wird eine Strauch-Baumhecke am Nordostrand (die im Plan mit 1, 2, 3 und 4 gekennzeichneten Flächen) in Art und Ausführung festgesetzt. Die entstehenden Hecken werden die geplanten Gebäude optisch gegen den Auenraum abschirmen. Hierdurch wird das Landschaftsbild des Auenraumes erhalten und ebenso wie die Erlebbarkeit des Naturraums für Spaziergänger langfristig verbessert. Sie fördern die Lebensraumqualität für viele Insekten und andere Tierarten. Sie dienen außerdem Biotopverbund. Zusammen mit den Krautsäumen ergibt sich eine sehr gute vernetzende Funktion mit hoher Umweltwirkung.

5.5.3 Pflanzqualitäten und Pflege

Die Qualität und Ausführung der Begrünung wird textlich festgesetzt, um die zum dauerhaften Erhalt notwendigen und die Qualitätsansprüche sichernden Mindestanforderungen zu garantieren. Um die Begrünung dauerhaft zu sichern, sind die textlichen Festsetzungen zur Pflege und zum Ersatz nach Abgang formuliert. Der Anwuchs wird durch eine Entwicklungspflege für die Maßnahmen gesichert.

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

Zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens eine schalltechnische Untersuchung (GeräuscheRechner, P84/18, 15.05.2019) durchgeführt. Dazu wurden die Geräuscheinwirkungen der umliegenden Emissionsquellen auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf die Umgebung und das Plangebiet nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionsschutz erfasst und beurteilt sowie Empfehlungen zum Schallschutz erarbeitet. Unter Nr. 4.5.6 sind die maßgeblichen Zusammenhänge sowie die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung ausführlich dargelegt. Im Weiteren werden die daraus ggf. resultierenden immissionsschutzrechtlichen Maßnahmen erfasst, abgewogen und soweit erforderlich festgesetzt.

5.6.1 Lärmpegelbereiche

Um die vorhandene Geräuschimmissionsbelastung im Plangebiet kenntlich zu machen und den Schutzanforderungen der geplanten Gebäude Rechnung zu tragen, wurden allgemeingültige Anforderungen an den baulichen Schallschutz in Form von Lärmpegelbereichen (LPB) gemäß DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau‘, 2016) ermittelt (vgl. Nr. 4.5.6).

Entsprechend wird für die Gemeinbedarfsfläche im Plangebiet der folgende Lärmpegelbereich nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau‘) in den Festsetzungen aufgeführt:

Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB(A)	Lärmpegelbereich (LPB)
61 - 65	III

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

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

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

5.7 Öffentliche Verkehrsflächen

5.7.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Über die fußläufig durch die Vorwerksiedlung in ca. 500 m zu erreichende Haltestelle „Schmalbachstraße“ an der Gifhorner Straße ist der Geltungsbereich über die Tram 1 im 10/15-Minuten-Takt an das Busnetz der Braunschweiger-Verkehrs-GmbH angebunden. Zudem hält dort die Buslinie 414 Richtung Veltenhof.

5.7.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Das Grundstück wird über eine Privatstraße der Volkswagen AG mit Fußweg im Westen der Parkplatzfläche der Volkswagen AG aus Süden erschlossen, der wiederum über die Straße Am Ohefeld an das Verkehrsnetz angebunden ist. Diese Fläche wird als Private Verkehrsfläche zeichnerisch festgesetzt.

Die „Differenzfläche“ zwischen dem Vorhaben- und Erschließungsplan und dem Bebauungsplan ist derzeit bauordnungsrechtlich als Stellplatzfläche genutzt und soll im Zuge dieses Vorhabens nunmehr planungsrechtlich gesichert werden. Daher wird diese ca. 2.500 m^2 umfassende Fläche als Stellplatzfläche zeichnerisch festgesetzt. Als Maßnahme zur Verbesserung des Kleinklimas, zur Verringerung der Überhitzung sowie zur Filterung von Luftschadstoffen und groben Staubpartikeln ist eine Begrünung mit mittelkronigen Bäumen zu pflanzen und als gliederndes Element in die Stellplatzanlage zu integrieren.

5.7.3 Fußgänger- und Radverkehr

Das Grundstück ist fußläufig über die Privatstraße entlang des Parkplatzes an die Straße Ohefeld angebunden.

Zur Förderung eines sicheren und engmaschigen Rad- und Fußgängerverkehrs im Sinne einer klimagerechten Mobilität soll die Kindertagestätte darüber hinaus durch eine fuß- und radläufige Anbindung über eine öffentliche Wegeverbindung unmittelbar an die Vorwerksiedlung sowie das (über)örtli-

che Rad- und Fußwegenetz angebunden werden. Hierfür wird eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Geh- und Radweg festgesetzt.

5.8 Weitere technische Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes (Trinkwasser, Abwasser, Löschwasser, Wärmeenergie, Elektrizität, Abfallentsorgung, Kommunikationstechnik) erfolgt durch die jeweiligen Träger auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften und Regelwerke.

Für die Regenwasserentwässerung ist eine unterirdische Versickerung mit Rigolen vorgesehen. Die derzeitig vollständig versiegelte Logistikfläche entwässert mithilfe von Versickerungsstellen in den Untergrund bzw. bei Hochwasser auf den Schunterwiesen über den RW-Kanals DN 500 in den vorhandenen Graben.

Da damit gerechnet werden muss, dass bei länger andauernden Hochwasser im Überschwemmungsgebiet der Grundwasserhorizont einstaut, sollten die Kontrollschächte der Rigolen über höhergelegte Überläufe verfügen, die weiteres Niederschlagswasser über eine Rohrleitung in den nördlichen Grenzgraben oder in die Ohe abschlagen. Hierfür ist ein Einleitungsantrag bei der Unteren Wasserbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die DWA-Merkblätter M 153 und A 117 sind bei den Anträgen zu beachten.

6 Gesamtabwägung

Der Ausbau von Betreuungsplätzen für Kinder ist ein wichtiger öffentlicher Belang. Mit den Planungen zur Kindertagesstätte soll aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Plätzen ein verbessertes Angebot geschaffen werden.

Aufgrund der gut erschlossenen Lage und der Nähe zur vorhandenen betriebseigenen Infrastruktur eignet sich das Plangebiet gut für die vorgesehene Nutzung als betriebsnahe Kindertagesstätte.

Momentan ist das Plangebiet durch eine nahezu vollständige Versiegelung geprägt. Durch das Vorhaben wird eine Stellplatz- und Logistikfläche einer neuen Nutzung zugeführt. Durch die die Umnutzung zur Kindertagesstätte und die Entwicklung naturnah gestalteten Grün- und Freiräumen wird die Situation für den Naturhaushalt mit seinen Schutzgütern insgesamt verbessert.

Der durch das Vorhaben erzeugte Ziel- und Quellverkehr wirkt sich aufgrund der bereits vorhandenen Stellplatzanzahl des Parkplatzes nur unwesentlich auf die Auslastung der angrenzenden öffentlichen Straßen und deren Verkehrsknoten aus.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt wurden im Rahmen des Verfahrens bilanziert, deren durch die Entsiegelung von Flächen insgesamt positive Folgen

werden durch die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen zum Landschaftsbild innerhalb des Gebietes begleitet.

Durch die vorherige gewerbliche Nutzung ist der Eingriff in den Naturhaushalt wesentlich geringer als bei einer Planung auf landwirtschaftlichem Gebiet in den Stadtrandlagen.

Aus diesen Gründen ist in der Gesamtabwägung die vorgesehene Planung mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und der Verantwortung gegenüber nachfolgenden Generationen vereinbar und gewährleistet eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende Bodennutzung.

Insbesondere sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse und -bedürfnisse, die Weiterentwicklung des Standortes als attraktiver und zentraler Arbeitsort, die sozialen, ökonomischen und ökologischen Bedürfnisse der Bevölkerung sowie die Belange des Umweltschutzes miteinander abgewogen worden.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

7.1 Geltungsbereich Vorhaben- und Erschließungsplan

Absolute Werte:

Plangebiet (Bruttobauland)	1,73 ha	100 %
Nettobauland	1,02 ha	59,0 %
davon:		
Gemeinbedarf	0,74 ha	42,8 %
private Verkehrsfläche	0,25 ha	14,5 %
öffentliche Verkehrsfläche	0,03 ha	1,7 %
Grünflächen	0,71 ha	41,0 %
davon:		
Waldfläche	0,22 ha	12,7 %
private Grünflächen	0,49 ha	28,3 %

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst eine Fläche, die dem Vorhaben nicht unmittelbar zugeordnet und nicht Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes ist. Sie wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes einbezogen. Auf dieser Fläche soll ein bestehender Parkplatz für Mitarbeiter des Volkswagenwerks planungsrechtlich gesichert werden.

Hierbei handelt es sich um 2.500 m², die als „Flächen für Stellplätze“ zeichnerisch festgesetzt werden und die oben genannte Flächenbilanz ergänzen.

8 Wesentliche Auswirkungen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung von Flächen für Gemeinbedarf zur Erhöhung der Betreuungskapazitäten für Kinder in Braunschweig sowie die planungsrechtliche Sicherung von derzeit bauordnungsrechtlich befristet genehmigten Stellplätzen. Zur Umsetzung der Planung sind die Neuanlagen von Ver- und Entsorgungsleitung notwendig.

Zur Realisierung des Vorhabens sind ausschließlich auf privaten Flächen Erschließungsmaßnahmen (Wegebau sowie Ver- und Entsorgung, Anlagen der Grünflächen) durchzuführen.

Die Kindertagesstätte wird über eine Privatstraße an die Straße Am Ohefeld angebunden. Eine grundbuchliche Sicherung der Erschließung bzw. eine Sicherung über eine entsprechende Baulast muss erfolgen.

Der Stadt Braunschweig entstehen keine weiteren Realisierungskosten.

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

Das Vorhaben kann ohne bodenordnende Maßnahmen gemäß § 45 ff BauGB durchgeführt werden.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne

Mit Erlangen der Rechtskraft des vorliegenden Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes“ Ohefeld Nord“, RH 61, tritt der Bebauungsplan „Baublock 43/5 a 1. Änd. und Erg.“, RH 42, in dem entsprechenden Teilbereich außer Kraft.

Stadt Braunschweig

Anlage 6
Stand: 1. Juli 2019

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
„Ohefeld-Nord“ **RH 61**
Niederschrift der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

In der Zeit vom 14. August bis zum 1. September 2017 wurde die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes „Ohefeld-Nord“, RH 61, informiert. Die Unterlagen standen im Aushang des Fachbereiches Stadtplanung und Umweltschutz, Langer Hof 8, zur Einsicht zur Verfügung und wurden parallel auch im Internet veröffentlicht.

Mit Datum vom 29. August 2017 ist das Schreiben eines Bürgers bei der Stadt Braunschweig eingegangen, welches als Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) gewertet wird.

In diesem Schreiben werden im Wesentlichen folgende Aspekte angesprochen bzw. Fragen gestellt:

1. Ist der Bau eines Parkhauses nach der Änderung des Planungszieles (Betriebskindertagesstätte anstelle Parkhaus für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) definitiv ausgeschlossen?
2. Gibt es eine Bedarfserhebung bezüglich des Betriebskindergartens oder ist der Bedarf lediglich angenommen?
3. Die Einschätzung, durch den Bring- und Abholverkehr der Kinder entstünde lediglich ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen, wird angezweifelt.
4. Ist eine Ausweitung der Betriebszeiten auch über Nacht vorgesehen?
5. Durch den Bau und den Betrieb der Kita wird das angrenzende Landschaftsschutzgebiet beeinträchtigt.

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. Bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind ein sogenannter Vorhaben- und Erschließungsplan sowie eine Vorhabenbeschreibung ebenfalls Bestandteil der Satzung. Dies bedeutet, dass exakt das hier dargestellte bzw. beschriebene Vorhaben (Betriebskindertagesstätte) umgesetzt werden muss. Somit ist der Bau eines Parkhauses im Geltungsbereich definitiv ausgeschlossen.

Zu 2. Da es sich um eine private Betriebskindertagesstätte handelt, wurde seitens der Stadt Braunschweig keine Bedarfserhebung durchgeführt.

Zu 3. Im weiteren Verfahren wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, welches die ursprüngliche Einschätzung bestätigt, dass durch den kitabezogenen an- und abfahrenden Verkehr in der unmittelbaren Nachbarschaft keine nennenswerte Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Zu 4. Laut Vorhabenträger ist der Betrieb der Kita von 7 bis 23 Uhr vorgesehen. Dennoch kommt das Gutachten in Bezug auf den Bring- und Abholverkehr zu dem unter Punkt 3 genannten Ergebnis.

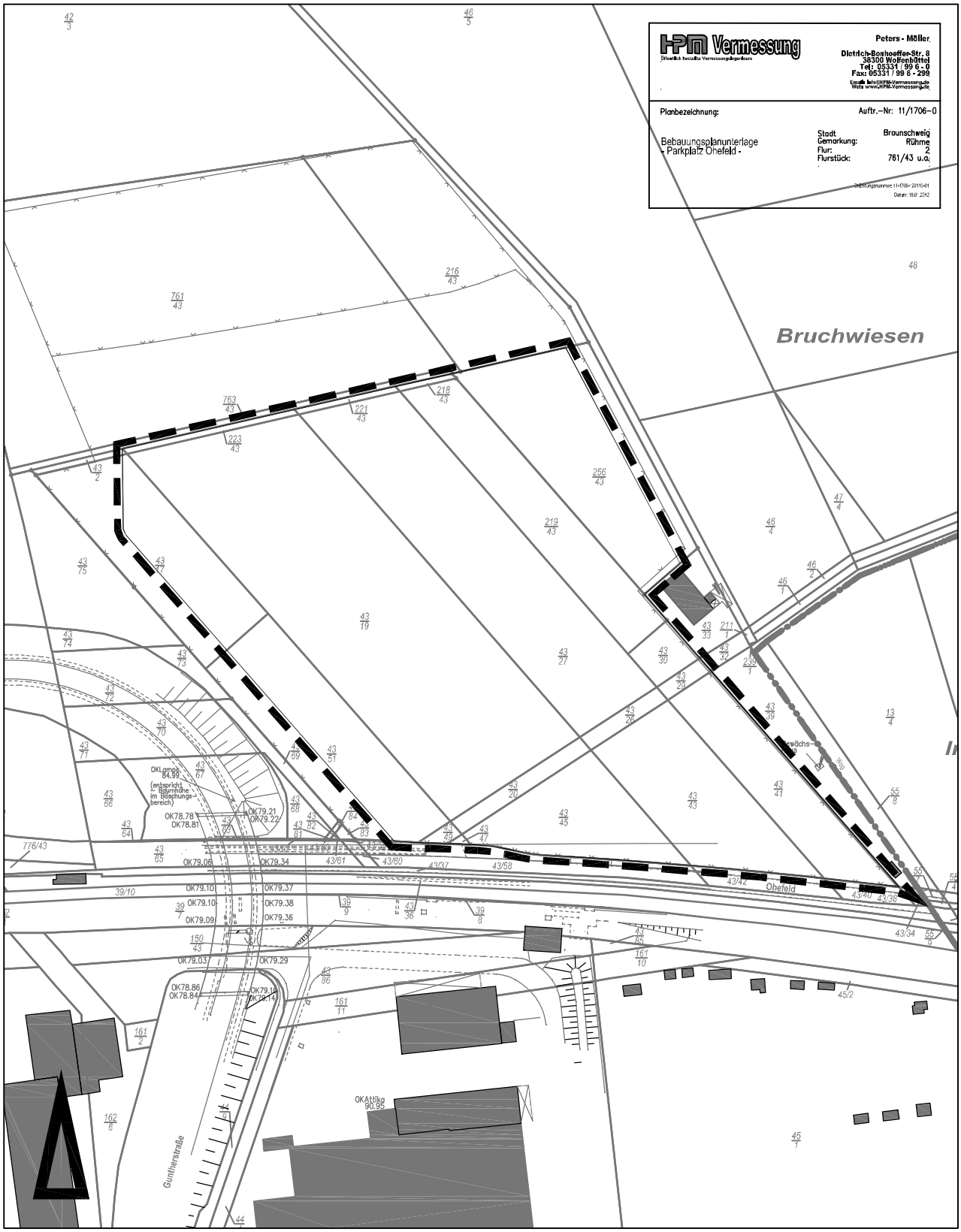
Zu 5. Um das angrenzende Landschaftsschutzgebiet zu schützen, wird der Vorhabenträger verpflichtet, erhebliche Maßnahmen zur Verbesserung des Naturerlebens bzw. des Landschaftsbildes entsprechend einem grünordnerischen Fachbeitrag umzusetzen.

i.A.
gez.
Jantos

Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Ohefeld-Nord **RH 61**

Bereich der Aufhebung des Planungsbereiches vom 21. Juni 2011



Maßstab 1:2000

0 10 20 30 40 50 100m

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11313-01
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Ohefeld-Nord", RH 61

Stadtgebiet östlich der Vorwerksiedlung und nördlich der Straße Ohefeld

Auslegungsbeschluss

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	02.09.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 332 Schunteraue (zur Kenntnis)	26.09.2019	Ö

Beschluss:
„Dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Ohefeld-Nord“, RH 61, sowie der Begründung mit Umweltbericht wird zugestimmt. Die Entwürfe sind gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:
Der Stadtbezirksrat 322 Veltenhof-Rühme hat in seiner Sitzung am 28.08.2019 der Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Ohefeld-Nord", RH 61, mehrheitlich bei einer Stimmenthaltung mit folgender Protokollnotiz zugestimmt:

Der Stadtbezirksrat bittet die Verwaltung, von der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Ohefeld-Nord, RH 61, geplanten öffentlichen Fuß- und Fahrradweganbindung des Betriebskindergartens an die Vorwerksiedlung (Wiener Straße) abzusehen.

Der Stadtbezirksrat hat in der Bezirksratssitzung am 24.02.2016 darauf hingewiesen, dass eine Anbindung an die Vorwerksiedlung dazu führen kann, dass Eltern ihre Fahrzeuge in der Vorwerksiedlung (Wiener Straße) abstellen, ihre Kinder zum Kindergarten bringen und dann zu Fuß über den Parkplatz in das VW-Werk gehen würden. Damit drohe, dass der Parkplatz am Kleingartenverein Sonniges Land ständig zugeparkt werde. Eine Zuwegung in die Vorwerksiedlung sollte nur als Notausgang und als Weg für die Kindergartenbeschäftigten - um mit den Kindern in den Bereich der Vorwerksiedlung gelangen zu können - genutzt werden.

Weiterhin hat der Bezirksrat in der Sitzung am 24.02.2016 angefragt, ob der Verlust von ca. 470 Parkplätzen durch den Bau des Betriebskindergartens nicht dazu führt, dass in den angrenzenden Wohnbereichen Parkraum durch Mitarbeiter der VW-AG zugeparkt wird. Auch die jetzt neu aufgestellten Ladestellen für Elektrofahrzeuge auf dem Parkplatz Ohefeld haben weiteren Parkraum genommen.

Sind diese Aspekte im Bebauungsplan mit betrachtet worden?

Hierzu nimmt die Verwaltung Stellung wie folgt:

Die angesprochenen Aspekte werden im Rahmen des Bauleitplanverfahren betrachtet, bewertet, anderen öffentlichen und privaten Belangen gegenübergestellt und abgewogen. Vor diesem Hintergrund wird die Sorge, dass die geplanten Fuß- und Radwegeverbindung zu mehr Fahrzeugverkehr in der Vorwerksiedlung (Wiener Straße) führen könnte, zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Verwaltung überwiegt in diesem Fall jedoch der Nutzen für den Fuß- und Radverkehr. Eltern und Kinder, die die Kindertagesstätte von Norden bzw. Westen kommend zu Fuß oder mit dem Rad besuchen wollen, sollte es möglich sein, diese sicher und ohne den Umweg über die Straße Ohefeld zu erreichen. Der Zugang zur Kindertagesstätte soll zu den Öffnungszeiten nutzbar sein. Ergänzend ist anzumerken, dass bereits heute eine entsprechende Wegeverbindung zwischen Vorwerksiedlung und dem VW-Parkplatz besteht.

Zu der Befürchtung, dass sich der Verlust von Stellplätzen negativ auf die angrenzenden Wohnbereiche auswirken könnte, lässt sich aus planungsrechtlicher Sicht folgendes sagen: Die Realisierung der Kindertagesstätte ist auf einem Teilbereich des Grundstücks vorgesehen, das befristetet als Lagerfläche, nicht jedoch als Stellplatzfläche genehmigt wurde. In der Praxis wird dieser Bereich teilweise auch zum Abstellen der Fahrzeuge genutzt, es handelt sich jedoch nicht um bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze. Von dem ursprünglichen Planungsziel, dem Bau eines Parkhauses zur Schaffung weiterer Stellplätze, ist von Seiten des Vorhabenträgers zugunsten der Kindertagesstätte abgesehen worden. Der Bebauungsplan sichert jedoch südlich der Kindertagesstätte für die Mitarbeiter des VW-Werks eine ca. 2.500 m² umfassende Stellplatzfläche.

Empfehlung
Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Ohefeld-Nord“, RH 61.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11311
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Nahversorger Bevenrode/ Grasseler Straße", BV 18 Stadtgebiet südlich der Ortslage Bevenrode und westlich der Grasseler Straße Aufstellungsbeschluss

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	14.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	28.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:

„Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Nahversorger Bevenrode/ Grasseler Straße“, BV 18, beschlossen.“

Sachverhalt:

Auf einer ca. 5.800 qm großen Teilfläche des Flurstückes 36/83 in der Flur 4 der Gemarkung Bevenrode, gelegen an der Grasseler Straße 71 im Ortsteil Bevenrode, möchte ein Investor einen Lebensmittelmarkt mit Backshop realisieren.

Im Ortsteil Bevenrode gibt es nach wie vor keinerlei Nahversorgung. Die nächstgelegene Möglichkeit im Braunschweiger Stadtgebiet liegt im Ortsteil Waggum am westlichen Ortsausgang, und ist somit fußläufig nicht zu erreichen. Daher hat sich auch der Stadtbezirksrat 112 Bienrode-Waggum-Bevenrode für die Ansiedlung eines Nahversorgers im Ortsteil Bevenrode ausgesprochen.

Eine von der Verwaltung diesbezüglich in Auftrag gegebene Verträglichkeitsanalyse liegt nunmehr vor und kommt zu dem Ergebnis, dass ein Lebensmittelmarkt mit einer Verkaufsfläche von 800 qm zuzüglich einer Bäckerei mit 22qm Verkaufsfläche als nicht raumbedeutsam anzusehen wäre.

Der vorgesehene Standort am Ortseingang von Bevenrode liegt verkehrsgünstig und ist dennoch aus allen Bereichen des Ortsteils fußläufig zu erreichen. Diese repräsentative und ortsbildprägende Lage beinhaltet jedoch besondere Anforderungen an die architektonische und städtebauliche Ausgestaltung.

Derzeit sind die in Frage stehenden Flächen gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB) planungsrechtlich als Außenbereich einzustufen. Um das Vorhaben umsetzen zu können, muss ein Bauleitplanverfahren durchgeführt werden. Hierzu hat der Investor einen Antrag auf die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB gestellt

und sich gleichzeitig verpflichtet, die im Zusammenhang mit der Planung und der Realisierung anfallenden Kosten zu übernehmen. Weitere Einzelheiten werden im Folgenden in einem Durchführungsvertrag bzw. in einem Vorhaben- und Erschließungsplan geregelt.

Das Plangebiet selbst ist im Flächennutzungsplan zwar aktuell als „Fläche für die Landwirtschaft“ dargestellt. Da die Darstellungen des Flächennutzungsplanes jedoch nicht flächenscharf und im Umfeld direkt angrenzend Wohnbauflächen dargestellt sind, kann der vorhabenbezogene Bebauungsplan für die Realisierung des vorgesehenen Nahversorgers aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Gestaltungsvorschrift „Nahversorger Bevenrode/ Grasseler Straße“, BV 18.

Leuer

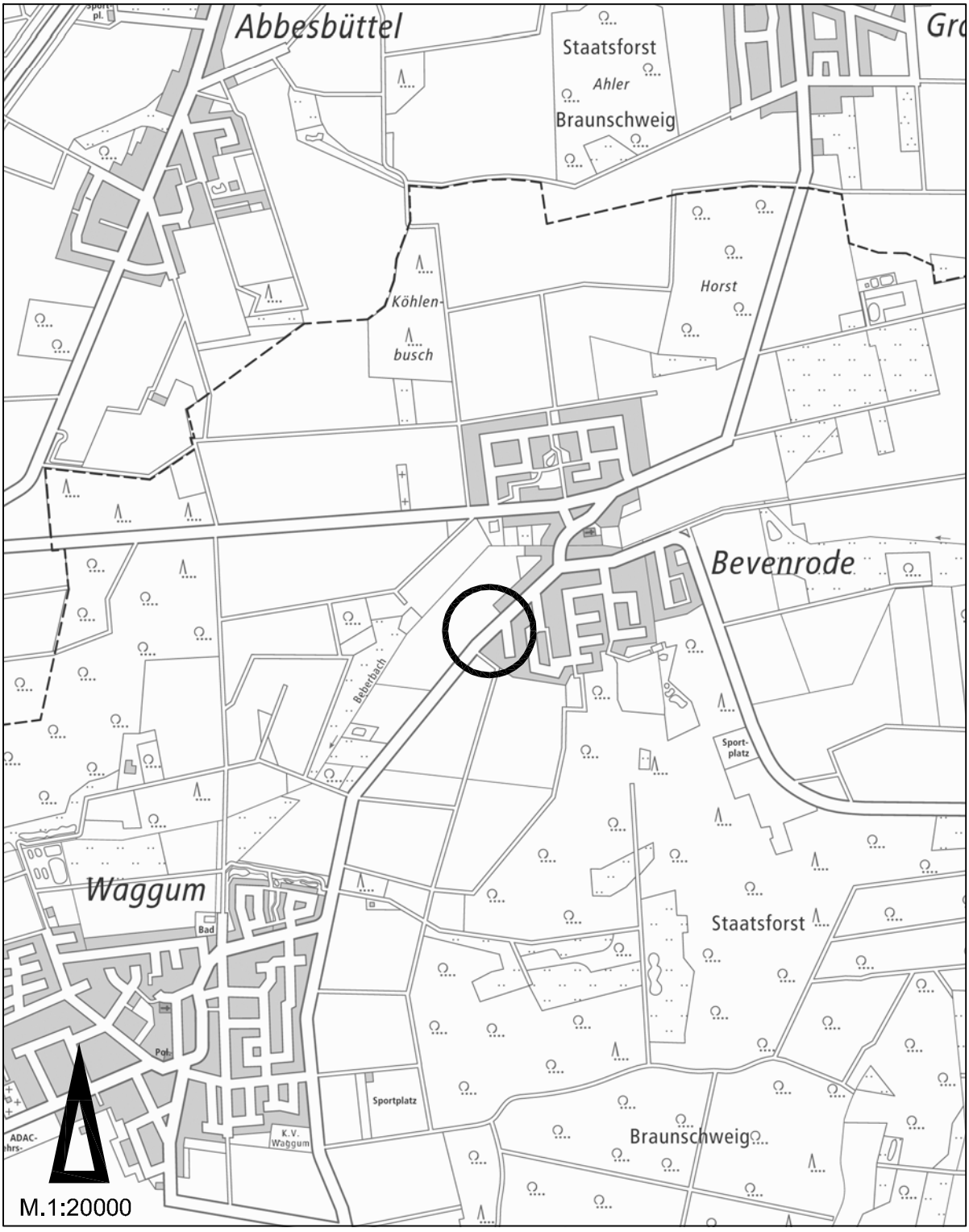
Anlagen:

Anlage 1: Übersichtskarte
Anlage 2: Geltungsbereich

Stadt Braunschweig

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Nahversorger Bevenrode/ Grasseler Straße **BV 18**

Übersichtskarte zur Lage des Geltungsbereiches im Stadtgebiet



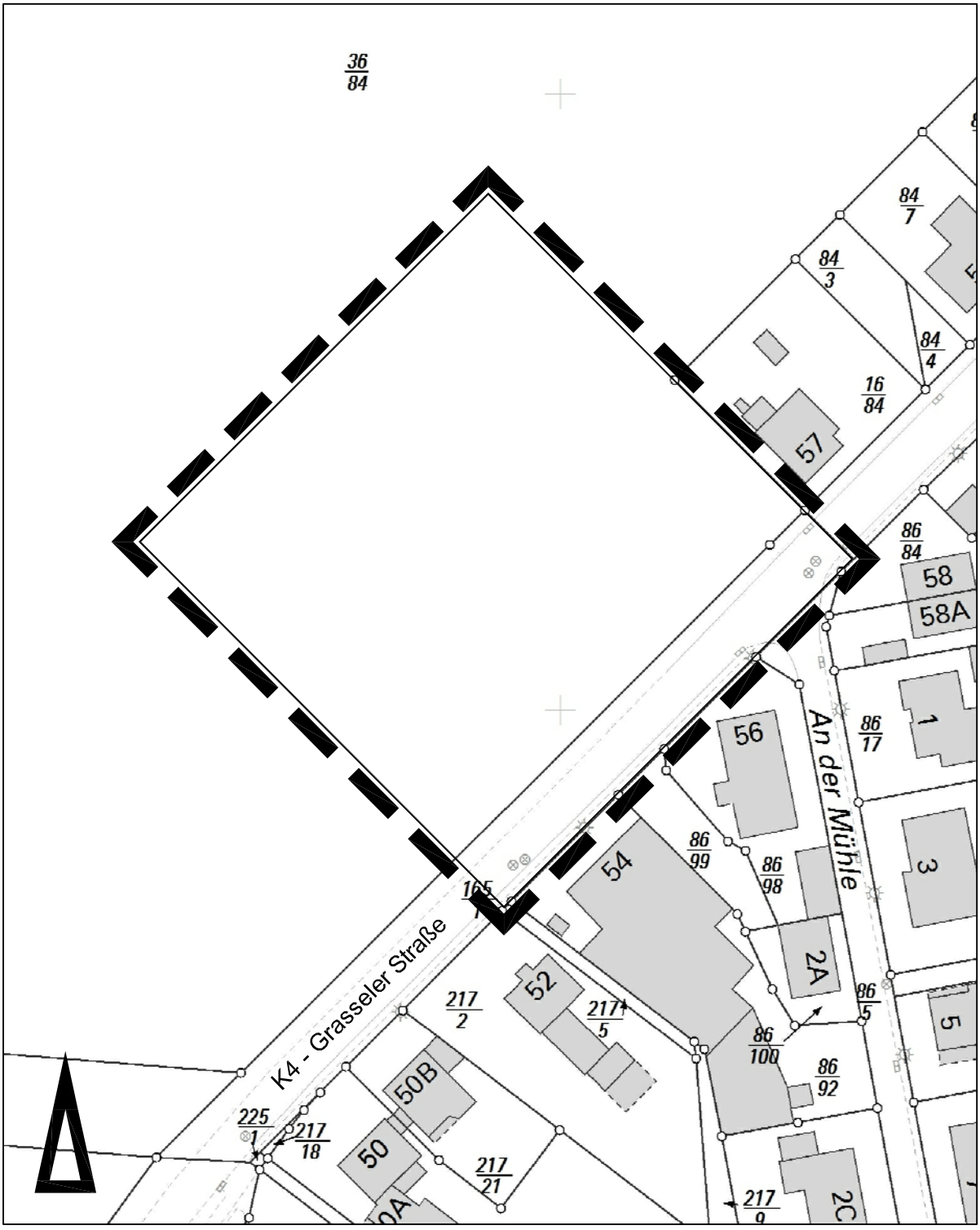
Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig

© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Stadt Braunschweig

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Nahversorger Bevenrode/ Grasseler Straße **BV 18**

Geltungsbereich



Maßstab 1:1000

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100m

Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © Stadt Braunschweig Abteilung GeoInformation

[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11213
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Bebauungsplan "Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt", IN 251, 1. Änderung des IN 250, Stadtgebiet innerhalb des Wallrings
Auslegungsbeschluss

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	26.06.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	13.08.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	28.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:
„Dem Entwurf des Bebauungsplanes „Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt“, IN 251, 1. Änderung des IN 250 sowie der Begründung wird zugestimmt. Die Entwürfe sind gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

Im Zusammenhang mit einem laufenden Klageverfahren, in dem die Klägerin die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Wettbüro im Friedrich-Wilhelm-Viertel begehrt, ist festgestellt worden, dass der rechtskräftige Bebauungsplan zur Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt, IN 250, den Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros nicht eindeutig genug regelt.

