

## Tagesordnung öffentlicher Teil

### Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

---

**Sitzung:** Mittwoch, 11.03.2020, 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 05.02.2020 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
  - 3.1. Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt 20-12944
  - 3.2. Beseitigung der Verkaufspavillons Sack / Neue Straße 20-12692-01
    - 3.2.1. 20-13015 Verkaufspavillons Sack / Neue Straße - städtebauliche Gesichtspunkte
  - 3.3. Sachstandsbericht zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes 20-12836
  - 3.4. Stadtbahnausbau: Planungsauftrag Abzweig (= Wendeschleife) Gliesmarode 20-12969
  - 3.5. Bauform von Bushaltestellen in Braunschweig 19-12147
  - 3.6. 19-11315 Mobilitätsentwicklungsplan - Besetzung Lenkungsreis
  - 3.7. Fahrradverkehr in Braunschweig (mündlich)
4. Anträge
  - 4.1. Ausweisung neuer Naturschutzgebiete 20-12964
    - 4.1.1. Stellungnahme 20-12964-01 Ausweisung neuer Naturschutzgebiete
5. 157. Änderung des Flächennutzungsplanes "Klinikum Salzdahlumer Straße" und Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Klinikum Salzdahlumer Straße", AW 119 Stadtgebiet zwischen der Berufsbildenden Schule "Heinrich-Büssing", dem Golfplatz und den Kleingartenanlagen "Lindenberg I" und "Südstadt" Aufstellungsbeschluss 20-12675
  - 5.1. 157. Änderung des Flächennutzungsplanes "Klinikum Salzdahlumer Straße" und Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Klinikum Salzdahlumer Straße", AW 119 Stadtgebiet zwischen der Berufsbildenden Schule "Heinrich-Büssing", dem Golfplatz und den Kleingartenanlagen "Lindenberg I" und "Südstadt" Aufstellungsbeschluss 20-12675-01

6.	Bebauungsplan "Watenbüttel/Celler Heerstraße", WT 55 Stadtgebiet Celler Heerstraße zwischen Konradstraße und Schlesierweg Aufstellungsbeschluss	20-12629
7.	Veränderungssperre "Watenbüttel/Celler Heerstraße", WT 55 Stadtgebiet zwischen Konradstraße und Schlesierweg Satzungsbeschluss	20-12630
8.	Bebauungsplan "Rheingoldstraße / Zum Ölpersee", HA 140 Stadtgebiet beiderseits der Rheingoldstraße sowie nördlich der Straße Zum Ölpersee Auslegungsbeschluss	20-12674
9.	Veränderungssperre "Rheingoldstraße / Zum Ölpersee", HA 140 Stadtgebiet beiderseits der Rheingoldstraße sowie nördlich der Straße Zum Ölpersee Satzungsbeschluss	20-12650
10.	Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift "Trakehnenstraße/Breites Bleek", ST 81 Stadtgebiet zwischen Trakehnenstraße, Breites Bleek, Springbach, A 36 und dem Gewerbegebiet Senefelderstraße Satzungsbeschluss	20-12662
11.	Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift "An der Schölke-Neu", HO 54 Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke Satzungsbeschluss	20-12663
12.	Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen	20-12696
13.	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Tostmannplatz Fahrtrichtung Nord	20-12658
14.	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Reitlingstraße stadteinwärts	20-12660
15.	Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Im Seumel	20-12795
16.	Barrierefreier Neubau der Bushaltestellen Eutschenwinkel	20-12808
17.	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen Hahnenkleestraße	20-12809
18.	20-12985 Befestigung und Nutzung von Lager- und Verladeflächen der Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH (Az. 0630/1668/2014)	
19.	Anfragen	
19.1.	Schwalben stärker fördern	20-12963
19.2.	Teilnahme der Stadt Braunschweig an der Europäischen Mobilitätswoche 2020	20-12941
19.3.	Maßnahmenplanung in Natura 2000-Gebieten: Sachstand und Beteiligungsprozess 2020	20-12934
19.4.	Baumfällungen Freyastraße	20-12962
19.5.	Sicherheit der Braunschweiger Straßenbahnen	20-12835
19.6.	Steht ausreichend Strom für alle Ladesäulen der E-Mobilität zur Verfügung?	20-12961
19.7.	Car Sharing in Braunschweig	20-12953

Braunschweig, den 4. März 2020



*Betreff:*

**Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt**

*Organisationseinheit:*

Dezernat VI  
0800 Stabsstelle Wirtschaftsdezernat

*Datum:*

26.02.2020

*Beratungsfolge*

Bauausschuss (zur Kenntnis)

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

10.03.2020

11.03.2020

*Status*

Ö

Ö

**Sachverhalt:**

In seiner Sitzung am 25.02.2020 hat der Wirtschaftsausschuss die Verwaltung darum gebeten, die im WA ergangene Mitteilung „Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt“ auch dem Planungs- und Umweltausschuss sowie dem Bauausschuss zur Kenntnisnahme vorzulegen. Die Mitteilung ist als Anlage beigefügt.

Leppa

**Anlage/n:**

Mitteilung 20-12703 Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt

Betreff:

**Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt**

Organisationseinheit:

Dezernat VI  
0800 Stabsstelle Wirtschaftsdezernat

Datum:

17.02.2020

Beratungsfolge

Wirtschaftsausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.02.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Mit der vorliegenden Mitteilung informiert die Verwaltung über den aktuellen Sachstand zum Projekt "Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt", mit dessen Umsetzung die Braunschweig Zukunft GmbH zu Beginn des neuen Jahres begonnen hat.

Projekthintergrund und Status Quo

Im 2018 vom Rat der Stadt Braunschweig verabschiedeten Integrierten Stadtentwicklungskonzept wurde im Rahmenprojekt R.08 "Das Herz Braunschweigs - die Innenstadt als Identitäts- und Impulsgeber" verankert, dass im Rahmen einer Logistik- und Mobilitätsstudie für die Innenstadt das Thema City-Logistik analysiert und bewertet werden soll.

Mit Blick auf die vor allem unternehmerischen Fragestellungen einer Verbesserung bzw. Neuregelung der Waren-/Logistikverkehre hat sich die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft Braunschweig Zukunft (BSZ) des Themas angenommen und im November 2019 eine entsprechende Ausschreibung der Beratungsleistung auf den Weg gebracht. Der Zuschlag für die Umsetzung des Projekts erfolgte im Dezember 2019 an eine Bietergemeinschaft bestehend aus dem Wirtschafts- und Verkehrsberatungsbüro KE-CONSULT und dem Institut für Handelsforschung. Das Konsortium hat im Januar 2020 die Arbeit aufgenommen und führt im Austausch mit der BSZ aktuell erste Standortbetrachtungen durch. Beide Beratungsunternehmen verfügen über eine ausgewiesene Expertise in ihrem jeweiligen Fachgebiet. KE-CONSULT veröffentlicht bspw. jährlich die Leitstudie zur Entwicklung des Kurier-, Express- und Paketmarkts in Deutschland und hat kürzlich ein Logistikkonzept für die Stadt Hamburg erarbeitet. Das Institut für Handelsforschung erarbeitet u. a. Digitalisierungsstrategien für den Handel und führt Erhebungen zur Vitalität von Innenstädten sowie Markt- und Entwicklungsanalysen des Einzelhandels durch. Zusammen stellt das Projektteam eine gute Kombination für die im Rahmen der Untersuchung relevanten Fragestellungen dar.

Zielsetzung und Fragestellungen

Die Zielsetzung, welche mit der Studie verfolgt werden soll, wurde bereits im ISEK-Prozess grob skizziert. Dort heißt es:

*"Im Rahmen einer eigens auf Waren annehmende und versendende Akteure ausgerichteten Mobilitätsstudie wird erörtert, wie der stationäre und der Online-Handel zukünftig verknüpft werden können und wie sich die Innenstadtlogistik weiterentwickeln kann. Dabei sollte insbesondere die Belieferung der Kundschaft auf der "letzten Meile" optimiert und umweltverträglicher gestaltet werden. Entscheidend wird dabei das Thema der Bündelung, das heißt einer übergeordneten, aufeinander abgestimmten Abholung und Belieferung der*

*innerstädtischen Lagen sein. Grundlage des Konzeptes ist eine Betrachtung der zukünftigen Ausrichtung des stationären Einzelhandels. [Dabei sollen unter anderem folgende Fragen beantwortet werden:] Wird er zukünftig nur noch als "Showroom" genutzt, während die gekauften Produkte den Kundinnen und Kunden nach Hause geliefert werden? Welche Folgen haben unterschiedliche Entwicklungsszenarien für die City-Logistik, insbesondere vor dem Hintergrund des hohen und weiter zunehmenden Wohnanteils in der Innenstadt?"*

Hierbei werden also die Betrachtung des Kunden- bzw. Käuferverhalten hinsichtlich innenstadtrelevanter Sortimente auf der einen Seite und die Bedarfe der Unternehmen (Einzelhandel, Dienstleister, Nahversorger usw.) in der Innenstadt auf der anderen Seite eine Rolle spielen. Durch diese Betrachtung erwartet die Verwaltung, zunächst mehr Transparenz hinsichtlich relevanter Kenngrößen wie Kaufverhalten der Bürgerinnen und Bürger, Sendungsvolumina und Verkehrsaufkommen im Logistikbereich oder Belieferungs- bzw. Warensendungsbedarfe der innerstädtischen Unternehmen zu erzeugen. Durch die Schaffung einer solchen objektiven Datenlage sollen Rückschlüsse zur möglichen Verbesserung der Steuerung bzw. Lenkung von Wirtschafts-/Logistikverkehren in der Innenstadt gezogen werden. Zudem besteht das Ziel, hierdurch auch die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt perspektivisch zu sichern, da das Sendungsaufkommen durch den Online-Handel auch künftig weiter zunehmen wird. Mit Blick auf die Zielsetzung, den klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren, wird auch zu überprüfen sein, welche Rolle der Logistikverkehr in diesem Zusammenhang spielt und welche alternativen Ansätze wie Bündelung von Sendungen, Hubs, Nutzung von E-Fahrzeugen o.ä. sich in Braunschweig sinnvoll anwenden lassen.

#### Vorgehen und Zeitplanung

Die Projektdauer wird zum jetzigen Zeitpunkt auf 8-10 Monate geschätzt. Die Umsetzung von Folgemaßnahmen, welche sich aus möglichen Handlungsempfehlungen ergeben sollen, sind bereits in kleinerem Umfang bei der Braunschweig Zukunft eingeplant.

Da bei dem Projekt die Innenstadt- und insbesondere die Einzelhandelsentwicklung eine maßgebliche Rolle spielen, werden relevante Stakeholder wie der Arbeitsschuss Innenstadt Braunschweig e. V., die IHK oder der Einzelhandelsverband eingebunden. Darüber hinaus wird auch der Kontakt zu Akteuren aus der Logistikbranche, z. B. regional sowie national tätige Logistikunternehmen sowie Kurier-, Express- und Paket-Dienstleister (KEP) gesucht, um die Bedarfe dieser Unternehmen adäquat in der Untersuchung zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, neben sekundärstatistischen Erhebungen auch quantitative sowie qualitative Analysen (z. B. Zählungen und Stakeholder-Workshops) durchzuführen.

Aufgrund der Relevanz der Untersuchung für die Neuaufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans begleitet auch der Fachbereich Tiefbau und Verkehr das Projekt.

#### Ausblick

Es ist vorgesehen, dass die Verwaltung auch Vertreter der Ratsfraktionen bei Vorliegen erster Ergebnisse in den Prozess einbindet. Eine Einladung bzw. Ansprache erfolgt separat in der zweiten Jahreshälfte. Nach Fertigstellung werden die Ergebnisse öffentlich vorgestellt.

Leppa

#### **Anlage/n:**

keine

*Betreff:***Beseitigung der Verkaufspavillons Sack / Neue Straße***Organisationseinheit:*

Dezernat VI

0800 Stabsstelle Wirtschaftsdezernat

*Datum:*

19.02.2020

*Adressat der Mitteilung:*

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

**Sachverhalt:**

Die beigefügte Mitteilung an den Wirtschaftsausschuss und den Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt wird dem Planungs- und Umweltausschuss zur Kenntnisnahme als Mitteilung außerhalb von Sitzungen zugeleitet.

Leppa

**Anlage/n:**

keine

Betreff:

**Beseitigung der Verkaufspavillons Sack / Neue Straße**

Organisationseinheit:

Dezernat VI  
0800 Stabsstelle Wirtschaftsdezernat

Datum:

13.02.2020

Beratungsfolge

Wirtschaftsausschuss (zur Kenntnis)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.02.2020

17.03.2020

Status

Ö

Ö

**Sachverhalt:**

Hintergrund

Die Fläche in der Fußgängerzone zwischen dem Konrad-Koch-Quartier und dem Ringerbrunnen, wird durch die Verkaufspavillons und die dazwischen stehenden Stromkästen eingeengt. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität für die Stadtbesucher eingeschränkt, bei hoher Frequenz kommt es hier regelmäßig zu Engpässen, insbesondere, wenn Kunden an den Pavillons warten. Die angebotenen Speisen in den Verkaufspavillons (Schmalzgebäck und asiatische Nudelgerichte) besitzen kein Alleinstellungsmerkmal und sind mindestens gleichwertig in der direkten Umgebung erhältlich. Auch wird das Umfeld aufgrund mangelnder Dunstabzugseinrichtungen mit Gerüchen belastet. Der Bedarf für die Verkaufspavillons ist vor diesem Hintergrund als sehr gering zu betrachten. Auch städtebaulich würde die Beseitigung der Pavillons eine Verbesserung bedeuten.

Vorschlag zum Vorgehen

Zur Verbesserung der Raumsituation wurde seitens der Braunschweig Stadtmarketing GmbH angeregt, die Verkaufspavillons zurückzubauen und die Stromkästen möglichst weitgehend zu verkleinern. Die frei werdende Fläche könnte im geringeren Umfang saisonal als Freisitzfläche und im wesentlichen Anteil zur Verbreiterung des Durchgangs verwendet werden. Es ist anzunehmen, dass durch die zusätzlich freie Fläche die Raumqualität des gesamten, auch in den sommerlichen Abendstunden, gut frequentierten Umfelds aufgewertet wird. Eine Abstimmung mit dem Vorstand des Arbeitsausschusses Innenstadt (AAI) ist erfolgt und er hat sich für die Beseitigung der Pavillons ausgesprochen.

Aufgaben und Zeitplan

Die Pavillons stehen auf städtischen Flächen, die an den Eigentümer der Pavillons mit einem Nutzungsvertrag verpachtet sind. Dieser Vertrag soll zum Jahresende 2020 gekündigt werden. Laut den vertraglichen Vereinbarungen, muss nach Vertragsende der Eigentümer die Verkaufspavillons auf eigene Kosten entfernen. Verwaltungsintern wurde abgestimmt, dass die Grundflächen der Pavillons nach deren Entfernung durch Fachbereich 66 - Tiefbau und Verkehr in der Materialität der umliegenden Flächen wiederhergestellt werden. Die zwischen den Pavillons vorhandenen Stromkästen werden nach Aussage von BS|NETZ auf deren Kosten modernisiert und durch Zusammenlegung auf etwa die Hälfte der Stellfläche verkleinert. Eine Umplatierung der Stromkästen ist nicht geplant, da kein alternativer Standort gefunden wurde und es sich um einen Hauptverteilerkasten handelt. Eine Verlagerung würde zudem hohe Kosten verursachen.

Es ist vorgesehen, die Stromkästen zu verkleiden. Dazu wird in der Folge eine Abstimmung

zwischen der Bauverwaltung, BS|ENERGY / BS|Netz, dem Stadtmarketing und dem AAI erfolgen.

Leppa

**Anlage/n:**  
keine

Betreff:

**Verkaufspavillons Sack / Neue Straße - städtebauliche Gesichtspunkte**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

09.03.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

11.03.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Im Bereich der Fußgängerzone nördlich des Ringerbrunnens befindet sich eine ca. 1,50 m hohe Strom- und Telefon-Verteilerstation zwischen zwei Verkaufspavillons aus den 90er Jahren. Durch die Pavillons bleibt das Volumen des Verteilers weitestgehend verdeckt, der öffentliche Raum zwischen neuem Konrad-Koch-Quartier (ehemals City-Point) und Ringerbrunnen wird hierdurch für den Stadtbesucher jedoch stark eingeengt. Neben der eingeschränkten Bewegungsfläche in Nord-Südachse wird zudem in diesem stark frequentierten Bereich eine direkte Querung für Besucher von einer Straßenseite zur anderen erschwert. Weiterhin sind die Sichtbeziehungen z. B. aus der Burgpassage in Richtung Welfenhof beeinträchtigt.

Insgesamt hat das Ensemble aufgrund der genannten Aspekte eine ungewünschte trennende Wirkung im Stadtraum; dies auch vor dem Hintergrund der expandierenden und in den letzten Jahren gut angenommenen Außengastronomie im Bereich Sack/Neue Straße.

Die Verteilerstation ist zwingend erforderlich und kann aus technischen Gründen nicht verlegt oder unterirdisch angeordnet werden. Sie kann jedoch verkleinert werden.

Mit Vertragskündigung ergibt sich die Möglichkeit, an dieser städtebaulich exponierten und hoch frequentierten Stelle zusätzliche Aufenthaltsqualitäten für Besucher zu schaffen und unterbrochene Wege- und Blickbeziehungen wiederherzustellen. Inwieweit eine Integration des Verteilerkastens z. B. in öffentliches Mobiliar zum kostenlosen Sitzen und Ausruhen mit Blick auf den Ringerbrunnen möglich ist, wäre im Weiteren zu überprüfen.

Leuer

**Anlage/n:**

Fotos der Pavillons

**Anlage 1: Fotos Sack/Neue Straße**





<i>Betreff:</i> <b>Sachstandsbericht zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes</b>
---

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 02.03.2020
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 11.03.2020	<i>Status</i> Ö
---	-------------------------------------	--------------------

### **Sachverhalt:**

Wie bereits zuvor berichtet (Drs. 19-12185), schreibt das Klimaschutzmanagement derzeit das Klimaschutzkonzept fort. Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über den Erarbeitungsstand gegeben werden.

### Bearbeitungsstand

Die Evaluation des ersten Klimaschutzkonzeptes (Drs. 19-11760) und die Aktualisierung der CO<sub>2</sub>-Bilanz (Drs. 19-12185) ist erfolgt. Über die Hälfte der Maßnahmen des ersten Klimaschutzkonzeptes sind grundsätzlich weiterhin relevant und werden daher in den weiteren Erarbeitungsprozess eingebracht. Jedoch werden sie um aktuelle Entwicklungen und Ausführungen aus anderen relevanten Konzepten (u. a. Masterplan 100 % Klimaschutz des Regionalverbandes und FFF-Forderungspapier) ergänzt.

Die beiden geplanten verwaltungsinternen Workshops von Stadtverwaltung und städtischen Gesellschaften haben inzwischen (am 18.12.2019 und 03.02.2020) mit jeweils etwa 25 Teilnehmenden stattgefunden. Die dort erarbeiteten Ideen werden in den anstehenden thematischen Workshops eingebracht und als Grundlage zur weiteren Konkretisierung der einzelnen Themenfelder dienen.

### Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit und Auftaktveranstaltung

Am 18.03.20 findet in der Stadthalle Braunschweig (Congress Saal) um 18:00 Uhr die Auftaktveranstaltung für alle Bürgerinnen und Bürger statt.

Nach einer thematischen Einführung von etwa 45 Minuten ist eine Ideensammlung an sechs Themeninseln (Themenfelder s. u.) geplant, die von je zwei städtischen Mitarbeiter/-innen betreut werden. Das Ziel ist es, den Bürgerinnen und Bürgern einen inhaltlichen Überblick zu geben und mit vereinfachenden Fragestellungen zur Ideenabgabe aufzufordern. Es wird ausreichend Gelegenheit geben, zu rotieren und andere Themeninseln zu besuchen. Am Ende der Veranstaltung werden die Ergebnisse zusammengefasst und der weitere Ablauf des Erarbeitungsprozesses aufgezeigt.

Es ist geplant, dass die Öffentlichkeit im Rahmen einer Abschlussveranstaltung ( voraussichtlich Dezember) noch einmal die Gelegenheit hat sich erneut einzubringen.

Während des Erarbeitungsprozesses ist ein Funktionspostfach für Fragen und Anregungen eingerichtet (klimaschutzkonzept@braunschweig.de), welches vom Klimaschutzmanagement betreut wird.

Expert/-innen-Workshops

Der Maßnahmenkatalog wird gemeinsam mit den relevanten Akteuren in und außerhalb der Verwaltung in Workshops (s. Anlage) entwickelt. Die umfassende Beteiligung stellt sicher, dass sowohl die verschiedenen Belange der Verwaltung (Stadtplanung, Verkehr etc.) als auch das Fachwissen von externen Akteuren z. B. von Umweltverbänden, Wirtschaftsvertreter/-innen oder Wohnungsbaugenossenschaften eingeholt wird. Die Maßnahmen können dadurch möglichst konkret und praxisnah ausgearbeitet werden.

Zu jedem Themenfeld (Energieversorgung, Gebäude, Wohnen & Stadtplanung, Verkehr & Mobilität, Wirtschaft & Industrie, Alltag und Konsum sowie Politik und Verwaltung) ist ein Workshop geplant.

Am 30.03.20 findet der Auftakt für die Experten/-innen (Verbände, Wohnungsbau-gesellschaften, Wissenschaft, Vereine, Organisationen, Fridays for Future u. a.) im Vortragssaal der Stadthalle statt. Der grobe Ablauf ist analog zur öffentlichen Auftaktveranstaltung, Beginn ist ebenfalls 18:00 Uhr.

Im Anschluss an die Auftaktveranstaltung finden handlungsfeldspezifische Workshops im etwa monatlichen Rhythmus statt.