Zwar ist in der Begründung des IN 250 ausgeführt, dass sich die ausnahmsweise Zulässigkeit von Spielhallen und Wettbüros nur auf die in der Planzeichnung dargestellten Bereiche beschränkt, in den textlichen Festsetzungen des IN 250 wird aber der Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros außerhalb der in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche nicht zweifelsfrei geregelt.

Ziel der Bebauungsplan-Änderung ist es daher, klarstellende Festsetzungen aufzunehmen. Es soll ergänzt werden, dass außerhalb der in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche Spielhallen und Wettbüros unzulässig sind. Klargestellt werden soll ferner, dass in den festgesetzten Kerngebieten der rechtskräftigen Bebauungspläne IN 46 und IN 142 kerngebietstypische Spielhallen und Wettbüros unzulässig sind. Darüber hinaus soll ergänzt werden, dass bei der Aufhebung rechtskräftiger Bebauungspläne die Festsetzungen des IN 250 weiterhin ihre Gültigkeit behalten.

Mit der Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, soll im Hinblick auf die anhängige Verpflichtungsklage des Wettbürobetreibers und auch im Hinblick auf mögliche andere entsprechende Baugenehmigungsverfahren im Bereich der Innenstadt eine klare planungsrechtliche Grundlage für die Genehmigungspraxis geschaffen werden, damit das vom Rat im Jahre 2012 beschlossene „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“ ohne rechtliche Risiken umgesetzt werden kann.

Förmliche Aufstellungsbeschlüsse sind für Bebauungsplanverfahren vom Gesetzgeber nicht vorgeschrieben, so dass in diesem konkreten Fall darauf verzichtet werden soll.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Bebauungsplan-Änderung dient der Klarstellung. Mit der geplanten Ergänzung der textlichen Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Damit sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines vereinfachten Bebauungsplan-Verfahrens nach § 13 BauGB erfüllt. Von der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB sowie der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und Erörterung gemäß § 3 (1) BauGB wird abgesehen.

Die Einholung der Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 (2) BauGB soll gemäß § 4 a (2) BauGB gemeinsam mit der Auslegung nach § 3 (2) BauGB durchgeführt werden. Die Stellungnahmen der Behörden und der Öffentlichkeit werden der Vorlage zum Satzungsbeschluss beigefügt und dabei mit einer Stellungnahme der Verwaltung sowie einem Beschlussvorschlag versehen.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes „Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt“, IN 251, 1. Änderung des IN 250.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtskarte
Anlage 2: Geltungsbereich, entspricht den zeichnerischen Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250
Anlage 3: Planzeichenerklärung des IN 250
Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise des IN 250
Anlage 5: Textliche Festsetzungen und Hinweise des IN 251
Anlage 6: Begründung für den IN 251

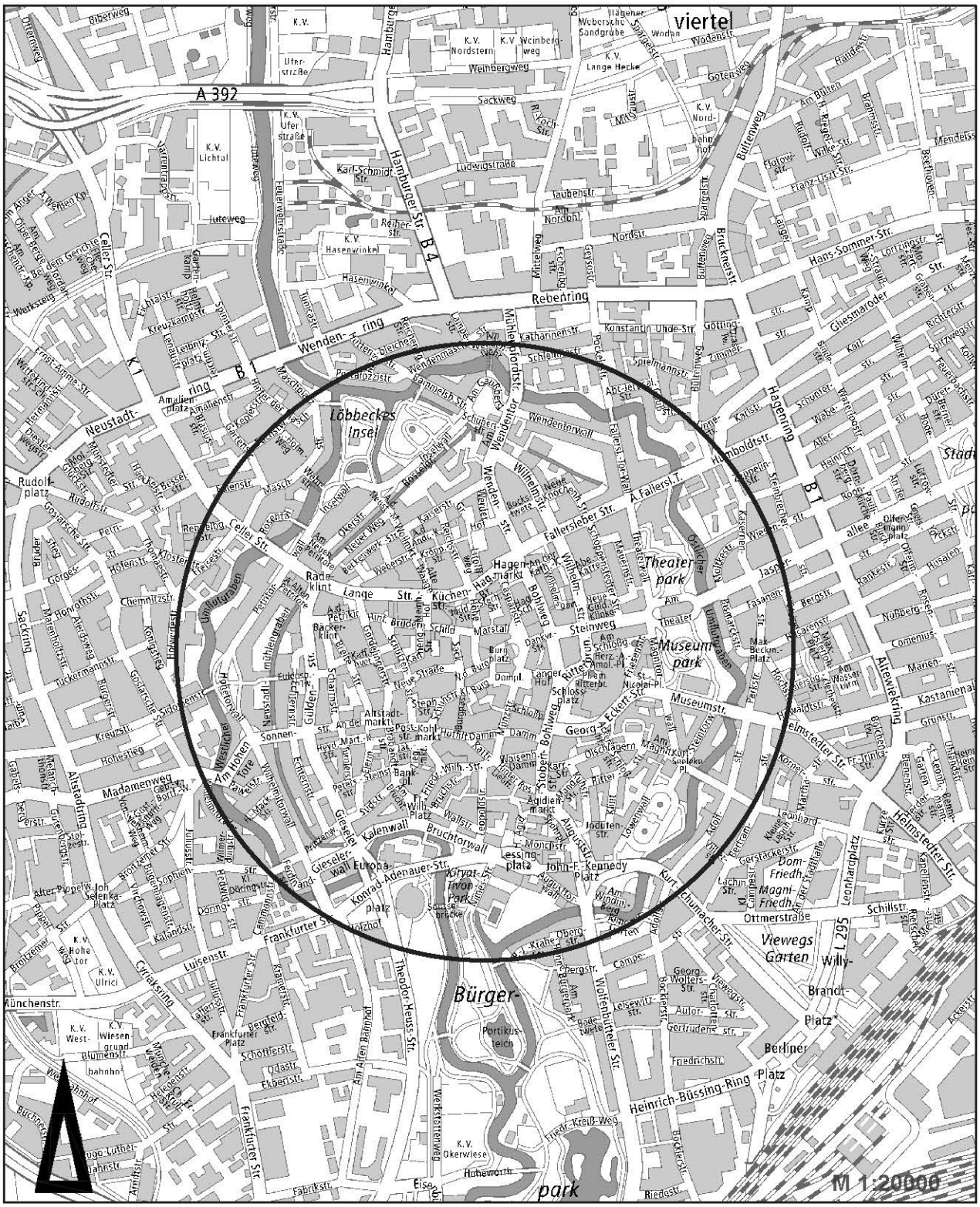
Stadt Braunschweig

Anlage 1

Bebauungsplan

Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt, 1. Änderung des IN 250 **IN 251**

Übersichtskarte



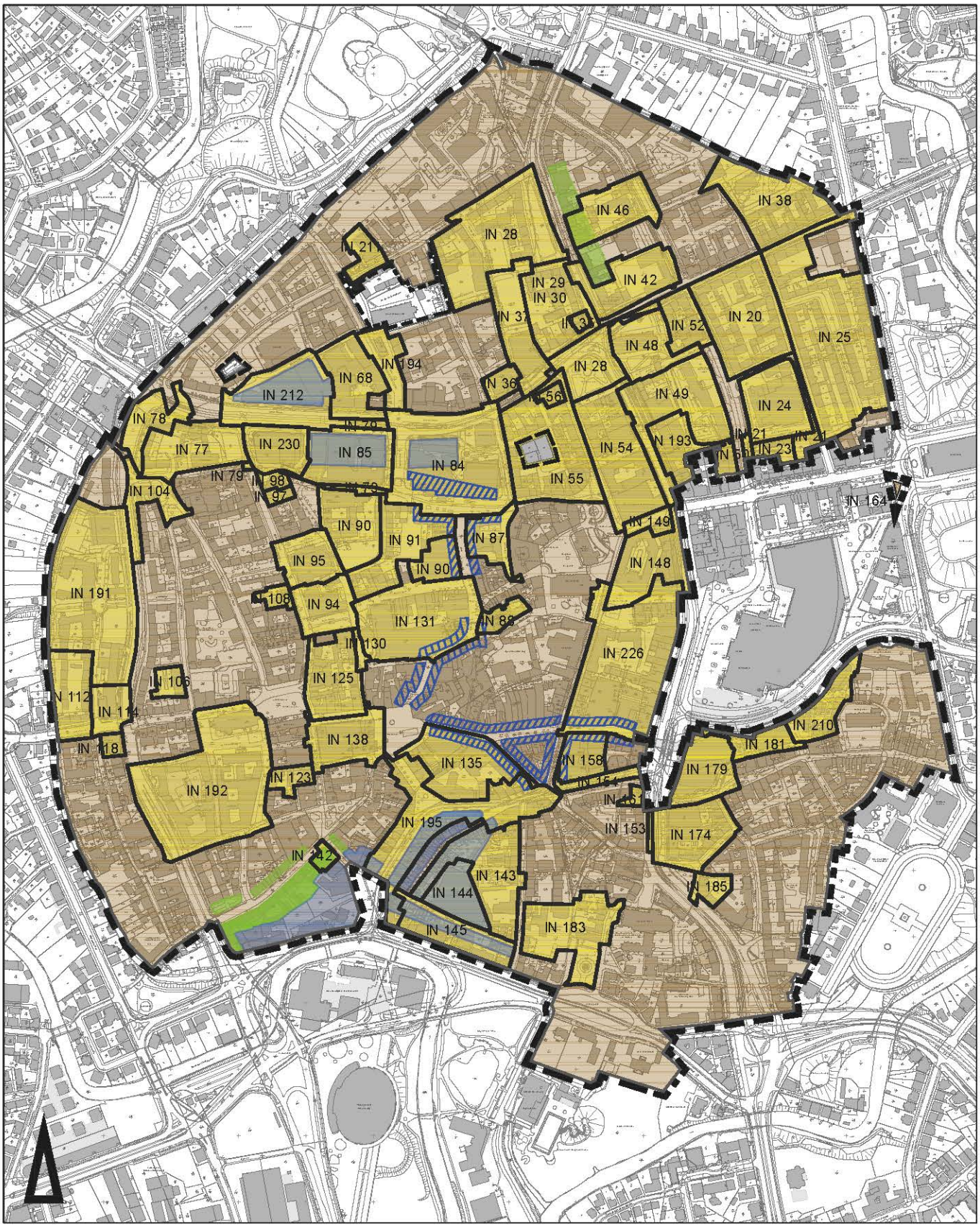
Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan

Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt **IN 250**

Zeichnerische Festsetzungen



Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stand: 11. Mai 2017

Stadt Braunschweig

Anlage 3

Bebauungsplan
Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt **IN 250**
Planzeichenerklärung

Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung

Folgende Unterarten von Vergnügunsstätten sind nur ausnahmsweise zulässig:
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

(vergl. textliche Festsetzungen I.4, I.5, I.8,II.2)

Folgende Unterarten von Vergnügunsstätten sind im Erdgeschoss und oberhalb des ersten Obergeschosses unzulässig:
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

(vergl. textliche Festsetzungen I.6, I.11, II.3)

Es sind nur folgende Unterarten von Vergnügungsstätten ausnahmsweide zulässig:
- nicht kerngebietstypische Spielhallen
- nicht kerngebietstypische Wettbüros.

(vergl. textliche Festsetzungen I.7, II.4)

Sonstige Festsetzungen

Geltungsbereichsgrenze

Hinweise

Bereich A = Bereich der rechtskräftigen Bebauungspläne im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB.

Bereich B = unbeplanter Innenbereich im Sinne von § 34 BauGB sowie Bereich einfacher Bebauungspläne im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB.

IN 20 Nummer der rechtskräftigen Bebauungspläne.

Bestandsangaben

Bestandsgebäude

Flurstücksgrenze

Böschung

Stadt Braunschweig

Bebauungsplan
Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt IN 250
Textliche Festsetzungen und Hinweise

Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

1. Der vorliegende Bebauungsplan IN 250 trifft allein für Spielhallen, Freizeitcenter und Wettbüros als Unterarten von Vergnügungsstätten Festsetzungen. Alle übrigen Unterarten von Vergnügungsstätten sind hiervon nicht berührt.

Definitionen

1. Spielhallen im Sinne der folgenden Festsetzungen sind Betriebe, in denen überwiegend oder ausschließlich Spielgeräte mit Gewinnmöglichkeit in Geld oder Waren aufgestellt und/ oder überwiegend oder ausschließlich andere Spiele im Sinne des § 33 d Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.02.1999 (BGBl. I S. 202), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.11.2016 (BGBl. I S. 2500) m. W. v. 01.01.2017, veranstaltet werden.

2. Freizeitcenter im Sinne der folgenden Festsetzungen sind Betriebe, in denen ausschließlich ein Angebot an Unterhaltungsspielgeräten ohne Gewinnmöglichkeit besteht.

3. Wettbüros im Sinne der folgenden Festsetzungen sind Ladenlokale, in denen Wetten auf bestimmte (Sport-) Ergebnisse abgeschlossen werden, Angebote zur Wettverfolgung gegeben sind sowie Angebote zum Verweilen bestehen.

4. Kerngebietstypische Vergnügungsstätten im Sinne der folgenden Festsetzungen sind Vergnügungsstätten, die wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfanges gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind.

5. Nicht kerngebietstypische Vergnügungsstätten im Sinne der folgenden Festsetzungen sind Vergnügungsstätten, die gemäß § 4 a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO auch in Besonderen Wohngebieten und gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO in durch gewerbliche Nutzungen geprägten Bereichen von Mischgebieten zulässig sind.

I. Bereich A

1. Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung der rechtskräftigen Bebauungspläne

IN 20	IN 21	IN 23	IN 24	IN 25
IN 28	IN 29	IN 30	IN 35	IN 36
IN 37	IN 38	IN 42	IN 46	IN 48
IN 49	IN 50	IN 52	IN 54	IN 55
IN 56	IN 68	IN 77	IN 78	IN 79
IN 84	IN 85	IN 87	IN 88	IN 90
IN 91	IN 94	IN 95	IN 97	IN 98
IN 104	IN 106	IN 108	IN 112	IN 114
IN 118	IN 123	IN 125	IN 130	IN 131
IN 135	IN 138	IN 142	IN 143	IN 144
IN 145	IN 148	IN 149	IN 153	IN 154
IN 158	IN 161	IN 164	IN 174	IN 179
IN 181	IN 183	IN 185	IN 191	IN 192
IN 193	IN 194	IN 195	IN 210	IN 211
IN 212	IN 226	IN 230		

gelten fort, soweit durch diesen Bebauungsplan keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.

2. In den Kerngebieten und Gebieten gewerblicher Nutzung der rechtskräftigen Bebauungspläne

IN 20	IN 21	IN 23	IN 25	IN 28
IN 29	IN 30	IN 35	IN 36	IN 37
IN 38	IN 42	IN 48	IN 49	IN 50
IN 54	IN 55	IN 56	IN 68	IN 77
IN 78	IN 79	IN 94	IN 95	IN 98
IN 108	IN 114	IN 123	IN 125	IN 130
IN 138	IN 148	IN 149	IN 153	IN 161
IN 164	IN 174	IN 179	IN 181	IN 183
IN 185	IN 191	IN 192	IN 193	IN 210
IN 230				

sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten unzulässig:

- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

3. Im rechtskräftigen Bebauungsplan IN 24, in dem Anlagen für den ruhenden Verkehr und besondere privatwirtschaftliche Zwecke festgesetzt sind, sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten unzulässig:

- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

4. Im Kerngebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes IN 144 sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

5. In den in der Planzeichnung gekennzeichneten Teilbereichen der Kerngebiete der rechtskräftigen Bebauungspläne

IN 84	IN 85	IN 143	IN 145	IN 195

   sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

6. In den in der Planzeichnung gekennzeichneten Teilbereichen der Kerngebiete und in den gekennzeichneten Teilbereichen der Gebiete gewerblicher Nutzung der rechtskräftigen Bebauungspläne

IN 84	IN 87	IN 88	IN 90	IN 91
IN 131	IN 135	IN 154	IN 158	IN 195
IN 226				

   sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten im Erdgeschoss und oberhalb des ersten Obergeschosses unzulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

7. In den Kerngebieten der rechtskräftigen Bebauungspläne IN 46 und IN 142 sind nur folgende Unterarten von Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a Abs. 3 Nr.2 BauNVO ausnahmsweise zulässig:

   - nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - nicht kerngebietstypische Wettbüros.

8. Im Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Multiplexkino des rechtskräftigen Bebauungsplanes IN 212 sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

9. Freizeitcenter sind in allen rechtskräftig festgesetzten Kerngebieten des Bereiches A nur ausnahmsweise zulässig.

10. In den Mischgebieten der rechtskräftigen Bebauungspläne

IN 20	IN 21	IN 25	IN 28	IN 29
IN 30	IN 38	IN 52	IN 54	IN 55
IN 97	IN 104	IN 106	IN 112	IN 118
IN 123	IN 125	IN 135	IN 138	IN 153
IN 174	IN 194	IN 211		

    sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten unzulässig:

    - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
    - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

11. In den in der Planzeichnung gekennzeichneten Teilbereichen der Mischgebiete der rechtskräftigen Bebauungspläne

IN 90	IN 91	IN 153	IN 154	

    sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten im Erdgeschoss und oberhalb des ersten Obergeschosses unzulässig:

    - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
    - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

II. Bereich B

1. Im Bereich B sind gemäß § 9 Abs. 2b BauGB mit Ausnahme der in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche folgende Unterarten von Vergnügungsstätten unzulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

2. Für die in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

3. Für die in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten im Erdgeschoss und oberhalb des ersten Obergeschosses unzulässig:

   - kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,

- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.

4. Für die in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche sind nur folgende Unterarten von Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a Abs. 3 Nr.2 BauNVO ausnahmsweise zulässig:

   - nicht kerngebietstypische Spielhallen,
   - nicht kerngebietstypische Wettbüros.

5. Im Bereich B sind Freizeitcenter nur in den Gebieten ausnahmsweise zulässig, die denen eines Kerngebietes im Sinne des § 7 BauNVO entsprechen.

Hinweise

1. Im Geltungsbereich befindet sich eine Vielzahl eingetragener Baudenkmale. Veränderungen an Baudenkmalen bedürfen nach § 10 NDSchG einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde. Dies gilt auch für die Nutzungsänderung, für Werbeanlagen oder für das Aufbringen von Beschriftungen. Die Errichtung, Änderung oder Beseitigung von Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals, die das Erscheinungsbild des Denkmals beeinflussen, bedürfen einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde.

Bebauungsplan
Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt,
1. Änderung des IN 250 **IN 251**
Textliche Festsetzungen und Hinweise

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

1. Die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, gelten fort, soweit im Folgenden keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.

2. Die Definition Ziff. 5 wird wie folgt gefasst:

   Nicht kerngebietstypische Vergnügungsstätten im Sine der folgenden Festsetzungen sind Vergnügungsstätten, die gemäß § 4 a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise in Besonderen Wohngebieten, gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO in durch gewerbliche Nutzungen geprägten Bereichen von Mischgebieten und gemäß § 6 a Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise in Urbanen Gebieten zulässig sind.

3. Die Festsetzung Ziff. I.1 wird wie folgt ergänzt:

   Werden Bebauungspläne aufgehoben, gelten die Festsetzungen des IN 250 zu Spielhallen, Wettbüros und Freizeitcentern fort.

4. Die Festsetzungen Ziff. I. 5, I.6 und I.11 werden jeweils wie folgt ergänzt:

   Außerhalb der in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche sind die genannten Unterarten von Vergnügungsstätten unzulässig.

5. Die Festsetzung Ziff. I. 7 wird wie folgt ergänzt:

   Kerngebietstypische Spielhallen und kerngebietstypische Wettbüros sind dort unzulässig.

6. Die Festsetzung Ziff. I. 9 wird wie folgt geändert:

   Freizeitcenter sind nur in allen rechtskräftig festgesetzten Kerngebieten des Bereiches A und dort nur ausnahmsweise zulässig.

7. Die Festsetzung Ziff. II. 5 wird wie folgt geändert:

   Freizeitcenter sind nur in Gebieten des Bereiches B, die denen eines Kerngebietes im Sinne des § 7 BauNVO entsprechen und dort nur ausnahmsweise zulässig.

Bebauungsplan
Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt,
1. Änderung des IN 250 **IN 251**
Begründung

Inhaltsverzeichnis:

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

1 Rechtsgrundlagen - Stand: **10.04.2019** -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)

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 18. Juli 2017 (BGBl I S. 2771)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGB-NatSchG)

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 Gesetz vom 12. September 2018 (Nds. GVBl. S. 190, 253)

1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. März 2019 (Nds. GVBl S. 70)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2017 und im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2008 für den Großraum Braunschweig ist Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum verbindlich festgelegt. Dem oberzentralen Verbund sind die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen.

Nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) sollen Siedlungsentwicklungen schwerpunktmäßig in Oberzentren stattfinden. Im Großraum Braunschweig sollen diese vorrangig auf zentralörtlichen Standorten, die über Zugangsstellen des schienengebundenen ÖPNV bzw. von Regio-Buslinien verfügen, konzentriert werden. Im Einzugsbereich der Haltepunkte soll durch verdichtete Bau- und Wohnformen eine höhere Siedlungsdichte erreicht werden.

Der Geltungsbereich dieser Bebauungsplan- Änderung wird im RROP 2008 nachrichtlich als vorhandener Siedlungsbereich, der bauleitplanerisch gesichert ist, gekennzeichnet.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Form der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für das Plangebiet gemischte Bauflächen und in einigen wenigen Bereichen Wohnbauflächen dar.

Die vorliegende Bebauungsplan- Änderung dient der planungsrechtlichen Umsetzung des Steuerungskonzeptes „Vergnügungsstätten“ in der Innenstadt. Mit ihren die Nutzungsvielfalt der Innenstadt stärkenden und das Wohnen schützenden Festsetzungen kann sie im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden.

2.3 Bebauungspläne

Die vorliegende Bebauungsplan- Änderung gilt für den Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250. Der rechtskräftige Bebauungsplan wird durch diese Änderung klarstellend ergänzt.

Der IN 250 wurde als einfacher Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt, da nur die Art der baulichen Nutzung und hiervon wiederum nur bestimmte Unterarten von Vergnügungsstätten geregelt worden sind.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Im Zusammenhang mit einem laufenden Klageverfahren, in dem es um die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Wettbüro im Friedrich-Wilhelm-Viertel geht, ist festgestellt worden, dass die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes zur

Steuerung von Vergnügungsstätten in der Innenstadt, IN 250, hinsichtlich des Ausschlusses von Spielhallen, Wettbüros und Freizeitcentern ohne Hinzuziehung der Begründung missverständlich sind.

Zwar ist in der Begründung des IN 250 ausgeführt, dass sich die ausnahmsweise Zulässigkeit von Spielhallen und Wettbüros nur auf die in der Planzeichnung dargestellten bzw. in den textlichen Festsetzungen festgelegten Bereiche beschränkt und außerhalb dieser Bereiche die genannten Vergnügungsstätten unzulässig sind. In den textlichen Festsetzungen des IN 250 kommt dies aber nicht eindeutig zum Ausdruck.

Ziel der Bebauungsplan- Änderung ist es daher, klarstellende Festsetzungen aufzunehmen. Es soll ergänzt werden, dass Spielhallen und Wettbüros außerhalb der Bereiche, in denen sie ausnahmsweise zulässig sind, unzulässig sind. Weiterhin soll klarstellend geregelt werden, dass Freizeitcenter nur in Kerngebieten ausnahmsweise zulässig sind und in allen anderen Baugebieten nicht. Darüber hinaus soll ergänzt werden, dass bei der Aufhebung rechtskräftiger Bebauungspläne die Festsetzungen des IN 250 weiterhin ihre Gültigkeit behalten.

Mit der Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, soll im Hinblick auf das anhängige Gerichtsverfahren und auch im Hinblick auf künftige andere Fälle in Bereichen der Braunschweiger Innenstadt eine klare planungsrechtliche Grundlage für die Genehmigungspraxis geschaffen werden, um das vom Rat im Jahre 2012 beschlossene „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“ planungsrechtlich vollständig umsetzen zu können.

4 Umweltbelange

Mit der vorliegenden Bebauungsplan- Änderung soll in Ergänzung zu den bestehenden Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, lediglich die Art der baulichen Nutzung in der Innenstadt geregelt werden. Der Regelungsinhalt beschränkt sich auf den grundsätzlichen Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros. Die Bebauungsplan- Änderung bereitet keine baulichen Entwicklungen vor, die Auswirkungen auf die Umwelt hätten. Aus der Planung ergeben sich daher weder negative Auswirkungen auf einzelne Umweltbelange noch Eingriffe in Natur und Landschaft.

5 Begründung der Festsetzungen

Die vorliegende Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, betrifft im Wesentlichen die in diesem Bebauungsplan für den Bereich A getroffenen Festsetzungen. Der Bereich A umfasst die rechtskräftigen Bebauungspläne in der Innenstadt, die im Sinne des § 30 Abs.1 BauGB als qualifiziert gelten. Es handelt sich also um Bebauungspläne, die mindestens Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, zu den überbaubaren Grundstücksflächen und den örtlichen Verkehrsflächen enthalten.

Im Bereich B, der den unbeplanten Innenbereich sowie die Bereiche einfacher Bebauungspläne im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB umfasst und in dem die Zulässigkeit von Vorhaben hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung nach § 34 BauGB geregelt

wird, ist der Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros in der Festsetzung Ziffer II.1 des IN 250 klar geregelt. Hier heißt es, dass mit Ausnahme der in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche Spielhallen und Wettbüros gemäß § 9 Abs. 2b BauGB unzulässig sind.

Für den Bereich A hingegen fehlt eine derart klare Festsetzung. Eine solche ist jedoch geboten, weil gem. Ziff. I.1 die Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne zur Art der Nutzung fortgelten, soweit in dem IN 250 keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.

Aus diesem Grund sollen die Festsetzungen für den Bereich A Ziff. I.5, I.6 und I.11 des IN 250 klarstellend dahingehend ergänzt werden, dass außerhalb der in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereiche Spielhallen und Wettbüros unzulässig sind. In Ziff. I.7 wird für die Bebauungspläne IN 46 und IN 142 klargestellt, dass kerngebietstypische Spielhallen und Wettbüros in den dortigen Kerngebieten unzulässig sind.

Diese Festsetzungen entsprechen dem „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“, wonach sich die ausnahmsweise Zulässigkeit von Spielhallen und Wettbüros nur auf einige wenige Flächen in der Innenstadt beschränken soll. Hierzu wurden im Konzept verschiedene Suchräume überprüft und bewertet. Die in der Planzeichnung des IN 250 festgesetzten Flächen für die ausnahmsweise Zulässigkeit sind das Ergebnis dieser Bewertung.

Die Festsetzungen zu Freizeitcentern werden ebenfalls klarstellend geändert. Sie sind nur in Kerngebieten und dort nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt sowohl für in Bebauungsplänen festgesetzten Kerngebieten des Bereiches A als auch für Gebiete des Bereiches B, die von ihrer baulichen Nutzung denen eines Kerngebietes im Sinne des § 7 BauNVO entsprechen. In allen anderen Baugebieten sind sie unzulässig.

Werden Bebauungspläne, die im Bebauungsplan IN 250 unter Ziff. I.1 als rechtskräftig aufgeführt sind, aufgehoben, so gelten die Festsetzungen des IN 250 zu Spielhallen, Wettbüros und Freizeitcentern in diesen Bereichen fort. Auch dieser Umstand wird in der vorliegenden Bebauungsplan- Änderung klarstellend ergänzt.

6 Gesamtabwägung

Die mit der vorliegenden Bebauungsplan-Änderung textlich verdeutlichte grundsätzliche Unzulässigkeit von Spielhallen und Wettbüros im Innenstadtbereich ist von städtebaulichem Interesse, da mit der Planung einer Abwertung von Geschäftslagen und einer Zerstörung funktionsfähiger Versorgungsstrukturen durch Spielhallen und Wettbüros (Trading-Down-Effekt) vorgebeugt wird. Darüber hinaus wird mit der Planung die Nutzungsvielfalt der Innenstadt gestärkt und das Wohnen geschützt.

Der Gesetzgeber hat zum Thema Spielhallen und Wettbüros in den letzten Jahren sehr restriktive Regelungen getroffen. Mit dem Glücksspielstaatsvertrag der Länder und dem Niedersächsischen Glücksspielgesetz erfolgten auf der Ebene des Gewerberechts Beschränkungen der Konzessionen. Korrespondierend mit diesen Regelungen schränkt die vorliegende Bebauungsplan- Änderung auf der Grundlage des vom Rat im Jahre 2012 beschlossenen „Steuerungskonzeptes Vergnügungsstätten“

das Nutzungsspektrum in der Innenstadt ein und unterbindet die Ansiedlung von Spielhallen- und Wettbüronutzungen.

Im „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“ sind neben den ausnahmsweisen Zulässigkeitsbereichen in der Innenstadt auch im übrigen Stadtgebiet noch ausreichend Bereiche zur Ansiedlung von Spielhallen und Wettbüros vorgesehen, so dass der betroffenen Branche noch ein angemessener Raum zur Ausübung ihres Gewerbes belassen wird und dem Grundsatz der Gewerbefreiheit in angemessenem Maße Rechnung getragen wird.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

Flächen	**Flächengröße**
Bereich A	ca. 63 ha
Bereich B	ca. 62 ha
Summe	**ca. 125 ha**

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

Die Festsetzungen der Bebauungsplan-Änderung lösen keine baulichen Maßnahmen aus, so dass der Stadt Braunschweig im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan keine Kosten entstehen.

Von der Bebauungsplan-Änderung ist nur das zulässige Nutzungsspektrum betroffen. Wesentliche Wertminderungen können in der Folge nicht erkannt werden, so dass gemäß § 42 BauGB Entschädigungsansprüche nicht entstehen.

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

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen sind nicht erforderlich.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne

Die vorliegende Bebauungsplan-Änderung, IN 251, gilt für den Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250. Die bestehenden Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes, IN 250, gelten fort, soweit durch den IN 251 keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11215
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Veränderungssperre "Örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt", IN 229 Stadtgebiet innerhalb des Wallrings Satzungsbeschluss

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	02.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	13.08.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	28.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschluss:
"Für das im Betreff bezeichnete Stadtgebiet, das in Anlage 2 dargestellt ist, wird gemäß §§ 14 ff. Baugesetzbuch (BauGB) die als Anlage beigefügte Veränderungssperre für zwei Jahre als Satzung beschlossen."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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

Begründung

Der Verwaltungsausschuss hat am 25. September 2018 die Aufstellung der Örtlichen Bauvorschrift (ÖBV) zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt, IN 229, beschlossen. Mit der ÖBV soll künftig ein grober Rahmen für die Gestaltung von Werbeanlagen definiert werden, um die hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Innenstadt erhalten zu können. Die Werbeanlagen sollen in ihrer Gestaltung Bezug zum Stadtbild nehmen und sich in die Architektur und Fassadengliederung der jeweiligen Gebäude einfügen.