Leuer

**Anlage/n:**

Tabelle Zeitplan Veranstaltungen

Veranstaltung und Workshops Klimaschutzkonzept				
Stand 17.02.2020				
	Titel	Inhalte	Termin	Ort
Aufaktworkshops Intern	1. Verwaltungsinterner Auftaktworkshop	Einführung, CO <sub>2</sub> -Bilanz, Prozessgestaltung	18.12.19, ab 15 Uhr	Richard-Wagner-Straße
	2. Verwaltungsinterner Auftaktworkshops	Vorstellung und Diskussion des gesamten Maßnahmenkatalogs (Kurzversion)	03.02.19, 13.30 Uhr	Richard-Wagner-Straße
Öffentlich	Öffentlicher Workshop & Beteiligung	Einführung, CO <sub>2</sub> -Bilanz, Prozessgestaltung, Ideensammlung	18.03, 18:00 Uhr	Stadthalle
Auftaktworkshops Experten	Auftaktworkshop mit Externen	Einführung, CO <sub>2</sub> -Bilanz, Prozessgestaltung, Ideensammlung	30.03, 18:00 Uhr	Stadthalle
Handlungsfeldspezifische Workshops	Energieversorgung	Konkrete Maßnahmenblätter und konkrete Zielsetzung	27.04, 14:30 Uhr	Richard-Wagner-Straße
	Gebäude, Wohnen und Stadtplanung		27.05, 14:30 Uhr	Ratssaal
	Verkehr & Mobilität		24.06, 14:00 Uhr	Richard-Wagner-Straße
	Wirtschaft & Industrie		ca. September	N.N.
	Politik & Verwaltung		ca. Oktober	N.N.
	Alltag & Konsum		ca. November	N.N.
Öffentlich	Abschlussveranstaltung	Ergebnisse und Anregungen	ca. Dezember	N.N.

Betreff:

**Stadtbahnausbau: Planungsauftrag Abzweig (= Wendeschleife)  
Gliesmarode**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.03.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

11.03.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

In seiner Sitzung am 21.02.2017 hat der Rat die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (DS 17-03594-01). Gleichzeitig wurden mit diesem Beschluss die Verwaltung und die Verkehrs-GmbH beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen und die Öffentlichkeit bei allen Planungen intensiv zu beteiligen.

Im Ergebnis der Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger hat der Rat in seiner Sitzung am 06.11.2018 Vorzugsvarianten für den Verlauf der Stadtbahnstrecke in Volkmarode, die Lage der Wendeschleife Volkmarode und die Lage einer Wendeschleife oder eines Abzweiges (Weiche) in Gliesmarode beschlossen (18-09146-01). In diesem Beschluss wurde der Bezug zu einer möglichen bestehenden planerischen Abhängigkeit zum Projekt Campusbahn/Querum dargestellt.

Erste Erkenntnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung im Rahmen des Projektes Campusbahn/Querum zeigen, dass das planerische Ziel eines Anschlusses Querums an das Stadtbahnnetz über zwei mögliche Streckenführungen erreicht werden könnte. Die eine Stadtbahnstreckenführung könnte über die neue Nordstadt, den TU-Campus Nord und den TU-Campus Ost nach Querum, die andere über die Querumer Straße und die Bevenroder Straße erfolgen.

Für das Projekt Volkmarode Nord ist es erforderlich, eine Planung des Bereiches Berliner Straße/Querumer Straße durchzuführen. Da allein das Vergabeverfahren für diese Planungsleistungen mehrere Monate dauern wird (VGV-Verfahren), ist es notwendig, die Ausschreibung der Planungsleistungen jetzt zu beginnen.

Daher wird die Verwaltung gemeinsam mit der Verkehrs-GmbH zeitnah das erforderliche Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für diese Planungsleistungen auslösen. Die weiteren Erkenntnisse aus der Untersuchung Campusbahn/Querum werden in den Planungsprozess einfließen.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

<i>Betreff:</i> <b>Bauform von Bushaltestellen in Braunschweig</b>
---

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 25.02.2020
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 11.03.2020	<i>Status</i> Ö
---	-------------------------------------	--------------------

#### **Anlass:**

Die Beratungen von Um- und Ausbauplänen für Bushaltestellen in den Stadtbezirksräten und dem Planungs- und Umweltausschuss sind immer wieder von einer Diskussion über die richtige Wahl der Haltestellenbauform geprägt. Die Verwaltung nimmt dies zum Anlass, in der vorliegenden Mitteilung umfassend zu diesem Thema zu informieren.

#### **Lage der Haltestellen im Straßenraum**

Bushaltestellen lassen sich – abgesehen von Sonderformen – grundsätzlich nach ihrer Lage auf oder neben der Fahrbahn der Straße unterscheiden.

- a) Lage auf der Fahrbahn (Fahrbahnhaltestelle)
  - Haltestellenkap (bei Fahrbahnen mit Parkstreifen o. Ä.)
  - Haltestelle am Fahrbahnrand (bei Fahrbahnen ohne Parkstreifen o. Ä.)
- b) Lage neben der Fahrbahn
  - Haltestellenbucht („Bushaltebucht“)

Im Gesamtnetz Braunschweig sind Beispiele für sämtliche Haltestellenlagen vorhanden. Dabei hat die Lage der Haltestelle eine erhebliche Auswirkung auf maßgebliche Kriterien des ÖPNV, wie z. B. Attraktivität, Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und Kosten.

#### **1. Attraktivität des ÖPNV**

##### *Einfädeln in den fließenden Verkehr*

Bei Fahrbahnhaltestellen braucht sich der Bus nicht in einen fließenden Verkehrsstrom einzufädeln. Daher kann der Bus jederzeit aus der Haltestelle abfahren, Fahrzeitverluste und Gefährdungen werden vermieden. An Bushaltebuchten wird hingegen von verschiedenen Kraftfahrern der in der StVO seit Jahren enthaltene Vorrang des Busses immer wieder missachtet, so dass es regelmäßig zu Fahrzeitverzögerungen bzw. Verkehrsgefährdungen kommt.

##### *Seitenbeschleunigungen*

An Fahrbahnhaltestellen kann der Bus gerade an- bzw. abfahren. Demgegenüber sind bei Bushaltebuchten sowohl in der Ein- als auch der Ausfahrt jeweils mehrfache Richtungsänderungen erforderlich. Daraus resultieren Seitenbewegungen des Busses, die für Fahrgäste besonders unkomfortabel sind. Zum Zeitpunkt des Erreichens bzw. Verlassens der Haltestelle haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen

bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen durch die Seitenbewegungen besonders unfallgefährdet.

### *Reisezeit*

Durch das unbehinderte Abfahren aus Fahrbahnhofstellen entstehen im ÖPNV keinerlei Fahrzeitverluste, die Gleichmäßigkeit der Fahrtabläufe wird erhöht und Planbarkeit und Pünktlichkeit der Busumläufe wird verbessert, was den ÖPNV attraktiver macht.

### *Behinderung durch Falschparker*

Im Vergleich zu Fahrbahnhofstellen werden Bushaltebuchten häufiger zum Parken zweckentfremdet. Die Folge ist, dass der Bus bei zugedachten Buchten auf der durchgehenden Fahrbahn halten muss und damit für die Fahrgäste keine Möglichkeit besteht, barrierefrei auf die Wartefläche auszusteigen. Dies ist mit erheblichen Behinderungen, zusätzlichen körperlichen Anstrengungen und Gefährdungen verbunden. Der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen wie z. B. Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen kann sogar unmöglich werden.

### *Raum für Haltestellenausstattung*

Gerade an Haltestellen wird im Seitenraum ausreichend Platz für eine Wartefläche und Ausstattungselemente wie z. B. Wetterschutzeinrichtung, Haltestellenmast und Abfallbehälter benötigt. Bei Fahrbahnhofstellen ist hierfür im Allgemeinen mehr Platz vorhanden als bei Bushaltebuchten, da bei diesen im Haltestellenbereich die zur Verfügung stehende Breite noch durch eine separate Fahrbahn für den Bus (Bushaltebucht) reduziert wird.

### *Spaltbreite*

Da bei Fahrbahnhofstellen der Bus geradlinig an die Haltestelle fährt, ist eine minimale Spaltbreite zwischen Bus und Wartefläche erreichbar. Diese ist insbesondere für den Ein- und Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Personen erforderlich. Bei Bushaltebuchten kann eine minimale Spaltbreite nur durch den Bau sehr langer Verzierungen für die Einfädelung der Busse in die Bushaltebucht erreicht werden. Eine regelkonforme Bushaltebucht weist eine Länge von fast 90 m auf. Diese Länge oder dieser Raum steht im städtischen Bereich nur sehr selten überhaupt zur Verfügung. Die planerische Folge sind dann verkürzte Bushaltebuchten, welche zu größeren Spaltbreiten zwischen haltendem Bus und Wartefläche führen.

## **2. Auswirkungen auf andere Verkehrsarten**

### *Angebot im ruhenden Verkehr*

Bei Haltestellenkaps kann von beiden Seiten bis unmittelbar an die Haltestelle heran geparkt werden und trotzdem sind sehr gute Rahmenbedingungen für den ÖPNV gegeben. Bushaltebuchten erfordern demgegenüber vor und hinter der eigentlichen Haltestelle Verzierungen in einer Größenordnung von mind. 50 m, was zum Entfall von bis zu 9 Pkw-Stellplätzen pro Haltestelle führen kann.

### *Auswirkungen auf den Rad- und Fußgängerverkehr*

Bushaltebuchten führen meist zu Einschränkungen der Breite des Seitenraumes und damit indirekt auch zu Beeinträchtigungen des Rad- und des Fußgängerverkehrs. Aufgrund der verringerten Breite des Seitenraumes müssen sonst getrennt geführte Rad- und Gehwege neben Bushaltebuchten häufig als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass in diesem kritischen gemeinsam genutzten Bereich dann

Fahrgäste ein- und aussteigen. Fahrbahnhaltestellen führen in der Regel allenfalls zu geringen Einschränkungen im Seitenraum.

### *Wechselwirkungen zwischen Bus und motorisiertem Individualverkehr (MIV)*

An Fahrbahnhaltestellen hält der Bus auf der gemeinsamen Fahrbahn, in Bushaltebuchten dagegen außerhalb des gemeinsamen Verkehrsraums. Die von Fahrbahnhaltestellen hervorgerufenen Auswirkungen gehen – abgesehen von weiter unten behandelten Sonderfällen – über die Auswirkungen vergleichbarer Verkehrsvorgänge wie

- Ein- und Aussteigevorgänge bei Kraftfahrzeugen (auch bei Taxen),
  - Halten zum Be- und Entladen,
  - Verkehrsbedingtes Halten von abbiegenden Fahrzeugen (auch vor Grundstückszufahren) oder Signalanlagen
  - Anhalten und Orientierung von Ortsfremden
- nicht hinaus.

Da aber gerade die Auswirkungen des ÖPNV häufig Emotionen auslösen, hat das Bundesverkehrsministerium (heute: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) mehrere Forschungsvorhaben zur Wechselwirkung von Haltestellengestaltung sowie Betriebs- und Verkehrsablauf veranlasst. Die Untersuchung „Einsatzbereiche unterschiedlicher Haltestellenformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ der Universität Kaiserslautern kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Aufgrund der geringeren Nachteile und der Vielzahl an Vorteilen ist die Fahrbahnhaltestelle als Regelhaltestellenform anzusehen.
- An Fahrbahnhaltestellen ist Überholen des haltenden Busses auszuschließen.
- Auf Bushaltebuchten im Längsparkstreifen ist generell zu verzichten, sie sind zu Haltestellenkaps umzubauen.

Die Untersuchung „Auswirkungen von Haltestellen auf Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen“ der Universität Kassel zeigt für zwei- und vierstreifige Fahrbahnen, dass Fahrbahnhaltestellen in Abhängigkeit vor allem von der Verkehrsbelastung und der Busfrequenz überwiegend unbedenklich sind, unter bestimmten Rahmenbedingungen aber als problematisch eingestuft werden.

Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse bestätigen die Aussage der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06):

„Wegen der überwiegenden Vorteile sollen Haltestellenkaps auch an angebauten Hauptverkehrsstraßen möglichst häufig und regelmäßig angewendet werden. Auch der Rückbau von Bushaltebuchten zu Haltestellenkaps kann in der Regel als Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.“

### *Verkehrsverlagerung*

Die Anlage von Fahrbahnhaltestellen trägt zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei und kann deshalb zu einer Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV führen. Das bedeutet dies für den verbleibenden MIV eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen.

## **3. Kosten**

### *Bau- und Unterhaltungskosten*

Aufgrund der zusätzlichen Breite und der spezifischen Fahrbahnbelastung bei Haltevorgängen (gleichzeitig Lenk- und Beschleunigungsvorgänge) erfordern Bushaltebuchten erheblich höhere Bau- und Unterhaltungskosten als Fahrbahnhaltestellen. Der Unterschied liegt im Wesentlichen in der Bushaltebucht selbst (Fläche ca. 500 m<sup>2</sup>), die zu Grund-Baukosten von rund 90.000 € pro Haltestelle und entsprechenden Unterhaltungsmehrkosten führt. Im Vergleich dazu benötigt die Einrichtung einer

Fahrbahnhaltestelle eine Fläche von ca. 60 m<sup>2</sup> mit zugehörigen Grund-Baukosten von rund 15.000 €.

### *ÖPNV-Betriebskosten*

Attraktivitätssteigerungen bei allen Verkehrsarten sind in der Regel mit höheren Kosten verbunden. Fahrbahnhaltestellen können dagegen trotz steigender Attraktivität (aufgrund höherer Reisegeschwindigkeiten) zu sinkenden Betriebskosten führen, da bei kürzeren Fahrzeugumläufen und gleichbleibender Bedienungsfrequenz weniger Fahrzeuge eingesetzt werden können.

## **4. Einsatzbereiche der verschiedenen Bauformen**

### *Einsatzbereiche für den Halt am Fahrbahnrand*

In Bezug zum Kfz-Verkehr ergeben sich die Einsatzgrenzen für Fahrbahnhaltestellen aus der Kfz-Verkehrsstärke, der Anzahl der Fahrstreifen, der Fahrzeugfolgezeit (Taktzeit) des ÖPNV und aus den Haltestellenaufenthaltszeiten, die maßgeblich durch die Fahrgastwechselzeiten bestimmt werden. In den verschiedenen einschlägigen Richtlinien (RASt 06 und Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 13)) sind Einsatzbereiche für Fahrbahnhaltestellen dargestellt.

In der RAST 06 sind folgende Einsatzgrenzen für Fahrbahnhaltestellen festgelegt:

- Bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 750 Kfz/h und Richtung sowie bei einer Busfolgezeit  $\geq 10$  min. sind Fahrbahnhaltestellen immer möglich.
- Bei Busfolgezeiten von weniger als 10 Minuten ist eine Fahrbahnhaltestelle bis zu einer Verkehrsbelastung von 650 Kfz/h und Richtung bei zweistreifigen Straßen unproblematisch.

In der EAÖ 2013 findet sich die folgende Tabelle der Einsatzgrenzen, innerhalb derer die Anlage einer Fahrbahnhaltestelle unproblematisch ist:

Taktfolgezeit	zweistreifige Hauptverkehrsstraße	vierstreifige Hauptverkehrsstraße
2 min	bis ca. 500 Kfz/h u. Ri.	bis ca. 1.500 Kfz/h u. Ri.
5 min	bis ca. 630 Kfz/h u. Ri.	bis ca. 1.500 Kfz/h u. Ri.
10 min	bis ca. 710 Kfz/h u. Ri.	bis ca. 1.800 Kfz/h u. Ri.
15 min	bis ca. 710 Kfz/h u. Ri.	bis ca. 1.800 Kfz/h u. Ri.

### *Einsatzbereich für Bushaltebuchten*

Haltestellenbuchten sollen lediglich an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen ( $v_{zul} > 50$  km/h) und an angebauten Hauptverkehrsstraßen bei betriebsbedingten Aufenthaltszeiten, bei ausreichenden Warteflächen in den Seitenräumen und in Sonderfällen angewendet werden.

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan 2016 für den Großraum Braunschweig führt Folgendes aus:

*„Aus betrieblichen sowie aus Sicherheits- und Komfortgründen ist deshalb anzustreben, dass Busse – sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen – die Haltestellen gerade anfahren und für die Dauer des Fahrgastwechsels auf der Fahrbahn halten können. Vorhandene Bushaltebuchten am Fahrbahnrand sind zurückzubauen.“*

Im Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 heißt es:

*„Die Gestaltung von Haltestellenbereichen hat Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs und auf die Attraktivität für die Fahrgäste. Aus betrieblichen sowie Sicherheits- und Komfortgründen sind Haltepositionen deshalb im Regelfall als*



*Fahrbahnrandhaltestelle bzw. als Haltestellenkap anzulegen, sofern nicht besondere Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant sind oder besonders unsichere Verkehrsverhältnisse vorliegen. Die Beibehaltung oder Neueinrichtung einer Bushaltestelle ist in jedem Einzelfall zu prüfen und zu begründen.“*

## **5. Finanzierung**

### *Zuwendungen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)*

Die Zuwendungshöhe der LNVG für den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen beträgt aktuell max. 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten. Die Gewährung dieser Zuwendungen ist im Wesentlichen davon abhängig, ob geltende Richtlinien und die Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan eingehalten werden.

### *Zuwendungen durch den Regionalverband Großraum Braunschweig*

Der Regionalverband fördert 50 % der verbleibenden zuwendungsfähigen Kosten, die außerhalb der 75 %-Förderung der LNVG liegen. Diese Förderung ist ebenfalls u. A. an die Erfüllung der im Nahverkehrsplan aufgestellten Bedingungen geknüpft.

## **6. Fazit**

Fahrbahnhaltestellen weisen gegenüber Bushaltestellen große betriebliche Vorteile auf. Sie sind für den ÖPNV auch erheblich attraktiver und weisen zugleich deutliche Kostenvorteile gegenüber Bushaltestellen auf. Die Verlustzeiten für den übrigen Verkehr liegen bei den meisten Haltestellen unterhalb der lichtsignalüblichen (und akzeptierten) Sperrzeiten, sie gehen über die Auswirkungen vergleichbarer Verkehrsvorgänge (Ein-/Aussteigevorgänge bei Taxen, Halten zum Be-/Entladen, verkehrsbedingtes Halten von abbiegenden Fahrzeugen) nicht hinaus. Fahrbahnhaltestellen ermöglichen im Vergleich zu Bushaltestellen außerdem zusätzliche Parkplätze.

Verbesserungen im ÖPNV kommen dem Gesamtverkehrssystem und damit indirekt auch den übrigen Verkehrsarten zugute.

Bei der Wahl der Bauform von Bushaltestellen kann auf umfangreiche technische Regelwerke zurückgegriffen werden. Diese werden auch weiterhin der Planung von Bushaltestellen zugrunde gelegt. Aufgrund der betrieblichen und finanziellen Vorteile von Fahrbahnhaltestellen werden diese nach Prüfung der Voraussetzung bevorzugt eingerichtet. Auch der Rückbau von Bushaltestellen zu Fahrbahnhaltestellen führt in der Regel zu einer Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse.

Leuer

**Anlage/n:**

keine

<i>Betreff:</i> <b>Mobilitätsentwicklungsplan - Besetzung Lenkungsreis</b>
---

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 06.03.2020
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	<i>Sitzungstermin</i> 11.03.2020	<i>Status</i> Ö
---	-------------------------------------	--------------------

### **Sachverhalt:**

Mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 18.06.2019 wurde die Verwaltung beauftragt, den Mobilitätsentwicklungsplan nach dem in DS 19-11030 dargestellten Konzept zu erarbeiten.

Der Mobilitätsentwicklungsplan wird in einem integrativen Prozess aufgestellt, der die Entwicklung aus Wirtschaft und Forschung, Umwelt und Technik sowie die Betrachtung sozialer und demografischer Veränderungen berücksichtigt. Diese Themenfelder werden vor allem von einem extern besetzten Expertenkreis, einem wissenschaftlichen Beirat und dem verwaltungsinternen Projektteam begleitet. Bürgerbeteiligungen runden den Prozess ab und gewährleisten eine ganzheitliche Bearbeitung zur Erstellung des Mobilitätsentwicklungsplans.

Zusätzlich wurde ein Lenkungsreis etabliert, der den gesamten Prozess begleitet. Der Lenkungsreis dient zur fortlaufenden Information der Politik über den Projektfortschritt, zur Diskussion inhaltlicher Eckpunkte sowie zur Vorbereitung von Entscheidungen in den politischen Gremien.

Die konkrete Struktur des Lenkungsreises gestaltet sich wie folgt:

#### **Leitung:**

Dez. III	Herr Leuer
FBL 66	Herr Benschmidt (Vertretung)

#### **Berichterstattung und Geschäftsführung:**

66.1	Frau Fricke (Projektleitung)
66.1	Herr Lau (Vertretung)

#### **Mitglieder der Ratsfraktionen/-gruppen:**

SPD	Frau Palm (Vertretung Frau Johannes)
CDU	Herr Hinrichs (Vertretung Herr Manlik)
Bündnis 90/ Die Grünen	Herr Dr. Mühlnickel (Vertretung Frau Jalyschko)
AfD	Frau vom Hofe (Vertretung Herr Hanker)
Die Linke	Frau Schneider (Vertretung Frau Zecchino)
BIBS	Herr Dr. Dr. Büchs (Vertretung Herr Rosenbaum)
FDP	Herr Möller (Vertretung Herr Schramm)
Die Fraktion P <sup>2</sup>	Herr Bley (Vertretung Frau Hörster)

Der zuständige Fachausschuss ist der PIUA. Die Zielsetzung des Mobilitätsentwicklungsplans, das Zielszenario und die Endfassung werden vom Rat beschlossen.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine

Betreff:

**Sachstand zur Planung Großer Hof**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

06.03.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Kultur und Wissenschaft (zur Kenntnis)	06.03.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	11.03.2020	Ö
Schulausschuss (zur Kenntnis)	13.03.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (zur Kenntnis)	17.03.2020	Ö

**Sachverhalt:**

Mit dieser Mitteilung informieren die Dezernate III, IV und V gemeinsam zum Sachstand der Überlegungen zur Nachnutzung der Fläche Großer Hof. Diese basieren auf den Ergebnissen der dezernatsübergreifenden Projektgruppe "Bauliche Entwicklung in der Innenstadt". Ziel der Projektgruppe ist es, in der Innenstadt Lösungen für verschiedene Nutzungsanforderungen zu finden, u. a. für die 6. IGS, die Helene-Engelbrecht-Schule sowie die Städtische Musikschule.

Im Jahr 2019 fielen bereits die Entscheidungen, die Helene-Engelbrecht-Schule auf das Grundstück der BBS 2 an der Salzdahlumer Straße zu verlagern und die 6. IGS auf dem Gelände der Tunicahalle zu entwickeln.