Bei der Erarbeitung der Bauvorschrift sollen auch die Ansprüche der Gewerbetreibenden berücksichtigt und mit eingebunden werden, so dass damit ein erhöhter Abstimmungsaufwand verbunden ist.

Bauanträge für die Anbringung oder Änderung von Werbeanlagen, die den Planungszielen widersprechen, können aber auf der Grundlage dieses Aufstellungsbeschlusses nur für die Dauer eines Jahres zurückgestellt werden. Aufgrund des erhöhten Abstimmungsaufwandes ist absehbar, dass das Verfahren zur Aufstellung der ÖBV länger als ein Jahr dauert. Aus diesem Grund sollen die Planungsziele bis zur endgültigen Beschlussfassung durch eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB gesichert werden. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet § 84 (4) NBauO, wonach für Örtliche Bauvorschriften die Vorschriften für das Verfahren bei der Aufstellung von Bebauungsplänen einschließlich der Vorschriften über die Veränderungssperre gelten.

Die Veränderungssperre ist auf die Errichtung von Werbeanlagen und/oder Änderung bestehender Werbeanlagen beschränkt. So wird vermieden, dass für jegliches bauliche Vorhaben die Erteilung einer Ausnahme erforderlich wird. Für von der Veränderungssperre erfasste Werbeanlagen, die den Planungszielen entsprechen, kann eine Ausnahme von der Veränderungssperre erteilt werden.

Empfehlung

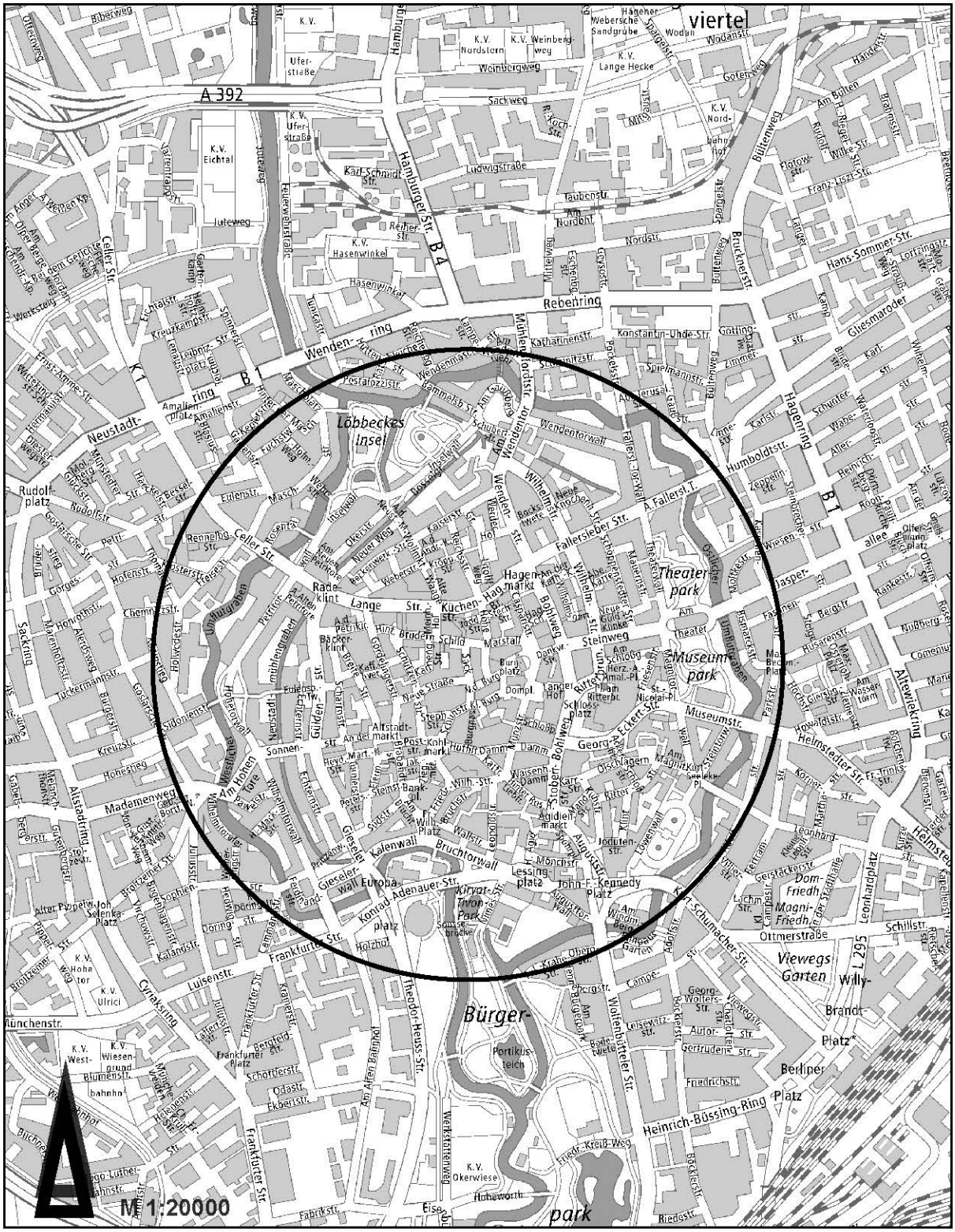
Die Verwaltung empfiehlt, die Veränderungssperre „Örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt“, IN 229, als Satzung zu beschließen.

Hornung

Anlage/n:
Anlage 1: Übersichtskarte
Anlage 2: Satzung einschl. Geltungsbereich der Veränderungssperre

Anlage zur Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre für die Örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt, IN 229

Übersichtskarte



Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig
© Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre vom .....
für die Örtliche Bauvorschrift
zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt IN 229

Aufgrund des § 84 Abs. 4 der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. September 2018 (Nds. GVBl. S. 190, 253) in Verbindung mit § 14 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) sowie in Verbindung mit §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 27. März 2019 (Nds. GVBl. S. 70), hat der Rat der Stadt Braunschweig am …….. diese Veränderungssperre als Satzung beschlossen:
Stand Rechtsgrundlagen: 10. April 2019

§ 1 Für das in § 2 näher bezeichnete Gebiet hat der Verwaltungsausschuss der Stadt in seiner Sitzung am 25.09.2018 die Aufstellung einer Örtlichen Bauvorschrift beschlossen. Zur Sicherung der Planung wird für den künftigen Planbereich eine Veränderungssperre angeordnet.

§ 2 Von der Veränderungssperre ist das Stadtgebiet innerhalb des Wallrings betroffen.

Das in seiner Begrenzung vorstehend beschriebene Gebiet ist im beiliegenden Lageplan, der einen Bestandteil dieser Satzung bildet, schwarz umrandet.

§ 3 In dem von der Veränderungssperre betroffenen Gebiet dürfen, soweit es sich um die Errichtung von Werbeanlagen und/ oder die Änderung bestehender Werbeanlagen handelt, Vorhaben im Sinne des § 29 Baugesetzbuch nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden.

§ 4 Wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen, kann von der Veränderungssperre eine Ausnahme zugelassen werden. Die Entscheidung über Ausnahmen trifft die Stadt Braunschweig.

§ 5 Werbeanlagen, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind, Werbeanlagen, von denen die Stadt Braunschweig nach Maßgabe des Bauordnungsrechts Kenntnis erlangt hat und mit deren Ausführung vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre hätte begonnen werden dürfen, sowie Unterhaltungsarbeiten werden von der Veränderungssperre nicht berührt.

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

Die Geltungsdauer beträgt zwei Jahre.

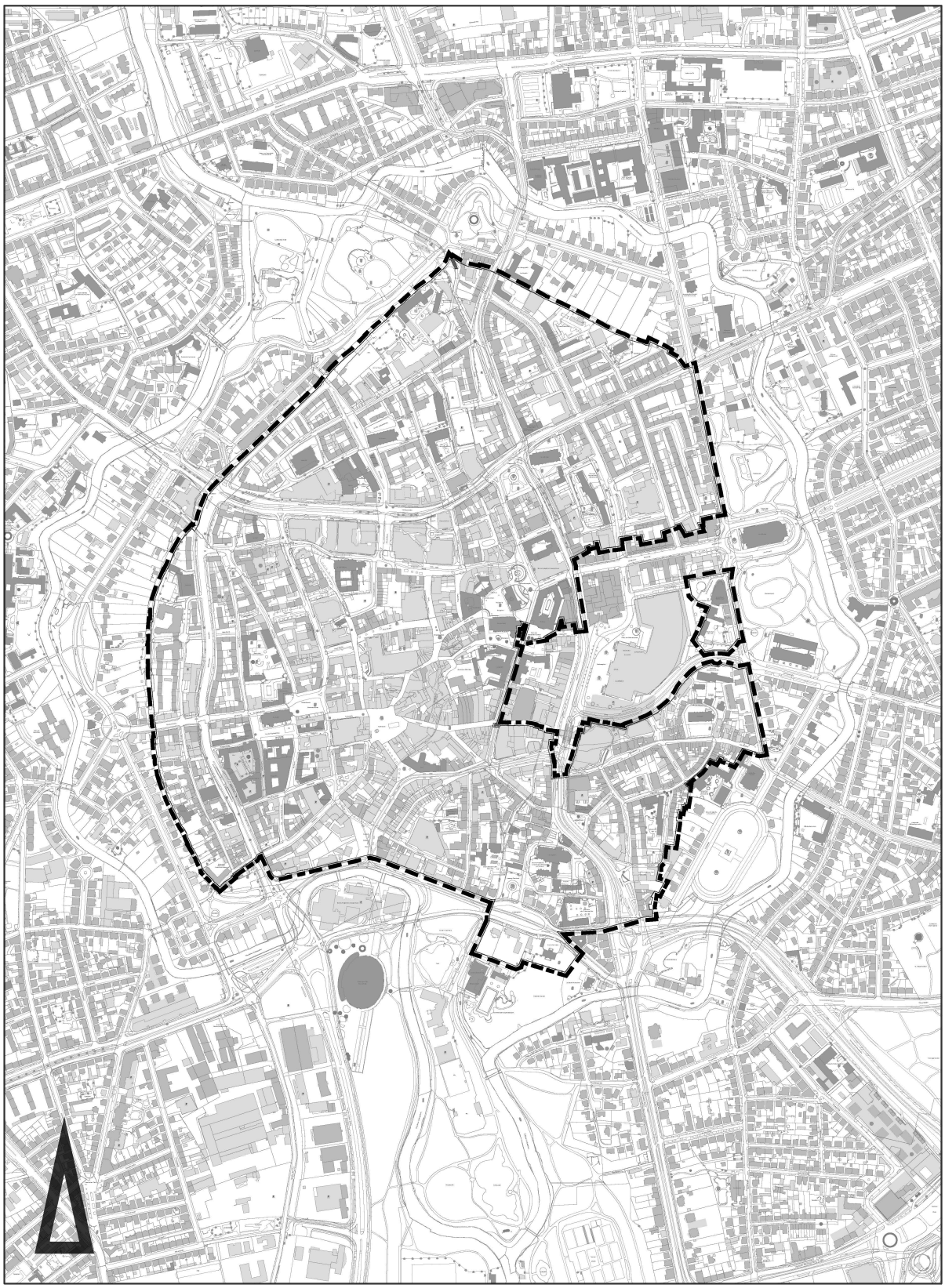
Braunschweig,

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

I. V. Leuer
Stadtbaurat

Anlage zur Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre für die Örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung von Werbeanlagen in der Braunschweiger Innenstadt, IN 229

Geltungsbereich



Stadtgrundkarte [1] der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte [2]

[1] © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

[2] © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11322
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Bestellung von Herrn Dr. Bernd Hoppe-Dominik zum Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	01.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:
Herr Dr. Bernd Hoppe-Dominik wird für die Dauer von weiteren fünf Jahren vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2024 zum Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege gemäß § 34 Abs. 1 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) bestellt.

Sachverhalt:
Beschlusskompetenz:
Im Sinne von § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG handelt es sich bei der Bestellung eines Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege 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.

Sachverhalt:
Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG kann die Naturschutzbehörde Beauftragte für Naturschutz und Landschaftspflege bestellen. Sie werden gemäß § 34 Abs. 1 Satz 3 NAGBNatSchG jeweils für fünf Jahre bestellt. Zudem müssen die Beauftragten die erforderliche Sachkunde besitzen und dürfen nicht Bedienstete der bestellenden Behörde sein (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 2 NAGBNatSchG).

Die Beauftragten für Natur- und Landschaftspflege sind ehrenamtlich für die Stadt Braunschweig tätig. Sie beraten und unterstützen die Naturschutzbehörde in allen Angelegenheiten des Naturschutzes und der Landschaftspflege; sie fördern das allgemeine Verständnis für diese Aufgaben und sind dabei an fachliche Weisungen nicht gebunden.

Der bislang in Ausführung des Beschlusses des Verwaltungsausschusses vom 18. November 2014 in dieser Funktion tätige Herr Dr. Bernd Hoppe-Dominik wurde vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2019 bestellt, sodass nunmehr eine Neubestellung erforderlich wird. Herr Dr. Bernd Hoppe-Dominik übt dieses Ehrenamt bereits seit 2010 aus und erfüllt die vorgenannten Voraussetzungen.

Herr Dr. Bernd Hoppe-Dominik hat seine Bereitschaft erklärt, dieses Ehrenamt für weitere fünf Jahre auszuüben. Er war bis zum Eintritt in die Freistellungsphase der Altersteilzeit (1. August 2010) bei der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Umweltschutz, Untere Naturschutzbehörde als Diplom-Biologe beschäftigt. Sein Aufgabengebiet umfasste u. a. die Aufstellung von Konzepten und Entwicklung von Leitlinien zum Artenschutz; Erarbeitung von Pflege- und Entwicklungskonzepten im Rahmen des

angewandten Biotopschutzes, Koordination und Umsetzung spezieller Artenschutzprogramme und Maßnahmen sowie Öffentlichkeitsarbeit zum Arten- und Biotopschutz. Hierbei ist hervorzuheben, dass er das Projekt „Natur erleben in Riddagshausen“ ins Leben gerufen und sämtliche Phasen bis hin zur Eröffnung begleitet hat.

Ehrenamtlich engagiert er sich sehr intensiv seit mehreren Jahren beim anerkannten Naturschutzverein „Förderkreis Umwelt und Naturschutz Hondelage e.V (FUN)“. Hier ist er für die Öffentlichkeitsarbeit, Leitung einer Schul AG, wissenschaftliche Begleituntersuchungen, Koordination des Amphibienschutzes, Landschaftsentwicklung, Entwicklung + Erhalt von Grünland, Leitung der Biodiversitätskampagne und als Artenschutzreferent zuständig.

Die Bestellung stellt sicher, dass die Stadt auf die umfassenden Erfahrungen und Kenntnisse von Herrn Dr. Hoppe-Dominik insbesondere im Bereich des Tierartenschutzes und hinsichtlich des Naturschutzgebietes Riddagshausen zurückgreifen kann.

Gemäß § 9 Abs. 8 der Satzung über den Ersatz von Verdienstausfall, Auslagen, Aufwandsentschädigung, Fahr- und Reisekosten (Entschädigungssatzung) erhalten die Naturschutzbeauftragten eine monatliche Aufwandsentschädigung von 103,00 €. Entsprechende Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Die Verwaltung schlägt vor, Herrn Dr. Bernd Hoppe-Dominik zum Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege für die Dauer von weiteren fünf Jahren zu bestellen.

Hornung

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11323
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Bestellung von Herrn Klaus Hermann zum Beauftragten für Naturschutz- und Landschaftspflege

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	01.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:
Herr Klaus Hermann wird für die Dauer von weiteren fünf Jahren vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2024 zum Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege gemäß § 34 Abs. 1 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) bestellt.

Sachverhalt:
Beschlusskompetenz:
Im Sinne von § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG handelt es sich bei der Bestellung eines Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege 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.

Sachverhalt:
Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG kann die Naturschutzbehörde Beauftragte für Naturschutz und Landschaftspflege bestellen. Sie werden gemäß § 34 Abs. 1 Satz 3 NAGBNatSchG jeweils für fünf Jahre bestellt. Zudem müssen die Beauftragten die erforderliche Sachkunde besitzen und dürfen nicht Bedienstete der bestellenden Behörde sein (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 2 NAGBNatSchG).

Die Beauftragten für Natur- und Landschaftspflege sind ehrenamtlich für die Stadt Braunschweig tätig. Sie beraten und unterstützen die Naturschutzbehörde in allen Angelegenheiten des Naturschutzes und der Landschaftspflege; sie fördern das allgemeine Verständnis für diese Aufgaben und sind dabei an fachliche Weisungen nicht gebunden.

Der bislang in Ausführung des Beschlusses des Verwaltungsausschusses vom 18. November 2014 in dieser Funktion tätige Herr Klaus Hermann wurde vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2019 bestellt, sodass nunmehr eine Neubestellung erforderlich wird. Herr Hermann übt dieses Ehrenamt bereits seit 2014 aus und erfüllt die vorgenannten Voraussetzungen.

Herr Hermann hat seine Bereitschaft erklärt, dieses Ehrenamt für weitere fünf Jahre auszuüben. Er ist Sachbearbeiter von Naturschutz- und Landschaftspflegebelangen in der Flurbereinigung und Dorferneuerung im Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig.

Er engagiert sich seit mehreren Jahren in der Arbeitsgruppe Natur und Landschaft in der

Braunschweigischen Landschaft e. V. sowie in der Fachgruppe Natur- und Umweltschutz des Niedersächsischen Heimatbundes.

Weiterhin ist er Vereinsmitglied im Bundesverband Naturschutz (Bonn), Bund für Umwelt und Naturschutz, Förderverein Naturschutzgebiet Riddagshausen, Förderkreis Umwelt- und Naturschutz Hondelage, Peiner biologische Arbeitsgemeinschaft, Braunschweigischer Landesverein Geschichte - Heimat - Natur (Vorstandsmitglied).

Gemäß § 9 Abs. 8 der Satzung über den Ersatz von Verdienstausfall, Auslagen, Aufwandsentschädigung, Fahr- und Reisekosten (Entschädigungssatzung) erhalten die Naturschutzbeauftragten eine monatliche Aufwandsentschädigung von 103,00 €. Entsprechende Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Die Verwaltung schlägt vor, Herrn Hermann zum Beauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege für die Dauer von weiteren fünf Jahren zu bestellen.

Hornung

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10728
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Naturnahes Naherholungskonzept Bienroder Kiesteich

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	26.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	28.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	04.09.2019	Ö

Beschluss:

„Dem „Naturnahen Naherholungskonzept Bienroder Kiesteich“ wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Ziffer 4 Buchstabe h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm ist der Planungs- und Umweltausschuss zuständig für Beschlüsse über die Umgestaltung von Platzflächen, den Neubau von Grünflächen, Freizeitwegen, Kinderspiel- und Bolzplätzen.

Aus dem Stadtbezirksrat 112 – Wabe-Schunter-Beberbach ist in der Sitzung am 14.10.2014 als Anregung eingebracht worden, dass Konzepte für die Weiterentwicklung und Nutzung des Gebietes „Bienroder Kiesteich“ für die Naherholung notwendig sind. Auf Wunsch des Stadtbezirksrates fand im Juni 2015 unter Beteiligung der Verwaltung ein Ortstermin am Bienroder See statt. Unter Abwägung der zusammengetragenen Anregungen, Anforderungen, Bedürfnisse und der örtlichen Situation wurde von der Verwaltung ein erster Entwurf für ein „Naturnahes Naherholungskonzept“ für den Bienroder Kiesteich erarbeitet.

Auf Basis einer ersten informellen Vorstellung und Diskussion dieses Entwurfes in der Stadtbezirksratssitzung vom 23.01.2019 erfolgte nun, unter Berücksichtigung der Anregungen, eine Konkretisierung der Planungen für den Bienroder Kiesteich.

Planungsvoraussetzungen

Planungsrechtlich befindet sich der Bienroder Kiesteich im Außenbereich nach § 35 BauGB. Ein Bebauungsplan existiert nicht.

Planungskonzept

Der Landschaftsraum „Bienroder Kiesteich“ stellt im Stadtgebiet Braunschweig aufgrund seiner naturräumlichen Gegebenheiten ein Naherholungsgebiet mit besonderen Erlebnismöglichkeiten und einer hohen ökologischen Bedeutung dar. Eine über Jahre zu geringe Unterhaltungspflege hat das Gebiet in seiner Funktion und Attraktivität als Naherholungsgebiet

abgewertet, ohne dass das aus den naturräumlichen Gegebenheiten begründete Potential verloren gegangen ist. Infolge der durch die Entwicklung von Neubaugebieten in den vergangenen Jahren gestiegenen und auch für die kommenden Jahre weiterhin zu erwartenden steigenden Einwohnerzahlen im Einzugsbereich des Sees zusammen mit der neu entstandenen Flüchtlingsunterkunft an der Straße „Im Großen Moore“ trifft eine zunehmende Nachfrage/Nutzerdruck auf das Naherholungsgebiet. Diese Entwicklung erfordert eine adäquate Ertüchtigung des Gebietes und begründet die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um den Landschaftsraum „Bienroder Kiesteich“ für ein breites Spektrum der Bevölkerung als attraktives Naherholungsgebiet nachhaltig zu qualifizieren.

Das vorliegende „Naturnahe Naherholungskonzept Bienroder Kiesteich“ sieht vor, das Nordufer ökologisch naturnah weiterzuentwickeln und hier auf gestaltende Eingriffe völlig zu verzichten. Am Süd- und Ostufer hingegen entstehen unter Berücksichtigung und Erhalt wertvoller Grünstrukturen durch behutsame Ausgestaltung zwei Naherholungsschwerpunkte mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsangeboten.

Ein zu überarbeitendes durchgängiges Rundwegesystem mit Bänken an ausgewählten Stellen komplettiert das Naherholungskonzept.

Es ist geplant, u. a. aus wirtschaftlichen Gründen diese Maßnahmen in Kooperation mit der VHS Arbeit und Beruf GmbH durchzuführen.

Im Detail gliedert sich das Konzept in folgende Maßnahmen-Schwerpunkte:

Allgemeine Maßnahmen:

In einem ersten Schritt werden international verständliche Badeverbotsschilder um den gesamten See herum aufgestellt, da aufgrund der rechtlichen Situation das Baden im Bienroder Kiesteich verboten ist und infolge vorhandener Betonreste (vermutlich Bunker) und eventueller Reste technischer Abbauanlagen nicht erlaubt werden kann.

Außerdem ist das gesamte Wegenetz neu herzustellen. Dabei sind auch neue Deckschichten einzubauen, wobei im Bereich des Westufers mit einer wassergebundenen Decke (gebrochener Naturstein) gearbeitet wird und entlang des Ostufers mit Rücksichtnahme auf die hier sehr zahlreich im Wegekörper vorhandenen Baumwurzeln Holzhäcksel zum Einsatz kommen.

Die vier vorhandenen Treppenanlagen sind im Vorfeld durch die VHS Arbeit und Beruf GmbH gesäubert worden. Dabei hat sich herausgestellt, dass sich die Treppen in einem schlechten Zustand befinden: die Stufen sind teilweise erheblich verschoben und Sämlinge haben den Asphaltbelag an vielen Stellen beschädigt. Eine reine Sanierung ist nicht möglich.

Die Treppen werden abgebaut und durch neue Treppenanlagen ersetzt. Der Planungsprozess hat ergeben, dass ein barrierefreier Ausbau aufgrund der vorhandenen Höhenunterschiede und des sehr begrenzten Geländes nicht realisierbar ist. Um trotzdem die Mitnahme z. B. eines Fahrrades zu ermöglichen, wird in Abschnitten mit mehreren aufeinander folgenden Stufen (i. d. R. zwei bis drei Stück) seitlich eine Schräge eingebaut, um hier das Rad schieben zu können.

An ausgewählten Stellen wurden bereits in einem ersten Schritt durch die VHS Arbeit und Beruf GmbH Blickschneisen hergestellt, um den Bienroder Kiesteich auf allen Uferseiten wieder wahrnehmbar zu machen. Die vorhandenen defekten Bänke werden ausgetauscht und an geeigneten, reizvollen Stellen zusätzliche aufgestellt. Zudem entstehen zwei neue Picknickplätze als attraktives Ziel am Seeufer. Diese werden jeweils durch eine Lehrtafel mit einem naturkundlichen Thema ergänzt. Zudem wird am Westufer ein Naturthemen-Memory aufgestellt.

Hinsichtlich des Abfallkonzeptes ist vorgesehen, zusätzlich zu der bestehenden zentralen Müllstation am Südufer auch im Bereich des Ostufers eine zentrale Müllstation herzustellen. Darüber hinaus werden keine weiteren Abfallbehälter aufgestellt.

Eingangsbereich im Süden :

Der südliche Hauptzugangabereich wird neu strukturiert und durch eine ansprechende Gestaltung aufgewertet. Mittels Pflasterung und Bepflanzung mit Bäumen entsteht ein attraktiver Auftakt zum Bienroder Kiesteich.

Zudem wird das umlaufende Wegenetz durch die Herstellung eines neuen Abschnitts parallel zur Straße `Im Großen Moore´ geschlossen, sodass Spaziergänger hier nicht mehr auf die zum Teil stark befahrene Straße ausweichen müssen.

Bereich Südufer:

Am Südufer entsteht einer der zwei für den Bereich Bienroder Kiesteich geplanten Aufenthaltsschwerpunkte. Hier befinden sich bereits eine WC-Anlage und eine Müllsammelstation samt Grillkohlebehälter sowie der Standort des bereits im Vorfeld von der Verwaltung geplanten neuen Grillplatzes. In Ergänzung dieser Angebote sieht das „Naturnahe Naherholungskonzept“ vor, ein generationsübergreifendes Sport- und Bewegungsangebot (z. B. eine Calisthenics-Trimmanlage) herzustellen. Hier besteht an zentraler Stelle und in ansprechender Umgebung die Möglichkeit zu einem abwechslungsreichen Training in individuellen Schwierigkeitsgraden. Sitzbänke und Fahrradständer runden die Angebote ab. Der vorhandene Sandbereich wird gesäubert und überarbeitet. Eine weitere Attraktion ist in diesem Bereich die bereits im August 2017 durch den Stadtbezirksrat angeregte Anlage eines Barfußpfades. Dieser kommt auch den Schülern der Grundschule Waggum zugute, die nach Aussage der Schulleitung insbesondere das Südufer im Rahmen von Natur- und Umwelterkundungen gelegentlich aufsuchen.

Bereich Ostufer:

Am Ostufer entsteht der zweite Aufenthaltsschwerpunkt für den Bereich Bienroder Kiesteich. Dieses Ostufer ist sowohl über einen Pfad vom südlichen Eingang entlang des Seeufers als auch über den Feldweg entlang der Schule Waggum und des Kieswerkes zu erreichen.

Die Zuwegung unmittelbar vom Feldweg hinunter zum Ufer wird für Pflege- und Rettungsfahrzeuge befahrbar als Schotterrasen ausgebaut.

Der vorhandene Sandstrand wird ebenfalls gesäubert und überarbeitet. Zudem bieten zwei Bänke zu jeder Jahreszeit Ruhemöglichkeiten und ansprechende Ausblicke auf den See. Zusätzlich runden zwei Hängematten das Angebot ab.

Der Sandbereich hier am Ostufer wird durch eine vorhandene Strauchpflanzung gerahmt. Dahinter entsteht als weiterer Anziehungspunkt ein Beachvolleyball-Feld. Sitzsteine, die zweite zentrale Müllsammelstelle sowie Fahrradständer komplettieren diesen Bereich.

Der nördlich anschließende Hügel wird durch einen Holzhäckselpfad erschlossen. Auf dem Gipfel werden Sitzsteine aufgestellt und ein Hochstamm gepflanzt, sodass ein attraktiver Aussichtpunkt entsteht.

Parkplatzsituation:

Grundsätzlich ist der Bienroder Kiesteich für die Anwohner fußläufig, aber auch mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Bus gut zu erreichen.

Um die zum Teil prekäre Parkplatz-Situation insbesondere an sonnigen Tagen zu entschärfen, soll in der Claudiusstraße südlich der Grundschule Waggum auf einer bestehenden

städtischen Ackerfläche ein Parkplatz mit ca. 44 Stellplätzen aus Schotterrasen entstehen. Von hier aus ist das Naherholungsgebiet sehr gut fußläufig zu erreichen. Die im Rahmen der Umsetzung dieses Parkplatzes entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch angemessene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Kostenübersicht und Realisierungszeitraum

Wie bereits erläutert, ist vorgesehen, die geschilderten Maßnahmen in Kooperation mit der VHS Arbeit und Beruf GmbH umzusetzen (mit Ausnahme der generationsübergreifenden Trimmanlage, die aufgrund technischer Spezifikationen von einer Garten- und Landschaftsbaufirma herzustellen ist).

Die Umsetzung des Naherholungskonzeptes ist bis 2022 wie folgt vorgesehen:

1. Bauabschnitt 2019/2020

- Beschilderung Badeverbot
- Wegebauarbeiten
- Gestaltung des Eingangsplatzes Südufer
- Baumneupflanzungen am Südufer
- Überarbeitung der Sandstrände am Süd- und am Ostufer
- Herstellung des Barfußpfades am Südufer 116.000 €

2. Bauabschnitt 2021

- Ausstattungselemente (Bänke, Poller, Fahrradständer, Müllstation)
- Ostufer: Beachvolleyplatz, Hängematten, Sitzsteine
- Schaffung einer Rettungs- und Pflegezufahrt zum Ostufer
- Anlage von zwei Picknickplätzen
- Herstellung des provisorischen Parkplatzes an der Claudiusstraße 199.500 €

3. Bauabschnitt 2022

- Abbruch und Neubau der vier Treppenanlagen
- Südufer: Generationsübergreifende Trimm-Anlage 154.500 €

Bausumme gesamt: 470.000 €

Die Haushaltsmittel werden entsprechend den zuvor beschriebenen Bauabschnitten für die Jahre 2020 bis 2022 wie folgt benötigt:

2020 116.000 €
2021 199.500 €
2022 154.500 €
470.000 € Gesamtkosten

Für die Maßnahme wird im Teilhaushalt FB 61 ein neues Projekt angelegt. Es ist vorgesehen, die Haushaltsraten in den Haushaltsentwurf 2020 / IP 2019-2023 aufzunehmen. Über den Haushalt wird voraussichtlich am 18. Februar 2020 im Rat entschieden.

Das „Naturnahe Naherholungskonzept Bienroder Kiesteich“ wird in der Sitzung erläutert.