In einem nächsten Schritt wurden Nutzungspotentiale für den Bereich Großer Hof geprüft. Der Große Hof ist Teil des mittelalterlichen Stadtgefüges, der Weichbilder Neustadt und Hagen, in unmittelbarer Nähe zu den Großkirchen St. Andreas und St. Katharinen. Die dortigen Schulen Kielhornschule und Helene-Engelbrecht-Schule stehen leer bzw. sind baulich abgängig, so dass sich zusammen mit dem Grundstück der ehemaligen Markthalle eine einmalige Chance ergibt, in der Innenstadt ein größeres Bauprojekt mit einer Mischnutzung von öffentlichen Einrichtungen und Wohnungen zu realisieren.

**Evaluierte Nutzungsbedarfe für eine Entwicklung des Großen Hofes**

Wohnen, Klima, Freiraum

Die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum ist eine aktuelle Herausforderung, der sich die Stadt bereits mit dem ISEK-Ziel "Wohnungsneubauoffensive weiterführen" (s. ISEK 2030, S. 88) verpflichtet hat. Wohnen trägt zudem zur Belebung der Innenstadtquartiere auch außerhalb der Geschäftszeiten bei.

Insofern ist die Wohnnutzung in der Innenstadt zu bewahren und weiterzuentwickeln. Hinsichtlich der innerstädtischen Lage und mit Blick auf die umgebende Nutzung ist der Große Hof besonders geeignet als attraktiver Wohnstandort. Es ist daher zu prüfen, wie sich neue Wohnungen in Kombination mit anderen Nutzungen verwirklichen lassen.

Mit Blick auf den Klimaschutz ist es zudem notwendig, für die bauliche Entwicklung in dieser zentralen Lage der Stadt einen klimaökologischen Ausgleich herzustellen, die öffentlichen

Bereiche aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

### Städtische Musikschule

Die Städtische Musikschule befindet sich derzeit an den Standorten Augusttorwall 5 und Magnitorwall 16. Die Aufteilung auf zwei Liegenschaften, die begrenzten räumlichen Möglichkeiten (in Bezug u.a. auf Inklusion, frühkindliche Erziehung, moderne Musikpädagogik sowie Auftritte) und der baulich massiv abgängige Zustand der Liegenschaften (der mittelfristig u.a. erhebliche brandschutztechnische Nachrüstungen erfordern wird) sind sowohl unter ökonomischen Aspekten als auch aus kulturfachlicher Sicht nicht zukunftsfähig. Die Verwaltung hat den politischen Auftrag, auf der Basis des Zukunftskonzepts "Die Städtische Musikschule Braunschweig auf dem Weg zum Zentrum für Musik" (Drs. Nr. 19-10104-01) die finanziellen und räumlichen Planungen voranzutreiben und konkrete Realisierungsvorschläge für ein "Ein-Standort-Konzept" bis hin zu einem Konzert- und Musiksaal vorzulegen. Für das "Ein-Standort-Konzept" besteht bereits ein Raumprogramm, das sich derzeit im Investitionssteuerverfahren befindet. Das Raumprogramm umfasst auch einen Konzertsaal für 199 Plätze.

Das Ergebnis von Alternativprüfungen zu Standorten hat ergeben, dass von den verbliebenen und zur Verfügung stehenden innerstädtischen Flächenalternativen der Große Hof die Potentialfläche darstellen würde, auf der, in absehbaren Zeiträumen, ausgehend von den Eigentums- bzw. Wirtschaftlichkeitsverhältnissen, das "Ein-Standort-Konzept" am zielführendsten umsetzbar wäre. Der Standort Großer Hof wäre aus Sicht der Verwaltung ein idealer Standort, um die Städtische Musikschule an einem Standort neu zu entwickeln. Zum einen bietet die zentrale Lage eine sehr gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten, zum anderen eröffnen Grundstücksgröße und -zuschnitt alle Möglichkeiten, das angestrebte Raumprogramm sinnfälliger umzusetzen. Auch aus städtebaulicher Sicht könnte eine Musikschule zu einer Belebung des Quartiers beitragen.

### Soziale Infrastruktur: Grundschule, Kita

Aus schulfachlicher Sicht wird aufgrund der weiteren Entwicklung von Wohnbauprojekten im innenstadtnahen Bereich (z. B. in den Bereichen Hauptbahnhof, Holwedeklinik, Wilhelmstraße-Nord, Rennelbergstraße) eine weitere Grundschule im Bereich der Innenstadt notwendig. Zudem benötigen die vorhandenen Grundschulen Comeniusstraße, Heinrichstraße und Klint in der Innenstadt und im Östlichen Ringgebiet dringend eine Entlastung. Eine neue zweizügige Grundschule im Bereich Großer Hof könnte in Verbindung mit einer Veränderung der Schulbezirksgrenzen eine geeignete Lösung hierfür darstellen. Des Weiteren müsste am Standort eine eigene Einfach-Sporthalle vorgesehen werden, um den zusätzlichen schulsportlichen Bedarf abzudecken.

Die Entwicklung von Wohnbauprojekten in der Innenstadt löst darüber hinaus weitere Bedarfe an Betreuungsplätzen für Kinder und Kleinkinder aus. In Anbetracht der günstigen Lage des Großen Hofes wird auch die Unterbringung einer kleinen Kita mit zwei, ggf. auch drei Gruppen geprüft werden.

### Nutzungskonzept Großer Hof

Vor dem Hintergrund dieser Evaluierung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass ein Nutzungsmix von Wohnungen und Einrichtungen der öffentlichen kulturellen und sozialen Infrastruktur die richtige Zielsetzung für die Potentialfläche Großer Hof darstellt. Ein Nutzungsmix ist auch deswegen vorteilhaft, weil die Grundschule hauptsächlich vormittags und die Musikschule hauptsächlich nachmittags genutzt wird. Hieraus ließen sich wirtschaftliche Synergien entwickeln, die zudem auch in der inhaltlichen Zusammenarbeit bestehen können.

Weiteres Vorgehen:

In einem nächsten Schritt wird die Verwaltung prüfen, ob und wie sich die vorgeschlagenen Nutzungen auf dem Areal unterbringen lassen. Dies lässt sich mit einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie in verschiedenen Varianten ermitteln. Dabei sollen folgende Varianten untersucht werden:

Alternative 1: Wohnen und Musikschule

Wohnungen  
Städtische Musikschule mit einem Konzertsaal

Alternative 2: Wohnen, Musikschule und Grundschule

Wohnungen  
Städtische Musikschule mit einem Konzertsaal  
eine zweizügige Grundschule mit Einfeld-Sporthalle

In den Alternativen ist die Unterbringung einer 2-3-Gruppen-Kita als Bestandteil des jeweiligen Bauvolumens optional zu prüfen. Zudem wird der Standort dahingehend untersucht, ob für eine Grundschule mit einer 1-Fach-Sporthalle hinreichend Flächenpotential besteht.

Eine Kooperation der Grundschule mit der Städtischen Musikschule wird in diesem Zusammenhang untersucht, da sich in der baulichen Realisierung Synergieeffekte ergeben könnten, die bei beiden Bauvorhaben zu Kostenvorteilen führen können.

Zielsetzung:

Auf der Basis der Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie soll analog zum erfolgreichen Vorgehen bei der 6. IGS eine umfängliche Entscheidungsgrundlage als Ausgangspunkt für weitergehende Planungen entstehen. Die Ergebnisse werden der Politik schnellstmöglich vorgestellt.

**Nächste Umsetzungsschritte:**

1. In einem ersten Schritt wird für das umrissene Nutzungsszenario in den genannten Alternativen ein schlüssiges städtebauliches Gesamtkonzept beauftragt, das die Machbarkeit im Rahmen einer vergleichenden Bewertung darstellen soll.

2. Auf der Basis dieser Studie werden in einem nächsten Schritt belastbare Kostenschätzungen für die Realisierung angestellt und die erforderlichen politischen Entscheidungen vorbereitet.

Die Studie wird durch das Dezernat III beauftragt und durch Planungsmittel des Dezernats IV für die Musikschulkonzeptumsetzung finanziert.

Leuer

Dr. Hesse

Dr. Arbogast

**Anlage/n:**

Entwicklungsbereich Großer Hof





## Betreff:

**Ausweisung neuer Naturschutzgebiete**

## Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

## Datum:

27.02.2020

## Beratungsfolge:

		Status
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	11.03.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	17.03.2020	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	24.03.2020	Ö

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird gebeten, jedes Jahr die Ausweisung eines Naturschutzgebietes zu beginnen (effektive Einleitung des Unterschutzstellungsverfahrens mit Erarbeitung einer Schutzgebietsverordnung, Auslage, etc.). Dabei orientiert sich die Verwaltung am Landschaftsrahmenplan von 1999, in dem 60 potentielle Gebiete genannt werden.
2. Mit der Bearbeitung wird ab 2020 mit folgender Priorisierung begonnen: 1. Ellernbruchsee (N52), nördliche Schunteraue (N15), Stöckheimer Forst (N42 und N43).

**Sachverhalt:**

Im Landschaftsrahmenplan finden sich Vorschläge für 60 Flächen, die die Voraussetzungen erfüllen, unverzüglich als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden zu können. Jetzt muss mit der Umsetzung der Unterschutzstellungen begonnen werden.

**Anlagen:** keine



Betreff:

**Ausweisung neuer Naturschutzgebiete**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

09.03.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	11.03.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	17.03.2020	N
Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)	24.03.2020	Ö

**Sachverhalt:**

Zu dem Antrag der Fraktion BIBS im Rat der Stadt vom 27.02.2020 (Drucksache 20-12964) wird wie folgt Stellung genommen:

Das in dem Antrag zum Ausdruck kommende Ziel deckt sich grundsätzlich mit der Aufgabenplanung der Verwaltung. Die Intention, verstärkt naturschutzfachlich geeignete Wertigkeiten dauerhaft naturschutzrechtlich zu sichern, wird daher ausdrücklich begrüßt.

Seitens der Verwaltung steht in diesem Jahr die bereits angekündigte Naturdenkmal-Sammelverordnung für mehrere Dutzend schutzwürdiger Bäume im Stadtgebiet zur Beschlussfassung an. Ferner ergibt sich im Zuge der Gesamtsicherung des FFH-Gebietes 101 „Wälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ noch die Notwendigkeit einer Teilaktualisierung bzw. Teilanpassung der Verordnung für das Landschaftsschutzgebiet BS 17, da ein Annex dieses nahezu vollständig auf Helmstedter und Wolfsburger Gebiet liegenden FFH-Gebietes auch in das Braunschweiger Stadtgebiet hereinragt.

Ab dem kommenden Jahr ist sodann die zugesagte Unterschutzstellung von „geschützten Landschaftsbestandteilen“ (insbes. von Alleen) vorgesehen. Die Verwaltung verweist diesbezüglich auf die Mitteilung „Erhalt der doppelreihigen Lindenallee entlang der Saarstraße und der Saarlouisstraße in Lehdorf“ (Drs. 19-10799-01).

Im Anschluss daran ist seitens der Verwaltung die sukzessive Unterschutzstellung der im Landschaftsrahmenplan (im Folgenden: LRP) gelisteten Gebiete angedacht. Hinzuweisen ist darauf, dass in der aktuellen Fassung des LRP, nach der erfolgten Teilaktualisierung 2012/2013, nicht 60 sondern nur 24 Gebiete gelistet sind, die die Voraussetzungen zur Ausweisung als Naturschutzgebiet erfüllen. Der LRP selbst enthält dabei keine eigene Priorisierung. Die drei im Antrag vorgeschlagenen Gebiete decken sich jedoch mehrheitlich mit der Einstufung der Verwaltung. Derzeit ist vorgesehen zunächst mit dem Forst Stiddien nebst dem Ellernbruchsee sowie der in den letzten Jahren bereits weitgehend renaturierten Niederung des Fuhsekanals westlich von Broitzem bis zur Stadtgrenze zu beginnen. Hier ist bisher nur der Fuhsekanal als lineares „Naturdenkmal“ geschützt.

Mithin ist nach der dargestellten Planung für die kommenden Jahre bereits jährlich ein naturschutzrechtliches Flächen- bzw. Objektsicherungsverfahren vorgesehen.

Ein strikter jährlicher Turnus für die Ausweisung für Naturschutzgebiete ist jedoch nicht darstellbar.

Ein solcher kann lediglich allgemein als Orientierungsrahmen für naturschutzfachliche Sicherungsverfahren herangezogen werden, der neben Unterschutzstellungsverfahren von Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten auch naturschutzrechtliche Objektschutzverfahren wie die Naturdenkmalsammelverordnung miteinbezieht.

Ein ordnungsgemäßes Unterschutzstellungsverfahren bedeutet in jedem Fall einen - wenn auch rechtlich vorgesehenen - Eingriff für die von der jeweiligen Planung berührten Eigentümer und Nutzungsberechtigten.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, legt die Verwaltung einen besonderen Schwerpunkt auf eine umfangreiche, regelmäßig über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Beteiligung der jeweils Betroffenen durch beispielsweise die Durchführung von Öffentlichkeitsveranstaltungen und einem intensiven direkten Austausch mit den von den Planungen Berührten.

Nach Auffassung der Verwaltung ist die so eingesetzte Zeit eine gute Investition in möglichst nachhaltige Sicherungsverfahren.

Durch diese weitgehende und zeitintensive Einbindung in den Planungsprozess soll das Verständnis für die Ziele des Naturschutzes vergrößert und die Umsetzung der jeweiligen Sicherung auf eine möglichst gemeinsame Basis gesetzt werden.

Die hierfür notwendige Zeit variiert von Fall zu Fall. Diese ist jedenfalls aber erheblich und nicht stringent auf ein Jahr zu begrenzen.

Der erforderliche Aufwand setzt sich insbesondere aus der fachlichen Erarbeitung eines Sicherungsentwurfes (Verordnung oder Satzung) nebst verwaltungsinterner Abstimmung der unterschiedlichen Belange, der Fertigung von Berichten für die städtischen Gremien, dem Austausch mit Beteiligten, der Durchführung der jeweiligen gesetzlich vorgesehenen Beteiligungen (z. B. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die öffentliche Auslegung; jeweils mit Einwendungsfristen von mindestens einem Monat), der Prüfung und Einarbeitung der jeweils erfolgenden Einwendungen, der Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit bzw. von Öffentlichkeitsveranstaltungen, der Gremienbeteiligung zur Beschlussfassung sowie ggf. der Begleitung eines etwaigen, im Nachgang erfolgenden, gerichtlichen Verfahrens zusammen.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist überdies die verbindliche Festlegung einer Reihenfolge der im LRP gelisteten Gebiete nach Auffassung der Verwaltung nicht sinnvoll, da bei der Auswahlentscheidung die konkrete Situation zum Zeitpunkt des Beginns des Unterschutzstellungsverfahrens berücksichtigt werden sollte. In Bezug auf den Stöckheimer Forst sind beispielsweise die aktuellen Entwicklungen in den Wäldern zu bedenken. Im Stöckheimer Forst mussten gerade großflächig Eschen aufgrund massiver Schädigungen gerodet werden. Hier scheint es angebracht, erst nach einer Bestandsaufnahme und Entscheidung über die waldbauliche Konzeption/Neuausrichtung über ein Schutzgebietsverfahren bzw. über die konkrete Priorisierung zu entscheiden.

Fazit:

Eine sukzessive im jeweils unmittelbaren Anschluss aneinander erfolgende Sicherung der im LRP dargestellten Gebiete ist nach Durchführung der dargestellten prioritären Sicherungsverfahren seitens der Verwaltung bereits vorgesehen. Die Sicherung von Naturschutzgebieten ist jedoch aus den dargestellten Gründen nicht in einem strikten jährlichen Turnus darstellbar. Ein jährlicher Turnus kann jedoch als allgemeiner Orientierungsrahmen für naturschutzrechtliche Sicherungsverfahren herangezogen werden. Ferner kann der genannten Priorisierung nach derzeitigem Stand grundsätzlich gefolgt werden, so dass die angeführten Gebiete in den ersten entsprechenden Unterschutzstellungsverfahren Berücksichtigung finden werden. Hinsichtlich der abschließenden Priorisierung sollte jedoch auf die konkrete Situation zum Zeitpunkt des jeweiligen Unterschutzstellungsverfahrens abgestellt werden.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine

Betreff:

**157. Änderung des Flächennutzungsplanes "Klinikum Salzdahlumer Straße" und Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Klinikum Salzdahlumer Straße", AW 119 Stadtgebiet zwischen der Berufsbildenden Schule "Heinrich-Büssing", dem Golfplatz und den Kleingartenanlagen "Lindenberg I" und "Südstadt" Aufstellungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

25.02.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	10.03.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	11.03.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	17.03.2020	N

## **Beschluss:**

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung der 157. Änderung des Flächennutzungsplanes „Klinikum Salzdahlumer Straße“ und des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Klinikum Salzdahlumer Straße“, AW 119, beschlossen.“

## **Sachverhalt:**

### **Beschlusskompetenz**

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

### **Planungsziel und Planungsanlass**

Derzeit sind die verschiedenen Nutzungen der Städtischen Klinikum gGmbH auf drei Standorte im Stadtgebiet verteilt. Im Zuge verschiedener Umstrukturierungen sind perspektivisch umfangreiche Erweiterungen am Klinikstandort an der Salzdahlumer Straße vorgesehen, die in weiten Teilen außerhalb des Geltungsbereichs eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes liegen. Daher ist das Klinikum aktuell mit ersten Bauvorhaben an die Stadt

herangetreten, für die durch Aufstellung eines Bebauungsplans die erforderlichen Baurechte teilweise erst noch zu schaffen sind.

Gegenwärtig sind nur Teilflächen des Klinikareals durch den seit 21. Februar 1964 rechtsverbindlichen Bebauungsplan AW 51 sowie den seit 16. Dezember 1988 rechtsverbindlichen Bebauungsplan AW 79 überplant. Um die Gesamtheit der verschiedenen Bauvorhaben zur Klinikerweiterung einschließlich der vorgesehenen Errichtung einer Hochgarage, eines Dienstleistungs- sowie eines Bürozentrums realisieren zu können, ist daher die Überplanung des Gesamtareals durch einen Bebauungsplan erforderlich. Vorgesehen ist die Ausweisung einer Fläche Sondergebietsfläche „Klinikum“.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan wird der Bereich größtenteils als Flächen für den Gemeinbedarf und als Grünflächen und Wohnbauflächen dargestellt. Die im Bebauungsplan angestrebte Ausweisung als Sondergebietsfläche „Klinikum“ ist daraus nicht entwickelbar. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist erforderlich.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung der 157. Änderung des Flächennutzungsplanes „Klinikum Salzdahlumer Straße“ und des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Klinikum Salzdahlumer Straße“, AW 119.

Leuer

### **Anlage/n:**

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Geltungsbereich

# 157. Änderung des Flächennutzungsplanes

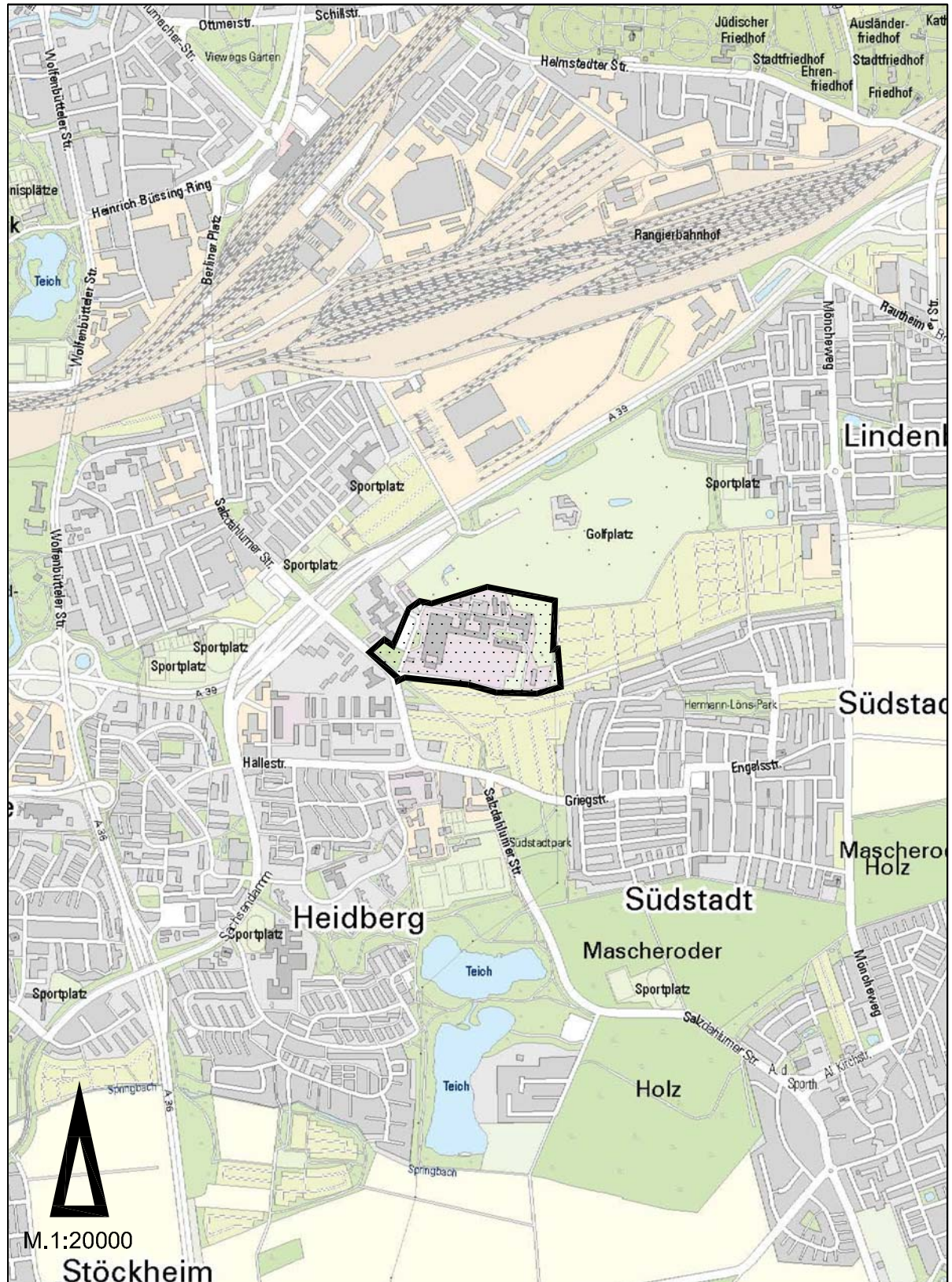
## Klinikum

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

## Klinikum

AW 119

### Übersichtskarte





157. Änderung des Flächennutzungsplanes

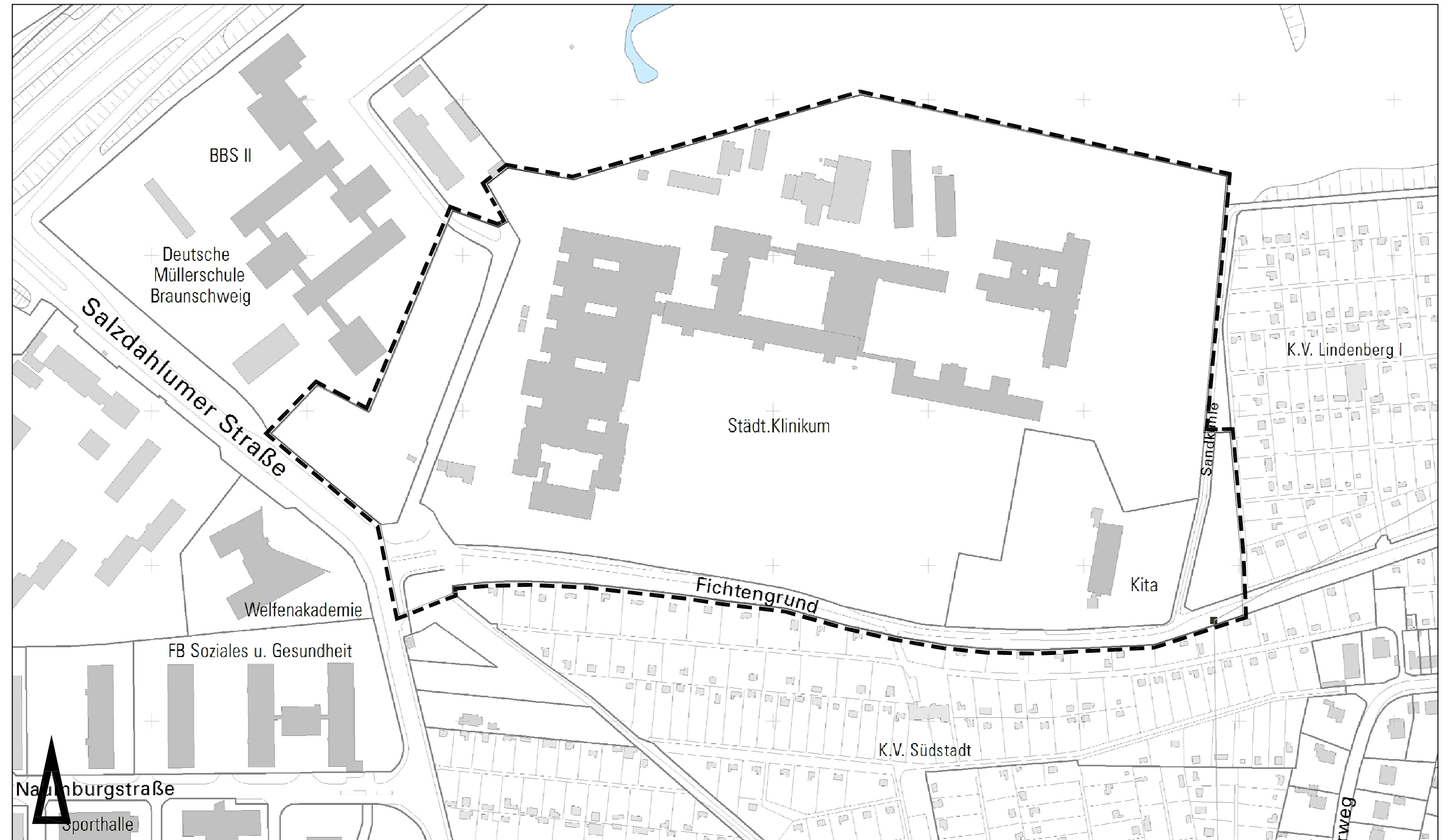
**Klinikum**

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

**Klinikum**

**AW 119**

Geltungsbereich



Maßstab 1:2500

Stadtgrundkarte <sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

<sup>2)</sup> © LBN Landamt für Geoinformation und Landesentwicklung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig



*Betreff:*

**157. Änderung des Flächennutzungsplanes "Klinikum Salzdahlumer Straße" und Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Klinikum Salzdahlumer Straße", AW 119 Stadtgebiet zwischen der Berufsbildenden Schule "Heinrich-Büssing", dem Golfplatz und den Kleingartenanlagen "Lindenberg I" und "Südstadt" Aufstellungsbeschluss**

*Organisationseinheit:*

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

*Datum:*

04.03.2020

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode  
(Anhörung)

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

10.03.2020

11.03.2020

17.03.2020

*Status*

Ö

Ö

N

**Beschluss:**

„Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung der 157. Änderung des Flächennutzungsplanes „Klinikum Salzdahlumer Straße“ und des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Klinikum Salzdahlumer Straße“, AW 119, beschlossen.“

**Sachverhalt:**

Zu der Drucksache 20-12675 wird der „Masterplan Klinikum“ als Anlage 3 nachgereicht.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 3: Masterplan Klinikum

(Anlagen 1 und 2 siehe Beschlussvorlage 20-12675)



157. Änderung des Flächennutzungsplanes

**Klinikum**

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

**Klinikum**

**AW 119**

Geltungsbereich mit Masterplan Klinikum



Maßstab 1:2500

Stadtgrundkarte <sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

<sup>2)</sup> © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldaten Braunschweig-Städte

Betreff:

**Bebauungsplan "Watenbüttel/Celler Heerstraße", WT 55  
Stadtgebiet Celler Heerstraße zwischen Konradstraße und  
Schlesierweg  
Aufstellungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

27.01.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	12.02.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	11.03.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	17.03.2020	N

**Beschluss:**

"Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Watenbüttel/Celler Heerstraße“, WT 55, 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 über Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan/Bebauungsplan) um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

**Planungsziel und Planungsanlass**

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 20. November 2012 das „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“ beschlossen. Das Konzept nennt auf Basis einer umfassenden Untersuchung für das gesamte Stadtgebiet Standorte, an denen insbesondere Spielhallen und Wettbüros ausnahmsweise zugelassen werden können. Im Umkehrschluss sollen zur Vermeidung negativer städtebaulicher Entwicklungen Spielhallen und Wettbüros in den übrigen Stadtgebieten nicht zugelassen werden. Auf der Basis dieses Konzeptes soll deshalb die Ansiedlung derartiger Betriebe im gesamten Stadtgebiet von Braunschweig planungsrechtlich geregelt werden.

Das Vergnügungsstättenkonzept sieht vor, dass im Ortsteil Watenbüttel keine Spielhallen und Wettbüros angesiedelt werden sollen. Mit dem Bebauungsplan „Watenbüttel/Celler Heerstraße“, WT 55, soll dieses Ziel umgesetzt werden.

Aktueller Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes WT 55 ist eine Bauvoranfrage für

eine Spielhalle mit 7 Spielgeräten auf dem Grundstück Celler Heerstraße 318. Nach geltendem Planungsrecht (Bebauungsplan WT 47, Dorfgebiet, BauNVO 1977) wäre diese Spielhalle zulässig. Darüber hinaus wurde eine mündliche Anfrage nach der Zulässigkeit einer Spielhalle für das Grundstück Celler Heerstraße 306 gestellt.

Diese beiden Anfragen zeigen auf, dass auch Stadtteile in Randlagen für die Betreiber von Spielhallen und Wettbüros interessante Standorte sein können. In Bezug auf Watenbüttel ist der hohe Durchgangsverkehr als ein wichtiger Standortfaktor anzunehmen. Der Ortsteil ist jedoch gerade durch den Durchgangsverkehr städtebaulich und verkehrlich stark beeinträchtigt. Es ist daher ein wichtiges Ziel, die Funktion von Watenbüttel als Wohnstandort in jeder Hinsicht zu stärken und weiteren negativen Entwicklungen, wie sie durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten zu erwarten sind („Trading-down“), entgegenzuwirken.

Deshalb sollen im mittleren Abschnitt der Celler Heerstraße und in dem ebenfalls gefährdeten Teilabschnitt der Peiner Straße im zentralen Bereich von Watenbüttel Spielhallen und Wettbüros ausgeschlossen werden.

Für Teilbereiche des Geltungsbereiches des Bebauungsplans WT 55 gelten bereits Bebauungspläne. Diese lassen Spielhallen und Wettbüros teilweise zu. Deren Festsetzungen werden durch Textliche Festsetzungen des Bebauungsplan WT 55 nur ergänzt und gelten im Übrigen weiter. Für andere Teilbereiche gelten keine Bebauungspläne. Hier richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben nach den Bestimmungen des § 34 BauGB („Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“). Da im zentralen Bereich von Watenbüttel auch gemischte Nutzungsstrukturen vorhanden sind, die als Misch-, Dorf- oder Gewerbegebiet einzustufen sind, können – vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung - Spielhallen und Wettbüros auch in diesen Bereichen zulässig sein. Deshalb werden auch solche gefährdeten Bereiche von der Planung umfasst.

Das Planverfahren soll unter Anwendung der Vorschriften des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB durchgeführt werden.

Zur Sicherung der Planung ist eine Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB vorgesehen.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung des Bebauungsplanes „Watenbüttel/Celler Heerstraße“, WT 55.

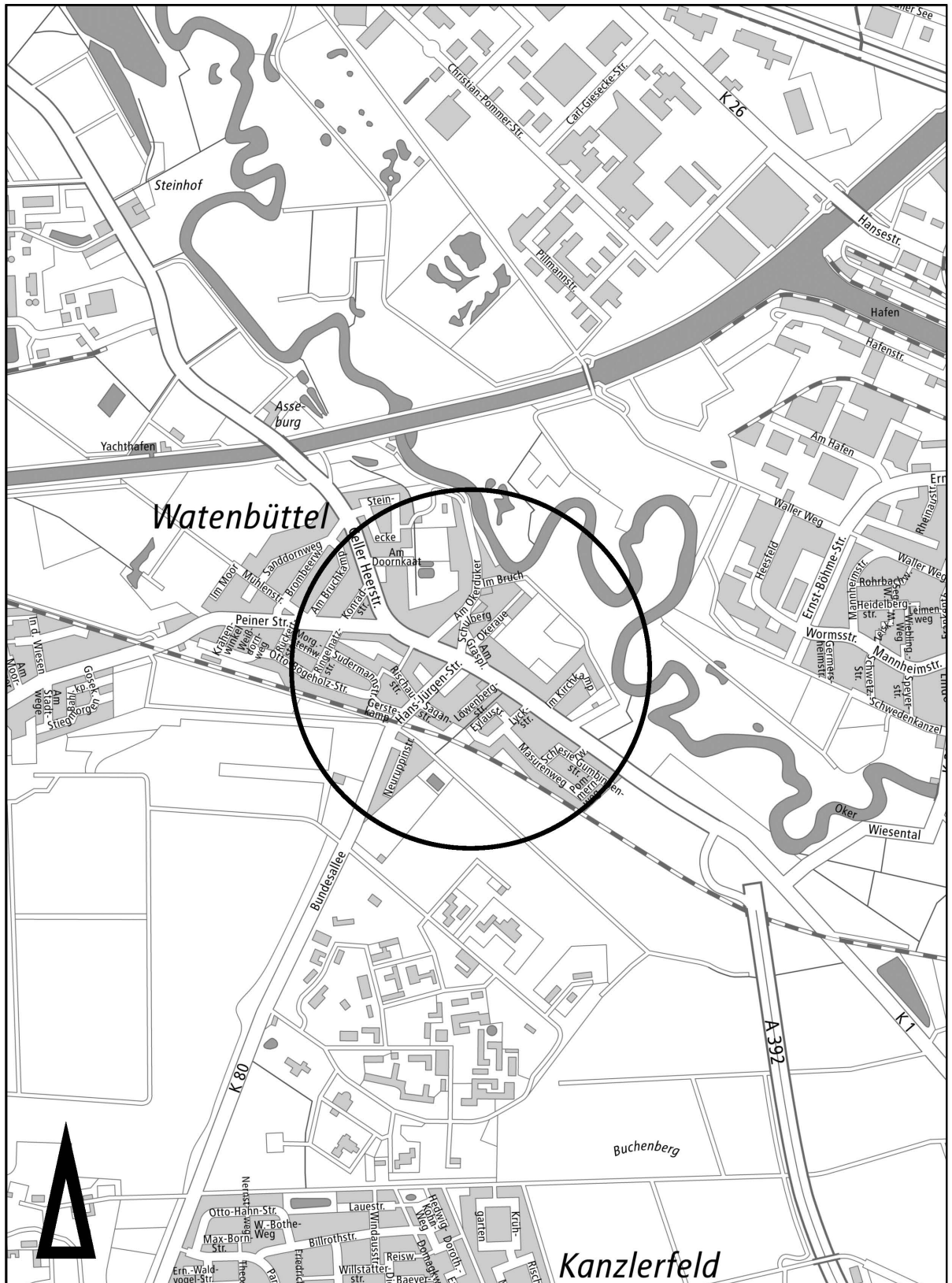
Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Übersichtskarte  
Anlage 2: Geltungsbereich

Bebauungsplan  
**Watenbüttel/Celler Heerstraße**  
Übersichtskarte

**WT 55**



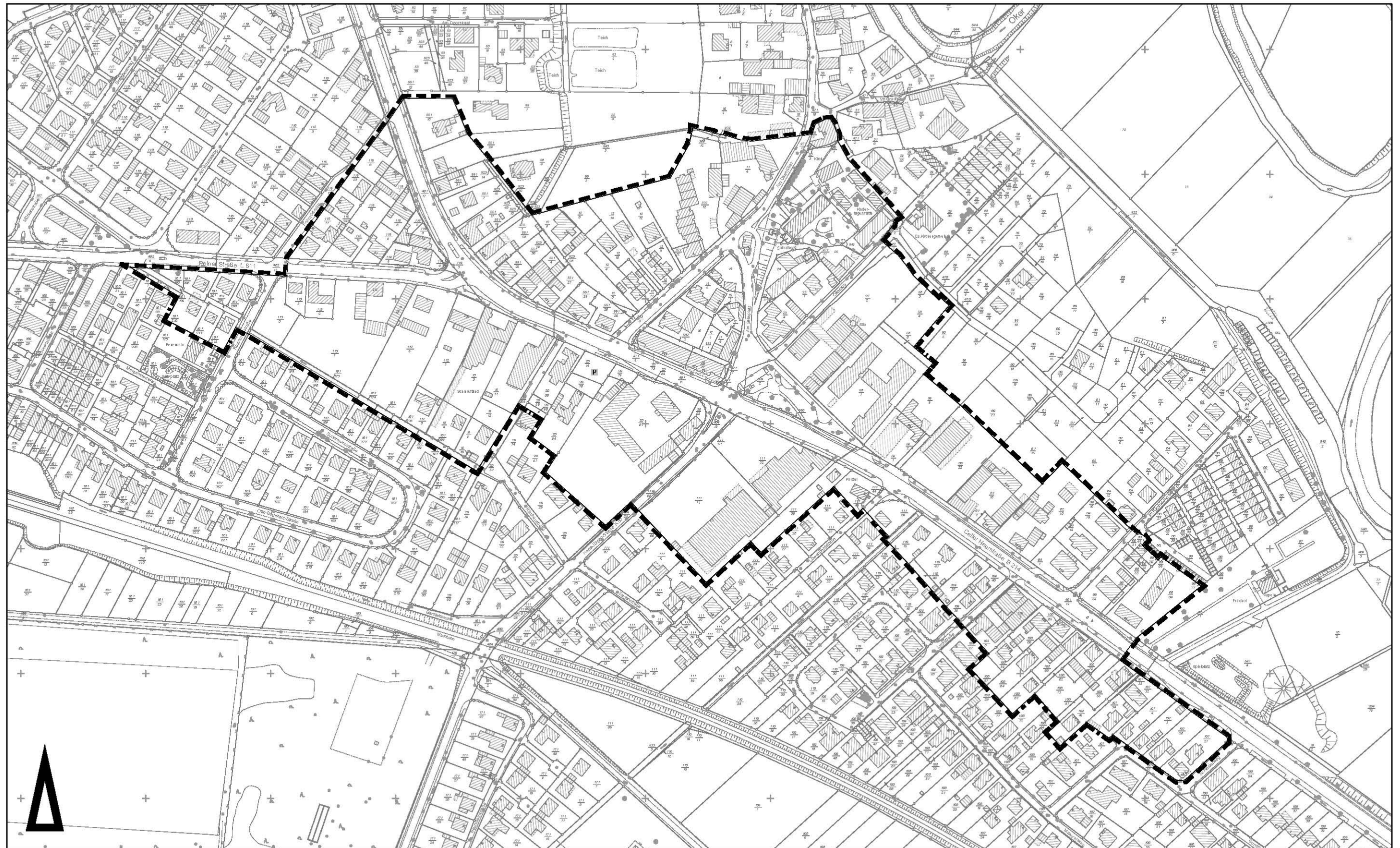


Bebauungsplan

**Watenbüttel/Celler Heerstraße**

WT 55

Geltungsbereich Aufstellungsbeschluss





Betreff:

**Veränderungssperre "Watenbüttel/Celler Heerstraße", WT 55  
Stadtgebiet zwischen Konradstraße und Schlesierweg  
Satzungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

29.01.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehdorf-Watenbüttel (Anhörung)	12.02.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	11.03.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	17.03.2020	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	24.03.2020	Ö

**Beschluss:**

"Für das im Betreff bezeichnete Stadtgebiet, das in Anlage 2b 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 Abs. 1 Nr. 5 NKomVG.

**Begründung**

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 20. November 2012 das „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“ beschlossen. Das Konzept nennt auf Basis einer umfassenden Untersuchung für das gesamte Stadtgebiet Standorte, an denen insbesondere Spielhallen und Wettbüros ausnahmsweise zugelassen werden können. Im Umkehrschluss sollen zur Vermeidung negativer städtebaulicher Entwicklungen Spielhallen und Wettbüros in den übrigen Stadtgebieten nicht zugelassen werden. Auf der Basis dieses Konzeptes soll deshalb die Ansiedlung derartiger Betriebe im gesamten Stadtgebiet von Braunschweig planungsrechtlich geregelt werden.

Das Vergnügungsstättenkonzept sieht vor, dass im Ortsteil Watenbüttel keine Spielhallen und Wettbüros angesiedelt werden sollen. Mit dem Bebauungsplan „Watenbüttel/Celler Heerstraße“, WT 55, soll dieses Ziel umgesetzt werden.

Aktueller Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes WT 55 ist eine Bauvoranfrage für eine Spielhalle mit 7 Spielgeräten auf dem Grundstück Celler Heerstraße 318. Nach geltendem Planungsrecht (Bebauungsplan WT 47, Dorfgebiet, BauNVO 1977) wäre diese Spielhalle zulässig. Darüber hinaus wurde eine mündliche Anfrage nach der Zulässigkeit einer Spielhalle für das Grundstück Celler Heerstraße 306 gestellt.

Diese beiden Anfragen zeigen auf, dass auch Stadtteile in Randlagen für die Betreiber von Spielhallen und Wettbüros interessante Standorte sein können. In Bezug auf Watenbüttel ist der hohe Durchgangsverkehr als ein wichtiger Standortfaktor anzunehmen. Der Ortsteil ist jedoch gerade durch den Durchgangsverkehr städtebaulich und verkehrlich stark beeinträchtigt. Es ist daher ein wichtiges Ziel, die Funktion von Watenbüttel als Wohnstandort in jeder Hinsicht zu stärken und weiteren negativen Entwicklungen, wie sie durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten zu erwarten sind („Trading-down“), entgegenzuwirken.

Deshalb sollen im mittleren Abschnitt der Celler Heerstraße und in dem ebenfalls gefährdeten Teilabschnitt der Peiner Straße im zentralen Bereich von Watenbüttel Spielhallen und Wettbüros ausgeschlossen werden.

Zur Sicherung der Planung ist eine Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB erforderlich. Für Vorhaben, die den Planungszielen nicht widersprechen, kann eine Ausnahme von der Veränderungssperre erteilt werden.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt, die Veränderungssperre „Watenbüttel/Celler Heerstraße“, WT 55, als Satzung zu beschließen.