Leuer

Anlage/n: Entwurf

OSTUFER

Beach-Volleyball
Quelle: Nielsen, Stadt Braunschweig

Doppel-Hängematte
Quelle: Fa. playparc

Sitzbank
Quelle: Fa. Weisteifel Werke

Badenverbotsschild
Quelle: Fa. Kroschke

Picknick-Platz 2

Picknickgruppe
Quelle: Fa. Weisteifel Werke

Lehrtafel
Quelle: Fa. Natur im Bild GmbH

Sitzplatz

Natur-Memory
Quelle: Fa. Natur im Bild GmbH

Sitzbank TOP 14
Quelle: Fa. Weisteifel Werke

Picknick-Platz 1

Lehrtafel
Quelle: Fa. Natur im Bild GmbH

Picknickgruppe
Quelle: Fa. Weisteifel Werke

SÜDUFER

Sitzbank
Quelle: Fa. Weisteifel Werke

Trimm-Anlage
Quelle: Nielsen, Stadt Braunschweig

Barfußpfad
Quelle: Jordan, Stadt Braunschweig

Grillplatz
Quelle: Jordan, Stadt Braunschweig

Badenverbotsschild
Quelle: Fa. Kroschke

0 10 20 30 40 50 100 150

LEGENDE:

- Weg befahrbar
- Weg befahrbar - nicht städtisch
- Weg befahrbar - Rasen
- Weg befahrbar - Schotterrasen, neu
- Fußweg
- Fußweg-Pfad
- Fußweg neu
- Barfußpfad
- Generationsübergreifende Angebote
- Hangsicherung
- Uferbefestigung
- Blickachsen
- Bank / Picknickplatz / Sitzsteine
- Müllstation
- Treppenanlage
- Platzfläche
- Schild "Baden verboten"

Eigentümer

- Flurstück Stadt BS
- Klub Braunschweiger Fischer e.V.
- Feldmarkinteressentschaft
- Sonstige

Index:	Datum:	Name:	Änderung:
4	29. 04. 2019	Hamann	Planung überarbeitet
3	21. 02. 2018	Golsch	Parkplatzfläche eingefügt
2	21. 02. 2018	Pape	Planung überarbeitet, Unterkunft für Geflüchete
1	06. 11. 2017	Pape	Barfußpfad eingetragen, 2 Varianten

Stadt Braunschweig

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

Projekt:	Naturnahes Naherholungskonzept Bienroder Kiesteich
Plan:	Entwurf

Kartengrundlagen:
Stadtgrundkarte © der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte © LGLN 2019 **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation © ID 2019 TK Labs

Kostenstelle:	610-7200	Maßstab:	1 : 1000
Bauleitung:	Christin Jordan	Plan-Nr.:	3.1 - Index 4
gezeichnet:	02. 11. 2015 Pape	gesehen:	
bearbeitet:	Dezember 2018 Jordan		

P:\GRUEN_PLANUNG\OBJEKT_PLANUNG\Bienrode_Kiesteich_2015\Planung\Kiesteich_Bienrode_Entwurf_150910

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11010
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Ringgleis-West: Triftweg bis Ernst-Amme-Straße Sanierung der Wegedecke in Asphaltbauweise

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	19.06.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	02.07.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	04.09.2019	Ö

Beschluss:

Der Asphaltierung des Ringgleisweges zwischen Triftweg und Ernst-Amme-Straße mit Kosten in Höhe von 100.000 € wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Hintergrund

Innerhalb der Haushaltslesung 2019 für das Investitionsprogramm 2018 bis 2022 wurde aufgrund eines Antrages von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, für die Sanierung der Fahrbahndecke des Ringgleisweges zwischen Triftweg und Ernst-Amme-Straße eine Summe von 100.000 € zusätzlich in den Haushalt 2019 einzustellen.

Planungsziele/Planungskriterien

Der zu sanierende Freizeitweg betrifft das Ringgleis-West (s. Anlage 1: Lageplan). Hier befindet sich derzeit ein wassergebundener Wegebelag, der aufgrund der intensiven Nutzung - insbesondere durch Radfahrer - stark abgefahren ist. Da die Nutzung dieses Wegeabschnittes nach Zählungen der letzten Jahre kontinuierlich zugenommen hat, empfiehlt sich eine Wegedeckensanierung mit dem hier zur Ausführung vorgeschlagenen Asphalt. Im südlich anschließenden Bereich zwischen Triftweg und Kälberwiese hat sich die Asphaltdecke auf dem Ringgleis bereits bewährt.

Die Asphaltdeckschicht mit gelber Epoxidharzbeschichtung wird in 3 m Breite und auf einer Strecke von insgesamt 645 m aufgebracht, der bereits vorhandene Ober- und Unterbau des Weges bleibt erhalten (s. Anlage 2: Planung).

Realisierung und Finanzierung

Die Bauausführung soll, je nach Witterung, im Herbst/Winter 2019 erfolgen.

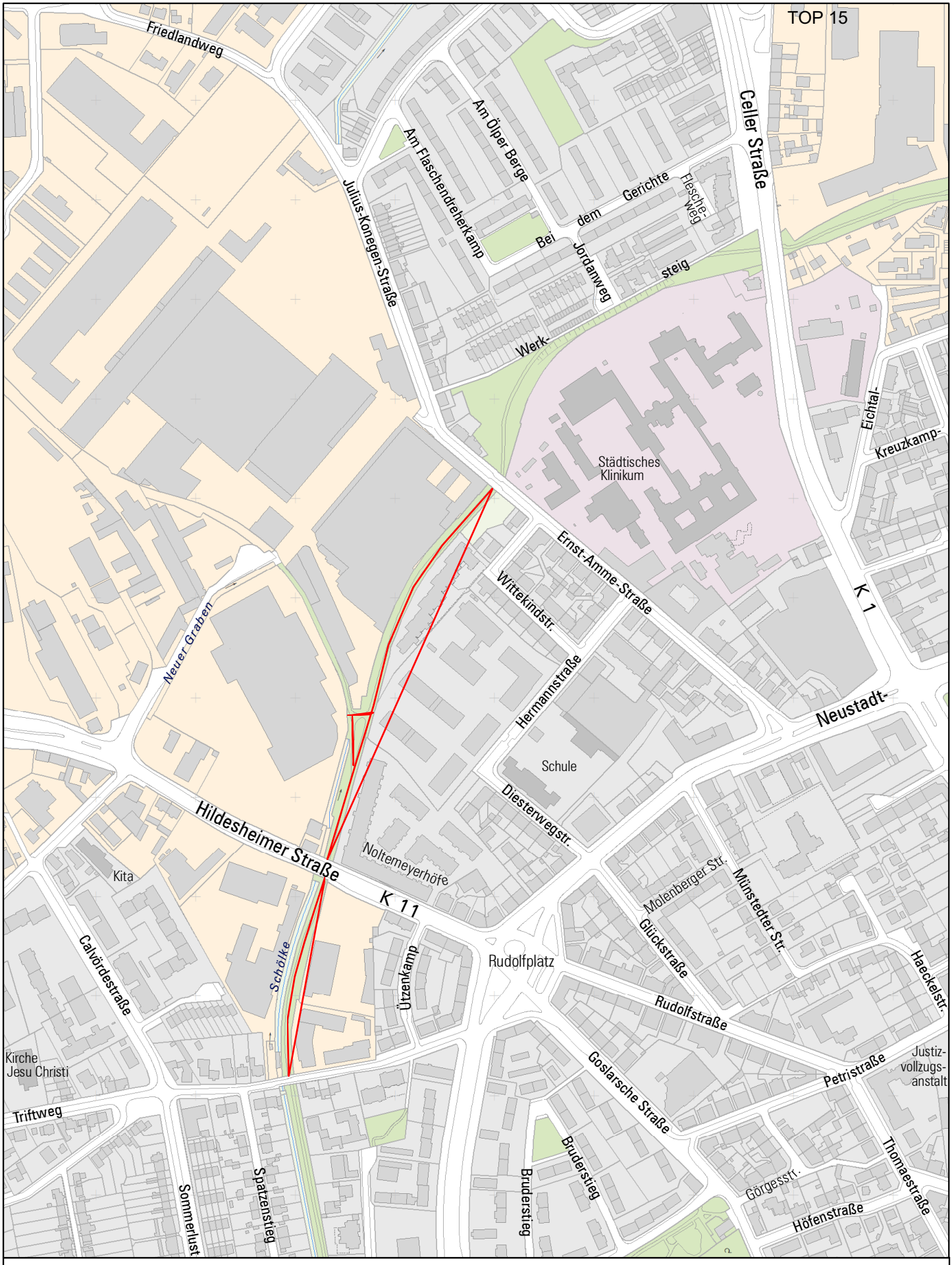
Die Kosten für die Asphaltierung des Ringgleises im Abschnitt Triftweg bis Ernst-Amme-Straße betragen 100.000 €.

Die Finanzierung ist aus dem Investitionsprojekt 4S.610046 FB 61 Globale Instandhaltungen 61.7 beabsichtigt.

Zusätzliche Pflegekosten entstehen nicht.

Leuer

Anlagen
Anlage 1: Lageplan
Anlage 2: Planung



FRISBI
Nur für den Dienstgebrauch

Angefertigt: 23.05.2019
Maßstab: 1:5.000 Erstellt für Maßstab
0 25 50 100 150 Meter
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

N

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Geoinformation

FRISBI

Nur für den Dienstgebrauch

Angefertigt: 23.05.2019

Maßstab: 1:1.750

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30 Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.

N

Anlage_2_Planung

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Geoinformation

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11067
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Zuschüsse zur Pflege des baulichen Kulturgutes

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 0610 Stadtbild und Denkmalpflege	19.07.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)	05.09.2019	Ö

Beschluss:

“Der in der Vorlage vorgeschlagenen Zuschussgewährung 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. Der im Folgenden beschriebene Zuschussantrag übersteigt die Bewilligungssumme von 5.000,00 € und fällt 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 2019 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 Baudenkmalen in der Stadt Braunschweig. Die zunächst auf sechs Jahre abgeschlossene Vereinbarung wurde 2007 und zuletzt 2014 um jeweils weitere sechs Jahre verlängert.

Erhaltungsmaßnahmen an Baudenkmalen 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 folgendes Objekt, das durch einen entsprechenden Zuschuss (Stadt und Stiftung) gefördert werden soll:

1. Wohngebäude, Gaußstraße 24
   - Fassadensanierung der Straßen- und Eingangsseite -
   hoher Sanierungsbedarf, u. a. Entfernung und Entsorgung von schadensverursachenden Altanstrichen, Steinaustausch, Reparatur und anschließender Schutz von Putz- und Stuckpartien an reich gestalteter Fassade von 1882
   Zuschuss: 10.000,00 €

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11236
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Peter Joseph Krahe-Preis Architekturpreis der Stadt Braunschweig Grundsatzbeschluss über die Verleihung im Jahr 2020

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 0610 Stadtbild und Denkmalpflege	21.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:

Der Peter Joseph Krahe-Preis wird im Jahr 2020 verliehen.

Sachverhalt:

1. Begründung und Beschreibung

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Grundsatzbeschluss zur Verleihung des Peter Joseph Krahe-Preises im Jahr 2020 um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen, sodass es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses bleibt.

Peter Joseph Krahe (1758 - 1840) war ein bedeutender Baumeister des Klassizismus. Von 1803 bis 1837 war er in Braunschweig tätig, zuletzt als Leiter des Bauwesens im Herzogtum Braunschweig. Erhaltene Werke von ihm sind u. a. die Umgestaltung der ehemaligen Befestigungsbastionen zu den heutigen Wallpromenaden, der Löwenwall mit dem Obelisken, die Villa Salve Hospes, der Portikus im Bürgerpark sowie die Torhäuser am Steintor, Fallersleber Tor und Wendentor.

Im Jahr 1954 hat die Stadt Braunschweig den Peter Joseph Krahe-Preis für hervorragende Gestaltungsleistungen auf dem Gebiet der Architektur, des Ingenieurbaues oder der Garten- und Landschaftsgestaltung in der Stadt Braunschweig gestiftet.

Die erste Verleihung fand 1956 statt, zuletzt wurde der Preis in Abständen von ca. 5 Jahren vergeben (2015, 2009, 2004, 1999, 1994, 1987...).

Im Jahr 2020 soll die 15. Vergabe dieses Preises stattfinden.

Zur Vorbereitung und Unterstützung des Preisgerichts werden u. a. die Architektenverbände, die Hochschulen und die staatlichen Baubehörden mit der Bitte um Benennung von preiswürdigen Objekten beteiligt.

Auch der für die Verleihung 2015 neu hinzugekommene Sonderpreis für besonders innovative, ggfs. auch kleine Bauvorhaben (z. B. Dachgeschossausbauten oder Ladenumbauten) soll wieder vergeben werden.

Mit diesem Sonderpreis sollen insbesondere auch junge Architekturbüros angesprochen werden. Hier können auch Projekte prämiert werden, die ein besonderer inhaltlicher Schwerpunkt auszeichnet, z. B. Wohngruppenprojekte. Anders als der eigentliche Peter Joseph Krahe-Preis, dessen Preisträger mit einer Bronzeplakette und einer Urkunde geehrt werden, wird der Sonderpreis mit einer Geldsumme (2015: 2.000 Euro; 2020: 2.500 Euro) honoriert.

2. Grundsätze der Preisverleihung

Die aktuellen Grundsätze sind als Anlage beigefügt.

Eine Anpassung der Grundsätze der Preisverleihung, wie zuletzt für 2015 erfolgt, ist aktuell nicht erforderlich.

3. Zeitplanung

Folgende Zeitplanung ist vorgesehen:

September 2019	Grundsatzbeschluss zur Durchführung
Dezember 2019:	Anfrage für Vorschläge auszuzeichnender Bauten
ca. April 2020:	Jurysitzung
ca. Juni 2020:	Entscheidung über Preisträger (PlUA + VA)
ca. November 2020:	Öffentliche Preisverleihung in der Dornse mit ca. 200 Gästen

4. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten werden ca. 50.000 € betragen (Preisgericht, Plaketten, Prämien für den Sonderpreis, Preisverleihung). Entsprechende Haushaltsmittel sind im Haushaltsplan 2019 eingestellt.

Leuer

Anlage/n:
Grundsätze für die Verleihung des
Peter Joseph Krahe-Preises

Grundsätze für die Verleihung des Peter Joseph Krahe-Preises

(Stand 2015)

Zur Förderung und Anerkennung baukünstlerischer Leistungen in der Stadt und im Gedenken an den Architekten und Städtebauer Peter Joseph Krahe, der von 1803 bis 1806 und von 1913 bis zu seinem Tod 1840 in Braunschweig als herzoglicher Kammer- und Klosterrat wirkte, hat die Stadt Braunschweig 1954 den Peter Joseph Krahe-Preis gestiftet.

1 Preiswürdigkeit

Der Preis wird für hervorragende Gestaltungsleistungen auf dem Gebiet der Architektur, des Ingenieursbaues oder der Garten- und Landschaftsgestaltung in der Stadt Braunschweig verliehen.

Die Gestaltungsleistungen müssen seit der letzten Preisverleihung erbracht worden sein.

Grundsätzlich werden Architekt/in und Bauherr/in gemeinsam ausgezeichnet. Wenn mehrere Personen die Leistung in Gruppenarbeit erbracht haben, kann die persönliche Auszeichnung entfallen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Verleihung des Preises.

2 Ehrengabe

Der Preis besteht aus einer Urkunde und einer Bronze-Plakette jeweils für den Architekten bzw. die Architektin sowie den Bauherrn bzw. die Bauherrin.

3 Sonderpreis

Für besonders innovative bauliche Lösungen von jungen Architekturbüros, die auch einen begrenzten baulichen Umfang haben können, soll ab 2015 ein Sonderpreis verliehen werden. Für die Einreichung von gebauten Beispielen in dieser Kategorie ist gesondert zu werben.

Der Sonderpreis besteht aus einer Geldprämie von 2.000 € für das Architekturbüro und 2.000 € für die Bauherrenschaft.

Die Höhe der Geldprämie ist in Anlehnung an die Preisindexsteigerungen für die Folgeverleihungen anzupassen.

4 Preisgericht

Die Preisträger werden von einem Preisgericht ausgewählt. Die Preisrichter, die nicht Mandatsträger oder Bedienstete der Stadt Braunschweig sind, erhalten für ihre Tätigkeit ein angemessenes Honorar zzgl. Reisekosten.

Dem Preisgericht sollen in der Regel folgende Personen angehören:

a) die Stadtbaurätin bzw. der Stadtbaurat der Stadt Braunschweig

b) zwei Professorinnen bzw. Professoren der Fachrichtung Architektur an Universitäten oder Fachhochschulen

c) zwei angesehene Architektinnen bzw. Architekten, die auch beamtet sein können

d) die bzw. der Vorsitzende des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Braunschweig und die Stellvertreterin bzw. der Stellvertreter

Den Vorsitz des Preisgerichts führt die Stadtbaurätin bzw. der Stadtbaurat der Stadt Braunschweig.

Die Mitglieder des Preisgerichts sind zur Verschwiegenheit verpflichtet und können nicht Preisträger sein.

5 Beschlussverfahren

Das Preisgericht tagt in gemeinsamer Sitzung. Die bzw. der Vorsitzende des Preisgerichts schlägt dem Preisgericht geeignete Anwärter für die Preisverleihung vor. Das Preisgericht ist an diese Vorschläge nicht gebunden; es entscheidet mit der Mehrheit seiner Stimmen.

Die Entscheidung wird der Oberbürgermeisterin bzw. dem Oberbürgermeister zugeleitet. Die Oberbürgermeisterin bzw. der Oberbürgermeister bereitet die Beschlussvorlage für den Planungs- und Umweltausschuss und den Verwaltungsausschuss vor. Der Verwaltungsausschuss beschließt über die Verleihung des Preises.

6 Preisverleihung

Der Peter Joseph Krahe-Preis wird in einer Feierstunde durch die Oberbürgermeisterin bzw. den Oberbürgermeister verliehen.

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11244
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Abschluss einer vierten Vereinbarung mit der Richard Borek Stiftung über die gemeinsame finanzielle Förderung von Maßnahmen zu denkmalgeschützten Bauten und Anlagen im privaten und kirchlichen Eigentum für die Jahre 2020 bis 2025

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 0610 Stadtbild und Denkmalpflege	21.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:

„Dem Abschluss einer vierten Vereinbarung mit der Richard Borek Stiftung über die gemeinsame finanzielle Förderung von Maßnahmen zu denkmalgeschützten Bauten und Anlagen im privaten und kirchlichen Eigentum für die Jahre 2020 bis 2025 wird zugestimmt."

Sachverhalt:

Beschlusszuständigkeit

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über den Abschluss einer weiteren Vereinbarung mit der Richard Borek Stiftung um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Seit 2002 sind jeweils für sechs Jahre Vereinbarungen zwischen der Richard Borek Stiftung und der Stadt Braunschweig getroffen worden, jeweils mit dem Ziel, einen gemeinsamen Etat zur Gewährung von Zuschüssen für Erhaltungsmaßnahmen von denkmalgeschützten Bauten zu bilden. Seit 2016 beträgt der jährliche Etat jeweils insgesamt 100.000 €. Er wird zu einem Drittel von der Richard Borek Stiftung getragen, zu zwei Dritteln sind es öffentliche Mittel der Stadt Braunschweig. Über die öffentlichen Mittel von max. 66.700 € und die Annahme der 33.300 € Fördermittel werden die Gremien jeweils separat durch entsprechende Haushaltsvorlagen einbezogen. Hinsichtlich der einzelnen ausgezahlten Fördersummen werden die Gremien ab einer Wertgrenze von 5.000 € einbezogen.

Die Finanzierung soll aus dem Projekt „Zuschüsse für private Denkmäler" (4S.000015) erfolgen. Im Haushalt 2020/Finanzhaushalt 2020 bis 2023 sind für dieses Projekt jährliche Aufwandsmittel in Höhe von 100.000 € und Erträge in Höhe von 33.300 € vorgesehen.

Konkrete feste Vorabvereinbarungen, welche Objekte in den kommenden Jahren gefördert werden, gibt es nicht. Die konkreten Objekte, die gefördert werden, werden jeweils auf Antrag geprüft und in Abstimmung gefördert.

Die Höhe der Zuschüsse ist unterschiedlich und bemisst sich nach dem jeweiligen denkmalpflegerischen Mehraufwand unter Berücksichtigung der Denkmalbedeutung. So können in der Regel 25 % bis bei bedeutenden Einzeldenkmälern max. 50 % der Mehrkosten als Zuschuss gewährt werden. Es besteht eine Obergrenze von 10.000 € für eine maximale Förderung pro Jahr.

Die Verwaltung erstellt jeweils für den Zeitraum von zwei Förderjahren einen Bericht, der die jeweils geförderten Objekte darstellt. Diese Berichte zeigen jeweils, welch großes privates Engagement mit den Förderungen einhergeht und andererseits, welcher Gewinn für das Stadtbild mit dem Erhalt bzw. der Sanierung der jeweiligen Objekte verbunden ist.

Die Verwaltung empfiehlt, einer vierten Vereinbarung mit der Richard Borek Stiftung über die gemeinsame finanzielle Förderung von Maßnahmen zu denkmalgeschützten Bauten und Anlagen in privatem und kirchlichem Eigentum für die Jahre 2020 bis 2025 zuzustimmen.

Leuer

Anlage:
4. Vereinbarung

4. Vereinbarung

über die gemeinsame finanzielle Förderung von Maßnahmen an denkmalgeschützten Bauten und Anlagen in privatem oder kirchlichem Eigentum

Zwischen der Stadt Braunschweig
- vertreten durch den Oberbürgermeister -

und

der Richard Borek Stiftung
- vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden, Herrn Richard Borek -

(im Weiteren „Stadt“ und „Stiftung“ bzw. „Vereinbarungspartner“ benannt)

wird folgende Vereinbarung geschlossen:

Präambel

Diese Vereinbarung wurde erstmals 2002 für sechs Jahre geschlossen und 2008 und 2014 jeweils um weitere sechs Jahre verlängert. Diese 4. Vereinbarung sichert die Fortführung dieser von den Partnern als sehr erfolgreich bewerteten Zusammenarbeit für weitere sechs Jahre von 2020 bis 2025.

§ 1 – Allgemeines Ziel der Förderung

Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Bildung eines gemeinsamen Etats zur Gewährung von Zuschüssen zu den Kosten der Planung, Durchführung und Dokumentation von Maßnahmen zur Erhaltung und sinnvollen Nutzung von Baudenkmalen, die sich in privatem oder kirchlichem Eigentum befinden.

§ 2 – Förderetat

Die Vereinbarungspartner bilden jährlich einen gemeinsamen Förderetat bis 100.000 Euro. In diesem Rahmen trägt die Stiftung mit einer Zahlung in Höhe von jeweils 50 % der von der Stadt bereitgestellten Haushaltsmittel, das sind gerundet 33.300 Euro, zur Bildung des Förderetats bei.

Die Vereinbarungspartner streben an, projektbezogen weitere Zuschüsse Dritter einzuwerben sowie im gegenseitigen Einvernehmen projektweise den Förderetat zu erhöhen.

§ 3 – Objektliste

Baudenkmale, die im Fortbestand gefährdet sind und im Regelfall größerer Erhaltungsaufwendungen bedürfen, werden in eine Objektliste aufgenommen. Die Objektliste wird von der Stadt im Einvernehmen mit der Stiftung aufgestellt. Die Objektliste wird kontinuierlich, ggf. auch fallweise aus konkretem Anlass (z. B. Förderantrag), fortgeschrieben. Die Objektliste dient der gemeinsamen Prioritätensetzung der Vereinbarungspartner zur Vergabe von Fördermitteln.

§ 4 – Vergabe der Fördermittel

Die Vergabe der Fördermittel, insbesondere auch die Festsetzung der Höhe der Förderung, richtet sich nach dem bei der Stadt angewendeten Verfahren unter Beachtung der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen aus Haushaltsmitteln der Stadt Braunschweig. Die Stadt legt der Stiftung die Anträge mit dem ermittelten Förderbetrag und einem Vorschlag zur Beteiligung der Stiftung vor. Im Rahmen der vereinbarten Gesamtförderung steht es der Stiftung frei, ob und in welcher Höhe sie sich an einzelnen Förderungen beteiligt. Die Stadt zeigt der Stiftung die Bewilligung eines Zuschusses unverzüglich an. Zur Auszahlung eines Zuschusses ruft die Stadt die anteiligen Mittel bei der Stiftung ab.

§ 5 – Bericht

Über die Förderung nach dieser Vereinbarung erarbeitet die Stadt für jeweils zwei Jahre einen illustrierten Bericht. Der erste Bericht nach dieser 4. Vereinbarung wird bis zum 30.06.2022 erarbeitet und den Vertragspartnern vorgelegt.

§ 6 – Zuständigkeiten

Die im Niedersächsischen Kommunalverfassungsrecht und entsprechenden anderen Bestimmungen geregelten Zuständigkeitsabgrenzungen zwischen den Organen innerhalb der Stadt Braunschweig (Rat, Verwaltungsausschuss, Stadtbezirksräte, Oberbürgermeister) insbesondere hinsichtlich des Erlasses der jährlichen Haushaltssatzungen durch die politischen Gremien, werden durch diese Vereinbarung nicht berührt. Dies gilt auch für die Einholung und Erteilung erforderlicher aufsichtsbehördlicher Genehmigungen.

§ 7 – Vereinbarungszeitraum

Diese Vereinbarung wird für den Zeitraum von sechs Jahren, beginnend im Jahr 2020, geschlossen.

Für die Richard Borek Stiftung	Für die Stadt Braunschweig
Braunschweig, den	Braunschweig, den
Richard Borek	Heinz-Georg Leuer Stadtbaurat

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-09981
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Herstellung einer Querungshilfe auf der Hansestraße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	12.03.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Veltenhof-Rühme (Anhörung)	28.05.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	12.06.2019	Ö

Beschluss:

„Der Herstellung einer Querungshilfe auf der Hansestraße auf Höhe der Einmündung Christian-Pommer-Straße wird zugestimmt."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

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 der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage zum Bau der Querungshilfe an der Hansestraße um einen Beschluss über eine Planung in einer Straße, deren Bedeutung wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass:

Die Hansestraße ist eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße mit hohem Schwerlastverkehrsanteil, mit jeweils zwei Fahrspuren stadtein- und stadtauswärts. Aufgrund des wachsenden Gewerbegebiets nördlich des Mittellandkanals nimmt auch die Verkehrsmenge an Radfahrern und Fußgängern kontinuierlich zu. Da im Bereich der Einmündung der Christian-Pommer-Straße derzeit keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer besteht und die nächsten Möglichkeiten in beide Richtungen zu weit entfernt sind, plant die Verwaltung an dieser Stelle, eine zusätzliche Querungshilfe herzustellen. Diese soll unter Ausnutzung der mittig in der Hansestraße vorhandenen Grünfläche gebaut werden.

Geplante Baumaßnahme:

Auf der Grünfläche an der Hansestraße soll eine 4,00 m breite Querung in Pflasterbauweise hergestellt werden. Auf der Westseite der Hansestraße wird der Radweg von der Querungshilfe bis zur Christian-Pommer-Straße auf einer Länge von ca. 40 m im Zweirichtungsradverkehr geführt. Hierzu wird der vorhandene Radweg zu Lasten der Gehwegbreite auf 2,00 m verbreitert. Entgegen den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die eine Breite von 2,50 m vorsieht, wird die geplante Abmessung gemäß StVO als ausreichend für den dort zu erwartenden Radverkehr angesehen.

Das vorhandene Verbundsteinpflaster wird durch entsprechend eingefärbtes Rechteckpflaster ersetzt (Gehweg: grau, Trennstreifen: rot, Radweg: anthrazit).

Die dazu erforderlichen Bordsteinabsenkungen werden zweigeteilt mit 3 cm und 0 cm Ansicht hergestellt. Der Einbau von Bodenindikatoren wird ebenfalls berücksichtigt.

Die Kostenschätzung beläuft sich auf rd. 28.500,00 €. Haushaltsmittel stehen zur Verfügung. Die Maßnahme soll in der zweiten Jahreshälfte 2019 umgesetzt werden.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-09981-01
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Herstellung einer Querungshilfe auf der Hansestraße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	06.06.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	12.06.2019	Ö

Beschluss:

Beschlussvorschlag (unverändert):
„Der Herstellung einer Querungshilfe auf der Hansestraße auf Höhe der Einmündung Christian-Pommer-Straße wird zugestimmt."

Sachverhalt:

Anlass:

Der Stadtbezirksrat 322 Veltenhof-Rühme hat in seiner Sitzung am 28.05.2019 die Drucksache 19-09881 beraten und der Vorlage bei 1 Zustimmung, 0 Enthaltungen und 7 Ablehnungen nicht zugestimmt.

Aus Sicht des Stadtbezirksrates seien Querungshilfen grundsätzlich begrüßenswert, jedoch gebe es im Stadtbezirk Stellen mit einer höheren Notwendigkeit von Querungshilfen, wie z. B. an der Schmalbachstraße. Die Mittel sollen an anderer Stelle eingesetzt werden. Des Weiteren müsse im Zusammenhang mit der Batteriefertigung an der Christian-Pommer-Straße vorab geklärt werden, wie sich die gesamte Situation in dem Bereich entwickele. Es wird eher die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage für die gesamte Kreuzung gesehen. Außerdem wurde auch die Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtgrün und Sport, der an dieser Stelle Baumpflanzungen plane, vermisst.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zwischen den Kreuzungen Ernst-Böhme-Straße und Carl-Giesecke-Straße gibt es auf der Hansestraße auf einer Gesamtlänge von über 1,7 km keine gesicherte Querungsmöglichkeit. In Fahrtrichtung stadtauswärts befindet sich die nächste Bushaltestelle knapp 600 m und in Fahrtrichtung stadteinwärts ca. 770 m von der geplanten Querungshilfe entfernt. Von der geplanten Querungshilfe aus sind es hingegen unter 300 m zu den Haltestellen in der Christian-Pommer-Straße. Für eine sicherere Querung würde sich beispielsweise der Laufweg für Mitarbeiter der Firma New Yorker halbieren. Ohne die geplante Querungshilfe, aber mit einer sicheren Wegeführung, müssten diese die Haltestelle östlich der Kanalbrücke oder die Haltestelle in der Carl-Giesecke-Straße nutzen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Batteriefertigung von Volkswagen ist mit einer deutlichen Zunahme von Radfahrern aus dem Innenstadtbereich über die Hansestraße zu rechnen, so dass die Lage der geplanten Querungshilfe an dieser Stelle aus Sicht der Verwaltung auch für den Radverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sinnvoll ist.

Den gesamten Knoten Hansestraße/Christian-Pommer-Straße zu signalisieren, wäre deutlich komplexer, kostenintensiver und könnte auch nicht zeitnah umgesetzt werden. Die Verkehrsströme müssten im Vorfeld vor Ort überprüft und der Verkehrsknoten umgeplant werden. Die Kosten würden sich auf grob geschätzt allein für eine Kreuzungslichtsignalanlage ohne Straßenumbau auf ca. 300.000 € belaufen, die nur im Rahmen eines mehrjährigen Projekts (Planung, Einstellen von Haushaltsmitteln und Umsetzung) umgesetzt werden könnten. Die geplante Querungshilfe hingegen würde kurzfristig Abhilfe schaffen.

Die Planung der Querungshilfe ist mit dem Fachbereich Stadtgrün und Sport abgestimmt. Ein geplanter Baumstandort wird verschoben.