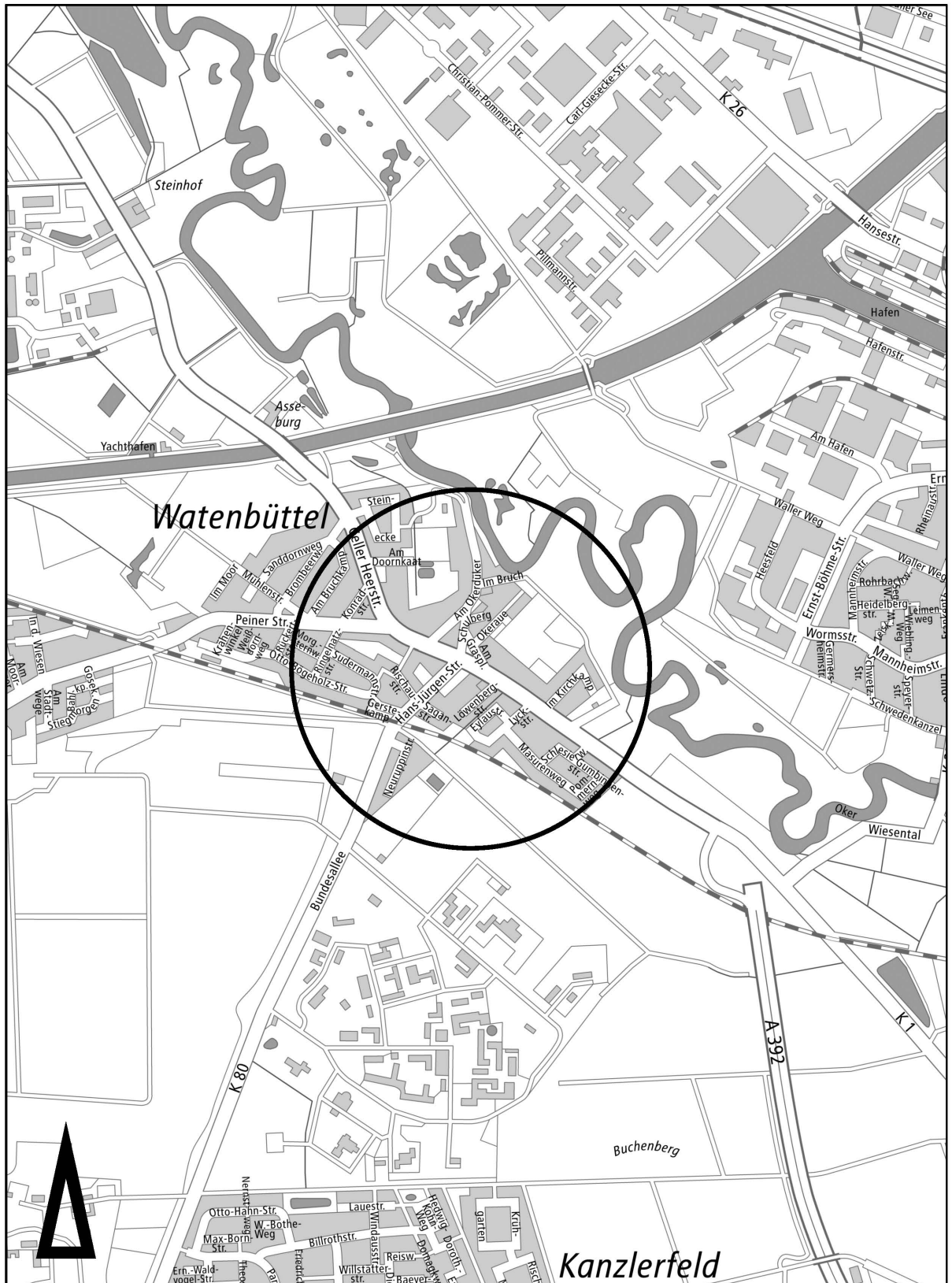
Leuer

### **Anlagen:**

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2a: Satzung der Veränderungssperre
- Anlage 2b: Geltungsbereich der Veränderungssperre

Bebauungsplan  
**Watenbüttel/Celler Heerstraße**  
Übersichtskarte

**WT 55**





**Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre vom .....**  
für den Bebauungsplan

**Watenbüttel/Celler Heerstraße**

**WT 55**

Aufgrund des § 14 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), in Verbindung mit §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309), hat der Rat der Stadt Braunschweig am **Datum** diese Veränderungssperre als Satzung beschlossen:

**Stand Rechtsgrundlagen: 11.12.2019**

- § 1 Für das in § 2 näher bezeichnete Gebiet hat der Verwaltungsausschuss der Stadt in seiner Sitzung am 17. März 2020 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen. Zur Sicherung der Planung wird für den künftigen Planbereich eine Veränderungssperre angeordnet.
- § 2 Von der Veränderungssperre ist das Stadtgebiet beiderseits der Celler Heerstraße zwischen Konradstraße und Schlesierweg 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
1. Vorhaben im Sinne des § 29 Baugesetzbuch nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden;
  2. erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen 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 Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind, Vorhaben, 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 und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung 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

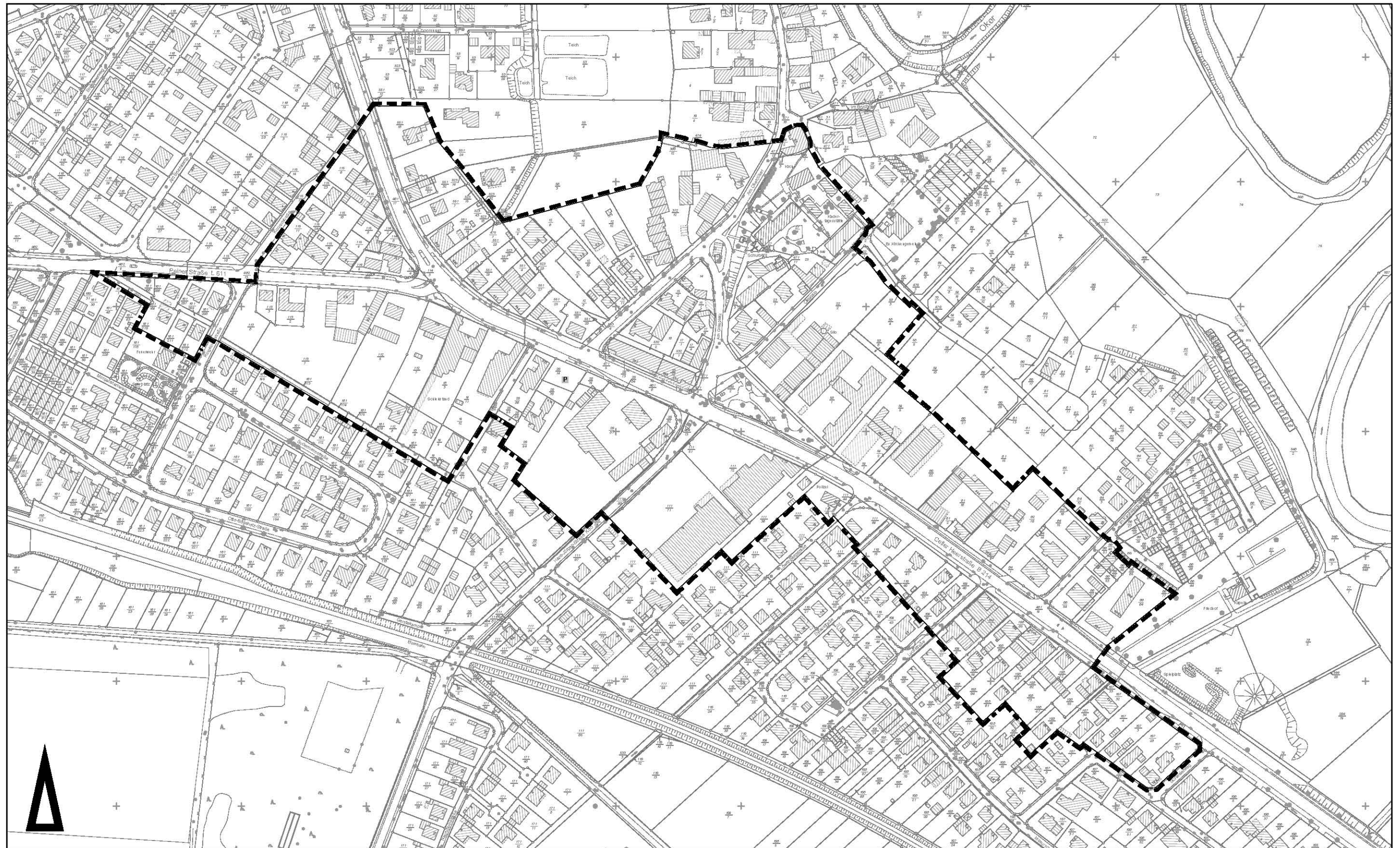


## Veränderungssperre zum Bebauungsplan

Watenbüttel/Celler Heerstraße

WT 55

Geltungsbereich

Stadtgrundkarte <sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>2)</sup><sup>1)</sup> © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation<sup>2)</sup> © LGLN Landesamt für Geo-Information und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Münster

44 von 152 in Zusammenstellung

Maßstab ca. 1:3 000



*Betreff:*

**Bebauungsplan "Rheingoldstraße / Zum Ölpersee", HA 140  
Stadtgebiet beiderseits der Rheingoldstraße sowie nördlich der  
Straße Zum Ölpersee  
Auslegungsbeschluss**

*Organisationseinheit:*

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

*Datum:*

20.02.2020

*Beratungsfolge*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

*Sitzungstermin*

05.03.2020

*Status*

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

11.03.2020

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

17.03.2020

N

## **Beschluss:**

"Dem Entwurf des Bebauungsplanes „Rheingoldstraße / Zum Ölpersee“, HA 140, 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 Niedersächsisches Kommunalverwaltungsgesetz (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**

Anlass der Planaufstellung waren Bestrebungen, im Erdgeschoss einer Gewerbeeinheit an der Rheingoldstraße eine Spielhalle zu eröffnen. Ein entsprechender Bauantrag (Nutzungsänderung ehemalige Videothek in Spielhalle) war bei der Stadt bereits eingegangen. In diesem Bereich gilt der rechtsgültige Bebauungsplan „Siegfriedviertel–Donnerburgsiedlung“, HA 16, aus dem Jahr 1952. Für das betreffende Grundstück ist die Art der baulichen Nutzung als gemischte Nutzung festgesetzt. Da das beantragte Vorhaben als kerngebiets-typische Vergnügungsstätte eingestuft wurde, ist der Bauantrag negativ beschieden worden. Allerdings wären nicht kerngebiets-typische Vergnügungsstätten nach derzeitigem Planungsrecht zulässig.

Da zu befürchten ist, dass weitere Anträge und Anfragen für Wettbüros oder Spielhallen eingehen werden, die mit dem städtebaulichen Ziel der Erhaltung der vorhandenen Nutzungen in der Umgebung des Stadions und der Sportstätten an der Hamburger Straße nicht verträglich sind und zu bodenrechtlichen Spannungen führen könnten, hat der Verwaltungsausschuss am 5. Juni 2018 den Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes „Rheingoldstraße / Zum Ölpersee“, HA 140, gefasst (DS-Nr. 18-09670). Nach Aufstellungsbeschluss wurde der Geltungsbereich um das nördlich der Rheingoldstraße gelegene Grundstück erweitert. Es zeichnet sich ab, dass sich neben der Tankstelle weitere gewerbliche Nutzungen etablieren. Dieser Bereich ist durch die unmittelbare Nähe zum Stadion und den Sportstätten besonders sensibel und wird daher in den Geltungsbereich einbezogen.

Städtebauliches Ziel ist es, die Flächen beiderseits der Rheingoldstraße sowie nördlich der Straße Zum Ölpersee auch zukünftig der Wohnnutzung sowie der verträglichen gewerblichen Nutzung vorzubehalten. Ausgeschlossen werden hingegen solche Nutzungen, die häufig auch bodenrechtliche Spannungen auslösen und eine Verschlechterung der Gebietsqualität (Trading-Down-Effekt) in Folge der Verdrängung der neben der Wohnnutzung den Bereich mitprägenden, nicht störenden, gewerblichen Nutzung in der Erdgeschosszone nach sich ziehen. Der Vermeidung eines Trading-Down-Effektes ist insbesondere in dem Umgebungsbereich des Stadions und den Sportstätten aufgrund ihrer Sportprägung und Familienorientierung eine große Bedeutung beizumessen.

Gemäß dem vom Rat im Jahre 2012 (DS-Nr.15507/12) beschlossenen Steuerungskonzept „Vergnügungsstätten“ ist daher grundsätzlich anzustreben, in diesem Bereich die Ansiedlung von Spielhallen, spielhallenähnlichen Wettbüros und ggf. weiterer Unterarten von Vergnügungsstätten auszuschließen, um einer möglichen städtebaulichen Fehlentwicklung, dauerhaft entgegen zu wirken. Laut Kap. 14.4 des Steuerungskonzeptes kommt im Untersuchungsraum „Hamburger Straße“ nur der Bereich direkt nördlich der Anschlussstelle der A 392 für die Nutzung durch Vergnügungsstätten infrage, ohne bodenrechtliche Spannungen hervorzurufen.

### **Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen**

Der vorliegende Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 (BauGB) auf der Grundlage des § 9 Abs. 2b BauGB und als einfacher Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt. Von der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB wurde abgesehen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und sonstiger Stellen wurde in der Zeit vom 19. Februar 2019 bis 22. März 2019 durchgeführt.

Aus den Stellungnahmen sind keine Umstände hervorgegangen, die eine grundlegende Änderung der Planung erforderlich gemacht hätten.

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

### **Beteiligung der Öffentlichkeit**

Der vorliegende Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 (BauGB) auf der Grundlage des § 9 Abs. 2b BauGB und als einfacher Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt. Von der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 (1) BauGB wurde abgesehen.

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

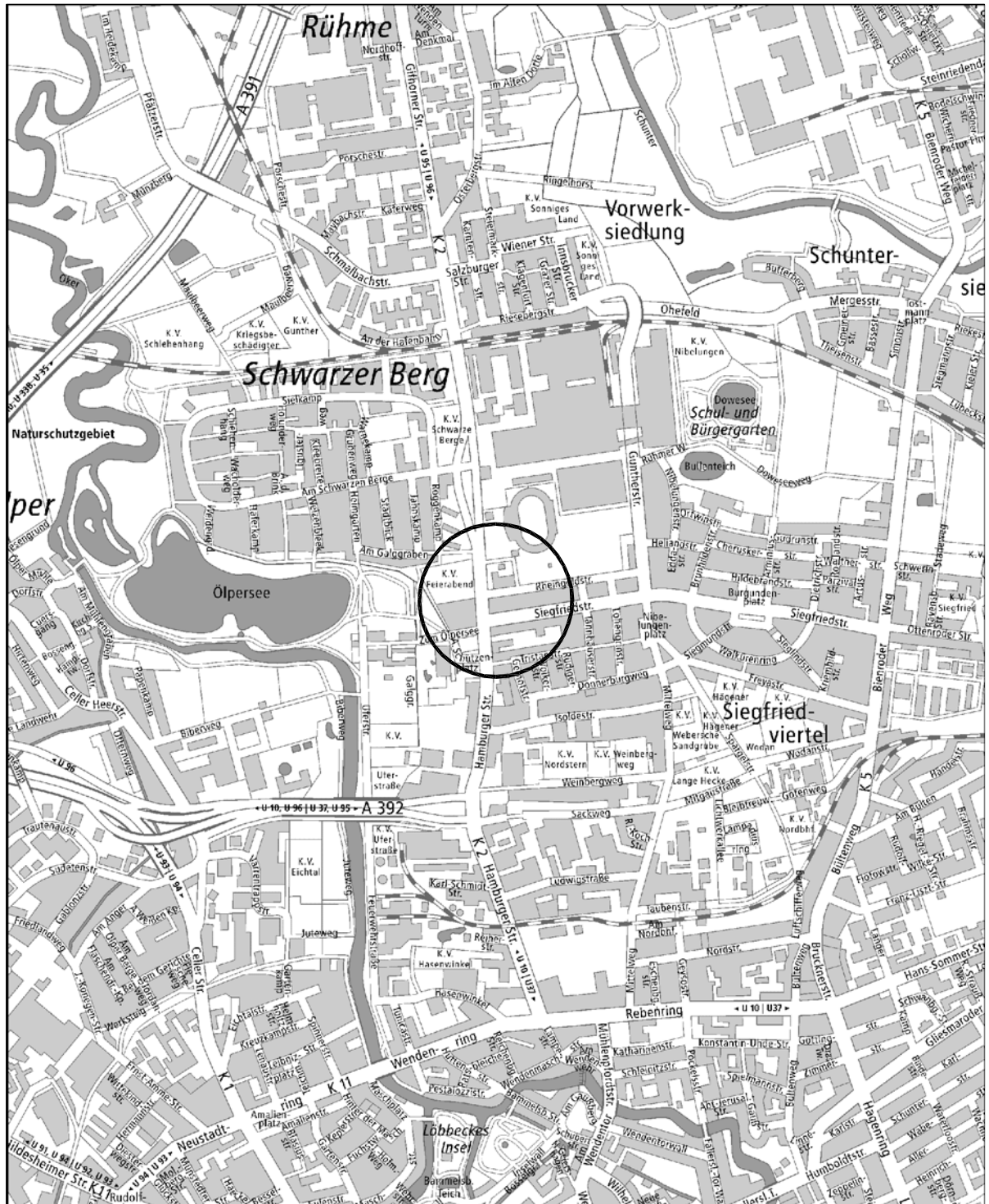
**Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Rheingoldstraße / Zum Ölpersee“, HA 140.

Leuer

**Anlage/n:**

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Geltungsbereich
- Anlage 3: Textliche Festsetzungen
- Anlage 4: Begründung



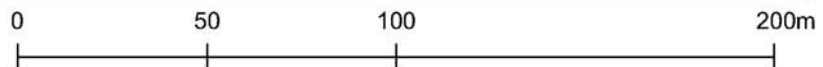


**Bebauungsplan  
Rheingoldstraße/ Zum Ölpersee**  
Geltungsbereich

**HA 140**



Maßstab 1:2000



Stadtgrundkarte <sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> © Stadt Braunschweig Abteilung GeoInformation

<sup>2)</sup> © LGLN Landesamt für GeoInformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionalstellen Braunschweig Wolfsburg

**Bebauungsplan**  
**Rheingoldstraße / Zum Ölpersee**  
**Textliche Festsetzungen**

**HA 140**

**Städtebau**

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

Der vorliegende Bebauungsplan HA 140 trifft Festsetzungen für Unterarten von Vergnügungsstätten.

Art der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung der rechtskräftigen Bebauungspläne HA 16 und HA 85 gelten fort, soweit durch diesen Bebauungsplan keine anderslautenden Festsetzungen getroffen werden.

Im Plangebiet sind folgende Unterarten von Vergnügungsstätten unzulässig:

- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Spielhallen,
- kerngebietstypische und nicht kerngebietstypische Wettbüros.
- Betriebe jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sowie Swinger-Clubs.

**Definition**

1. Spielhallen im Sinne der Festsetzungen sind Betriebe, die gemäß § 33 i Gewerbeordnung (GewO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1999, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846), ausschließlich oder überwiegend der Aufstellung von Spielgeräten mit Gewinnmöglichkeit gemäß § 33 c Abs. 1 S. 1 GewO oder der Veranstaltung anderer Spiele mit Gewinnmöglichkeit gemäß § 33 d Abs. 1 S. 1 GewO dienen.
2. Wettbüros im Sinne dieser Festsetzungen sind Ladenlokale, in denen Wetten auf bestimmte (Sport-) Ergebnisse abgeschlossen und Angebote zur Wettverfolgung sowie zum Verweilen geboten werden.
3. Kerngebietstypische Vergnügungsstätten im Sinne dieser Festsetzungen sind Vergnügungsstätten, die wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfanges gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind.

4. Nicht kerngebietstypische Vergnügungsstätten im Sinne dieser 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.



Bebauungsplan  
**Rheingoldstraße/ Zum Ölpersee**  
Begründung

**HA 140**

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 11.12.2019 -	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	3
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	4
4	Umweltbelange	5
5	Begründung der Festsetzungen	5
6	Gesamtabwägung	8
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	9
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	9
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	9

## **1 Rechtsgrundlagen**

- Stand: 11.12.2019 -

### **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. 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 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309)

## **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.

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

### **2.2 Flächennutzungsplan**

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig, zuletzt geändert am 23. März 2007. Er stellt in seiner derzeit geltenden Fassung für das Plangebiet Wohnbauflächen und Grünflächen dar.

Der vorliegende Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Umsetzung des Steuerungskonzeptes „Vergnügungsstätten“. Mit seiner die Gebietsqualität schützenden Festsetzungen kann er im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden.

### **2.3 Bebauungspläne**

Im Bereich südlich der Rheingoldstraße gilt der rechtskräftige Bebauungsplan „Siegfriedviertel–Donnerburgsiedlung“, HA 16. Dieser setzt entlang der Rheingoldstraße gemischte Bauflächen fest. Nördlich davon setzt der Bebauungsplan „Siegfriedviertel“, HA 85, Grünfläche, sowie gewerbliche Nutzung (Tankstelle) fest. Diese Pläne sollen in Bezug auf die zulässige Art der baulichen Nutzung ergänzt werden. Alle anderen Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne gelten fort.

Der übrige Geltungsbereich umfasst Bereiche, für die kein Bebauungsplan existiert bzw. in denen die Art der baulichen Nutzung nicht festgesetzt ist (einfache Bebauungspläne).

Der vorliegende Bebauungsplan, HA 140, wird auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 b BauGB als einfacher Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt. In ihm soll einzig die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten geregelt werden. Alle anderen Festsetzungen der im Plangebiet vorhandenen rechtskräftigen Bebauungspläne gelten fort. In den Bereichen die nach § 34 BauGB zu beurteilen sind, werden Vorhaben abgesehen von der Nutzungsart Vergnügungsstätten, weiterhin nach § 34 BauGB beurteilt.

### **2.4 Vergnügungsstätten und spezielle Rechtsgrundlagen**

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 20. November 2012 das „Steuerungskonzept Vergnügungsstätten“ beschlossen. Auf der Basis dieses Konzeptes soll insbesondere die Ansiedlung von Spielhallen und Wettbüros im gesamten Stadtgebiet Braunschweig geregelt werden. Für andere Arten von Vergnügungs-

stätten (u.a. Nachtlokale, Diskotheken) gibt das Konzept grundsätzliche Empfehlungen. Das Vergnügungsstättenkonzept enthält damit „die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung“ gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und ist bei der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen zu beachten, entfaltet jedoch keine eigenständige unmittelbare Rechtswirkung.

### 3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

---

Anlass der Planaufstellung waren Bestrebungen, im Erdgeschoss einer Gewerbeeinheit an der Rheingoldstraße eine Spielhalle zu eröffnen. Ein entsprechender Bauantrag (Nutzungsänderung ehemalige Videothek in Spielhalle) war bei der Stadt bereits eingegangen. In diesem Bereich gilt der rechtsgültige Bebauungsplan „Siegfriedviertel–Donnerburgsiedlung“, HA 16, aus dem Jahr 1952. Für das betreffende Grundstück ist die Art der baulichen Nutzung als gemischte Nutzung festgesetzt. Da das beantragte Vorhaben als kerngebietstypische Vergnügungsstätten eingestuft wurde, ist der Bauantrag negativ beschieden worden. Allerdings wären nicht kerngebietstypische Vergnügungsstätten nach derzeitigem Planungsrecht zulässig.

Da zu befürchten ist, dass weitere Anträge und Anfragen für Wettbüros oder Spielhallen eingehen werden, die mit dem städtebaulichen Ziel der Erhaltung der vorhandenen Nutzungen in Umgebung des Stadions und der Sportstätten an der Hamburger Straße nicht verträglich sind und zu bodenrechtlichen Spannungen führen könnten, hat der Verwaltungsausschuss am 5. Juni 2018 den Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans „Rheingoldstraße / Zum Ölpersee“, gefasst. Nach Aufstellungsbeschluss wurde der Geltungsbereich um das nördlich der Rheingoldstraße gelegene Grundstück erweitert. Es zeichnet sich ab, dass sich neben der Tankstelle weitere gewerbliche Nutzungen etablieren. Dieser Bereich ist durch die unmittelbare Nähe zum Stadion und den Sportstätten besonders sensibel und wird daher in den Geltungsbereich einbezogen.