Leuer

Anlage/n:
Lageplan

FRISBI

Nur für den Dienstgebrauch

O = geplante Querungshilfe

Angefertigt: 05.06.2019

Maßstab: 1:10.000

Erstellt für Maßstab

0 50 100 200 300 Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

N

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz, Abteilung Geoinformation

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10091
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Sanierung der Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	30.07.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	13.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschluss:
Die Erneuerung der Gleisanlagen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Bereich der Georg-Eckert-Straße erfolgt bestandsnah in fester Bauweise im Abschnitt Bohlweg/Ackerhof und als Rasengleis im Abschnitt Ackerhof/Magnitorwall.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz des Rates:
Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG. Der Rat hat in seiner Sitzung am 08.05.2012 folgenden Vorbehaltsbeschluss gefasst:
„Bei Neubauten oder grundlegenden Sanierungen von Stadtbahnstrecken mit eigenem Gleiskörper entscheidet der Rat in jedem Einzelfall darüber, ob die Strecke als Rasengleis, eingepflastert oder als Schottergleis ausgeführt wird. Vor der Entscheidung sind die Kosten und die Zuschussfähigkeit zu ermitteln.“

Anlass:
Vor ca. 11 Jahren wurde im Zusammenhang mit der Errichtung der Schlossarkaden auch der Stadtraum Georg-Eckert-Straße überplant und neu gestaltet. Die Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße wurden auf dem besonderen Gleiskörper mit Betonsteinpflaster eingepflastert.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) plant im Jahr 2020, die Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße in bestandsnaher Lage zu sanieren.

Varianten:
Die Schienen liegen heute zwischen dem Bohlweg und dem Ackerhof unmittelbar auf der Tiefgarage Magni. Aus rein technischen Gründen ist unmittelbar auf der Tiefgarage eine Oberbauform als Rasengleis nicht sinnvoll. Auch eine Bauform als Schottergleis ist aufgrund der sehr schwierigen Entwässerung technisch nicht ratsam, sodass im Teilabschnitt zwischen dem Bohlweg und dem Ackerhof über der Tiefgarage technisch sinnvoll nur ein fester Oberflächenbelag in Frage kommt.
Anders stellt sich die Situation zwischen dem Ackerhof und der Stadtbahnhaltestelle Museumstraße dar. Hier liegen die Schienen auf einer Betonplatte. Grundsätzlich möglich wäre eine Schotterbauweise, die aus stadtgestalterischen Gründen in diesem Bereich nach Überzeugung der Verwaltung nicht angemessen ist. In diesem Teilabschnitt ist ein Rasengleis technisch möglich, wobei dafür die vorhandene Betonplatte, auf der die Schienen

heute befestigt sind, vollständig entfernt und durch eine neue Tragkonstruktion in Form von Streifenfundamenten für die jeweiligen Schienen ersetzt werden müsste. Ein Rasengleis wäre stadtklimatisch vorteilhaft und würde in geringem Maße auch eine zumindest subjektive Lärmreduzierung bewirken können (keine schallharte Reflexionsfläche). Als weitere Bauform in diesem Abschnitt ist auch eine bestandsnahe Wiederherstellung des vorhandenen Pflasterbelages vorstellbar.

Ein Pflasterbelag im Teilabschnitt zwischen Bohlweg und Ackerhof in Kombination mit einem Rasengleis zwischen Ackerhof und Magnitorwall würde zu investiven Mehrkosten und damit zu einer Belastung des städtischen Haushaltes in Höhe von 150.000 € (Angabe der BSVG) führen.

Im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Museumstraße soll eine feste Gleiseindeckung realisiert werden, da im Bereich von Haltestellen nach Erfahrungen der BSVG der technisch notwendige Bremssand aus Rasenflächen nicht entfernt werden kann, was zu Streustromkorrosion führen kann.

Die BSVG schlägt vor, die vorhandene Gleiseindeckung durchgehend durch Betonsteinpflaster bestandsnah ohne Mehrkosten für die Stadt wiederherzustellen.

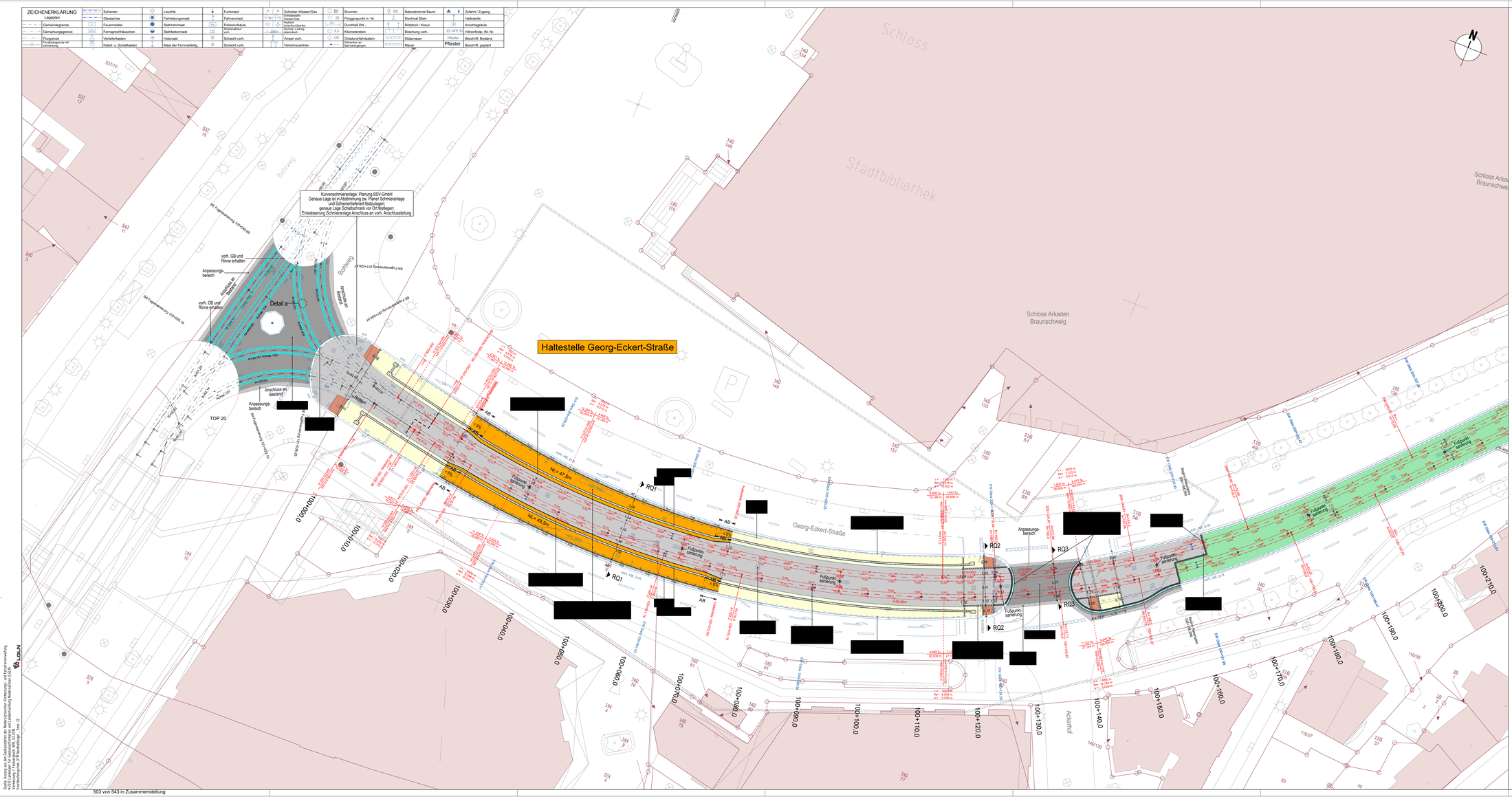
Vorschlag:
Die Verwaltung schlägt vor, der Planung der BSVG nur in Teilen zu folgen und die Gleise zwischen Bohlweg und Ackerhof in fester Bauweise herstellen zu lassen. Weiterhin wird vorgeschlagen im Abschnitt Ackerhof/Magnitorwall bis zur Haltestelle ein Rasengleis realisieren zu lassen und der BSVG die investiven Mehrkosten in Höhe von 150.000 € zu erstatten.

Finanzierung:
Haushaltsmittel für eine Finanzierung eines Rasengleises im Teilabschnitt zwischen Ackerhof und Magnitorwall in Höhe von 150.000 € werden zum Haushalt 2020 innerhalb des Budgets des FB 66 eingeplant. Es ist beabsichtigt der BSVG in 2020 einen Baukosten-zuschuss in Höhe von 150.000 € zu gewähren.

Die Mehrunterhaltungskosten in Höhe von ca. 5.300 €/Jahr (Angabe BSVG) werden von der BSVG getragen.
.

Leuer

Anlagen:
Anlage 1: Lageplan Haltestelle Georg-Eckert-Straße
Anlage 2: Lageplan Haltestelle Museumstraße


Haltestelle Georg-Eckert-Straße
Kurvenschmieranlage: Planung BSV-GmbH
Genaue Lage ist in Abstimmung zw. Planer Schmieranlage und Schienenlieferant festzulegen;
genaue Lage Schaltschrank vor Ort festlegen;
Entwässerung Schmieranlage Anschluss an vorh. Anschlussleitung
Detail a
TOP 20
Georg-Eckert-Straße
Bahnweg
Schloss
Stadtbibliothek
Schloss Arkaden Braunschweig
Ackerhof
NL= 47.5m
NL= 49.5m
RQ1
RQ2
RQ3
Fugenlos sanierung
Anpassungs-bereich
vorh. GB und Rinne erhalten
Anschluss an Bestand
Aufpflaster
Gleis 1
Gleis 2
Gleis 3
Gleis 4
Gleis 5
Gleis 6
Gleis 7
Gleis 8
Gleis 9
Gleis 10
Gleis 11
Gleis 12
Gleis 13
Gleis 14
Gleis 15
Gleis 16
Gleis 17
Gleis 18
Gleis 19
Gleis 20
Gleis

Haltestelle Museumstraße

ZEICHENERKLÄRUNG Lageplan

Schienen	Leuchte	Funkmast	Schieber Wasser/Gas	Br	Brunnen	ND	Naturdenkmal Baum		Zufahrt / Zugang
Gleisachse	Fahrleitungsmast	Fahnenmast	Schieberkreuz Wasser/Gas	Pp	Polygonpunkt m. Nr.		Denkmal Stein		Haltestelle
Gemeindegrenze	Feuermelder	Stahlrohrmast	Hydrant Unterflur/Oberflur	Dk	Durchlaß DN ...		Bildstock / Kreuz		Anschlagsäule
Gemarkungsgrenze	Fernsprechhäuschen	Stahlbetonmast	Wasserablauf Rohrleitungen	5,3	Kilometerstein		Böschung vorh.	HPP 33	Höhenfestp. fld. Nr.
Flurgrenze	Verteilerkasten	Holzmast	Schacht vorh.	OD	Ortsdurchfahrtstein		Stützmauer	Pflaster	Beschrift. Bestand
Flurstücksgrenze mit Vermarkung	Kabel- u. Schaltkasten	Mast der Fernmeldeltg.	Schacht vorh.		Schranken an Behinderungen		Mauer	Pflaster	Beschrift. geplant

Schloss Arkaden Braunschweig

Georg-Eckert-Straße

Magnitorwall

Museumstraße

Realschule Georg-Eckert-Straße

Spielplatz

RQ4

RQ5

NL = 40km/h

AB

elastisch gelagertes 60R1-Rillenschienengleis

vorh. Rinne erhalten

Anschluss an Bestand

Kurvenschmieranlage: Planung BSV-GmbH
Genaue Lage ist in Abstimmung zw. Planer Schmieranlage und Schienenlieferant festzulegen;
genaue Lage Schaltschrank vor Ort festlegen;
Entwässerung Schmieranlage Anschluss an vorh. Anschlussleitung

Fußpunktsanierung

TOP 20

LEGENDE

- Gleisachse Bestand
- Gleisachse Planung
- Bahnkörper Betonsteinpflaster 20/20/8 cm
- Bahnkörper, Oberfläche Stahlfaserbeton aufgehellt
- Bahnkörper Rasengleis
- Gehweg Betonsteinpflaster 20/20/8 cm
- Haltestelle Betonsteinpflaster 20/20/8 cm
- Gleisbereich Querfugen / Dehnfugen, a= 5,0m
- Gleisbereich Fugensanierung
- Schienenentwässerung (Anschluss an vorh. Leitung)
- Fußpunktsanierung der Maste FL03 bis FL16
- TB Tiefbord erneuern
- BSK Bahnsteigkante
- AB Absenker
- GB Grashurd, Anzicht 0 cm 2-rig. Rinne, Basaltgroßpflaster
- lakt. Leitelemente b= 30 cm
- Lauffenreihe / Markierung, grau / anthrazit Betonsteinpflaster 20/20/8 cm
- Lauffenreihe, anthrazit Betonsteinpflaster 20/20/8 cm
- Lauffenreihe, anthrazit Betonsteinpflaster 20/20/8 cm
- vorh. Gebäude
- Ausbaugrenze
- +72,25 Höhen Bestand
- +72,19 Höhen Planung
- +72,168 Höhen Planung Gleisachse

Geländer, Fahrgastunterstand, Leuchten, Haltestellenausstattung bleiben erhalten und werden nicht zurückgebaut.

vorh. Glaselemente (Spritzschutz und Seitenteile) vor Baubeginn abmontieren und nach Fertigstellung Tiefbau wieder montieren (BSV-GmbH)

M 1:250

0 2,5 5 7,5 10 15 20 25m

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Braunschweiger Verkehrs-GmbH | Am Hauptgüterbahnhof 28 I 38126 Braunschweig I Telefon: 0531/383-0

aufgestellt:

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB

Porschestraße 46a | 38440 Wolfsburg | 05361 848484 0 | info@bpr-wolfsburg.de

	Datum	Name
bearbeitet	12.2018	ALA
gezeichnet	12.2018	MB
Plot	28.01.19	
geprüft		
Maßstab	1:250	
Plangröße	113,5 x 41,0= 0,465m²	

Gleisinstandsetzung Georg-Eckert-Straße

Lageplan

Haltestelle Museumstraße

VORABZUG

Projekt Nr.	2714
Anlage Nr.	5
Blatt Nr.	2

Ausführungsplanung

projekt: 2714 datei: S1_LS_02.PLT datum: 28.01.19

Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung. © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen LGLN
Vervielfältigung und Verbreitung gemäß Nutzungsbedingungen, Stand: 12

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11312
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Ergänzende Maßnahmen zur Sanierung der Gleisanlagen in der Georg-Eckert-Straße

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	05.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	13.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	04.09.2019	Ö

Beschluss:

„Der Verbreiterung der im Folgenden beschriebenen Aufstellfläche wird zugestimmt."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 (3) Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Ziff. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung der Verbreiterung der Aufstellfläche in der Georg-Eckert-Straße um einen Beschluss über eine Planung in einer Straße, deren Bedeutung durch die Funktion in der Erschließung der Innenstadt wesentlich über den Stadtbezirk hinausgeht und für die damit der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit der Ratsvorlage DS 19-10091 wird die Entscheidung über die Art des Gleisoberbaus in der Georg-Eckert-Straße eingeholt. Unabhängig vom Gleisoberbau plant die Verwaltung, ergänzend zu den Gleissanierungsarbeiten der Verkehrs-GmbH an der Einmündung Ackerhof die Aufstellfläche zwischen den Gleisen und der stadtauswärtigen Fahrbahn zu verbreitern. In diesem Bereich wird die linke Fahrspur nicht mehr benötigt, da in diesem Bereich seit der Einrichtung der Wendemöglichkeit für Kraftfahrzeuge vor der Einmündung nur noch eine Geradeausfahrspur vorhanden ist.

Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt ca. 15.000 €.

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen unter dem PSP-Element/Maßnahmennummer 5S.66017 (Stadtbahnbau /Folgemaßnahmen) zur Verfügung.

Hornung

Anlage/n: Lageplan

Georg-Eckert-Straße

EW Gleis 200+085,25

EW Gleis 200+118,75

EW Gleis 200+155,90

EW Gleis 200+182,47

Beginn Rasengleis 200+158,356

Anpassungs-bereich

RQ2

RQ3

Fußpunkt-sanierung

Fußpunkt-sanierung

Fußpunkt-sanierung

vorh. HB, 2r.R.

vorh. HB, 2r.R.

r = 1100 m
lta= 1,818 m
a = 0,002 m

4,908 ‰
74,148 m

1,603 ‰
25,606 m

km=200+149,022
NW=70,680 m

R=171,0
A=130,77

R=190,0
A=196,77

r = 2000 m
lta= 7,372 m
a = 0,014

1,603 ‰
25,606 m

166,544 m

km=200+134,62
NW=70,680 m

200+129,83
R=190,0
A=112,94

200+144,83
R=155,3
A=112,94

200+166,96
R=155,3
A=72,06

R=158,0
A=142,13
100+150,87

R=179,0
A=142,13
100+135,87

R=158,0
A=352,07
100+180,6

l=59,68m

l=10,00m

l=10,99m

l=15,00m

l=5,00m

l=22,13m

l=29,73m

l=33,43m

l=17,16m

2,50
1,64
1,63
1,64
3,61
1,52
1,52
1,52
2,13
2,40
1,74
3,57
1,64
1,75
1,75
2,50
2,75
2,00
4,30

4,939 ‰
83,939 m

1,122 ‰
27,144 m

km=100,1+14,232
NW=70,630 m

r = 5000 m
lta= 9,543 m
a = -0,009 m

9,244 ‰
164,536 m

km=100,1+41,375
NW=70,660 m

L = 3000 m
lta= 12,184 m
a = 0,025 m

EW Gleis 100+039,54

EW Gleis 100+124,00

EW Gleis 100+161,96

Beginn Rasengleis 100+158,288

100+090,0

100+100,0

100+110,0

100+120,0

100+130,0

100+140,0

100+150,0

100+160,0

100+170,0

100+180,0

Ackerhof

Umbaubereich Stadt

140/130

TOP 21

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10722
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Innenstadt

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	09.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	13.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	04.09.2019	Ö

Beschluss:

„Die Straßen Dankwardstraße, Casparistraße, Marstall, Münzstraße, Hagenscharrn und Höhe werden als Tempo-30-Zone ausgewiesen."

Sachverhalt:

Begründung der Beschlussvorlage

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NkomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. g der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Einrichtung einer Tempo-30-Zone um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die der Planungs- und Umweltausschuss zuständig ist, da hier unter anderem mehrere Buslinien verkehren und die Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Die Verwaltung nimmt Bezug auf den Beschluss des Stadtbezirksrats 131 Innenstadt vom 12.03.2019 in der die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf folgenden Straßen beantragt wird (DS 19-10222):
Dankwardstraße, Casparistraße, Marstall, Münzstraße, Wilhelmstraße, Steinweg, Ehrenbrechtstraße und Hagenscharrn.

Tempo-30-Zonen kommen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) nur in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Um die gewünschte Verkehrsberuhigung zu erzielen, sind darüber hinaus grundsätzlich rechts-vor-links-Vorfahrtsregelungen innerhalb von Tempo-30-Zonen an den Kreuzungen vorgesehen.

Dankwardstraße, Casparistraße, Marstall, Münzstraße, Hagenscharrn:

Auf den oben genannten Straßen werden die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone erfüllt. Gemäß StVO wurden dabei die Bedürfnisse des ÖPNV berücksichtigt. Vorfahrtsregelungen im Verlauf des Linienverkehrs wurden gemäß StVO geprüft und bleiben bestehen.

Die Anordnung von Tempo-30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden. Die Verwaltung begrüßt das Einrichten einer weiteren Tempo-30-Zone in der Innenstadt und schlägt vor, auch die Straße

Höhe hinzuzunehmen, sodass sich eine zusammenhängende Zone zwischen der Fußgängerzone im Westen und den Straßen Hagenbrücke im Norden, Bohlweg im Osten und Waisenhausdamm im Süden ergibt (Anlage 1).

Wilhelmstraße, Steinweg und Ehrenbrechstraße

Die Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zone werden auf den genannten Straßen nicht erfüllt.

Auf dem Steinweg und der Wilhelmstraße müssten mit Einrichtung einer Tempo-30-Zone die Lichtsignalanlagen zurückgebaut werden, die aber für die Abwicklung der Verkehrsströme zwingend benötigt werden. Ein Rückbau der Lichtsignalanlagen ist daher ausgeschlossen.

Die einzelne Ausweisung der Ehrenbrechtstraße als Tempo-30-Zone widerspricht dem Zonencharakter.

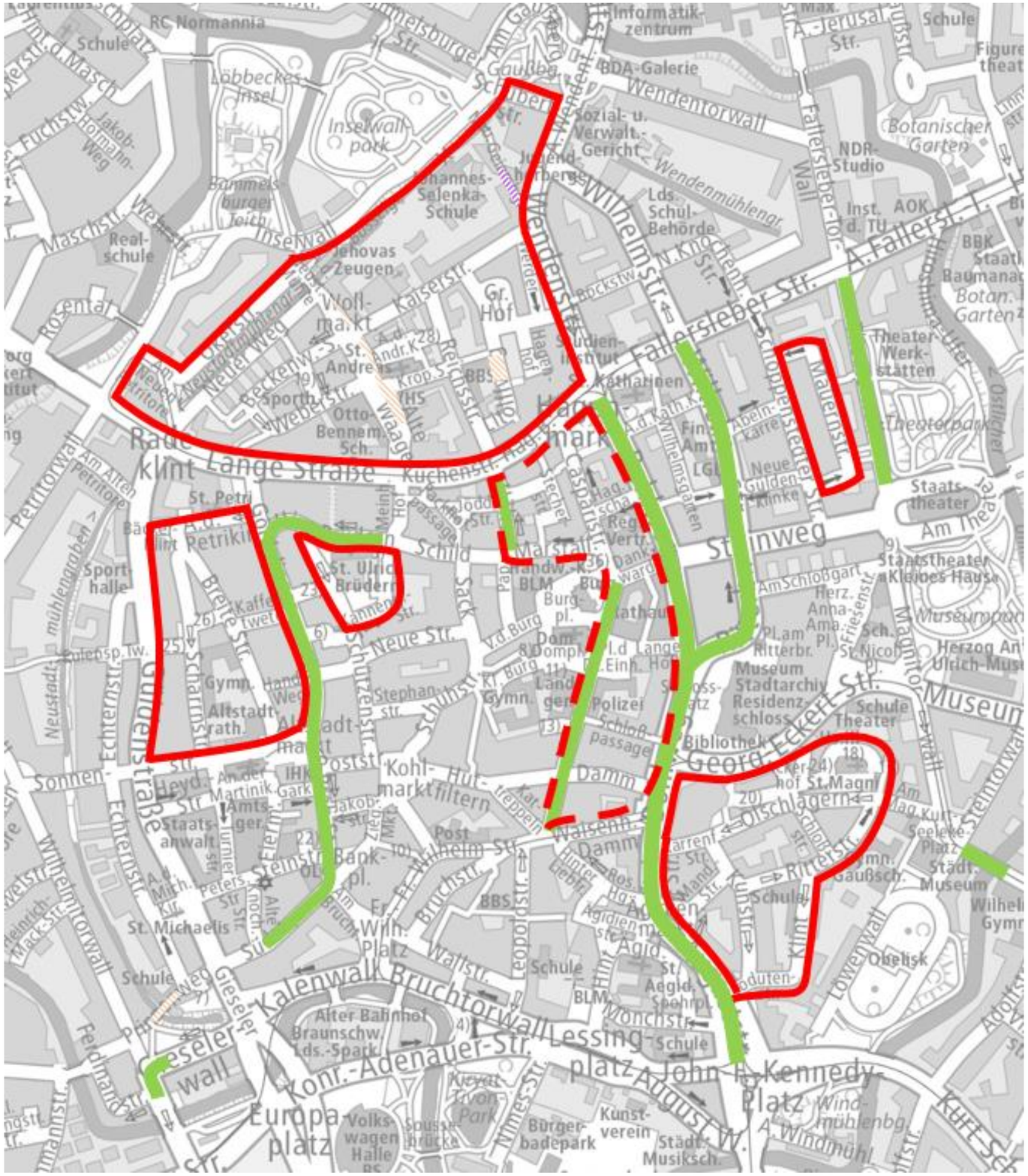
Auf der Wilhelmstraße besteht zwischen Steinweg und Fallersleber Straße eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Diese bleibt als Tempo-30-Regelung für die Innenstadt unverändert bestehen.

Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen kommen nur in Betracht, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt. Auf der Wilhelmstraße zwischen Fallersleber Straße und Wendenstraße sind jedoch laut Auskunft der der Polizei Braunschweig keine Unfallhäufungsstellen erkennbar. Daher besteht hier keine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Hornung

Anlage/n:
Plan Tempo-30-Zone

Anlage 1


Lange Straße
Kohlmarkt
Wollmarkt
Altstadtmarkt
Hagenmarkt
Gr. Hof
Wilhelmstr.
Fallersleber Str.
A. Fallersl.
Wendentorwall
Wendenmühlengr.
Wendenstr.
Reichsstr.
Kaiserstr.
Inselwall
Inselwallpark
Löbbeckes Insel
Bammelsburger Teich
Bammelsburger Schulen
Jehovas Zeugen
Johannes-Selenka-Schule
Jugendherberge
Sozial- u. Verwalt.-Gericht
Lds. Schul-Behörde
Informatikzentrum
BDA-Galerie
NDR-Studio
Inst. AOK d. TU
Botanischer Garten
Botan. Garten
BBK
Staatl. Baumanag.
Theater Werkstätten
Theaterpark
Staatstheater
Am Theater
Staatstheater Kleines Haus
Fallerslebertorwall
Mauernstr.
Schloßgarten
Herz. Anna-Amalia-Bibl.
Museum Stadtarchiv Residenzschloss
Schule Theater
Georg-Eckert-Str.
Museumswall
Steintorwall
Stadt. Museum
Gymn. Gaußsch.
Schule
Obelisk
Löwenwall
Ritterstr.
Olfschlagern
Schloßpassage
Damm
Polizei
Gymn.
Landger.
Dom
Burgpl.
Rathaus
Pl. am Ritterbr.
St. Nicol.
St. Magni
Sch.
Friesenstr.
Magnitorwall
Herzog Anton Ulrich-Mus.
Schuhstr.
Stephanstr.
Altstadtrath.
Altstadtmarkt
Poststr.
Sack
Neue St.
Schützenstr.
Scharrnstr.
Breite Str.
Kaffeetwiete
Neustadtmühlengraben
Neustadtbrücke
Echternstr.
Sonnenstr.
Heydenstr.
An der Martinikirche
IHK
Amtsger.
Staatsanwalt
Turnierstr.
Peterssstr.
Steinstr.
Bankpl.
Post
Wilhelmstr.
Bruchstr.
Leopoldstr.
Wallstr.
Bruchtorwall
Wilh.-Platz
St. Michaelis
Schule
Gieselerwall
Ferdinandstr.
Alter Bahnhof
Braunschw. Lds.-Spark
Konr.-Adenauer-Str.
Europaplatz
Volkswagen Halle
Soussenbrücke
Bürgerbadepark
Kunstverein
Städt. Musiksch.
Lessingplatz
August W.
John-F.-Kennedy-Platz
Windmühlenbg.
Windmühlenwall
Kuhstr.
Monchstr.
Schule
BBS
BLM
Spohrpl.
Aegid.
Agidienstr.
Agidienmarkt
Hinter Liebfr.
Ros.
Hagenbrücke
Hagenhof
Kathalinen
Abeinkarte
Neue Gulden Klinke
Wilhelmsgarten
Casparistr.
Reg. Vertr.
Landw. K.
Fin. Am
LGL
Schuhstr.
Kuhstr.
Schloßpassage
Damm
Kohlmarktfiltern
Hut-treppen
Karrenstr.
Mandelstr.
Schule
Baubüro
Schule
Rosental
Petritorwall
Am Alten Petritore
Petrikirchhof
Petrikirche
Sportpl.
Sporthalle
Petrikirchhof
Schild

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10926
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Aufstellung des Nahverkehrsplans 2020 für den Großraum Braunschweig; Stellungnahme der Stadt im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	27.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	10.09.2019	N

Beschluss:

„Die Stellungnahme der Stadt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig wird beschlossen."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung zu einer städtischen Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan für den Großraum Braunschweig um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Der NVP ist ein wichtiges Instrument zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Als Aufgabenträger des ÖPNV (Schienenverkehr und straßengebundener Verkehr) im Sinne des § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) verpflichtet, seinen NVP fortzuschreiben. Der vorgelegte NVP hat nach Beschluss durch die Regionalverbandsgremien eine Laufzeit von 2020 bis zum Entwurf der Fortschreibung des NVP.

Mit dem Entwurf des NVP legt der Regionalverband einen Rahmenplan vor, der die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Nahverkehrsversorgung als Teil der Daseinsvorsorge in den folgenden Jahren beschreibt und dabei neben der gegenwärtigen Situation auch die finanzielle Leistungskraft der Verbandsmitglieder berücksichtigen soll. Ziel ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Bevölkerung.

Um Zuwendungen für Investitionen aus den dem Land zufließenden Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten zu können, müssen die entsprechenden Maßnahmen im NVP enthalten sein.

Der NVP gliedert sich in die folgenden Kapitel:

A) Leitbild und langfristige Planungen
B) Ausgangslage und Aufstellungsverfahren
C) Planungsgebiet
D) Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen)
E) Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV
F) Finanzierung und Förderung

Der vorliegende NVP hat Auswirkungen auf die Prüfverfahren der Genehmigungsbehörde, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Bei Entscheidungen über Anträge von Verkehrsunternehmen auf Genehmigung von Linienverkehren nach dem Personenbeförderungsgesetz sind u. a. die im NVP dargestellten öffentlichen Verkehrsinteressen zu beachten.

Die LNVG hat dabei einen vom Regionalverband beschlossenen NVP zu berücksichtigen, soweit er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zustande gekommen ist und nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmen führt. Der NVP ist damit ein wichtiger Belang bei der Abwägungsentscheidung der LNVG.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat der Regionalverband die Stadt Braunschweig um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme der Stadt ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage:
Entwurf des Schreibens an den Regionalverband mit der Stellungnahme der Stadt

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig
Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig

Dezernat III
Platz der deutschen Einheit 1

Name: Leuer

Zimmer: A 2.75

Telefon: - 2193
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115
Fax:
E-Mail: Dezernat3@braunschweig.de

ENTWURF

Tag und Zeichen Ihres Schreibens	(Bitte bei Antwort angeben) Mein Zeichen	Tag
22.05.2019 / 3.4	Dez. III	18.09.2019

Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2020 für den Großraum Braunschweig; Stellungnahme der Stadt Braunschweig im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Sehr geehrter Herr Verbandsdirektor Brandes,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt den vorliegenden Entwurf des NVP 2020. Die Umsetzung der darin beschriebenen Grundsätze, Maßnahmen und Prüfaufträge stellte eine deutliche Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Region dar.

Dies vorausgeschickt hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 17.09.2019 zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) wie folgt Stellung genommen:

Stellungnahme
Die folgende Stellungnahme ersetzt nicht ggf. notwendige Beschlüsse der Gremien des Regionalverbands oder der Stadt zu den einzelnen Inhalten des NVP.

Die Inhalte der Stellungnahme sind unterteilt in erforderliche Änderungen und weitere Anregungen zum NVP 2020.

Erforderliche Änderungen am NVP 2020

Zu B1.1 Europäische Gesetzgebung
Im Rahmen der Auflistung relevanter Gesetze für den ÖPNV ist auch die EU-Verordnung 2017/1926 zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste vom 31. Mai 2017 im NVP 2020 aufzunehmen.

Zu C4.1 und E3.13 Verkehrsbeziehungen Braunschweig-Umlandgemeinden
Nicht alle Fahrgäste haben die jeweiligen Innenstädte zum Ziel. Deshalb sind interkommunale Verbindungen auch zwischen benachbarten Stadtteilen über die Gemeindegrenze hinaus zu stärken. Für die genannten Prüfaufträge (P40.20 bis P40.22, Seite 284 f. im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) ist der Neubau der Okerbrücke Leiferde zu berücksichtigen. Die neue Okerbrücke (Freigabe voraussichtlich 2022) würde erstmals einen Busverkehr zwischen den Stadtteilen Leiferde und Stöckheim und damit eine Anbindung an die Stadtbahn in Stöckheim ermöglichen.