Ziel des vorliegenden Bebauungsplanes ist es, die Ansiedlung von Vergnügungsstätten auf der Grundlage des vom Rat im Jahre 2012 beschlossenen „Steuerungskonzepts Vergnügungsstätten“ zu regeln. Das Konzept bezieht die Aussagen im Schwerpunkt auf Spiel- und Automatenhallen mit Geldspielautomaten und auf die Wettbüros. Die städtebaulichen Auswirkungen beider Nutzungsarten sind vergleichbar, genauso wie die aktuell erkennbaren Expansionsbestrebungen. Spezifischer Handlungsbedarf in der Stadt Braunschweig wird genau für diese beiden Nutzungsarten gesehen.

Der vorliegende Bebauungsplan trifft daher Festsetzungen zu Spielhallen, Wettbüros und Betriebe jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie Swinger-Clubs als Unterart der Vergnügungsstätten. Andere Arten von Vergnügungsstätten werden nicht geregelt. Damit werden die Ergebnisse des Steuerungskonzeptes im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in verbindliches Planungsrecht umgesetzt. Mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses besteht dann eine verbindliche planungsrechtliche Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Anträgen.

Gemäß dem Steuerungskonzept Vergnügungsstätten ist grundsätzlich anzustreben, die Umgebung des Stadions und der Sportstätten an der Hamburger Straße, insbesondere aufgrund ihrer Sportprägung und Familienorientierung frei von Vergnü-

ungsstätten aller Art zu halten. Es ist davon auszugehen, dass Vergnügungsstätten in diesem Bereich einen faktischen Fremdkörper der Nutzungsstruktur darstellen würden - mit einer problematischen Prägung der gesamten angrenzenden Nutzungen. Darüber hinaus steht die Nutzungsart Spielhalle bzw. Wettbüro im Konflikt zu den angrenzenden Wohnnutzungen. Neben bodenrechtlichen Spannungen sind in den durch Wohnnutzung geprägten Bereichen Immissionskonflikte zu erwarten. Auch muss im Geltungsbereich eine städtebauliche Fehlentwicklung, die aus der Häufung von Spielhallen und Wettbüros entstehen könnte, z. B. verklebte Schau- fenster, Ansiedlung von Mindernutzungen und damit einhergehende Abwertung des Quartiers, verhindert werden.

Aufgrund der fehlenden Einbindung in das Nutzungsgefüge sollen Spielhallen, Wettbüros und Betriebe jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie Swinger-Clubs als Unterart der Vergnügungsstätten im Plangebiet ausgeschlossen werden. Städtebauliches Ziel des vorliegenden Bebauungsplans ist es, einer Beeinträchtigung der sich aus der vorhandenen Nutzung ergebenden städtebaulichen Funktion des Gebiets, insbesondere durch eine städtebaulich nachteilige Häufung von Spielhallen und Wettbüros zu verhindern und bodenrechtlichen Spannungen sowie einer Verschlechterung der Gebietsqualität (Trading-Down-Effekt) entgegenzuwirken.

Der vorliegende Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 Baugesetzbuch (BauGB) auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 b BauGB und als einfacher Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB aufgestellt.

#### **4 Umweltbelange**

---

Der Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren im Sinne von § 13 BauGB aufgestellt, die bisher geltendes Planungsrecht für das jeweilige Plangebiet nur unwesentlich ändern.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll ausschließlich die Art der baulichen Nutzung geregelt werden. Der Regelungsinhalt beschränkt sich auf den Ausschluss von Spielhallen, Wettbüros und Betrieben jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie Swinger-Clubs als Unterart der Vergnügungsstätten. Der Bebauungsplan 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**

---

##### **5.1 Art der baulichen Nutzung**

Vergnügungsstätten sind im Rahmen der Gewerbefreiheit grundsätzlich legal und können nicht in einem Stadtgebiet vollständig ausgeschlossen werden. Eine reine Negativplanung würde dem Grundsatz der Wahrung städtebaulicher Entwicklung und Ordnung widersprechen. Deshalb gilt es, ein adäquates und marktkonformes, das heißt umsetzbares Angebot an Zulässigkeitsbereichen vorzuhalten. Es müssen Standorte angeboten werden, an denen solche Einrichtungen angesiedelt werden können. Diese Standorte müssen auch aus Betreibersicht für eine wirtschaftliche

Betriebsführung geeignet sein. Diese Aufgabe wurde mit dem Vergnügungsstättenkonzept der Stadt Braunschweig erfüllt.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind vorrangig städtebauliche Belange zu berücksichtigen. Spielhallen und Wettbüros können durch ihre Lage, ihre Anzahl oder Häufigkeit eine bestimmte „Lage“ dominieren, so dass eine Abwertung von Geschäftslagen und eine Zerstörung funktionsfähiger Versorgungsstrukturen oder die Beeinträchtigung von Gebieten mit Wohnnutzungen und sozialen Einrichtungen in Gang gesetzt wird. Es können negative Auswirkungen auf das Ortsbild (verklebte Schaufenster, aggressive Werbung), das Wohnumfeld und das Bodenpreisgefüge (höhere Mietzahlungsfähigkeit als andere Nutzungen) auftreten. Diese städtebaulich negativen Auswirkungen werden zusammenfassend als „Trading-Down-Effekt“ beschrieben.

Durch die Ansiedlung von Spielhallen und Wettbüros sind neben den genannten wirtschaftlichen und städtebaulichen Belangen auch soziale und gesundheitliche Belange betroffen, insbesondere der Jugendschutz und die Vorsorge gegen Suchtgefahren. Diesen Belangen tragen die einschlägigen speziellen Rechtsvorschriften und sonstigen Grundlagen Rechnung, wie insbesondere:

- Gemäß § 10 Niedersächsisches Glücksspielgesetz (NGLüSpG) vom 17. Dezember 2007 muss der Abstand zwischen Spielhallen mindestens 100 m betragen. Maßgeblich ist die kürzeste Verbindung (Luftlinie) zwischen den Spielhallen.
- Gemäß § 25 (2) Glücksspielstaatsvertrag (GlüStV) vom 15. Dezember 2011 ist die Erteilung einer Erlaubnis für eine Spielhalle, die in einem baulichen Verbund mit weiteren Spielhallen steht, insbesondere in einem Gebäude oder Gebäudekomplex untergebracht ist, ausgeschlossen. Gemäß § 21 (2) GlüStV dürfen in einem Gebäude oder Gebäudekomplex, in dem sich eine Spielhalle befindet, Sportwetten nicht vermittelt werden.
- Weitere Regelungen finden sich in der Spielverordnung (SpielV: maximal 12 Geräte je Spielhalle, maximal ein Gerät je volle 12 m²) und in der Gewerbeordnung (GewO).

Der Geltungsbereich befindet sich in unmittelbarer Umgebung des Stadions und der Sportstätten an der Hamburger Straße. Die Grundstücke im Bereich der Rheingoldstraße sind durch Wohnnutzung und verträgliche gewerbliche Nutzungen geprägt. Nördlich der Rheingoldstraße befindet sich eine Tankstelle mit weiteren, teils jedoch nur befristet genehmigten gewerblichen Nutzungen. Der Einmündungsbereich Siegfriedstraße/Zum Ölpersee in die Hamburger Straße ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt.

Gemäß dem Steuerungskonzept „Vergnügungsstätten“ ist grundsätzlich anzustreben, den Bereich in unmittelbarer Umgebung des Stadions und der Sportstätten frei von Vergnügungsstätten aller Art zu halten. Dieser Bereich ist in seiner Sportprägung und Familienorientierung und der weitgehend noch unbeeinflussten Bodenwerte viel zu sensibel, als dass hier Vergnügungsstätten zulässig sein sollen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass insbesondere Spielhallen und Wettbüros als Unterart der Vergnügungsstätten einen faktischen Fremdkörper der Nutzungsstruktur darstellen würden. Da Spielhallen und Wettbüros - auch Dank längerer Öffnungszeiten - höhere Mieten zahlen, ist zu erwarten, dass die Ansiedlungen von Spielhallen und Wettbüros hier maßgeblich für Bodenpreiserhöhungen sein kann und zur Verdrängung der vorhandenen Nutzungen und bodenrechtlichen Spannungen führt.

Einen Fremdkörper würden Spielhallen und Wettbüros in diesem Bereich auch deshalb darstellen, weil sie in der Regel keine Orientierung zum öffentlichen Raum haben. Zusätzlich zu den verhangenen bzw. verklebten Schauseiten beeinträchtigen Spielhallen und Wettbüros häufig durch aufdringliche Reklame und Werbeanlagen das Straßenbild. Als Folge der negativen Prägung von Vergnügungsstätten ist mit Niveauabsenkung und einem Verlust der Lagequalität zu rechnen. Dies kann u. U. zur Neuansiedlung weiterer Spielhallen und Wettbüros und Ansiedlung von Mindernutzungen bis hin zu einer massiven Konzentration solcher Nutzungen und damit einhergehende Abwertung des Quartiers führen. Das Zusammenwirken dieser Effekte mündet in den sogenannten Trading-Down-Effekt.

Da die Öffnungszeiten von Spielhallen und Wettbüros regelmäßig auch die Nachtzeit betreffen und sie im Schwerpunkt in den Abendstunden aufgesucht werden, können An- und Abfahrtgeräusche oder der Aufenthalt im Freien u. a. zur Störung der Nachtruhe führen und sich negativ auf die Wohnqualität im Plangebiet sowie den angrenzenden Bereichen auswirken. Insbesondere in den durch Wohnnutzung geprägten Bereichen, sind durch Ansiedlung von Spielhallen und Wettbüros daher u. a. Immissionskonflikte zu erwarten. Durch den Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros sollen negative Einflüsse auf das Wohnquartier vermieden und die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden.

Im gesamten Geltungsbereich werden außerdem Betriebe jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie Swinger-Clubs ausgeschlossen.

Die ausgeschlossenen „Betriebe jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist“, bezieht sich als Unterart von Vergnügungsstätten auf entsprechende Nachtlokale bzw. sonstige Angebote mit Darbietungen sexuellen Charakters (Sex Shows) sowie Einrichtungen mit Videokabinen und Sexvideos. Die städtebaulichen Negativwirkungen sind vergleichbar mit denen von Spielhallen und Wettbüros.

Als Einrichtung sexuellen Charakters spielen zunehmend auch sogenannte Swinger Clubs als Unterart der Vergnügungsstätten städtebaulich (und gaststättenrechtlich) eine Rolle. Die Aufmachung und Außenwirkung erfolgt zwar in der Regel diskret, über das zusätzliche Aufkommen von Ziel- und Quellverkehren in den Nachtstunden und die sozialen Auswirkungen solcher Nutzungen auf die Nachbarschaft können Trading-Down-Prozesse jedoch ebenfalls befördert werden.

Aufgrund der zu erwartenden bodenrechtlichen Spannungen und möglicher Nutzungskonflikte, sollen die oben genannten Unterarten von Vergnügungsstätten daher ausgeschlossen werden. Städtebauliches Ziel ist es, die vorhandene städtebauliche Funktion des Gebiets rund um das Stadion und Sportstätten zu erhalten und eine Beeinträchtigung der Wohnnutzungen, insbesondere durch eine städtebaulich nachteilige Häufung von Spielhallen und Wettbüros, zu verhindern. Die Festsetzung eines Baugebietes, in dessen Rahmen differenzierende Festsetzungen zur Zulässigkeit von Spielhallen und Wettbüros getroffen werden können, ist entbehrlich.

#### Begriffsdefinition

Um keine neuen Begrifflichkeiten zu schaffen und Regelungslücken vorzubeugen, orientiert sich die in den Festsetzungen aufgeführte Definition der Nutzung „Spiel-

halle“ an der Gewerbeordnung (GewO). Hierzu zählen gemäß § 33 i GewO Betriebe, die ausschließlich oder überwiegend der Aufstellung von Spielgeräten mit Gewinnmöglichkeit (§ 33 c GewO) oder der Veranstaltung anderer Spiele mit Gewinnmöglichkeit (§ 33 d GewO) dienen.

Die Nutzung „Wettbüro“ wird – insbesondere zur Abgrenzung von Wettannahmestellen – so definiert, dass es sich um Ladenlokale handelt, in denen Wetten auf bestimmte (Sport)-Ergebnisse abgeschlossen und Angebote zur Wettverfolgung sowie zum Verweilen (Aufenthalt, Verzehr von Speisen und/ oder Getränken) geboten werden. Wird Gelegenheit zum Aufenthalt gegeben, um Wettereignisse oder die Wettangebote bzw. -ergebnisse über Bildschirm zu verfolgen, handelt es sich um ein Wettbüro und somit eine Vergnügungsstätte. Die Nachverfolgung von Sportereignissen und deren Ergebnissen stellt im Ergebnis eine Aufenthaltsqualität dar und soll deshalb nicht zugelassen werden. Monitore zur reinen Quotenangabe sind möglich, da sie besser geeignet sind, schnell wechselnde Wettquoten wiederzugeben als auf dem Papier. Sie dürfen aber ausschließlich der Quoten- oder Zwischenstandsanzeige dienen. Eine Verfolgung des Wettereignisses selbst muss ausgeschlossen sein.

In der planungsrechtlichen Beurteilung wird zwischen kerngebietstypischen und nicht kerngebietstypischen Spielhallen und Wettbüros unterschieden. Kerngebietstypische Spielhallen und Wettbüros haben einen größeren Einzugsbereich und sind für ein größeres Publikum erreichbar. Sie sind gemäß der Baunutzungsverordnung nur in Kerngebieten allgemein zulässig. Nicht kerngebietstypische Spielhallen und Wettbüros hingegen sind gemäß der Baunutzungsverordnung auch in Besonderen Wohngebieten und in den Teilen der Mischgebiete zulässig, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind sowie in Urbanen Gebieten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind. Die endgültige Einschätzung der Gebietsverträglichkeit unterliegt immer einer Einzelfallentscheidung, bei der die konkreten Rahmenbedingungen zu prüfen sind. Für die Einordnung sind u.a. die Anzahl der im jeweiligen Vorhaben geplanten Besucher- und Spielerplätze sowie die Größe der Einrichtung entscheidende Kriterien.

## 6 Gesamtabwägung

Die Einschränkungen hinsichtlich der Vergnügungsstätten betreffen keine bestehenden oder genehmigten Betriebe. Insgesamt sind somit die privaten Belange der Gewerbetreibenden berücksichtigt. Öffentliche Belange sind nicht negativ betroffen.

Mit dem Bebauungsplan HA 140 soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die insbesondere die sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung berücksichtigt, gewährleistet werden. Das Plangebiet in unmittelbarer Umgebung des Stadions und der Sportstätten soll in seiner heutigen Nutzungsstruktur erhalten bleiben. Die städtebauliche Gestalt und das Ortsbild sollen erhalten und entwickelt werden. Insbesondere berücksichtigt der Bebauungsplan dabei städtebauliche Belange (Vermeidung negativer Trading-down-Prozesse in empfindlichen Bereichen, Zulassung von Spielhallen und Wettbüros in weniger empfindlichen Bereichen) in Abwägung zu den Belangen der Wirtschaft (einerseits Schutz vor negativen Bodenpreisveränderungen zulasten von Betrieben die keine Vergnügungsstätten sind, andererseits Gewerbebefreiheit).



Es besteht eine hinreichende Bandbreite von zulässigen Nutzungen, die auf den Grundstücken im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes realisiert werden können. Die Belange der benachbarten Gewerbe-, und Wohnnutzungen und das öffentliche Interesse, eine städtebaulich nachteilige Häufung von Spielhallen und Wettbüros in diesem Bereich zu verhindern wird ein hohes Gewicht beigemessen.

Diese Aspekte gelten gleichermaßen für die ausgeschlossenen Nutzungen „Betriebe jeglicher Art mit Vorführ- und Geschäftsräumen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie Swinger-Clubs. In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu berücksichtigen, dass das Plangebiet in unmittelbarer Umgebung des Stadions und der Sportstätten aufgrund in seiner Sportprägung und Familienorientierung als sensibel einzustufen ist.

Insbesondere berücksichtigt der Bebauungsplan die Ergebnisse des vom Rat der Stadt Braunschweig am 20. November 2012 beschlossenen Steuerungskonzeptes Vergnügungsstätten und damit eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und setzt dieses auf Basis einer konkreten Prüfung und Abwägung für das Plangebiet angemessen um.

---

## **7 Zusammenstellung wesentlicher Daten**

---

Der Geltungsbereich erfasst insgesamt ca. 31.700 m<sup>2</sup> Fläche 100 %

---

## **8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes**

---

Durch den Bebauungsplan entstehen der Stadt keinerlei Kosten.

---

## **10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne**

---

Im Bereich südlich der Rheingoldstraße gilt der Teilortsbauplan „Siegfriedviertel–Donnerburgsiedlung“, HA 16. Nördlich der Rheingoldstraße gilt der Bebauungsplan „Siegfriedviertel“, HA 85. Diese Pläne sollen in Bezug auf die zulässige Art der baulichen Nutzung ergänzt werden. Alle anderen Festsetzungen gelten fort.

Der übrige Geltungsbereich umfasst Bereiche, für die kein Bebauungsplan existiert bzw. in denen die Art der baulichen Nutzung nicht festgesetzt ist (einfache Bebauungspläne) und die hinsichtlich der Art der Nutzung nach § 34 BauGB zu beurteilen sind.

*Betreff:***Veränderungssperre****"Rheingoldstraße / Zum Ölpersee", HA 140****Stadtgebiet beiderseits der Rheingoldstraße sowie nördlich der  
Straße Zum Ölpersee  
Satzungsbeschluss***Organisationseinheit:*

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

*Datum:*

20.02.2020

*Beratungsfolge*

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

05.03.2020

11.03.2020

17.03.2020

24.03.2020

*Status*

Ö

Ö

N

Ö

**Beschluss:**

"Für das im Betreff bezeichnete Stadtgebiet, das in Anlage 2b 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 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG).

**Begründung**

Der Verwaltungsausschuss hatte bereits am 5. Juni 2018 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Rheingoldstraße / Zum Ölpersee“, HA 140, beschlossen (DS-Nr. 18-09670). Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Ansiedlung von Spielhallen, spielhallenähnlichen Wettbüros und ggf. weiterer Unterarten von Vergnügungsstätten im Sinne des vom Rat im Jahre 2012 (DS-Nr. 15507/12) beschlossenen Steuerungskonzeptes „Vergnügungsstätten“ auszuschließen, um in diesem Bereich einer möglichen städtebaulichen Fehlentwicklung, ausgelöst durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten, dauerhaft entgegen zu wirken.

Städtebauliches Ziel ist es, die Flächen auch zukünftig der Wohnnutzung sowie der vertraglichen gewerblichen Nutzung vorzubehalten. Ausgeschlossen werden sollen hingegen solche Nutzungen, die häufig auch bodenrechtliche Spannungen auslösen und eine Verschlechterung der Gebietsqualität (Trading-Down-Effekt) in Folge der Verdrängung der neben der Wohnnutzung den Bereich mitprägenden, nicht störenden, gewerblichen Nutzung in der Erdgeschosszone nach sich ziehen.

Der Vermeidung eines Trading-Down-Effektes ist insbesondere in dem Umgebungsbereich des Stadions und den Sportstätten aufgrund ihrer Sportprägung und Familienorientierung eine große Bedeutung beizumessen. Gemäß Steuerungskonzept „Vergnügungsstätten“ ist daher grundsätzlich anzustreben, diesen Bereich frei von Vergnügungsstätten zu halten. Laut Kap. 14.4 des Steuerungskonzeptes kommt im Untersuchungsraum Hamburger Straße nur der Bereich direkt nördlich der Anschlussstelle der A 392 für die Nutzung durch eine Vergnügungsstätte infrage, ohne bodenrechtliche Spannungen hervorzurufen.

Bis zur endgültigen Beschlussfassung des Bebauungsplanes HA 140 sollen die Planungsziele durch eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB gesichert werden, um einer möglichen städtebaulichen Fehlentwicklung entgegen zu wirken. Für Vorhaben, die den Planungszielen nicht widersprechen, kann eine Ausnahme von der Veränderungssperre erteilt werden.

### **Empfehlung**

Die Verwaltung empfiehlt, die Veränderungssperre „Rheingoldstraße / Zum Ölpersee“, HA 140, als Satzung zu beschließen.