Zu E2.1 Schienenpersonennahverkehr
Zur Stabilisierung des Fahrplans und um zukünftig einen 30-Minutentakt und Taktknoten zwischen Braunschweig, Gifhorn und Ülzen auf der Regionalbahnlinie RB 47 anzubieten, sollten neue Ausweichen z. B. in Braunschweig-Kralenriede, verbunden mit einem Haltepunkt südlich des bestehenden Bahnübergangs Forststraße, geprüft werden.

Sofern für die Umsetzung der genannten Haltepunkte auf Braunschweiger Stadtgebiet personelle und finanzielle Prioritäten gesetzt werden müssen, genießt der Haltepunkt Braunschweig-West gefolgt von den Haltepunkten Braunschweig-Bienrode und Braunschweig-Leiferde die höchste Priorität, da durch die angrenzende und dicht besiedelte Weststadt für den Haltepunkt Braunschweig-West ein sehr hohes Fahrgastpotenzial besteht.

Zu E2.3 Verknüpfungen
Wie im Kapitel E2.3 dargestellt, sind insbesondere die regionalen ÖPNV-Angebote an ausgewählten Netzknoten miteinander und mit weitergehenden lokalen Angeboten zu verknüpfen. Dazu ist es notwendig, dass der NVP auf Grundlage einer Analyse der Hauptmobilitätsströme stärker als bisher Taktknoten definiert und die Hauptumsteigebeziehungen definiert. Es ist zu priorisieren, in welchen Fahrtrichtungen und zwischen welchen Regionalbussen und Regionalbahnen sowie zwischen Regionalbussen Verknüpfungen untereinander gewährleistet werden sollen. Aussagen dazu geben die Angaben in den Tabellen von Kapitel E3 nicht.

Für die Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig (Seite 213 ff. im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) wäre die Definition der Taktknoten beispielsweise hilfreich. Sollen die genannten Buslinien die Regionalbahnen von und in Richtung Braunschweig bedienen oder die Regionalbahnen von und in Richtung Gifhorn? Daraus abgeleitet ergeben sich Aussagen für einen Taktknoten in Groß Schwülper.

Zu E5.3 Leitelemente an Bushaltestellen
Die Ausführungen zum Kontrast von taktilen Leitelementen an Bushaltestellen (S. 469f.) schränken die notwendige Planungsfreiheit sehr stark ein und lassen keinen Spielraum für alternative Ansätze zur Erreichung eines ausreichenden Kontrastes.
Ein kurzer Hinweis auf die Berücksichtigung des erforderlichen Kontrasts im jeweiligen planerischen Abwägungsprozess ist ausreichend. Damit werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt und die jeweiligen Straßenbaulastträger können mit den lokalen Behindertenbeiräten Lösungen finden, die keinen radikalen Umbruch der bisherigen Leitsysteme darstellen, sondern die bisherigen Leitsysteme sinnvoll weiterentwickeln.

Zu D Haushaltsbefragung 2020
Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2020 sollen den Kommunen und Verkehrsunternehmen vollständig so zur Verfügung gestellt werden, sodass auch eine Weitergabe an Dritte möglich ist. Insbesondere für Verkehrsmodelle sind diese Daten eine wichtige Grundlage und werden in der Forschung, aber auch bei der Vergabe von Verkehrsuntersuchungen benötigt.

Zu D6.3 Busbeschleunigung bei RegioBussen
Die Forderung nach einer regionsweiten einheitlichen Schnittstelle und dazu passende Hard- und Software in Fahrzeugen zur Anmeldung an Lichtsignalanlagen (S. 120 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) soll auch in die dargestellte Tabelle der Fahrzeuganforderungen aufgenommen werden.

Zu E3.13 Linien- und Fahrplankonzept der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG)
Am 14.05.2019 wurde das Linien- und Fahrplankonzept der BSVG vom Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig beschlossen und wird zum 03.10.2019 umgesetzt. Die Inhalte des NVP 2020 sind entsprechend zu aktualisieren.

Zu E3.13 Stadtbahnausbau
Die Beteiligungsprozesse der Projekte Salzdahlumer Straße – Heidberg und Nördliches Ringgebiet – Querum (Campusbahn) sind in 2019 gestartet. Insbesondere für das Projekt Campusbahn werden weitergehende Prüfungen vorgenommen, die das Projekt noch beeinflussen können. Dazu gehören die Verbindung der bestehenden Strecken in der Siegfriedstraße mit dem Projekt Campusbahn sowie ggf. eine alternative Anbindung des Stadtteils Querum über die Querumer Straße aus Richtung Gliesmarode. Ziel ist es, sowohl das Nördliche Ringgebiet und den Campus Nord der Technischen Universität Braunschweig sowie auch den Stadtteil Querum mit der Stadtbahn zu erschließen. Im Bereich des Stadtbahnbahnausbaus über die Salzdahlumer Straße werden Prüfungen zu einer Führung der Stadtbahn über die Stettinstraße vorgenommen. Weitere Prüfungen können sich aus dem Beteiligungsprozess auch für die anderen zu untersuchenden Korridore ergeben. Diese Prüfoptionen sind im NVP aufzunehmen.

Zu E5.3 Ausstattung von Bushaltestellen
Die flächendeckende Überdachung von Fahrradabstellanlagen bei Bushaltestellen wird abgelehnt. Vielmehr wird eine differenzierte Betrachtung im Einzelfall an den Bushaltestellen empfohlen. Bei der Kategorisierung an Bushaltestellen und den daraus folgenden Ausstattungsmerkmalen hält es die Stadt für sinnvoller, überdachte Fahrradabstellanlagen nicht an den im Entwurf des Nahverkehrsplans vorgeschlagenen Kategorien festzumachen. Eine Haltestelle im Umland mit wenigen Einsteigern kann u. U. einen größeren Bedarf an überdachten Fahrradständern haben (Pendler, Fahrrad steht den gesamten Tag) als eine Umsteigehaltestelle mit hohen Fahrgastzahlen (Bus-Bahn-Bus) im Stadtzentrum. In den Fällen, in denen eine Überdachung sinnvoll erscheint, soll unabhängig des Haltestellentyps auch eine Förderung ermöglicht werden.

Zu E7.1 Elektronische Informationen in Soll- und Echtzeit
OpenData im ÖPNV schafft Transparenz und erlaubt die Generierung neuer Ideen, durch die die Mobilität verbessert wird. Darüber hinaus werden Wissenschaft und Forschung sowie innovative Anwendungen im ÖPNV gefördert. Acht Verkehrsverbünde und -unternehmen haben sich in der Initiative OpenData ÖPNV zusammengeschlossen und stellen verschiedene Daten kostenlos zum Download im Internet zur Verfügung. Darunter sind der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der Hamburger Verkehrsverbund und der Nordhessische Verkehrsverbund. Darüber hinaus stellen acht weitere Verkehrsverbünde und -unternehmen wie z. B. die Aachener und Karlsruher Verkehrsverbünde und der Verkehrsverbund Mittelthüringen ihre Fahrplandaten in maschinenlesbarer Form als OpenData zur Verfügung.
Die Stadt bittet um Aufnahme eine Prüfauftrags im NVP 2020, für die Beteiligung an der OpenData Initiative ÖPNV oder einer eigenen Veröffentlichung von Fahrplandaten im Verbandsgebiet.

Weitere Anregungen zum NVP 2020

Zu C4.1 und E3.13 Verkehrsbeziehungen Braunschweig-Umlandgemeinden
In Kapitel C4.1 werden die Verkehrsbeziehungen zwischen den Verbandsgliedern dargestellt. Die Annahmen basieren weiterhin auf der Mobilitätsuntersuchung von 2010. Die Stadt unterstreicht die Dringlichkeit, das Verkehrsmodell und die Mobilitätskennwerte grundlegend zu aktualisieren.

Auf dieser Datenbasis werden im Unterkapitel E3 „ÖPNV Angebote in den Teilnetzen“ die Hauptmobilitätsströme aus den jeweiligen Gemeinden dargestellt. Zur besseren Bewertung wäre die prozentuale Darstellung des ÖV-Anteils an der Gesamtmobilität hilfreich. Zugleich zeigten diese Zahlen, wie gering der ÖV-Anteil in weiten Teilen des Verbandgebietes ist.

Die Stadt nimmt insbesondere die Verkehrsbeziehungen mit den direkten Umlandgemeinden in den Blick. Die Ergebnisse zeigen den hohen Handlungsbedarf, hier die ÖPNV-Angebote mit hoher Priorität zu verbessern.

Tab. 1 Hauptmobilitätsströme von Braunschweig in angrenzende Nachbargemeinden, ergänzt um Prozentangaben (WVI 2010) (Ergänzung der Tabelle Seite 292 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019)

Nach Gemeinde/Kreis	ÖV Personenfahrten	Anteil in %	IV Personenfahrten	Gesamt Personenfahrten
Stadt Wolfenbüttel	2.331	8,0 %	26.772	29.103
Salzgitter	1.599	5,6 %	26.748	28.347
Vechelde	996	8,1 %	11.344	12.340
Wendeburg	374	5,9 %	5.975	6.349
SG Papenteich	1.163	6,5 %	16.737	17.900
Lehre	423	7,3 %	5.370	5.793
Cremlingen	1.044	9,4 %	10.097	11.141
SG Sickte	514	7,6 %	6.216	6.730

Die Stadt hat ein großes Interesse daran, den Anteil der Fahrten aus dem Umland nach Braunschweig deutlich zu erhöhen, denn damit wird der Stadtverkehr deutlich entlastet.
Zur Verbesserung der umweltverträglichen Mobilität hält es die Stadt für erstrebenswert, den Anteil der ÖV-Fahrten zwischen Braunschweig und den Nachbargemeinden in der Laufzeit des NVP 2020 deutlich zu erhöhen. Denkbar wären Ziele von 10 % bzw. 15 % (für Verkehre mit Quelle oder Ziel im Stadtgebiet Wolfenbüttel). Neue Angebote sollen dazu, dem guten Beispiel der Voruntersuchungen zur Neuordnung des Verkehrsgebietes Groß Schwülper (vgl. Seite 282 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) folgend, einer verkehrlichen Wirkung im Verkehrsmodell unterzogen werden.

Die ÖV-Bedienung in den Ortsteilen der direkt an Braunschweig angrenzenden Gemeinden ab 1.000 Einwohner sollten den Randlagen im Stadtgebiet Braunschweig angepasst werden.
Die Braunschweiger Innenstadt sollte täglich mindestens stündlich und möglichst mit nur einem Umstieg erreicht werden können.

Park & Ride-Angebote sollten noch stärker als bisher an zentralen Mobilitätspunkten im Umland entstehen, für direkte Fahrten mit den Regionalbahnen oder -bussen nach Braunschweig. Zentrale Mobilitätspunkte im Umland sollten darüber hinaus mit attraktiven Angeboten für „die letzte Meile“ ergänzt werden.

Die Mobilitätsströme zwischen Braunschweig und der Stadt Wolfenbüttel gehören zu den höchsten im gesamten Verbandsgebiet. Mit dem vergleichsweise guten Angebot (täglich 30 Minutentakt mit Regionalbahnen; direkte Regionalbuslinie 420 aus der Braunschweiger Innenstadt in die Wolfenbüttler Innenstadt) erreicht der ÖPNV dennoch nur einen Anteil von 8 % am Gesamtverkehr. Ein genauer Blick zeigt, dass es bis heute nicht gelungen ist, deutlich mehr Direktverbindungen aus

verschiedenen Stadtteilen Wolfenbüttels nach Braunschweig zu schaffen, um das ÖV-Angebot damit attraktiver zu gestalten. So fehlen weiterhin Verbindungen von Salzdahlum nach Braunschweig, dem Fachhochschulstandort in Wolfenbüttel nach Braunschweig sowie zwischen Auguststadt und Groß Stöckheim und ggf. weiteren Ortsteilen nach Braunschweig.

Zu E2.1 Schienenpersonennahverkehr
Im Kapitel E2.1 Schienenpersonennahverkehr wird die Angebotsplanung und der Infrastrukturausbau bezogen auf die einzelnen Regionalbahnlinien dargestellt. Braunschweig stellt aufgrund seiner räumlichen Lage einen bedeutenden Knotenpunkt im Regionalbahnnetz der Region dar. Viele Regionalbahnlinien sollen durch Taktverdichtungen, den Ausbau der Strecken und zusätzliche Haltepunkte noch attraktiver werden. Die Karten zur Entwicklung der Fahrgastnachfrage (E2.1.1/1 bis E2.1.1/3) zeigen die Wirkung der Angebotsausweitungen und eine starke Zunahme der Fahrgastzahlen.

Taktverdichtungen sollten nicht nur montags bis freitags, sondern auf stark nachgefragten Regionalbahnlinien auch samstags das Ziel sein. Samstags und sonntags entfällt der Berufs- und Ausbildungsverkehr, dafür ist der Freizeitverkehr stark ausgeprägt. Hier könnten zusätzliche Fahrgastpotenziale gehoben werden.

Nicht mehr genannt wird die Verschiebung des heutigen Haltepunkte Salzgitter-Thiede in Richtung Norden an die Landesstraße L 615. Dies würde den Bahnhof zu einem sinnvollen Umsteigepunkt für Fahrgäste in Richtung Wolfenbüttel (Groß Stöckheim) und den Siedlungsbereich Salzgitter-Thiede/Steterburg aufwerten, die Anbindungen wesentlich verbessern und damit einen großen Nutzen für Fahrgäste bringen.

Die Stadt regt die Prüfung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstecke Braunschweig-Hauptbahnhof bis Braunschweig-Kralenriede an (siehe 2.1 4/2, Seite 156 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019). Damit wird auch der stark befahrene Abschnitt zwischen Braunschweig-Lünischteich und Braunschweig-Nordkurve mit dem parallel verlaufenden Güterverkehr in Richtung Braunschweig Hafen, VW-Werk sowie ALBA eine höhere Flexibilität eingeräumt. Eine mögliche Regionalbahnanbindung von und nach Wendeburg mit zusätzlichen Belegungen des Streckenabschnitts durch Züge wäre dann auch darstellbar.

Die Stadt bittet um die Aufnahme eines Prüfauftrags zur Vereinfachung der Zugbezeichnungen (insbesondere der Nummerierungen statt der betriebsinternen Nummern), um das SPNV-Angebot übersichtlicher für die Fahrgäste darzustellen. Dies könnte in Anlehnung an die S-Bahnsysteme anderer Städte erfolgen.

Zu D2.2 Verkehrszeiten auf regionaler Ebene
Die größten Mobilitätsströme im Verbandsgebiet bestehen auf der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel. Das bereits beschriebene Ziel, den Anteil des ÖPNV am Modal Split im Umlandverkehr von Braunschweig zu erhöhen, setzt verlässliche ÖPNV-Angebote zwischen den Kommunen insbesondere in der Schwachverkehrszeit voraus. In der höchsten Kategorie der Mobilität der Regionsbewohner (> 40.000 Fahrten pro Werktag) soll die Nachtverkehrszeit auf 0:00 – 3:00 Uhr (statt 2:00 Uhr wie bisher) ausgeweitet werden. Dies betrifft nur die Relation Braunschweig – Wolfenbüttel und ist bereits im Angebot der Regiobuslinie 420 umgesetzt. Dieses Angebot sollte erhalten bleiben.

Zu E7.4 Digitale Wege zur Mobilitätsinformation
Eine große Zugangshürde für nicht ÖPNV-Nutzer ergibt sich aus einem Informationsdefizit zur Lage der Haltestellen. Insbesondere bei komplexen Haltestellen mit mehreren Bus- und Bahnsteigen ist ortsfremden Personen oft unklar, welche Linie an welchem Steig in welcher Richtung verkehrt. Vor Ort wird heute bereits mit Haltestellenumgebungsplänen unterstützt, diese sind jedoch

nicht digital und vor Fahrtantritt verfügbar. Die Stadt empfiehlt die Entwicklung eines digitalen Auskunftssystems, mit dem die Fahrgäste bei der Orientierung an Bus- und Bahnsteigen unterstützt werden.

Zur geschlechterdifferenzierten Sprache

Darüber hinaus übersende ich die Anmerkungen der Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Braunschweig, Frau Marion Lenz, zur geschlechterdifferenzierten Sprache:

In der vorliegenden Fassung findet sich eine sogenannte geschlechtsneutrale Eröffnungsklausel (S.4).

Diese Vorbemerkung verstößt gegen die Grundsätze für die Gleichbehandlung von Frauen und Männern in der Rechtssprache. Die Verbandsglieder, die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg und die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel sind grundsätzlich gehalten den Beschluss des Landesministeriums über Grundsätze für die Gleichbehandlung von Frauen und Männern in der Rechtssprache anzuwenden: „In der Rechtssprache sollen im Regelfall beide Geschlechter benannt werden. Das gilt für Rechtsvorschriften ebenso wie für Verwaltungsvorschriften“. Die Vorgabe sollte also durchaus auch auf den NVP angewandt werden.

Darüber hinaus zeigen zahlreiche Untersuchungen, dass die genutzte Sprache einen hohen Einfluss auf die Akzeptanz des Gelesenen hat. Entsprechend sollten Frauen nicht „nur mitgemeint“ sein, sondern ausdrücklich angesprochen werden. Weiterhin haben Studien gezeigt, dass die Verständlichkeit eines Textes eher durch die Nutzung von Verwaltungssprache als durch gegenderte Sprache erschwert wird. Der im NVP voran gestellte Passus der leichteren Lesbarkeit zur Begründung der überwiegenden Nutzung der männlichen Sprache entspricht also weder dem aktuellen Forschungsstand noch dem Ziel der angemessenen Berücksichtigung von Frauen in der sprachlichen Darstellung.

Darüber hinaus soll sich das Bedienungsangebot des ÖPNV nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten (NNVG § 2 (4) 1.). Entsprechend wichtig sind geschlechterdifferenzierte Erkenntnisse und Aussagen zur Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel in der Region. Frauen und Männer haben unterschiedliche Verkehrsverhalten und -bedürfnisse wie durch Untersuchungen belegt werden konnte. „Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich diese Anforderungen bei Männern und Frauen häufig, da Männer eher voll erwerbstätig sind, während Frauen eher eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren“ (Anne Seyfferth FES). Diese Erkenntnisse zu gewinnen und die Ergebnisse umzusetzen, würde die Gestaltung eines passgenauen Angebotes im Nahverkehr der Region befördern.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-11257
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Radschnellweg Braunschweig-Salzgitter-Thiede/Wolfenbüttel Planungsvereinbarung

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	21.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

Beschluss:

„1. Dem Abschluss der Planungsvereinbarung über einen Radschnellweg von Braunschweig nach Salzgitter-Thiede und Wolfenbüttel zwischen dem Regionalverband Großraum Braunschweig sowie den Städten Salzgitter, Wolfenbüttel und Braunschweig mit den unten dargestellten wesentlichen Vertragsinhalten wird zugestimmt.
2. Die Öffentlichkeit ist bei allen Planungen zu beteiligen."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 3 Satz 1 NKomVG.
Der Rat hat mit der Beschlussvorlage 17-05333 in seiner Sitzung am 26.09.2017 folgenden Vorbehaltsbeschluss gefasst: „Die Verwaltung wird beauftragt, Planungsvereinbarungen mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig und den beteiligten Gebietskörperschaften für die e-Radschnellwegverbindungen Braunschweig-Wolfenbüttel/Salzgitter-Thiede und Braunschweig-Wolfsburg zu erarbeiten und zum Beschluss vorzulegen. Darin enthalten sein sollen Aussagen zur Arbeitsteilung, Kostenteilung, Baulastträgerschaft, Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren für Planungsbüros, Bürgerbeteiligung, Vorbereitung von Planfeststellungsverfahren sowie von Fördermittelanträgen."

Anlass

Der Rat hat im September 2017 das Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Regionalverbandes Großraum Braunschweig (Regionalverband) zur Kenntnis genommen (Vorlage 17-05333) und die Verwaltung beauftragt, Planungsvereinbarungen mit dem Regionalverband und den beteiligten Gebietskörperschaften für die Radschnellwege Braunschweig- Wolfenbüttel/Salzgitter-Thiede sowie Braunschweig-Lehre-Wolfsburg zu erarbeiten und zum Beschluss vorzulegen. Die Planungsvereinbarung für die Relation Braunschweig-Lehre-Wolfsburg wurde im September 2018 beschlossen (DS 18-09158).

Abstimmung mit Fördermittelgebern

Die Projektpartner haben sich bereits mit den Fördermittelgebern Bund und Land beraten. Die neuen Förderrichtlinien des Landes Niedersachsens und des Bundes liegen vor.

Es stehen nach Auskunft des Landes unverändert Mittel in Höhe von 12,35 Mio. € für die Förderung von Radschnellwegen zur Verfügung. Da bislang noch keine Zuwendungsbescheide erlassen und Beiträge abgerufen wurden, stellt das Land vorerst keine zusätzliche Landesmittel in den Haushalt ein. Die Übertragung der Mittel bzw. der Restmittel in die nächsten Haushaltsjahre - sofern sie nicht benötigt wurden - ist bei verschiedenen Gelegenheiten zugesagt worden. Zudem stehen nach Auskunft des Landes bis auf Weiteres über den Bund ausreichend Mittel für Radschnellwegprojekte in Niedersachsen zur Verfügung.
In den Förderrichtlinien des Bundes und des Landes ist die Förderung der Planung, in der Regel ab der Entwurfsplanung, integriert. Grundlage für die Förderung eines regionalen Radschnellweges ist eine Planungsvereinbarung.

Die bauliche Umsetzung des Radschnellweges, auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses, obliegt den einzelnen Gemeinden. Die Stadt Braunschweig wird ihren Streckenteil des Gesamtprojektes als Baulastträger realisieren.

Die Planungskosten werden in der Planungsvereinbarung dargestellt und nachfolgend erläutert.

Inhalte der Planungsvereinbarung

Wesentliche Inhalte der Planungsvereinbarung für den Radschnellweg Braunschweig-Salzgitter-Thiede/Wolfenbüttel sind:

1) Vereinbarungspartner
   Partner sind der Regionalverband sowie die Städte Salzgitter, Wolfenbüttel und Braunschweig.

2) Vereinbarungszweck und Ziel
   Ziel der Vereinbarung ist es, ein Planungsbüro als Gesamtplaner zu beauftragen, welches auf Grundlage der Machbarkeitsstudie „e-Radschnellweg Braunschweig/Salzgitter-Thiede“ sowie der 2011 von der Metropolregion untersuchten Trasse Braunschweig-Wolfenbüttel eine ausführungsreife Planung erstellt.
   Der Gesamtplaner soll vorerst mit der Grundlagenermittlung also Leistungsphase 1 (LPh 1) und Vorplanung (LPh 2) einschließlich aller zur Leistungserbringung notwendigen Nebenarbeiten (z. B. Vermessung, Baugrunduntersuchungen, LBP/Kartierung, Leitungspläne, Beteiligung am Planrechtsverfahren) beauftragt werden. Vor dem Eintritt in die Entwurfsplanung (LPh 3) wird den politischen Gremien aller Partner eine Vorzugsvariante zum Beschluss vorgelegt.

   Die Ergebnisse der Genehmigungsplanung (LPh 4) werden den Ratsgremien vorgestellt. Auf dieser Grundlage kann die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens durch die Ratsgremien beschlossen werden.

   Eine parallele Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung in den Leistungsphasen ist vorgesehen.

3) Aufgabenzuordnung
   Der Regionalverband soll die Koordination für Ausschreibung und Vergabe, Beauftragung und Abrechnung der Planungsleistungen übernehmen. Dazu gehört auch die Erstellung der Antragsunterlagen für die Fördermittelbeantragung.

Die Gebietskörperschaften unterstützen die Planungen und stellen, soweit vorhanden, alle notwendigen Informationen zur Verfügung. Interne Personal-, Sach- und Verwaltungskosten werden gegenseitig nicht in Rechnung gestellt.

4) Kosten und Kostenteilung

Die Planungskosten sind ab LPh 3 aus dem Landesprogramm mit anteilig 50 % grundsätzlich förderfähig.

Details zur Förderung lassen sich erst nach der Antragsstellung und den finalen Gesprächen mit dem Land verbindlich beziffern. Eine erste grobe Abschätzung beziffert die Förderung der unten aufgeführten Gesamtplanungskosten mit ca. 40 %, weil erst ab Leistungsphase 3 gefördert wird.

Der Regionalverband leistet die Zahlungen der anfallenden Planungs- und Nebenkosten an das zu beauftragende Ingenieurbüro und rechnet diese anschließend mit den Zuschussgebern entsprechend der Zuwendungsbescheide ab. Die verbleibenden, nicht durch Zuschüsse gedeckten Planungskosten werden auf die beteiligten Gebietskörperschaften entsprechend des jeweils auf sie entfallenden Planungskosten aufgeteilt und in Rechnung gestellt.

Die Planungskosten für die LPh 1 und 2 werden vorläufig auf 300.000 € geschätzt. Die nicht von Zuschüssen gedeckten Kosten werden unter den Gebietskörperschaften gedrittelt.
Die Planungskosten für die LPh 3 und 4 werden auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie auf 500.000 € geschätzt.

Die Marketingkosten (einheitlicher Webauftritt, Informationsbroschüren, etc.) werden auf 100.000 € geschätzt. Diese Kosten sind nicht förderfähig und werden zu je einem Drittel von den Gebietskörperschaften übernommen.

Die Kosten für die Bürgerbeteiligung sind von den Gebietskörperschaften selbst zu tragen. Diese werden auf ca. 30.000 € für die Stadt Braunschweig geschätzt.

Somit beziffern sich die anteiligen Kosten der Stadt Braunschweig für Planung, Marketing und Bürgerbeteiligung ohne Berücksichtigung einer Förderung von Bund und Land auf ca. 400.000 € (brutto).

5) Risiko

Jede Gebietskörperschaft kann mit Abschluss der LPh 2, 3 oder 4 einseitig erklären, das Projekt nicht fortführen zu wollen. Dadurch entstehende etwaige Rückzahlungsforderungen seitens der Fördermittelgeber oder der anderen Gebietskörperschaften werden von der verantwortlichen Gebietskörperschaft getragen.

Finanzierung:
Die erforderlichen Planungsmittel für die Beauftragung der ersten Leistungsphasen stehen im Projekt 5E.660139 unter Nutzung der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Programm 14 („Luftreinhaltung, Feinstaub und Klimaschutz“) zur Verfügung. Für die weiteren Projektphasen müssen die Ansätze in den kommenden Haushaltsjahren aktualisiert bereitgestellt werden.

Weiteres Vorgehen:
Vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien aller Projektpartner wird eine Planungsvereinbarung mit den beschriebenen Inhalten zeitnah unterzeichnet.
Auf dieser Grundlage wird die Ausschreibung der Planungsleistungen durch den Regionalverband eingeleitet.

Die Anträge auf Förderung der Planungskosten bei Bund und Land werden durch den Regionalverband zeitnah nach Abschluss der Vereinbarung gestellt.

Leuer

Anlage/n:
keine

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

19-10807
Beschlussvorlage
öffentlich

Betreff:
Neubau der Okerbrücke Biberweg

Organisationseinheit:	*Datum:*
Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	19.08.2019

Beratungsfolge	*Sitzungstermin*	*Status*
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)	29.08.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)	29.08.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	04.09.2019	Ö

Beschluss:

„Die Brücke Biberweg wird als Rahmenbauwerk (Variante 1) in nördlicher Lage (Lagevariante 2) inkl. der Wegeanschlüsse gebaut."

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz
Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 (3) Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Ziff 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage zum Ersatzneubau der Okerbrücke Biberweg um einen Beschluss über die Planung von Brückenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass
Die Okerbrücke Biberweg aus dem Jahr 1986 ist in einem baulich schlechten Zustand. Durch Pilzbefall - aber auch altersbedingt - ist das Holzbauwerk so stark geschädigt, dass bereits 2012 die Sperrung der Brücke nur durch die Montage einer temporären Verstärkung verhindert werden konnte. Durch die Verstärkung wurde die Laufbreite von ca. 2,50 m auf ca. 1,50 m verringert. Eine Instandsetzung ist nicht mehr möglich, weshalb die Brücke durch einen Neubau ersetzt werden muss.

Bestand
Das Brückenbauwerk überspannt die Oker zwischen der Straße Biberweg und der Uferstraße. Bei der 42 m langen Bestandsbrücke handelt es sich um eine Dreifeldbrücke aus Holz mit zwei Gründungspfeilern aus Holz im Flusslauf der Oker.

Technische Planungsvoraussetzungen
Aufgrund der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) und der hohen Verkehrsbedeutung der Brücke ist für den Neubau eine lichte Breite von 4 m zwischen den Geländern geplant. Die Brücke soll im Bedarfsfall von kleineren Wartungsfahrzeugen oder Rettungsfahrzeugen genutzt werden können. Der Brückenneubau muss für mobilitätseingeschränkte Personen, für den Radverkehr und für Fußgänger gut nutzbar sein.
Das neue Brückenbauwerk mit seinen Wegerampen muss den Abfluss des 100-jährigen Hochwassers (HQ 100), mindestens genauso gut wie das Bestandsbauwerk, gewährleisten. Für den Abfluss des HQ 100 sowie zur Reduzierung des Bau- und Unterhaltungsaufwandes wird auf Gründungen in der Oker verzichtet.

Vorplanung
Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden drei Varianten ausgearbeitet. Am 18.06.2018 fand ein Ortstermin statt, zu dem Vertreter der Stadtbezirke 321 und 331 und des PIUA eingeladen wurden. Vorgestellt wurden Vorentwürfe einer Hängebrücke mit geneigtem Pylon, einer Schrägseilbrücke mit Pylon und einer Stabbogenbrücke. Von den anwesenden Vertretern der Politik wurde die Variante der Hängebrücke deutlich favorisiert. Als Geländer wurde eine Konstruktion mit horizontalen Seilen und eine im Handlauf angeordnete Beleuchtung favorisiert. Von der Verwaltung wurde zudem der Bau der neuen Brücke in gleicher Lage sowie in etwas nördlicher Lage, so dass der Weg des Biberweges geradlinig bis zur Bücke geführt wird, vorgestellt. Der Bau in nördlicher Lage ermöglicht die Nutzung der Bestandsbrücke bis zur Fertigstellung der neuen Brücke. Würde die Brücke an die Stelle des Bestandbauwerkes gebaut, würde für die Bauzeit von ca. 7 Monaten keine Querung der Oker in diesem Bereich möglich sein. Aus diesem Grund wurde in dem Ortstermin die nördliche Lage bevorzugt.

Die Hängebrücke mit Pylon stellte sich im Zuge der weiteren Bearbeitung des Vorentwurfs als sehr schwingungsanfällig heraus. Zum einen konnte das Hängeseil nicht wie im Vorentwurf am Überbau angeschlossen werden, sondern musste am gegenüberliegenden Widerlager angebunden werden, zum anderen wurde eine horizontale Seilverspannung zwischen den beiden Widerlagern erforderlich, welche die Schwingungen reduzierte, aber auch zusätzlich hohe Horizontalkräfte in die Widerlager einbrachte. Diese Horizontalkräfte in Verbindung mit dem bis in ca. 6 m Tiefe nicht tragfähigen Baugrund erhöhten die Durchmesser und die Anzahl der Bohrpfahlgründung erheblich. Aus diesen Gründen erhöhten sich die geschätzten Baukosten von ca. 960.000 € auf ca.1.700.000 €.
Dies entspräche Baukosten von sehr hohen 11.000 €/m² Brückenfläche, was sehr deutlich über den üblichen Ansätzen liegt und wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Zudem übersteigen die Kosten auch die im Haushalt eingestellten Mittel für den Neubau der Okerbrücke Biberweg.
Da bei der Schrägseilbrücke eine annähernd ähnliche Schwingungsproblematik zu erwarten ist, wurde von beiden Vorentwürfen Abstand genommen.

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde wurde ein neues hydraulisches Gutachten mit einer geringeren lichten Öffnung des Bauwerkes von 36 m durchgeführt. Hintergrund war zu prüfen, ob auch ein Rahmenbauwerk möglich ist.
Bei Rahmenbauwerken wird die Bauhöhe des Überbaus zu den Widerlagern hin proportional zur Länge größer und verringert den Querschnitt für den Abfluss des Wassers im Hochwasserfall. Das hydrologische Gutachten ergab, dass der Hochwasserabfluss auch mit einem Rahmenbauwerk gewährleistet werden kann.
Daher wurde neben der im Juni 2018 vorgestellten Variante einer Bogenbrücke (Variante 2) auch ein Rahmenbauwerk (Variante 1), jeweils mit einer lichten Öffnung von 36 m, weiter betrachtet.

Planung
Variante 1: Rahmenbauwerk
Als Variante 1 wird ein Rahmenbauwerk mit Stahlhohlkasten-Überbau betrachtet. Die Überbauhöhe des Stahlhohlkastens ist variabel. Im Bereich der Einspannung am Widerlager beträgt die Trägerhöhe 1,00 m und verjüngt sich bis zur Bauwerksmitte auf 0,40 m. Die Stahlbetonwiderlager der Brücke werden je Widerlager auf vier Stahlbetonbohrpfählen gegründet. Als Laufbelag ist ein rutschhemmender Harz-Belag mit Sandeinstreuung vorgesehen. Die Breite der Widerlager beträgt 5,50 m. Bei einer Nutzbreite von 4,00 m hat der Überbau eine Gesamtbreite von 5,00 m.
Bisher sind gleiche Konstruktionen bei der Hennebergbrücke (nominiert zum Deutschen Brückenbaupreis 2018) und der Hoheworthbrücke im Bürgerpark in Braunschweig gewählt worden. Diese Bauweise ist erst durch die Reduzierung der Lichten Weite der Brücke möglich geworden.
Die reinen Baukosten der Brücke incl. der Wegeanbindungen werden auf 1.270.000 € brutto geschätzt.

Variante 2: Stabbogenbrücke
Die Stabbogenbrücke mit einem 0,40 m hohen Stahlhohlkasten als Überbau wird über Spiralseile von den beiden zueinander geneigten Stabbögen abgehängt. Die Bögen werden durch vier Querriegel gegeneinander abgestützt. Die Lauffläche ist mit einem rutschhemmenden RHD-Belag versehen. Die Laufbreite beträgt 4,00 m, die Überbaubreite beträgt insgesamt 5,13 m und im Bereich der kurzen Kragarme für die Seilabhängungen 5,92 m. Die Gründung erfolgt über Großbohrpfähle.
Die reinen Baukosten der Brücke incl. der Wegeanbindungen werden auf ca. 1.540.000 € brutto geschätzt.

Geländerform, Farbgestaltung beider Varianten
Die Brücke als Rahmenbauwerk (Variante 1) ist mit einer architektonisch anspruchsvollen Geländerkonstruktion mit horizontaler Seilausfachung geplant. Der geringe Abstand der Ausfachung im unteren Bereich des Geländers und der innenliegende Handlauf sollen ein Überklettern erschweren. Als Abschluss des Bauwerks sind Postamente vorgesehen, die das Erscheinungsbild der Brücke abrunden.
Bei der Stabbogenbrücke (Variante 2) ist die Geländerkonstruktion ebenfalls mit horizontaler Seilausfachung vorgesehen. Das Überklettern wird durch die Neigung der Ausfachung zur Lauffläche und den innenliegenden Handlauf erschwert.
Bei beiden Varianten wird die Stahlkonstruktion im Farbton DB 703 (dunkelgrau mit Eisenglimmer) beschichtet.

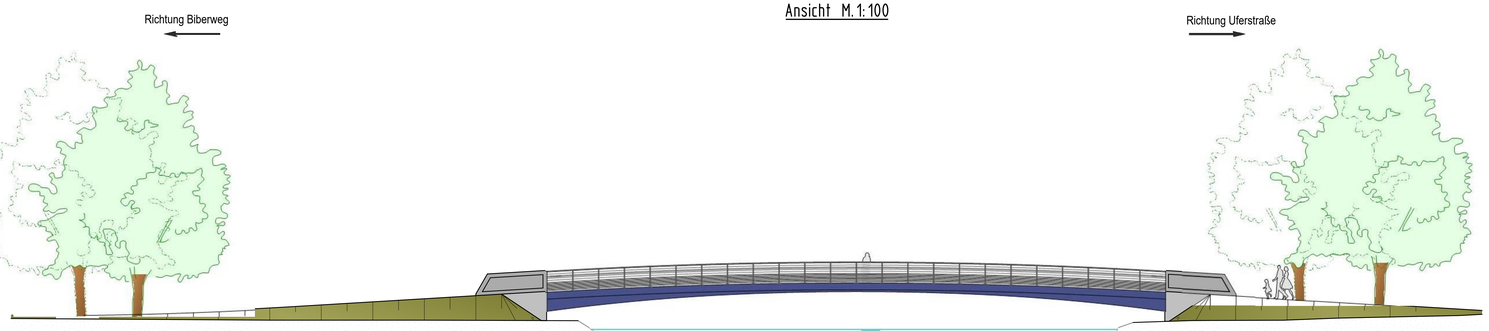
Finanzierung und Zeitplan
Für die Baumaßnahme Okerbrücke Biberweg stehen im Projekt 5E.660088 insgesamt Haushaltsmittel (2017 - 2020) in Höhe von 1,66 Mio. € zur Verfügung.
Unter dem Ansatz eines 10 %igen Sicherheitszuschlages werden Baukosten für die Brücke und den Wegeanschuss von 1.270.000 € (Variante 1) bzw. 1.540.000 € (Variante 2) für den Neubau angesetzt. Hinzu kommen Planungs- und Prüfkosten in Höhe von ca. 200.000 € sowie Baunebenkosten für Kampfmitteluntersuchung, Entsorgung, Ausgleichsmaßnahmen, biologische Baubegleitung etc. von ca. 140.000 €. Insgesamt ergeben sich somit für die Rahmenbrücke (Variante 1) geschätzte Gesamtprojektkosten in Höhe von 1.610.000 €. Diese liegen somit im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel.
Für den Bau der Stabbogenbrücke lägen die Gesamtprojektkosten bei ca. 1.880.000 € übersteigen also die verfügbaren Mittel.
Die Umsetzung der Neubaumaßnahme ist von März 2020 bis September 2020 geplant, wobei die Beauftragung der Firma noch 2019 erfolgen soll.

Beschlussvorschlag
Beide Varianten sind technisch, verkehrlich und gestalterisch geeignet. Da nur die Variante Rahmenbrücke finanziert ist, wird der Bau der Biberwegbrücke als Rahmenbauwerk vorgeschlagen.

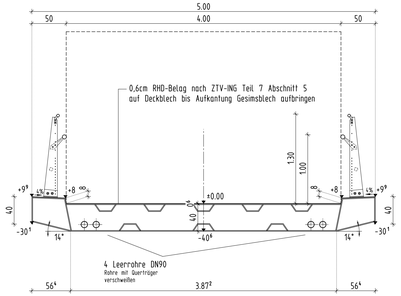
Leuer

Anlage/n:
Vorentwurfsplan Variante 1 Rahmenbauwerk
Vorentwurfsplan Variante 2 Stabbogenbrücke
Lagevariantenplan

Ansicht M. 1:100



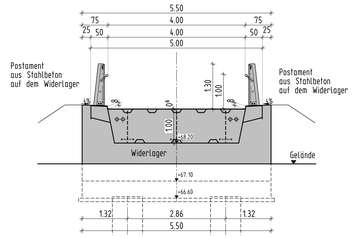
Regelquerschnitt M. 1:25



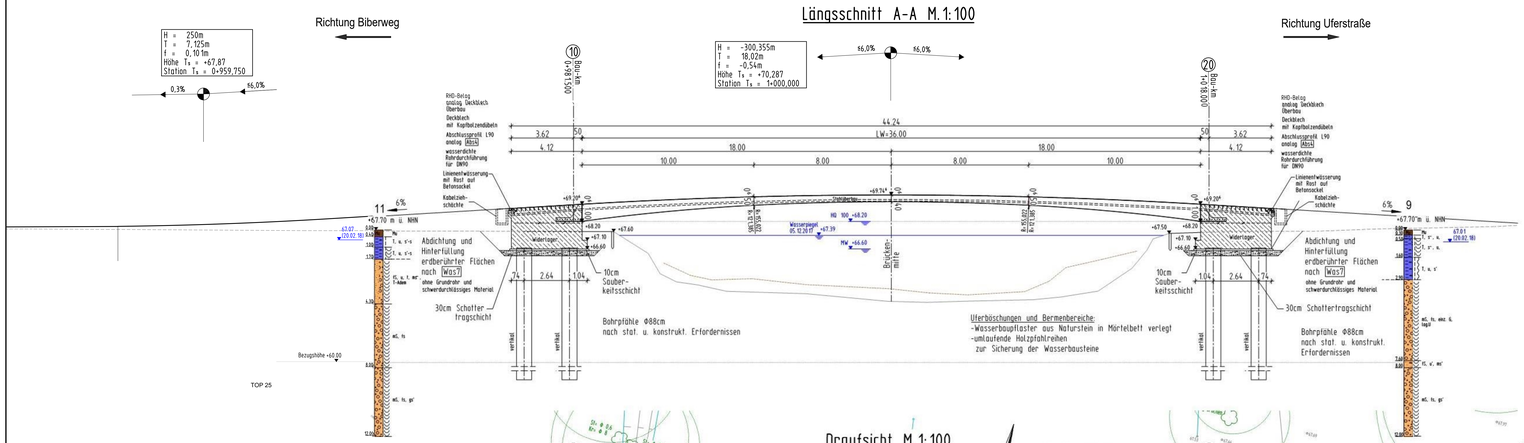
Geländeransicht (Laufseitig) M. 1:100

Querschnitt B-B M. 1:50

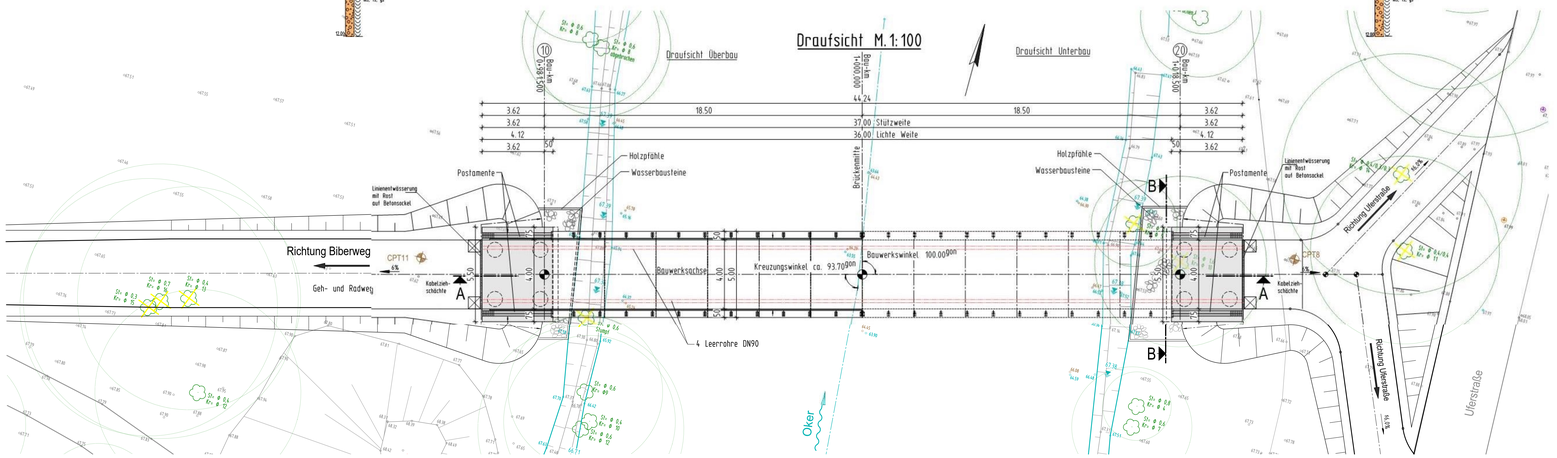
Vorderansicht Widerlager



Längsschnitt A-A M. 1:100

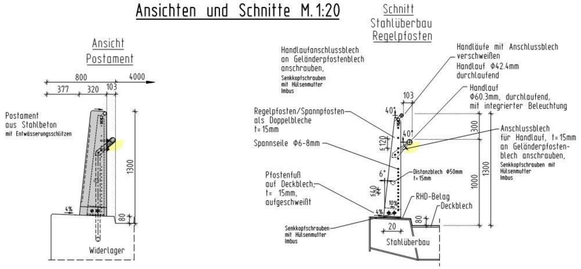


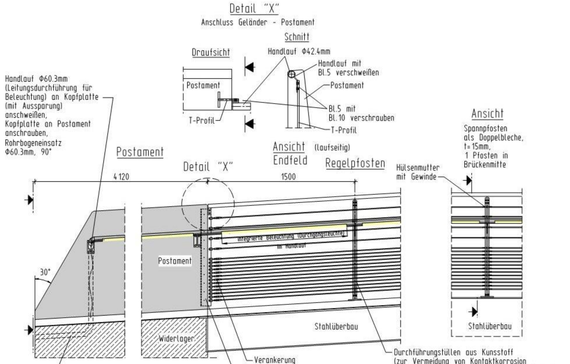
Draufsicht M. 1:100



Geländer

Ansichten und Schnitte M. 1:20





M. 1:20
M. 1:25
M. 1:50
M. 1:100

VARIANTE 1

integrales Rahmenbauwerk
mit Stahlhohlkasten-Überbau

Baustoffkennwerte

Baufeld			
Überbau	S355J2+N		
Gesims (Widerlager)	C25/30D* XC4, XD3, XF4	WA	B500B
Widerlager	C30/37 XC4,XD1,XF2,XA1	WA	B500B
Fundament	C30/37 XC2,XD2,XF2,XA1	WA	B500B
Bohrpfähle	C30/37 XC2,XD2,XF1,XA1	WA	B500B
Sauberkeitsschicht	C12/15 X0	WA	
Vorspannung	-ungespannt-		

* mit hohem Frost- u. Tausalzwiderstand

Bauwerksdaten

Bauart:	Stahlhohlkasten	
Einwirkungen	Fußwege- und Radfahrerbrücken nach DIN EN1991-2+NA/ARS 22/2012 und Sonderfahrzeug (DIN EN1991-2 Abs.5.3.2.3)	
Einzelstützweite (m)	37,00	
Gesamtlänge zw. Endauflagern (m)	37,00	
Lichte Weite zw. Widerlagern (⊥) (m)	36,00	
Kleinste Lichte Höhe (m)	0,60	
Kreuzungswinkel (gon)	ca.93,70	(100gon Brückenwinkel)
Breite zw. Geländern (m)	4,00	
Brückenfläche (m²)	148,00	

Höhensystem:	Koordinatensystem:
DHHN74, Höhenstatus 130	UTM/ETRS 89, Lagestatus 489

Ingenieurgemeinschaft Gnade GmbH
Beratende Ingenieure VBI Magdeburg
Hufelandstraße 1A 39108 Magdeburg
Tel. 0391/73767-0
Fax 0391/73767-99
e-mail: ogd@ig-gnade.de Geschäftsführer

	Proj.-Nr. GM93	Datum	Zeichen
bearbeitet		08/2019	Fritsch
gezeichnet		08/2019	Krummel
geprüft			

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßen und Brücken

Antrags Nr. 1
Blatt Nr. 1
ASB-Nr. 3729 091
Bw-Nr. 1.10.14

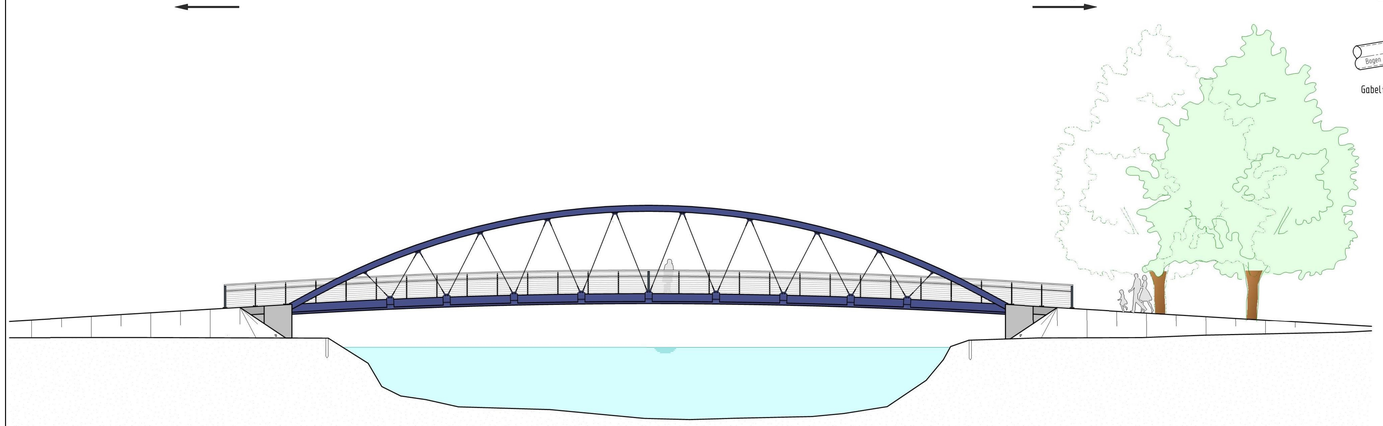
Straße: Biberweg Bau-km 1+000.000
(nächster Ort) Braunschweig

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		
Maßstab 1:20, 1:25, 1:50, 1:100		Variante 1

Ersatzneubau der Okerbrücke Biberweg im nördl. Stadtgebiet zw. Uferstraße und Biberweg in Braunschweig

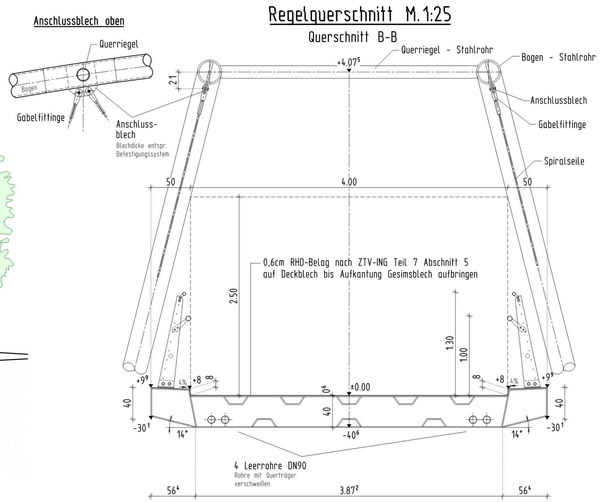
Aufgestellt:	Überprüft und genehmigt:
Gesehen:	Gesehen:

Ansicht M. 1:100



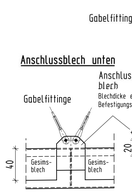
Regelquerschnitt M. 1:25

Querschnitt B-B



Anschlussblech oben

Anschlussblech unten



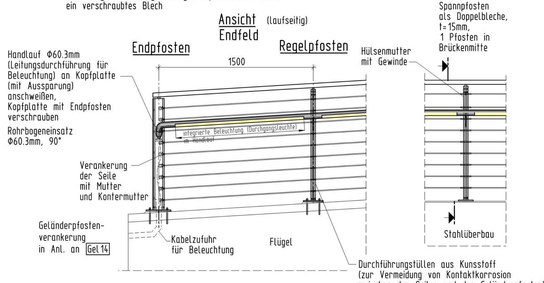
Gesimsblech im Bereich des Anschlussbleches ausgespart

Geländer

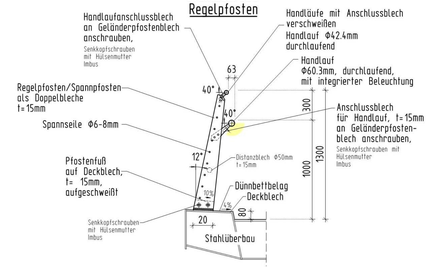
Ansichten und Schnitte M. 1:20

Endpfosten (Spannpfosten)
als geschlossener Kasten mit Kabelzufuhr für Beleuchtung

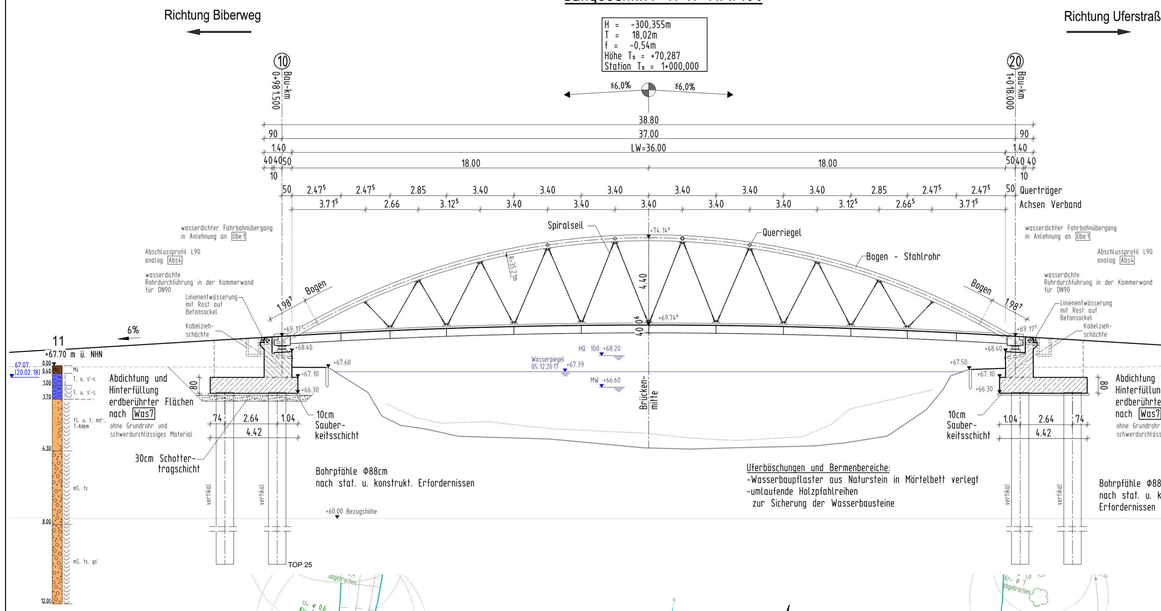
2 Geländerschwerter mit abschließenden Formblechen, t=15mm, zu einem Kasten verschweißt, Abdeckung der Montageöffnungen (SpannDrähte) durch ein verschraubtes Blech



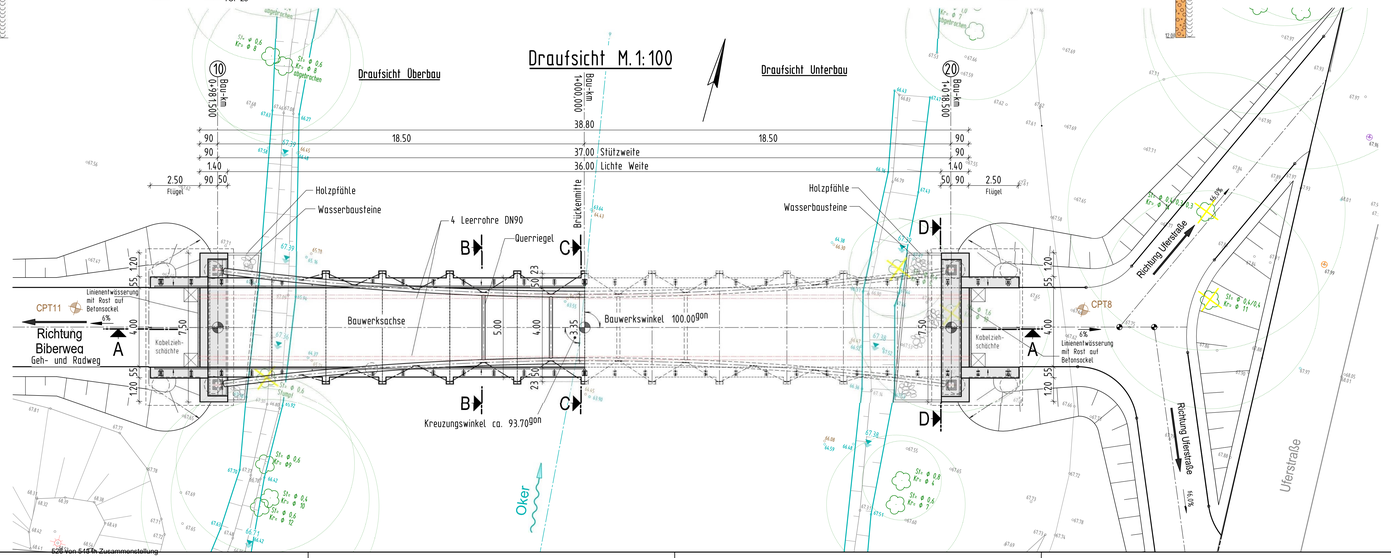
Schnitt Stahlüberbau Regelpfosten



Längsschnitt A-A M. 1:100

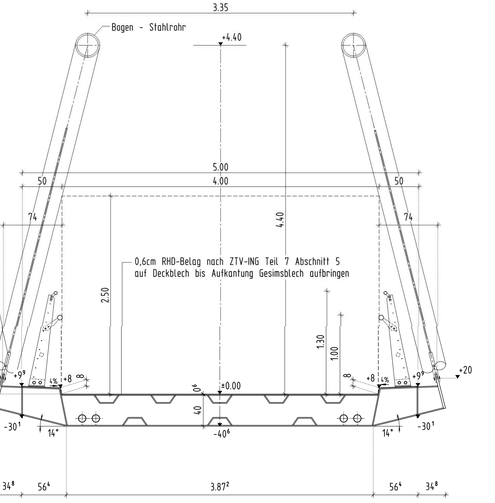


Draufsicht M. 1:100



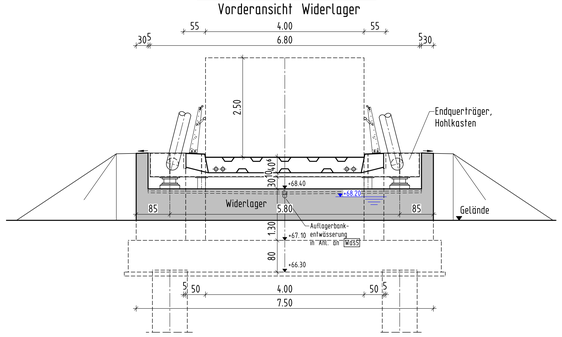
Querschnitt C-C M. 1:25

Brückenmitte



Querschnitt D-D M. 1:50

Vorderansicht Widerlager



M. 1:20
M. 1:25
M. 1:50
M. 1:100

VARIANTE 2

Stabbogenbrücke mit an Seilen abgehängter Fahrbahn

Baustoffkennwerte				
Bauteil				
Überbau	S355J2+N			
Gesims (Flügel)	C25/30LP*	XC4 XD3 XF4	WA	B500B
Widerlager	C30/37	XC4,XD1,XF2,XA1	WA	B500B
Fundament	C30/37	XC2,XD2,XF2,XA1	WA	B500B
Bohrpfähle	C30/37	XC2,XD2,XF1,XA1	WA	B500B
Sauberkeitsschicht	C12/15	X0	WA	
Vorspannung		~~längs~~/quer~~		

* mit hohem Frost- u. Tausalzwiderstand

Bauwerksdaten			
Bauart:		Bogenbrücke Stahl	
Einwirkungen		Radwege- und Fußgängerbrücken nach DIN EN1991-2+NA/ARS 22/2012 und Dienstfahrzeug (DIN EN1991-2,Abs 5.3.2.3)	
Einzelstützweite	(m)	37,00	
Gesamtlänge zw. Endauflagern	(m)	37,00	
Lichte Weite zw. Widerlagern (⊥)	(m)	36,00	
Kleinste Lichte Höhe	(m)	1,20	
Kreuzungswinkel	(gon)	ca.93,70	(100gon Brückenwinkel)
Breite zw. Geländern	(m)	4,00	
Brückenfläche	(m²)	148,00	

Höhensystem:	Koordinatensystem:
DHHN74, Höhenstatus 130	UTM/ETRS 89, Lagestatus 489

Ingenieurgemeinschaft Gnade GmbH
Beratende Ingenieure VBI Magdeburg
Hohenstraße 1A
39108 Magdeburg
Tel: 0391/73767/0
Fax: 0391/73767/99
e-mail: igg@ig-gnade.de
Unterschrift

Proj.-Nr. GM933	Datum	Zeichen
bearbeitet	08/2019	Fritsch
gezeichnet	08/2019	Krummel
geprüft		

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Straßen und Brücken

Straße: Biberweg Bau-km 1+000,000
(nächster Ort) Braunschweig

Anlage Nr.: -
Blatt Nr.: 1
ASB-Nr.: 3729 091
BW-Nr.: 1.10.14

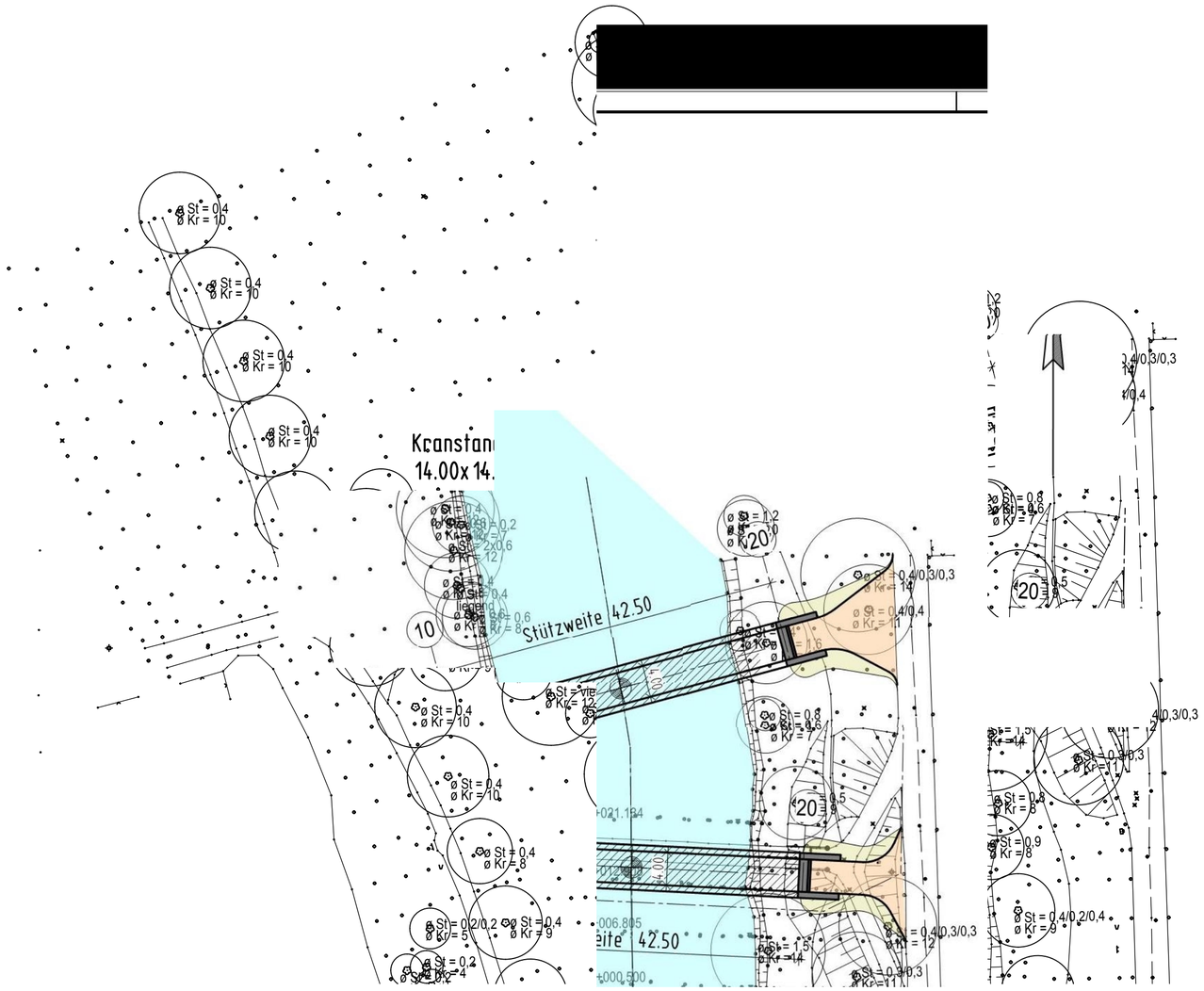
	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		
Maßstab 1:25, 1:50, 1:100		

Ersatzneubau der Okerbrücke Biberweg im nördl. Stadtgebiet zw. Uferstraße und Biberweg in Braunschweig

Variante 2

Aufgestellt:	Überprüft und genehmigt:
Gesehen:	Gesehen:

LAGEVARIANTEN



Lagevariante 2

Lagevariante 1

M. 1:500

1.0 2.0 3.0 4.0 5.0 6.0

Grundplan hergestellt:		Datum:	Name:	Ergänzungen:
Stadt Braunschweig FB Stadtplanung u. Umweltschutz Abt: 61.2 Geotnformation Stadtvermessung Bohlweg 30 38100 Braunschweig	bearb.	14.12.2017	Franke	Koordinatensystem: UTM/ETRS 89 Höhensystem: DHHN / 74
	gez.	14.12.2017	Franke	
	gem.	28.06.2017 - 11.07.2017	Wagner	
	Änderung			

Koordinatensystem: UTM/ETRS 89

Höhensystem: DHHN / 74

Ingenieurgemeinschaft Gnade GmbH
Beratende Ingenieure VBI Magdeburg
Huttenstaße 1A
39108 Magdeburg
☎ 0391/73767/0
Fax: 0391/73767/99
e-mail: igg@ig-gnade.de

Proj.-Nr. GM933	Datum	Zeichen
bearbeitet	05/2018	Fritsch
gezeichnet	05/2018	Do
geprüft		

Unterschrift

Stadt Braunschweig
Tiefbau und Verkehr

Straße : Biberweg Bau-km 1+000,000

(nächster Ort) Braunschweig

Anlage Nr. -
Blatt Nr.
ASB-Nr. 3729 091

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		
Maßstab : 1:500	**Lagevarianten**	

Neubau der Okerbrücke Biberweg im nördlichen Stadtgebiet Braunschweig zwischen Uferstraße und Biberweg

Aufgestellt:	Überprüft und genehmigt:
Gesehen:	Gesehen:

H/B = 297 / 594 (0.18m²)

Allplan 2018

Absender:
SPD-Fraktion im Rat der Stadt

19-11076
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Brutplatz für Rauchschwalben im Holzmoor in Gefahr?

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	30.05.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	12.06.2019	Ö

Sachverhalt:

Im Holzmoor befindet sich die Reiter- und Hundestaffel der Polizei Braunschweig.
Der Pferdestall ist ein bevorzugter Brutort für Rauchschwalben. Im Zuge der Bebauungsplanung für das Gebiet Holzmoor sollen die Reiter- und Hundestaffeln an einen anderen Standort verlegt und der Pferdestall beseitigt werden, so dass die Schwalbenkolonie ihren Nistplatz an dieser Stelle verlöre.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Sind der Verwaltung Pläne bekannt, die besagen, dass dieser Stall demnächst abgerissen werden könnte?

2. Ist das aus Artenschutzgründen überhaupt möglich?

3. Wenn ein Abriss geplant ist, welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die Schwalbenkolonie zu retten?

Gez. Manfred Dobberphul

Anlagen: keine

Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt

19-11558
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Serielles Bauen in Braunschweig

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Der Spitzenverband der Wohungswirtschaft (GdW) hat eine branchenweite Rahmenvereinbarung für seriellen und modularen Wohnungsbau erstellt. Mit dieser Rahmenvereinbarung können Wohnungsunternehmen katalogartig aus neun zukunftsweisenden Wohnungsbau-Konzepten auswählen. Diese Konzepte wurden mit Partnern des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) erarbeitet. Ziel des Konzeptes ist es, möglichst schnell kostengünstig Wohnraum zu erstellen um diesen Kostenvorteil an die zukünftigen Mieter beziehungsweise Bewohner weitergeben zu können. (Quelle: http://web.gdw.de/seriellesbauen)

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:
1. Kann aus Sicht der Verwaltung das vorgestellte Rahmenkonzept auch in Braunschweig bei zukünftigen städtischen Baugebieten angewendet werden?

2. Welche Maßnahmen müssten ergriffen werden, um die Vorteile dieses Konzeptes für Braunschweig zu nutzen?

3. Gibt es bei nicht-städtischen Bauvorhaben Möglichkeiten serielles bzw. modulares Bauen im Sinne des Konzeptes mit den jeweiligen Bauträgern bzw. Investoren zu vereinbaren?

Anlagen:
keine

Absender:
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt / Dr. Mühlnickel, Rainer

19-11530
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Grünflächen am Ringgleis

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	21.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

An etlichen Stellen entlang des Ringgleises gibt es Grünflächen, die in den letzten Jahren nur wenig gärtnerisch gepflegt wurden und auf denen sich vermutlich gerade deshalb eine erstaunlich Vielfalt an blühenden Pflanzen entwickelt hat. Insbesondere gilt dies für den Abschnitt zwischen dem Haus der Kulturen und dem Bültenweg, auf dem der sog. Nordpark entstehen soll, aber z.B. auch für die Grünflächen am Werkstieg zwischen Ernst-Amme-Straße und Celler Straße. Leider wurde etliche dieses Flächen in den letzten Wochen gemäht, noch während viele Pflanzen dort geblüht haben und somit eine wichtige Nahrungsquelle für viele Insekten waren. Erstaunlich ist auch, wie unterschiedlich sich die verschiedenen Bereiche entlang des Ringgleises entwickelt haben und wie unterschiedlich dementsprechend die Pflanzen sind, die sich in den verschiedenen Abschnitten angesiedelt haben.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gibt es ein Konzept für die künftige naturnahe Gestaltung der Grünflächen am Ringgleis oder beabsichtigt die Verwaltung ein solches Konzept zu erarbeiten?

2. Wäre es ggf. möglich, entlang des Ringgleises an geeigneten Stellen verschiedene Lebensräume für Pflanzen und Tiere nachzustellen um so den Nutzer*innen einen Eindruck von der Vielfalt der heimischen Lebensräume zu vermitteln (z.B. eine Sandmagerrasenfläche am Werksteig, eine Fläche mit Wiesenpflanzen entlang des Schölke etc.)?

3. In welchem Umfang könnten für solche Maßnahmen entlang des Ringgleises auch Fördermittel, z.B. aus dem Städtebauförderprogramm "Zukunft Stadtgrün", genutzt werden?

Anlagen: keine

Absender:
AfD-Fraktion im Rat der Stadt / vom Hofe, Anneke

19-11541
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Sachstand Fortschritt Erschließung Alsterplatz / Neubaugebiet am Alsterplatz

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Auf Seite 5 der Drucksache 19-11306 unter Produkt 1.54.5400.01 - Bearbeitung von Straßenbauprojekten wird beim Ist-Zustand der Maßnahme Nr. 2 „Straßenbauliche Erschließung von Wohngebieten […]“ erwähnt: „Die Fertigstellung der Erschließung Wilhelm-Bracke-Gesamtschule wurde verschoben.“

Die Fertigstellung des Alsterplatzes war für den Herbst 2019 angekündigt. Diese verzögert sich, da die endgültige Errichtung des Platzes durch die Nibelungen Wohnbau laut Vertretern der Wohnungsgesellschaft erst erfolgen kann wenn dort verlegte Leitungen von BS Energy in eine ausreichende Tiefe neu verlegt worden sind.

1. Wann plant BS Energy mit diesen Arbeiten fertig zu werden und wann wäre dann die gesamte Fertigstellung des Alsterplatzes gegeben?

2. Welche Mehrkosten entstehen der Nibelungen Wohnbau GmbH oder gegebenenfalls anderweitig der Stadt durch diese Verzögerung?

3. Sind weitere Strassen / Fußwege des Neubaugebietes von einer nicht rechtzeitigen Fertigstellung betroffen und wenn aus welchen Gründen?

Anlage/n: keine

Absender:
Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt

19-11513
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Entwicklung gebundener Wohnungen

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	20.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:
Im Handlungskonzept für bezahlbaren Wohnraum in Braunschweig ist auch die Entwicklung der Wohnungen mit einer Belegungs- und Mietpreisbindung dargestellt. Am 01.06.2016 gab es insgesamt 4.081 gebundene WE. Davon wurden 1.847 WE durch die Gebietsfreistellung der Weststadt den Anspruchsberechtigten entzogen. Real verfügbar waren also 2.234 Wohnungen.

Ebenfalls im Handlungskonzept wurde dargestellt, dass bis 2023 insgesamt 312 WE in der Weststadt und weitere 1.293 real gebundene Wohnungen aus der Bindung fallen. Dadurch würde sich die Gesamtzahl der gebundenen WE von 4.081 um 1.605 auf 2.476 verringern. Bliebe es bei der Gebietsfreistellung der Weststadt stünden in 2023 nur noch 941 gebundene Wohnungen zur Verfügung.

Um hier gegenzusteuern wurde die Verwaltung mit dem Ankauf von auslaufenden Belegungsrechten und Mietpreisbindungen beauftragt. Außerdem sollen bis 2020 zusätzlich 1.260 preiswerte Wohnungen zur Verfügung stehen.

Dies vorweg geschickt wird die Verwaltung gefragt:

1. Wie viele gebundene Wohneinheiten gab es insgesamt jeweils am 1. Juni 2017, 2018 und 2019?

2. Wie viele gebundene Wohneinheiten gab es jeweils am 1. Juni 2017, 2018 und 2019 nach Abzug der nicht real zur Verfügung stehenden Wohnungen in der Weststadt?

3. Wie viele der bis 2020 geplant zusätzlich zur Verfügung stehenden preiswerten Wohnungen stehen aktuell zur Verfügung?

Anlagen: keine

Absender:
Fraktion BIBS im Rat der Stadt

19-11556
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Sachstand Sanierung Jugendzentrum B58

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:
Zum Haushalt 2018 wurde beschlossen, Planungsmittel in Höhe von 30.000 Euro für die Planung der Sanierung und Erweiterung des Jugendzentrums B58 zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2019 wurde mitgeteilt, man habe nach einem Ortstermin ein „differenziertes Raumprogramm“ erstellt. Die „abgestimmte Raumplanung“ sei an den „Bereich Hochbau“ übergeben worden. Auf Grundlage des Raumprogramms – so die Mitteilung vom 11.10.2018 – werde derzeit eine Machbarkeitsstudie entwickelt. Das Ergebnis der Studie zeige dann, ob eine Sanierung oder ein Neubau - unter Berücksichtigung der Nutzerinteressen - eine angemessene Lösung sei.
In der BZ vom 22.07.2019 („Jugendliche fürchten um ihr B58“) war nun zu lesen, dass die Nutzer des B58 keinen Neubau wünschen, sondern eine Sanierung im Bestand. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollten nach dem Zeitungsbericht im September oder Oktober 2019 vorliegen. Vor diesem Hintergrund bitten wir um Sachstandsbericht und Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäß BZ-Bericht vom 22.07.2019 soll nach Vorliegen der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie und nach Gremienbeteiligung ein Raumprogramm erarbeitet werden – gemäß oben zitierter Mitteilung vom 11.10.2018 wurde ein solches für den bestehenden Standort unter Beteiligung der Nutzer aber bereits erstellt: Wie soll es nach Präsentation der Machbarkeitsstudie weitergehen (Zeitplan, Beteiligung von Nutzern und Gremien)?

2. Kann die Verwaltung bereits jetzt ausschließen, dass das B58 an einen anderen Standort ziehen soll?

Anlagen: keine

Absender:
Die Fraktion P2 im Rat der Stadt

19-11549
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Elektrokleinstfahrzeuge: Mitnahme im ÖPNV, Sharingpartner, Förderungen

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Seit dem 15. Juni 2019 sind E-Scooter/Elektro-Tretroller (Elektrokleinstfahrzeuge) in Deutschland erlaubt. Das Bundesverkehrsministerium hofft auf die kombinierte Nutzung Elektrokleinstfahrzeuge und ÖPNV. [1]

Dazu haben wir folgende Fragen:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur befürwortet die Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), kann dazu allerdings nicht verpflichten.“ [1]

- Die Beförderungsbedingungen welcher in der Region tätigen ÖPNV lassen die kostenlose Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scootern/E-Tretrollern) in Bus und Straßenbahn zu und gibt es das Einverständnis der BSVG (Braunschweiger Verkehrs GmbH) zur kostenlosen Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen?

In einigen Städten existieren bereits Leihmöglichkeiten und in Braunschweig haben sich schon mehrere Verleihfirmen an die Stadt gewandt. [2] Eine erfolgreiche Vernetzung des ÖPNV mit der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen und anderen umweltfreundlichen Fahrzeugen gestaltet sich unserer Meinung nach deutlich einfacher im „eigenen Haus“.

- Gibt es Überlegungen für eine neu zu gründende Sharingfirma - angesiedelt bei der BSVG - in Kooperation mit Stadtmarketing, AAI, ATB und ortsansässigen Firmen - zum Verleih von Elektrokleinstfahrzeugen und ggf. Lastenrädern, E-Pedelecs, E-Bikes, Fahrrädern?

Die Prüfung und Bewertung der Verwaltung bzgl. der Möglichkeiten eines kommunalen Förderprogramms für Lastenräder und Elektrokleinstfahrzeuge steht noch aus (Ratsbeschluss 19-10408 in geänderter Fassung).

- Wann werden die Ergebnisse den Gremien vorgelegt?

Quellen:

[1] https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html

[2] https://www.ndr.de/nachrichten/E-Scooter-im-Norden-Sie-rollen-an,escooter152.html

Anlagen: keinekeine

Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt

19-11563
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Halbzeitbilanz im Planungs- und Umweltausschuss

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:
Inzwischen ist bereits die Hälfte dieser Ratswahlperiode vergangen und im Aufgabenfeld des Planungs- und Umweltausschusses ist in dieser Zeit viel geschehen. Dieser Umstand bietet deshalb einen guten Anlass, eine Zwischenbilanz wichtiger Meilensteine zu ziehen und diese zu dokumentieren. Daraus kann zum einen abgeleitet werden, welche Aufgaben Rat und Verwaltung der Stadt Braunschweig in den vergangenen rund 2,5 Jahren erfolgreich angegangen sind. Zum anderen ergibt sich eine Übersicht, welche Themenfelder in der verbleibenden Zeit noch bearbeitet werden sollten.

Die Verwaltung wird daher gebeten, unter Nennung der entsprechenden Verwaltungsvorlagen, -mitteilungen oder Ratsanträge für den Zeitraum seit 1. November 2016 darzustellen,

1. welche wesentlichen Konzepte erarbeitet wurden beziehungsweise voraussichtlich innerhalb der nächsten sechs Monate fertiggestellt werden,

2. welche wesentlichen Projekte mit einem finanziellen Volumen von mehr als 100.000 Euro abgeschlossen wurden beziehungsweise voraussichtlich innerhalb der nächsten sechs Monate fertiggestellt werden,

3. welche weiteren wesentlichen Vorhaben (bspw. besondere Veranstaltungen, Einwerbung von Fördermitteln etc.) realisiert werden konnten.

Anlagen:
keine

Absender:
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt / Dr. Mühlnickel, Rainer

19-11531
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Klimaanpassung: Langfristige Sicherung der Wasserversorgung in der Stadt Braunschweig

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	21.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Bekanntlich bezieht die Stadt Braunschweig den überwiegenden Teil ihres Trinkwassers über eine indirekte Beteiligung an den Harzwasserwerken aus dem Harz. Im Dürresommer 2018 wurde in mehreren Zeitungsartikeln darauf hingewiesen, dass die Wasserstände in den Talsperren im Harz aufgrund der ausbleibenden Niederschläge zum Teil dramatisch gesunken sind. Allerdings, so wurde zum damaligen Zeitpunkt betont, sei es gelungen, Maßnahmen zu ergreifen, um die Trinkwasserversorgung zu sichern. So könne z.B. Wasser aus dem Harzer Wasserregal zur Trinkwassergewinnung umgeleitet werden.

In den letzten Monaten gab es wiederum weitere Medienberichte, nach denen der Klimawandel den Harz stärker getroffen hat, als bislang angenommen wurde. Unterdurchschnittliche Niederschlagsmengen in den Sommermonaten könnten nicht - wie zunächst erwartet - durch stärkere Regen- bzw. Schneemengen in den Wintermonaten ausgeglichen werden. Der Harz, so das Fazit, werde immer trockener, was sich bereits auf den Zustand der Wälder im Harz sehr negativ auswirkt.

Am 22.06.209 berichtete die Braunschweiger Zeitung darüber, dass eine neue Studie zu den Klimafolgen in Niedersachsen vorgestellt wurde. Nach dieser Studie, die von Umweltminister Olaf Lies präsentiert wurde, ist die Wasserversorgung in Niedersachsen im Untersuchungszeitraum zwar gesichert. Allerdings könne es durchaus notwendig werden, die Abgabe von Trinkwasser zu Priorisieren und z.B. die Wasserabgabe an die Landwirtschaft auf eine neue Grundlage zu stellen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hält die Verwaltung es für notwendig bzw. sinnvoll, dass die Stadt Braunschweig ihren Einfluss auf die zukünftige Trinkwasserversorgung ausweitet, z.B. in dem eigene Anteile an den Harzwasserwerken erworben werden?

2. Im Jahre 2011 wurde das Wasserwerk Lamme, in dem zum damaligen Zeitpunkt nur noch geringe Mengen Wasser gefördert wurden, stillgelegt und die entsprechende Wasserschutzgebietsverordnung wurde außer Kraft gesetzt. Welche Schritte wären notwendig, um dieses Wasserschutzgebiet zu reaktivieren und zur zukünftigen Wassergewinnung nutzen zu können?

3. Welche planungs- bzw. baurechtlichen Instrumente ermöglichen z.B. bei der Planung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete einen möglichst schonenden Umgang mit der wertvollen Ressource Wasser?

Anlagen: keine

Absender:
Fraktion DIE LINKE. im Rat der Stadt

19-11536
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Modellprojekte für den Radverkehr

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	21.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Das Bundesumweltministerium hat ein 10-Millionen-Förderprogramm für Modellprojekte für den Radverkehr aufgelegt. Antragsberechtigt sind Städte und Gemeinden, aber auch Vereine und Unternehmen. Gefördert werden Investitionen mit Modellcharakter für die radverkehrsfreundliche Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur (wie Stellplätze mit Ladestationen für Pedelecs und Lastenräder) sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Modellhaftigkeit der Leuchtturm-Projekte soll sich auszeichnen durch:
- einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen
- erstmalige Anwendung und pilothafte Umsetzung integriert geplanter Vorhaben
- eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz

Besonders förderwürdig sind Projekte, die in Kooperation mit verschiedenen Akteuren realisiert werden.

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses. Die Höhe der Förderung beträgt bis zu 65 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, mindestens jedoch 200.000 Euro und maximal zehn Millionen Euro. Finanzschwache Kommunen können eine höhere Förderquote von bis zu 90 Prozent erhalten. Von Unternehmen wird eine Eigenbeteiligung von mindestens 50 Prozent erwartet.

Die Maßnahmen geben hierdurch entscheidende Impulse zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Erhöhung des Radverkehrsanteils. Gleichzeitig gewährleisten die Projekte ein hohes Maß an bundesweiter Übertragbarkeit und zeichnen sich durch ein hohes regionales Ausweitungspotenzial aus. Die Projekte können unterschiedliche Gebietstypen/-größen adressieren und dabei in verschiedenen Themenbereichen ansetzen, hierzu gehören zum Beispiel die Alltagsmobilität (Berufs- und Einkaufsverkehr), der Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr und Transportdienstleistungen) oder der Freizeitverkehr. Antragsberechtigt sind Städte und Gemeinden, aber auch Vereine und Unternehmen.

In Braunschweig besteht ein erheblicher Nachholbedarf, was den Radverkehr angeht. Ansatzpunkte für Modellprojekte gibt es zur Genüge, z. B. das Fahrradparken am Hauptbahnhof, Lastenräder-Projekte oder die verkehrliche Ausgestaltung der neuen Bahnstadt.

1. Ist der Verwaltung dieses Förderprogramm bekannt?
2. Wird die Stadt Braunschweig Skizzen für derartige Modellprojekte einreichen?
3. Wenn ja, welche sind das?

Anlagen: keine

Absender:
Die Fraktion P2 im Rat der Stadt

19-11548
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
BSVG: Busse: Nachrüstung mit E-Antrieben

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Im Lagebericht 2018 der BSVG steht auf Seite 7 zu lesen:

„Die Beschaffungsbestrebungen für zwei weitere Elektrobusse mussten aufgrund der Marktlage nicht erfolgreich abgebrochen werden. Derzeit gibt es Gespräche mit interessierten Entwicklern, um gebrauchte Dieselbusse mit E-Antrieb nachzurüsten und damit emissionsärmer fahren zu können.“ [1]

- Wie ist der derzeitige Sachstand bei der Nachrüstung von gebrauchten Dieselbussen mit E-Antrieben?
- Leisten die E-Antriebe danach vollständig/alleinig den Antrieb der Busse?

Eine von der Verkehrs-GmbH - mit Unterstützung der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes Großraum Braunschweig – in Auftrag gegebene Technologiestudie zur Entwicklung alternativer Antriebssystems kam „zu dem Schluss, dass Batteriebusse mit Gelegenheitsladung (Ladung von kleinen Batterien unter Fahrgastbetrieb) die wirtschaftlichste Einsatzform von E-Bussen sind.“ Auch wird von weiteren Untersuchungen seitens der Verkehrs GmbH mit externer Begleitung berichtet. [2]

- Gibt es bereits Untersuchungsergebnisse zu diesen mit externer Begleitung erstellten Konzepten und wann werden sie dem Rat vorgestellt?

Quellen:

[1] https://ratsinfo.braunschweig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1012935 Anhang Lagebericht S.7

[2] https://regionalbraunschweig.de/elektrobusse-emil-im-linienverkehr-erfolgreich/

Anlagen: keine

Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt

19-11555
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Aktueller Sachstand erstellter und geplanter Wohneinheiten in Braunschweig

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	01.10.2019	Ö

Sachverhalt:
Nach wie vor ist eines der drängendsten Probleme der (Kommunal-)Politik, dass ausreichend bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung steht, gerade in den besonders nachgefragten Großstädten wie beispielsweise hier in Braunschweig. Denn die Polizistin und der Krankenpfleger, die für unsere Sicherheit sorgen, müssen sich auch zukünftig noch die Miete in unserer Stadt leisten können.
Die Kommunalpolitik kann dabei in den meisten Fällen nur die Rahmenbedingungen setzen. Um allerdings die richtigen Entscheidungen treffen zu können, bedarf es einer bestmöglichen Faktenbasis als Ausgangslage. In den vergangenen Jahren hat die CDU-Fraktion daher regelmäßig nach dem jeweiligen aktuellen Sachstand in der Umsetzung des 2015 beschlossenen Wohnraumversorgungskonzepts gefragt. Zuletzt war dies im Oktober 2018 (DS-Nr. 18-09218) und dabei auch zum Unterschied zwischen den Wohneinheiten, die zum einen "auf dem Papier" per Planungsrecht und zum anderen tatsächlich durch Bautätigkeiten geschaffen wurden.
Das Deutsche Institut für Wirtschaft hat nun im Juli dieses Jahres bekanntgegeben, dass die Quote der geplanten und erstellten Wohneinheiten für das Jahr 2018 in Braunschweig bei nur 34% lag. Mit diesem Wert liegt Braunschweig in der Rangliste der untersuchten Regionen deutschlandweit weit hinten. Am 22. Juli hat die Verwaltung ihrerseits eine Pressemitteilung sowie aktuelle statistische Zahlen zur Bautätigkeit veröffentlicht (https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/nachrichten/bauboom.html).
Demnach sind zwischen 2015 und 2018 zwar insgesamt 3.525 Wohneinheiten beantragt, aber nur 2.323 Einheiten fertiggestellt worden. Dieser Unterschied lässt sich nicht allein durch den zeitlichen Versatz zwischen Genehmigung des Bauantrags und Fertigstellung der Wohneinheit erklären.

Darüber hinaus hat das bereits eingangs erwähnte Wohnraumversorgungskonzept eine Laufzeit bis Ende dieses Jahres. Eine Aktualisierung der Bedarfsprognose wurde seitens der CDU-Fraktion mehrmals angemahnt und schlussendlich in der Ratssitzung im Mai beantragt. Aufgrund der parallelen Beauftragung durch die Verwaltung konnte der Antrag zurückgezogen werden, die Ergebnisse sollen in der zweiten Jahreshälfte den Ratsgremien vorgelegt werden (vgl. DS-Nr. 19-10643-01).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie ist aus Sicht der Verwaltung der Unterschied zwischen genehmigten und fertiggestellten Wohneinheiten zu erklären?

2. Wie hoch ist die Anzahl der abgelehnten Beantragungen zwischen den Jahren 2015 und 2018 und was sind die Hauptgründe einer Ablehnung?

3. Wie ist der Bearbeitungsstand der Wohnungsbedarfsprognose und wann werden die Ergebnisse vorgestellt ?

Anlagen: keine

Absender:
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt / Dr. Mühlnickel, Rainer

19-11532
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Gehweg am Wilhelmitorwall

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	21.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Wie auf dem Bild im Anhang zu erkennen ist, wurde in der jüngsten Zeit offensichtlich die Markierung der Parkplätze auf dem Wilhelmitorwall erneuert. Dabei wurde gleichzeitig den parkenden Fahrzeugen mehr Platz auf Kosten des Platzes für den Gehweg eingeräumt. Dies könnte man als Bagatelle ansehen, die keine Anfrage in einem Ausschuss des Rates erforderlich macht. Vor dem Hintergrund der aktuellen verkehrspolitischen Diskussion erscheinen solche Maßnahmen jedoch in einem etwas anderen Licht. So findet sich z.B. im ISEK unter dem Arbeitsfeld 12, das den Titel "Zukunftsorientierte Mobilität" trägt, der Satz: "Dem nachhaltigen Fuß- und Radverkehr wird mehr Platz im Stadtraum eingeräumt" (S. 162). Darüber hinaus wird dort angeregt, den Fußverkehr im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) stärker zu berücksichtigen. Die Rede ist hier sogar von einem "Premium-Wegenetz" für den Fußverkehr, das mit dem MEP entwickelt werden soll. Die aktuelle Situation am Wilhelmitorwall kann als Beleg dafür angesehen werden, dass die Stadt Braunschweig von diesen selbst gesteckten Zielen leider noch weit entfernt ist.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Mit welcher Begründung hat die Verwaltung die Erneuerung der Markierung am Wilhelmitorwall in der ausgeführten Form veranlasst?

2. Hält die Verwaltung diese Maßnahme vor dem Hintergrund der oben genannten Ziele nach wie vor für sinnvoll?

3. Besteht die Möglichkeit, diese Maßnahme zurückzunehmen um dem Fußverkehr wieder mehr Platz zur Verfügung zu stellen?

Anlagen: Foto Wilhelmitorwall

Absender:
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im Rat der Stadt

19-11554
Anfrage (öffentlich)

Betreff:
Aufwertung der Innenstadt im Bereich der Kannengießerstraße

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	22.08.2019

Beratungsfolge:		*Status*
Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)	04.09.2019	Ö

Sachverhalt:

Große Bereiche des Braunschweiger Zentrums haben sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt. So konnte z.B. durch den Umbau der ehemalige City-Point wiederbelebt und amit attraktiven Ankermietern besetzt werden. Auch für den Welfenhof scheint sich erfreulicherweise ein Investor gefunden zu haben, der sich mit einem neuen Konzept darum bemüht, diese mittlerweile fast leerstehende Passage aufzuwerten. Etwas stiefmütterlich behandelt wurde bislang allerdings der eher am Rand der Fußgängerzone liegende Bereich Schild / Meinhardshof / Kannengießerstraße. Städtebaulich zeichnen sich insbesondere die Straßen Meinhardshof und Kannengießerstraße durch viel zu überdimensionierte Verkehrsflächen aus. Durch einen Rückbau bzw. eine Neugestaltung könnte viel öffentlicher Raum gewonnen und attraktiver gestaltet werden. Dies könnte sich auch auf die Besucherströme und die Kundenfrequenz in diesem Bereich der Fußgängerzone positiv auswirken.

Insbesondere zum Bereich Meinhardshof aber auch zur Wegeverbindung Schild-Höhe-Jöddenstraße-Küchenstraße äußert sich die Verwaltung aktuell in der Vorlage 19-11318 und kündigt weitere Überlegungen und Planungen für diese Bereiche an.

Aus unserer Sicht gibt es darüber hinaus auch im Bereich der Kannengießerstraße großes Verbesserungspotenzial. So könnte z.B. ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, indem Parkflächen für Besucher*innen der Innenstadt reduziert werden. Überlegungen dazu gab es bereits vor mehreren Jahren, u.a. von Prof. Ackers, die in aktuelle Überlegungen einbezogen und kritisch geprüft werden könnten. In unmittelbarer Nähe gibt es gleich mehrere Parkhäuser, die den Wegfall dieser Parkplätze mühelos kompensieren könnten.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gibt es bereits konkrete Pläne und Kostenschätzungen innerhalb der Verwaltung auch für eine Umgestaltung der Kannengießerstraße?

2. Hält die Verwaltung es für sinnvoll, die Planungen zur Umgestaltung des in der Vorlage 19-11318 genannten Bereichs mit Planungen für den Bereich Kannengießerstraße abzustimmen?

3. Gibt neben den in der Vorlage 19-11318 genannten Gesprächen zwischen dem neuen Eigentümer des Welfenhofs und der Verwaltung bereits Gespräche zur Umgestaltung der Kannengießerstraße, z.B. mit der Kirchengemeinde bzw. dem Theologischen Zentrum?

Anlagen: keine