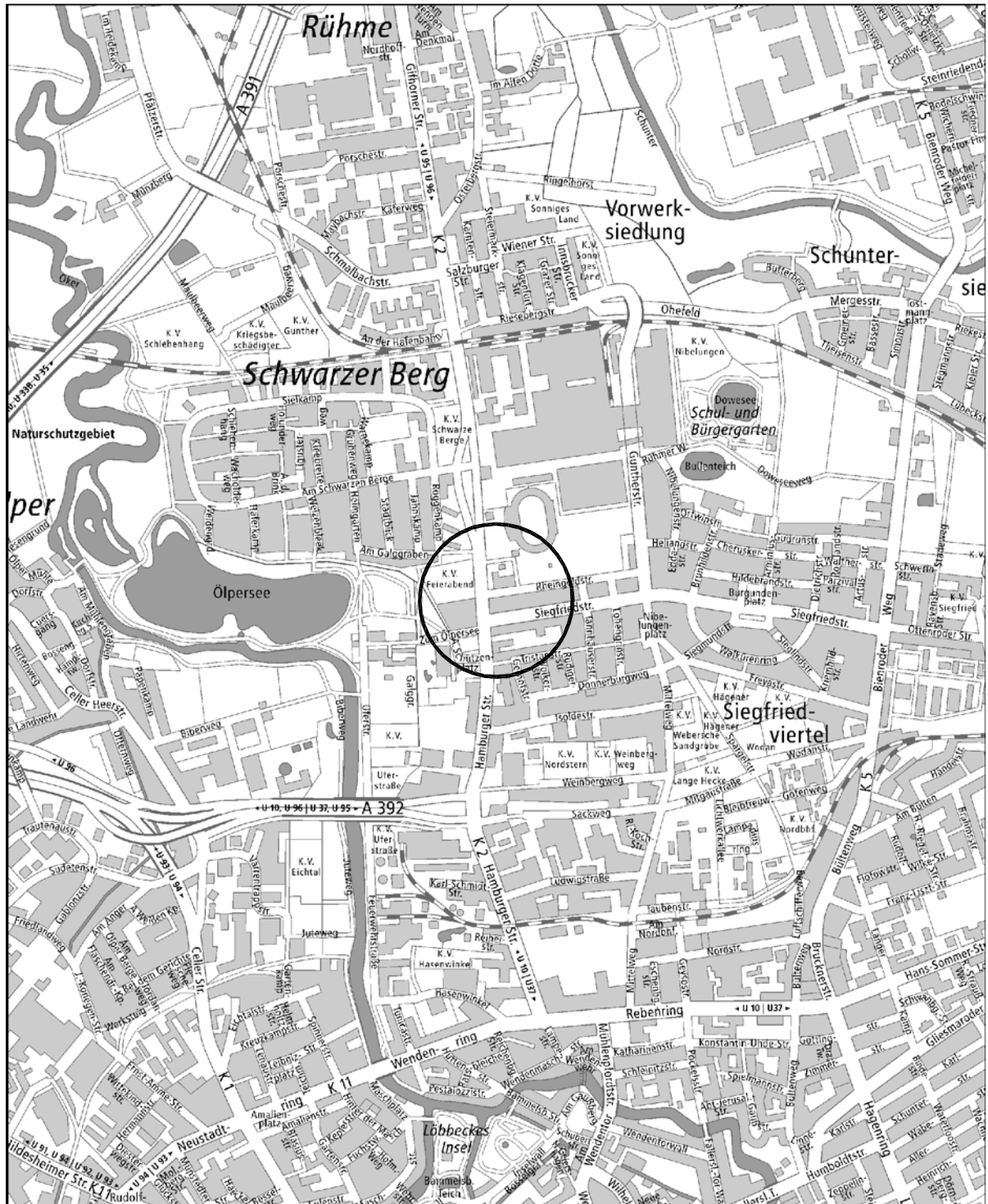
Leuer

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Übersichtskarte

Anlage 2a: Satzung der Veränderungssperre

Anlage 2b: Geltungsbereich der Veränderungssperre



**Satzung über die Anordnung einer Veränderungssperre vom .....**  
**für den Bebauungsplan**  
**Rheingoldstraße/ Zum Ölpersee** **HA 140**

Aufgrund des § 14 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), in Verbindung mit §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. September 2019 (Nds. GVBl. S. 258), hat der Rat der Stadt Braunschweig am 24. März 2020 diese Veränderungssperre als Satzung beschlossen:

**Stand Rechtsgrundlagen: 11. Dezember 2019**

- |   |   |
|---|---|
| <p>§ 1 Für das in § 2 näher bezeichnete Gebiet hat der Verwaltungsausschuss der Stadt in seiner Sitzung am 5. Juni 2018 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen. Zur Sicherung der Planung wird für den künftigen Planbereich eine Veränderungssperre angeordnet.</p>   | <p>§ 4 Wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen, kann von der Veränderungssperre eine Ausnahme zugelassen werden. Die Entscheidung über Ausnahmen trifft die Stadt Braunschweig.</p>  |
| <p>§ 2 Von der Veränderungssperre ist das Stadtgebiet beiderseits der Rheingoldstraße sowie nördlich der Straße Zum Ölpersee betroffen.</p> <p>Das in seiner Begrenzung vorstehend beschriebene Gebiet ist im beiliegenden Lageplan, der einen Bestandteil dieser Satzung bildet, schwarz umrandet.</p>   | <p>§ 5 Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind, Vorhaben, 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 und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden von der Veränderungssperre nicht berührt.</p> |
| <p>§ 3 In dem von der Veränderungssperre betroffenen Gebiet dürfen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vorhaben im Sinne des § 29 Baugesetzbuch nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden;</li> <li>2. erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen werden.</li> </ol> | <p>§ 6 Die Satzung tritt am Tage der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Braunschweig in Kraft.</p> <p>Die Geltungsdauer beträgt zwei Jahre.</p>  |

Braunschweig,

Stadt Braunschweig  
 Der Oberbürgermeister

I. V. Leuer  
 Stadtbaurat

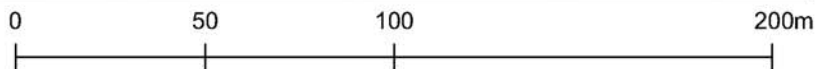


Veränderungssperre zum Bebauungsplan  
**Rheingoldstraße/ Zum Ölpersee**  
Geltungsbereich

HA 140



Maßstab 1:2000



Stadtgrundkarte <sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> © Stadt Braunschweig Abteilung GeoInformation

<sup>2)</sup> © LGLN Landesamt für GeoInformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionalstellen Braunschweig Wolfsburg

Betreff:

**Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift "Trakehnenstraße/Breites Bleek", ST 81 Stadtgebiet zwischen Trakehnenstraße, Breites Bleek, Springbach, A 36 und dem Gewerbegebiet Senefelderstraße**  
**Satzungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

02.03.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Sitzungstermin

11.03.2020

17.03.2020

24.03.2020

Status

Ö

N

Ö

## **Beschluss:**

„Die als Anlage 2 beigefügte Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, wird gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.“

## **Sachverhalt:**

### **Beschlusskompetenz**

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

### **Anlass und Ziel der Änderungssatzung**

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg hat mit Urteil vom 18. Juni 2019 zu einem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift einer anderen Kommune festgestellt, dass bei dem Erlass einer örtlichen Bauvorschrift (ÖBV) auf Grundlage von § 84 Niedersächsischer Bauordnung (NBauO) zu differenzieren ist, ob es sich dabei um Festsetzungen im eigenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 1 und 2 NBauO) oder um Festsetzungen im übertragenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 3 NBauO) handelt. Sofern nur pauschal § 84 NBauO als Rechtsgrundlage zitiert wird, handelt es sich um einen Verstoß gegen das Zitiergebot gemäß Art. 43 Abs. 2 Satz 1 Niedersächsischer Verfassung (NV). Damit ist eine solche örtliche Bauvorschrift unwirksam.

Von diesem Urteil ist der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, betroffen, da er ebenfalls nur § 84 NBauO als Rechtsgrundlage ohne weitere Differenzierung nennt. Gegen den Bebauungsplan ist ein Normenkontrollverfahren vor dem OVG Lüneburg anhängig. Der beschriebene Mangel ist darin aufgeführt.

Deshalb ist ein Änderungsverfahren zur Ergänzung der Rechtsgrundlagen erforderlich. Da

es sich nicht um eine inhaltliche Änderung der Planung handelt, ist die erneute Durchführung weiterer Verfahrensschritte, wie insbesondere eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit nicht erforderlich.

Die bisher geltenden Textlichen Festsetzungen (Rechtsverbindlichkeit 31. Mai 2019) sind gemäß der Vorlage zum Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan ST 81 (DS 19-09795) unverändert als Anlage 4 beigelegt.

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen, die Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, zu beschließen.

Leuer

### **Anlage/n:**

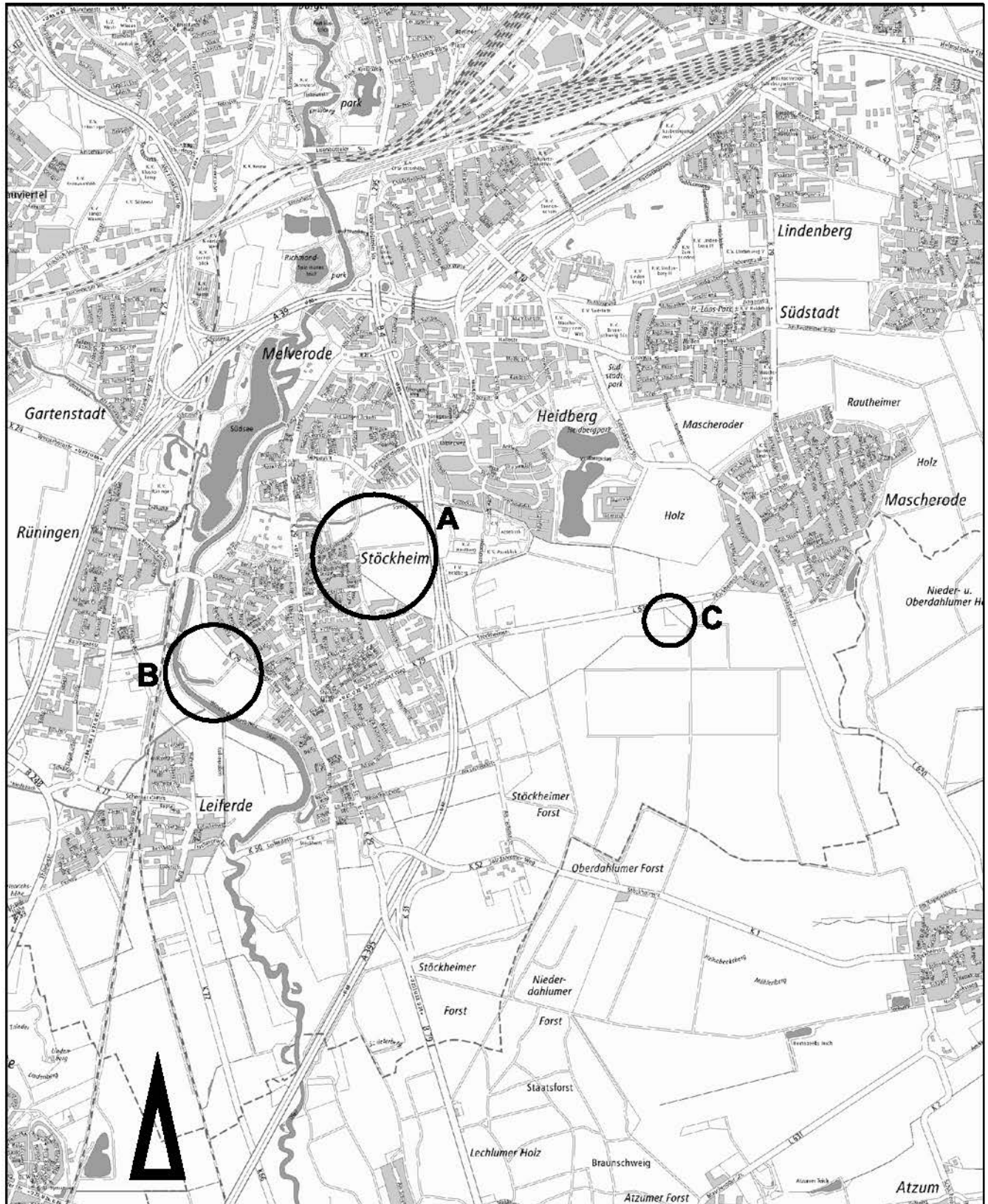
- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Satzung zur Änderung des Bebauungsplans ST 81
- Anlage 3: Begründung
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, Rechtsverbindlichkeit 31. Mai 2019



**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift**  
**Trakehnenstraße/Breites Bleek**

**ST 81**

Übersichtskarte (Geltungsbereiche A, B und C)



**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift**  
**Trakehnenstraße/Breites Bleek**

**ST 81**

Übersichtskarte (Geltungsbereiche D und E)



**Satzung  
zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift  
Trakehnenstraße/Breites Bleek, ST 81**

Aufgrund §§ 9 Abs. 4, 10 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), § 84 Abs. 6 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 01. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88) in Verbindung mit §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309), hat der Rat der Stadt Braunschweig am **Datum** folgende Satzung beschlossen.

**Artikel I**

Der Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, vom 31. Mai 2019 wird wie folgt geändert:

Die Überschrift „B Örtliche Bauvorschrift“ der Textlichen Festsetzungen erhält folgende Fassung:

**„B Örtliche Bauvorschrift**

gemäß § 84 Abs. 1 Nr. 2 NBauO (zu Ziff. V), § 84 Abs. 3 Nr. 1 NBauO (zu Ziff. II) und § 84 Abs. 3 Nr. 3 NBauO (zu Ziff. III und IV) in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB, § 80 NBauO“

**Artikel II**

Die Satzung wird gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend zum 31. Mai 2019 in Kraft gesetzt.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

I. V. Leuer  
Stadtbaurat

Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift

**Trakehnenstraße/Breites Bleek**

**ST 81**

Begründung

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	2
2	Anlass und Ziel der Änderungssatzung	2
3	Begründung der Änderungssatzung	2
4	Wesentliche Auswirkungen der Änderungssatzung	2

## **1 Rechtsgrundlagen**

- Stand: 11.12.2019 -

### **1.1 Baugesetzbuch (BauGB)**

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

### **1.2 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)**

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)

### **1.3 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)**

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309)

## **2 Anlass und Ziel der Änderungssatzung**

Das Obergerverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg hat mit Urteil vom 18. Juni 2019 zu einem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift einer anderen Kommune festgestellt, dass bei dem Erlass einer örtlichen Bauvorschrift (ÖBV) auf Grundlage von § 84 Niedersächsischer Bauordnung (NBauO) zu differenzieren ist, ob es sich dabei um Festsetzungen im eigenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 1 und 2 NBauO) oder um Festsetzungen im übertragenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 3 NBauO) handelt.

Sofern nur pauschal § 84 NBauO als Rechtsgrundlage zitiert wird, handelt es sich um einen Verstoß gegen das Zitiergebot gemäß Art. 43 Abs. 2 Satz 1 Niedersächsischer Verfassung (NV). Damit ist eine solche örtliche Bauvorschrift unwirksam.

Von diesem Urteil ist der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, betroffen, da er ebenfalls nur § 84 NBauO als Rechtsgrundlage ohne weitere Differenzierung nennt. Gegen den Bebauungsplan ist ein Normenkontroll-Eilverfahren vor dem OVG Lüneburg anhängig. Der beschriebene Mangel ist darin aufgeführt.

Deshalb ist ein Änderungsverfahren zur Ergänzung der Rechtsgrundlagen erforderlich.

Da es sich nicht um eine inhaltliche Änderung der Planung handelt, ist die erneute Durchführung weiterer Verfahrensschritte, wie insbesondere eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit nicht erforderlich.

## **3 Begründung der Änderungssatzung**

Aufgrund des genannten Urteils ist eine Ergänzung der Rechtsgrundlagen für die Örtliche Bauvorschrift erforderlich. Die Überschrift zu „B Örtliche Bauvorschrift“ der Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan ST 81 wird so ergänzt, dass die jeweilige Rechtsgrundlage ganz konkret den jeweiligen Festsetzungen zugeordnet wird.

Nicht geklärt wurde in dem genannten Urteil, ob zusätzlich die jeweiligen Nummern der betroffenen Absätze von § 84 NBauO zu nennen sind. Der Vollständigkeit halber werden auch diese Nummern genannt.

Daraus ergeben sich folgende Zuordnungen:

- Bei den Textlichen Festsetzungen B V (Einstellplätze) handelt es sich um Festsetzungen gemäß § 84 Abs. 1 Nr. 2 NBauO. Diese Festsetzungen werden im eigenen Wirkungskreis der Kommune getroffen.
- Bei den Textlichen Festsetzungen B II (Dächer), B III (Einfriedungen) und B IV (Anlagen der Ver- und Entsorgung) handelt es sich um Festsetzungen gemäß § 84 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 3 NBauO. Diese Festsetzungen werden im übertragenen Wirkungskreis getroffen.

Die Änderungssatzung wird gem. § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt, um einen von Beginn an fehlerfreien Bebauungsplan zu erhalten. Da mit der o. g. Ergänzung der Örtlichen Bauvorschrift keine inhaltlichen Änderungen der Planung verbunden sind, sondern lediglich eine Konkretisierung der Rechtsgrundlagen erfolgt, sind Belange des Vertrauensschutzes der Planbetroffenen allenfalls gering zu gewichten und geben keinen Anlass, von der Rückwirkung abzusehen.

#### **4 Wesentliche Auswirkungen der Änderungssatzung**

---

Die Textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans ST 81 gelten unverändert weiter. Änderungen der Planungsinhalte ergeben sich nicht.

Die Änderungssatzung wird gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt.

Da zum Bebauungsplan ST 81 ein Normenkontroll-Eilverfahren anhängig ist, wurde mit der Erschließung und Bebauung des Gebietes noch nicht begonnen. Von der Änderungssatzung sind deshalb keine bestehenden oder im Bau befindlichen Gebäude betroffen.



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

**Trakehnenstraße/Breites Bleek**

**ST 81**

Textliche Festsetzungen und Hinweise

**A Städtebau**

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I	Art der baulichen Nutzung
1.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 bis WA 5.2 sind folgende Nutzungen nach § 4 (2) BauNVO allgemein zulässig: Nr. 1: Wohngebäude, Nr. 2: die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe.
2.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 und WA 1.2 sind folgende Nutzungen nach § 4 (2) BauNVO nur ausnahmsweise zulässig: Nr. 3: Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
3.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 und WA 1.2 sind folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO nur ausnahmsweise zulässig: Nr. 1: Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Nr. 2: sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Nr. 3: Anlagen für Verwaltungen.
4.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2.1 bis WA 5.2 sind folgende Nutzungen nach § 4 (2) BauNVO unzulässig: Nr. 3: Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
5.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2.1 bis WA 5.2 sind folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO unzulässig: Nr. 1: Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Nr. 2: sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Nr. 3: Anlagen für Verwaltungen.

6. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 bis WA 5.2 sind darüber hinaus folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO unzulässig:

Nr. 4: Gartenbaubetriebe,

Nr. 5: Tankstellen.

II	Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen
1.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 und WA 1.2 darf eine Höhe des Flachdaches von 10,0 m nicht überschritten werden.
2.	In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 2.1 darf eine Höhe des Flachdaches von 6,50 m nicht überschritten werden.
3.	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2.2, WA 2.3, WA 3 und WA 5.2 dürfen Gebäude eine Traufhöhe von 6,5 m sowie eine Firsthöhe von 10,0 m nicht überschreiten.
4.	In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 4.1 dürfen Gebäude eine Traufhöhe von 6,5 m sowie eine Firsthöhe von 10,0 m nicht überschreiten. Die Firsthöhe der Hauptgebäude muss mindestens 8,0 m betragen.
5.	In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 4.2 darf eine Firsthöhe von 10,0 m nicht überschritten werden. Die Firsthöhe der Hauptgebäude muss mindestens 8,0 m betragen.
6.	In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 5.1 dürfen Gebäude eine Traufhöhe von 5,0 m und eine Firsthöhe von 10,0 m nicht überschreiten.
7.	Auf der Fläche für Gemeinbedarf darf eine Firsthöhe bzw. Höhe des Flachdaches von 10,0 m nicht überschritten werden.
8.	Die festgesetzten Gebäudehöhen dürfen durch technische Anlagen (z.B. Lüftungsanlagen, Abgasschornsteine, Antennen, Solaranlagen und Fotovoltaikanlagen und Erschließungsanlagen Treppenhäuser und -Aufgänge, Aufzüge bis zu 2,0 m überschritten werden, soweit sie mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Fassadenkante zurückspringen.

9. Die festgesetzten Traufhöhen dürfen für Zwerchgiebel und Zwerchhäuser um maximal 1,5 m auf maximal der Hälfte der Traufe je Gebäudeseite überschritten werden.
10. First im Sinne dieser Festsetzungen ist die obere Begrenzungskante der Dachflächen. Traufe im Sinne dieser Festsetzungen ist die Schnittlinie der Außenflächen von Außenwand und Dachhaut. Höhe des Flachdaches im Sinne dieser Festsetzungen ist die Oberkante der umlaufenden Attika.
11. Bezugspunkt für Höhenangaben ist die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche oder nächstgelegenen privaten Verkehrsfläche an dem Punkt der Straßenbegrenzungslinie, der der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

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

### III Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise

1. In den Allgemeinen Wohngebieten und auf der Fläche für Gemeinbedarf ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppe, Kellerlichtschächte, Balkone und Loggien um bis zu 2,0 m, durch Terrassen und Terrassenüberdachungen um bis zu 3,0 m zulässig. Dabei ist zu den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen ein Abstand von mindestens 1,0 m einzuhalten. Die Summe der Überschreitungen darf insgesamt zwei Drittel der jeweiligen Fassadenseite nicht übersteigen.
2. In den Bereichen, in denen eine abweichende Bauweise festgesetzt ist, sind Gebäude mit einer Fassadenlänge von maximal 25 m zulässig.

### IV Stellplätze und Garagen, Nebenanlagen

1. Je Grundstück ist nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig. Ausnahmsweise kann im Einzelfall hiervon abgewichen werden, wenn auf einem nicht weiter unterteilten Grundstück ein Doppelhaus oder eine Reihenhaushälfte (je Doppelhaus / Reihenhaushaus ein separater Eingang) errichtet wird. Dabei ist je Doppelhaushälfte / je Reihenhaushaus nur maximal eine Ein- und Ausfahrt zulässig.
2. Die Zufahrtsseiten von Garagen und offenen Garagen (Carports) müssen einen Abstand von mindestens 5,0 m zu den öffentlichen Verkehrsflächen einhalten.
3. Längs- und Rückseiten von Stellplätzen, Garagen und offenen Garagen (Carports) sowie Nebenanlagen (z.B. Gerätehäuser) müssen einen Abstand von mindestens 1,0 m zu öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen einhalten. Soweit

sie weniger als 3,0 m Abstand zu öffentlichen Flächen einhalten, sind diese Abstandsflächen und die Wandseiten auf der der öffentlichen Fläche zugewandten Seite vollständig einzugrünen (Flächenbegrünung mit Sträuchern und/oder Hecken mit einer Höhe von mindestens 1,2 m, Begrünung von Wandseiten mit Kletterpflanzen).

4. Sofern die Festsetzungen A IV 2. und 3. eingehalten werden, sind Stellplätze, Garagen und offene Garagen (Carports) sowie Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

### V Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

- 1.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 bis WA 5.2 und auf der Fläche für Gemeinbedarf sind bei Errichtung und Änderung von Gebäuden an den Fassaden von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (i.S. von DIN 4109 VDI 2719) passive Schallschutzmaßnahmen nach den Bestimmungen für den Lärmpegelbereich III gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und gemäß VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchzuführen.
- 1.2 Abweichend hiervon sind in den zeichnerisch entsprechend festgesetzten Bereichen die Bestimmungen für die Lärmpegelbereiche II und IV einzuhalten.
2. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.2 und WA 2.3 sind an den zum Gewerbegebiet Senefelderstraße ausgerichteten Süd-Südost-Fassaden von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (i.S. von DIN 4109 und VDI 2719) offenbare Fenster unzulässig.
- 3.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.2 und WA 2.3 sind Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, offene Loggien und Balkone nur auf den von dem Gewerbegebiet Senefelderstraße, dem Jugendplatz und der A 395 abgewandten Gebäudeseiten im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 3.2 Von der Festsetzung A V 3.1 kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass für die zugehörige Wohnung ein zweiter Außenwohnbereich zur Verfügung steht, der die Festsetzung A V 3.1 erfüllt.
- 4.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 4.1 und WA 4.2 sind Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, offene Loggien und Balkone nur auf der von der A 395 abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 4.2 Von der Festsetzung A V 4.1 kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass für die zugehörige Wohnung ein zweiter Außenwohnbereich zur Verfügung

steht, der die Festsetzung A V 4.1 erfüllt.

5. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 4.1 und WA 4.2 ist zwischen den Hauptgebäuden und den zugehörigen seitlichen Grundstücksgrenzen ein Abstand von maximal 4,5 m zulässig.
6. Der Jugendplatz ist durch eine Geländeaufwallung bzw. -absenkung gegenüber dem Allgemeinen Wohngebiet WA 2.3 abzuschirmen. Die Höhendifferenz zwischen dem Jugendplatz und der Oberkante der Abschirmung muss mindestens 1,5 m betragen und ist zu gleichen Teilen durch die Aufwallung und die Absenkung des Geländes zu bilden.
7. Von den Festsetzungen A V 1. bis A V 6. kann ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Weise gewährleistet ist.

## VI Grünordnung, Wasserflächen

### 1. Private Flächen

- 1.1 Stellplatz-, Garagen- und offene Garagenanlagen für jeweils mindestens 6 Pkw sind mit einer 0,80 m bis 1,20 m hohen Anpflanzung oder Schnitthecke aus Laubgehölzen einzugrünen.
- 1.2 Auf Stellplatzanlagen mit mindestens 6 Stellplätzen ist je angefangene 6 Stellplätze zusätzlich ein mindestens mittelkroniger Laubbaum zu pflanzen und als gliederndes Element in die Stellplatzanlage zu integrieren.
- 1.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 und WA 1.2 ist bei Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten zusätzlich zu den Festsetzungen A VI 1.2 je angefangene 500 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche mindestens ein mittelkroniger Laubbaum oder Obstbaum zu pflanzen. Erfolgt die Pflanzung auf einer Tiefgarage, ist am Baumstandort eine durchwurzelbare Substrathöhe von mindestens 1,2 m auf einer Fläche von mindestens 9 m<sup>2</sup> vorzusehen.
- 1.4 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 und WA 1.2 sind bei Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten Standorte für Müllboxen dreiseitig mit einer mindestens 1,6 m hohen Hecke aus Laubgehölzen oder einem vollständig mit Kletterpflanzen berankten Stabgitterzaun einzufassen.
- 1.5 Von der Oberkante von Tiefgaragenabdeckungen ist durch Bodenmodellierung ein stufenloser Übergang zum angrenzenden Geländeniveau herzustellen. Ausnahmsweise kann von dieser Regelung abgewichen werden, wenn erforderliche Erschließungs- oder Stellplatzanlagen entgegenstehen. In diesem Fall sind die sichtbaren Sockelwände durch vorgepflanzte Schnitthecken oder durch eine geschlossene Wandbegrünung mit Kletterpflanzen einzugrünen.

- 1.6 Die festgesetzten Anpflanzungen auf privaten Flächen müssen spätestens ein Jahr nach Ingebrauchnahme des Hauptgebäudes fertiggestellt sein.

### 2. Öffentliche Flächen

- 2.1 Auf der Ostseite der Trakehnenstraße sind mindestens 26 mittel- bis großkronige Laubbäume in einem Regelabstand von 12,0 m zu pflanzen. Es ist durchgängig dieselbe Baumart zu verwenden.

In den beiden Wendeanlagen der Trakehnenstraße ist jeweils ein großkroniger Laubbaum zu pflanzen.

- 2.2 In den Planstraßen A bis E sind insgesamt mindestens 75 klein- bis mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

- 2.3 In der Planstraße F sind insgesamt mindestens 5 klein- bis mittelkronige Laubbäume zu pflanzen. In der Wendeanlage der Planstraße F ist ein großkroniger Laubbaum zu pflanzen.

- 2.4 In der Planstraße G sind insgesamt mindestens 8 mittel- bis großkronige Laubbäume zu pflanzen.

- 2.5 Die öffentlichen Grünflächen [1] bis [6] mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ sind landschaftlich unter Einbeziehung von Bodenmodellierungen zu gestalten und extensiv zu pflegen.

15 % der Vegetationsbereiche sind mit flächenhaften Gehölzpflanzungen auszubilden und 85 % als locker mit Bäumen überstellte Rasen-/Wiesenflächen.

Bodenmodellierungen sind nur mit Neigungen bis maximal 1:4 zulässig.

Die Anlage von Freizeitwegen ist zulässig.

Die Integration von Spielangeboten sowie von Möblierungen zum Aufenthalt ist allgemein zulässig.

Es sind in die Grünflächen integrierte Spielflächen für Kinder in einer Gesamtgröße von 350 m<sup>2</sup> herzustellen.

Für die Anpflanzungen sind überwiegend heimische standortgerechte Gehölze zu verwenden.

Darüber hinaus sind die unter 2.6 bis 2.10 festgesetzten Merkmale umzusetzen:

- 2.6 Öffentliche Grünfläche [2], Entwässerungsgraben [1]

Innerhalb der öffentlichen Grünfläche [2] mit dem Entwässerungsgraben [1] ist ein offener Entwässerungsgraben auszubauen. Die Grabenböschung ist naturnah mit wechselnden Böschungsneigungen im Neigungsverhältnis von 1:2 bis 1:5 herzustellen. Das Niedrigwassergebinne darf eine Breite von 1,40 m nicht unterschreiten.

Zu den unmittelbar angrenzenden Baugrundstücken ist ein 1,00 m breiter Unterhaltungstreifen herzustellen und mit einer standortgerechten Gras- und Kräutereinsaat zu begrünen.

Begleitend zum Entwässerungsgraben [1] ist ein Weg in der Funktion als Unterhaltungsweg wie folgt herzustellen:

- Anlage eines 1,50 m breiten begrünten Bankett- und Unterhaltungstreifens zwischen Grabenoberkante und Weg,
- Ausbau des Weges in einer Breite von 2,60 m,
- Führung des Weges in Abschnitten auf einer Berme als Bestandteil des Grabenprofils,
- Anlage eines 0,90 m breiten gehölzfreien Randstreifens mit einer standortgerechten Gras- und Kräutereinsaat auf der vom Graben abgewandten Seite des Weges.

Wegebegleitend sind wechselseitig und in variierender Anordnung als Einzelbäume und Baumgruppen mindestens 45 überwiegend mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

## 2.7 Öffentliche Grünfläche [3]

Wegebegleitend sind auf insgesamt ca. 50 % der Wegelänge abschnittsweise Hecken aus heimischen standortgerechten Gehölzen anzulegen.

## 2.8 Öffentliche Grünfläche [4]

Ein Teilbereich mit einer Gesamtgröße von ca. 800 m<sup>2</sup> ist als Obstwiese mit mindestens 12 Obstbäumen herzustellen.

## 2.9 Öffentliche Grünfläche [5]

Es ist ein Jugendplatz mit einer Gesamtgröße von ca. 1.600 m<sup>2</sup> zu integrieren (siehe auch A V 6).

Es ist ein Freizeitweg vom südlichen Ende der öffentlichen Grünfläche [2] bis zur Planstraße G anzulegen, der auch für die Nutzung als Unterhaltungsweg für den begleitenden Graben geeignet ist (s. A VI 2.6).

## 2.10 Öffentliche Grünflächen [4] und [5], Entwässerungsgraben [1]

Innerhalb der öffentlichen Grünflächen [4] und [5] mit dem Entwässerungsgraben [1] ist ein offener Entwässerungsgraben auszubauen. Die Grabenböschung ist naturnah mit wechselnden Böschungsneigungen im Neigungsverhältnis von 1:2 bis 1:5 herzustellen. Das Niedrigwassergerinne darf eine Breite von 1,40 m nicht unterschreiten.

## 2.11 Die öffentlichen Grünflächen sind spätestens zwei Jahre nach Beginn der Erschließungsarbeiten herzustellen und innerhalb von zwei Jahren fertigzustellen.

Die Anpflanzungen auf den öffentlichen Verkehrsflächen sind spätestens in der nächsten Pflanzperiode nach Abnahme der Verkehrsflächen durchzuführen und fertigzustellen.

Bei der Bildung von Bauabschnitten gelten diese Fristen analog.

## 2.12 Die Anpflanzungen und sonstigen Begrünungen auf öffentlichen Flächen sind mit einer dreijährigen Entwicklungspflege im Anschluss an die Fertigstellungspflege herzustellen.

## 3. Öffentliche und private Flächen

### 3.1 Die anzupflanzenden Bäume sind als Hochstämme zu pflanzen mit folgenden Mindeststammumfängen (StU), gemessen in 1 m Höhe:

auf öffentlichen Flächen:

- Laubbäume mit StU 18-20 cm
- Obstbäume mit StU 10-12 cm

auf privaten Flächen:

- Laubbäume mit StU 16-18 cm
- Obstbäume mit StU 10-12 cm.

Für die festgesetzten flächenhaften Gehölzpflanzungen und Hecken auf öffentlichen Flächen sind mindestens folgende Pflanzqualitäten zu verwenden; artbedingte Abweichungen sind möglich:

- Heister: 2x verpflanzt, 150-200 cm Höhe
- Sträucher: 1x verpflanzt, 60-100 cm Höhe.

### 3.2 Für die anzupflanzenden Bäume auf öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Stellplatzanlagen ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von in der Regel 2,0 m Breite und 9 m<sup>2</sup> Fläche vorzusehen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen.

### 3.3 Die festgesetzten Anpflanzungen und Begrünungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen. Bei Bäumen ist eine ihrem natürlichen Habitus entsprechende Kronenentwicklung dauerhaft zuzulassen.

## VII Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Geltungsbereiche A, B, C, D, und E), Zuordnung

1. An Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten und Gebäuden innerhalb der festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde für gebäudebrütende Vogelarten (Hausrotschwanz, Haussperling, Star, Mehlschwalbe, Mauersegler, Turmfalke) und Fledermausarten (Zwerg-, Mücken-, Bart-, Fransen-, Breitflügelfledermaus) Nist- und Lebensstätten durch geeignete Bauweise in die Konstruktion zu integrieren oder als künstliche Nisthilfen anzubringen. Je Gebäude sind mindestens 5 Nist- und Lebensstätten oder künstliche Nisthilfen anzubringen,

- die für mindestens eine der in Satz 1 genannten Arten aus jeder Tiergruppe (Vögel und Fledermäuse) geeignet sind.
2. Die im Geltungsbereich A festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft einschließlich der festgesetzten Wasserflächen sind durch folgende Maßnahmen naturnah zu entwickeln:
    - 2.1 Der Springbach ist als naturnahes Gewässer in einem neuen mäandrierenden Verlauf mit unterschiedlichen Böschungsneigungen herzustellen. Die Böschungen sind durch eine jährlich wechselnd einseitige abschnittsweise Mahd mit Abtransport des Mähguts zu pflegen.
    - 2.2 Im Bereich des Entwässerungsgrabens 1 ist ein offener Entwässerungsgraben auszubauen. Die Grabenböschung ist naturnah mit wechselnden Böschungsneigungen im Neigungsverhältnis von 1:2 bis 1:5 herzustellen. Das Niedrigwassergerinne darf eine Breite von 1,40 m nicht unterschreiten.
    - 2.3 In den Flächen seitlich des neuen Gewässerlaufes sind einzelne Mulden und Altarmstrukturen mit mindestens temporärer Wasserführung bis jeweils August d. J. zur Ausbildung von Feuchtwiesenvegetationen und Amphibienlaichgewässern herzustellen. Die Feuchtwiesenbereiche und Amphibienlaichgewässer sind durch eine jährliche Herbstmahd mit Abtransport des Mähguts zu pflegen.
    - 2.4 Bodenmodellierungen dürfen nicht steiler sein als 1:4.
    - 2.5 Das bestehende Grabenprofil des bisherigen Springbaches ist als Bestandteil der historischen Landwehr zu erhalten und für eine dauerhafte Wasserführung zu vertiefen.
    - 2.6 Auf den Flächen außerhalb der Gewässer sind offene Biotopstrukturen aus blütenreichen halbruderalen Gras- und Staudenfluren zu entwickeln. Nach jährlicher Mahd mit Abfuhr des Mähguts in den ersten drei Jahren sind die Flächen im Weiteren durch alle zwei Jahre wechselnde Mahd gehölzfrei und blütenreich zu halten. Auf einem Flächenanteil von 20 % sind mindestens 35 Bäume als Einzelbäume oder in Baumgruppen sowie flächenhafte Gehölzbestände zu pflanzen. Dabei sind ausschließlich heimische standortgerechte Arten zu verwenden.
  3. Die im Geltungsbereich B (Gemarkung Stöckheim) festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Teilflächen 1 und 2) sind durch folgende Maßnahmen naturnah zu entwickeln:
    - 3.1 Mittels jährlich maximal zweimaliger Mahd und Abfuhr des Mähguts oder extensiver Beweidung ist artenreiches Grünland zu entwickeln.
  - 3.2 Ausnahmsweise ist die Realisierung der unter 3.1 festgesetzten Maßnahmen auch außerhalb des Geltungsbereiches B auf dem Flurstück 272, Flur 3, Gemarkung Stöckheim zulässig.
  4. Die im Geltungsbereich C (Gemarkung Mascherode) festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind durch folgende Maßnahmen naturnah zu entwickeln:
    - 4.1 Der Quellbereich des Springbachs ist durch folgende Maßnahmen zu renaturieren:
 

Der Springbach ist oberflächengleich aus der artesischen Quelle auszuleiten, naturnah zu gestalten und mit einem vermittelten Gefälle zum Durchlass Stöckheimstraße zu führen. Die vorhandene gemauerte Überlaufschwelle des Quelltümpels ist zurückzubauen und in ein Naturufer umzuwandeln.
    - 4.2 Auf den Flächen angrenzend an den Springbach sind durch Einsaat einer artenreichen und standortgerechten Kräuter-/Gräsermischung blütenreiche halbruderalen Gras- und Staudenfluren zu entwickeln. Nach jährlicher Mahd mit Abfuhr des Mähguts in den ersten drei Jahren sind die Flächen im Weiteren durch alle zwei Jahre wechselnde Mahd gehölzfrei und blütenreich zu halten. An geeigneten Stellen soll die spontane Selbstbegrünung von Rohboden zugelassen werden.
  - Auf 10 % der Fläche zwischen dem neuen Gewässerlauf und dem bestehenden Grabenprofil sind verteilt Initialpflanzungen aus heimischen standortgerechten Gehölzen (Heister) vorzunehmen.
  5. Die im Geltungsbereich D (Gemarkung Querum) festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind durch folgende Maßnahmen naturnah zu entwickeln:
    - 5.1 Die Fläche südöstlich der Böschung ist als Ackerfläche zu erhalten und ohne Einsatz synthetischer Pflanzenschutzmittel zu bewirtschaften. Innerhalb der Ackerfläche sind in Südwest-Nordost-Richtung zwei Streifen mit einer Regelbreite von 21 m als Lebensraum für die Felderche wie folgt herzurichten: Im Frühjahr ist jährlich Saatgut der „Göttinger Mischung“ neu einzudrillen. Der Altbestand ist bis dahin zu erhalten.
    - 5.2 Die Fläche nordwestlich der Böschung ist als extensives Grünland zu entwickeln und durch eine jährliche Herbstmahd mit Abtransport des Mähguts zu pflegen. Darüber hinaus sind zwei periodisch austrocknende Amphibienlaichgewässer von je 250 m<sup>2</sup> Größe anzulegen.
  6. Die im Geltungsbereich E (Gemarkung Hondelage) festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind durch

folgende Maßnahmen naturnah zu entwickeln:

- 6.1 Die Fläche ist als Ackerfläche zu erhalten und im ökologischen Landbau gemäß Verordnung (EG) Nr. 834/2007 zu bewirtschaften. Mindestens die östliche Hälfte der Fläche ist erstmalig mit dem Saatgut „Göttinger Mischung“ einzusäen. Jeweils die Hälfte der Fläche ist fortlaufend und wechselseitig im Frühjahr damit neu zu bestellen. Der Bestand des Vorjahres ist bis zur Neubestellung zu erhalten.
- 6.2 Ausnahmsweise ist alternativ die Anlage und entsprechende Bewirtschaftung von zwei durchgehenden Streifen mit einer Regelbreite von 18 m zulässig, wenn diese im Rahmen einer gemeinsamen Bewirtschaftung der Ackerflächen Richtung Osten auf das angrenzende Flurstück 73, Flur 12, Gemarkung Hondelage bis zu dessen östlicher Grundstücksgrenze und damit auf ca. 250 m verlängert werden.
7. Für die anzupflanzenden Gehölze gelten folgende Mindestpflanzqualitäten, artbedingte Abweichungen sind möglich:
- Laubbäume: Hochstamm, StU 16-18 cm in 1 m Höhe,
  - Heister: 2x verpflanzt, 150-200 cm Höhe,
  - Sträucher: 1x verpflanzt, 60-100 cm Höhe.
8. Es sind heimische standortgerechte Gehölze zu verwenden.
9. Die Maßnahmen im Geltungsbereich A sind zeitgleich mit der Herstellung der angrenzenden öffentlichen Grünflächen gemäß A VI 2.11 und mit einer dreijährigen Entwicklungspflege im Anschluss an die Fertigstellungspflege herzustellen.
10. Die Maßnahmen in den Geltungsbereichen B und C sind spätestens zwei Jahre nach Beginn der Erschließungsarbeiten durchzuführen und im Anschluss an die Fertigstellungspflege mit einer dreijährigen Entwicklungspflege herzustellen.
11. Die Maßnahmen in den Geltungsbereichen D und E sind innerhalb eines Jahres nach Beginn der Erschließungsmaßnahmen durchzuführen. Die Maßnahmen gemäß A VII 5.2 sind im Anschluss an die Fertigstellungspflege mit einer dreijährigen Entwicklungspflege herzustellen.
12. Die Maßnahmen in den Geltungsbereichen A bis E sind fachgerecht auszuführen und dauerhaft zu erhalten. Abgängige Gehölze sind spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen.
13. Die in den Geltungsbereichen A, B (Flächen für Maßnahmen [1]), C, D und E unter A VII 2 bis A VII 6 festgesetzten Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen im Sinne des § 1 a BauGB dem Ausgleich von Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft, die aufgrund dieses Bebauungsplanes zulässig sind. Sie werden dem Geltungsbereich A im Sinne
- von § 9 Abs. 1 a und § 135 a BauGB wie folgt zugeordnet:
- |  |        |
|--|--------|
| Allgemeine Wohngebiete WA 1, WA 2, WA 4, WA 5  | 70,9 % |
| Allgemeine Wohngebiete WA 3  | 4,9 %  |
| Fläche für den Gemeinbedarf  | 2,7 %  |
| 75 % der öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (= Anteil der Flächen für Neubaumaßnahmen an den im Bebauungsplan festgesetzten Flächen), ohne Planstraße G (s. A VI 14) | 20,0 % |
| Flächen für die Landwirtschaft   | 1,5 %  |
14. Die im Geltungsbereich B (Flächen für Maßnahmen [2]), unter A VII 3 festgesetzten Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen im Sinne des § 1 a BauGB dem Ausgleich von Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft, die aufgrund dieses Bebauungsplanes im Bereich der Planstraße G zulässig sind.

#### VIII Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- ① Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Anlieger und der Träger der Ver- und Entsorgung. In Abhängigkeit vom späteren Bebauungskonzept können Lage und Ausdehnung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte ausnahmsweise verändert werden.
- ② Geh- und Fahrrecht zugunsten der **Allgemeinheit**, der Stadt Braunschweig und der Landwirtschaft.

#### B Örtliche Bauvorschrift

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

#### I Geltungsbereich

Die örtliche Bauvorschrift gilt für alle Allgemeinen Wohngebiete WA im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes.

#### II Dächer

1. Dachformen, Dachneigungen
- 1.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 2.1 sind für Hauptgebäude nur Flachdächer mit einer Dachneigung von maximal 6° zulässig.



1.2 In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 4.2 sind für Hauptgebäude nur Pultdächer mit einer Neigung von 10° bis 25° zulässig.

1.3 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 2.2, WA 2.3, WA 3, WA 4.1, WA 5.1 und WA 5.2 sind für Hauptgebäude Dächer nur wie folgt zulässig:

- Satteldächer mit einer Neigung von 20° bis 45°,
- gegeneinander versetzte Pultdächer mit einer Neigung von 15° bis 30°.

Ausnahme: sind eingeschossige Gebäudeteile mit Flachdach auf bis zu einem Viertel der Grundfläche des Hauptgebäudes zulässig.

1.4 Ein Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist ein Dach, das von einer geneigten Dachfläche, einem horizontalen First und rechtwinklig zum First stehenden Giebelflächen gebildet wird.

1.5 Ein Satteldach im Sinne dieser Festsetzung ist ein Dach, das von zwei Dachflächen mit gleicher Neigung, gemeinsamem horizontalen First und rechtwinklig zum First stehenden Giebelflächen gebildet wird.

1.6 Ein gegeneinander versetztes Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist ein Dach, das von zwei gegeneinander versetzten Dachflächen mit gleicher Neigung, zwei horizontalen höhenversetzten Firsten und rechtwinklig zu den Firsten stehenden Giebelflächen gebildet wird.

## 2. Dachgauben, Zwerchgiebel, Zwerchhäuser, Wintergärten, Terrassen, Eingänge und Windfänge

2.1 Diese Festsetzungen B II 1. gelten nicht für Dachgauben, Zwerchgiebel und Zwerchhäuser, sowie für Wintergärten, Terrassen, Eingänge und Windfänge.

2.2 Dachgauben sind bis zu einer Breite von maximal der Hälfte der Länge der betroffenen Dachfläche, gemessen auf halber Höhe zwischen Trauf- und Firsthöhe, zulässig.

2.3 Zwerchgiebel und Zwerchhäuser sind bis zu einer Breite von maximal der Hälfte der Länge der betroffenen Gebäudeseite zulässig. Der Abstand vom Ortgang muss mindestens 1,0 m betragen.

## 3. Material und Farbe

3.1 Für die geneigten Dächer von Hauptgebäuden gemäß B II 1.2 und 1.3 sind nur die Farbtöne von rot bis braun und von grau bis schwarz zulässig. Glänzende Oberflächen sind unzulässig.

Darüber hinaus sind zulässig:

- Glasdächer und -elemente,
- Dachflächen, die als Solarthermie- oder Photovoltaikanlagen ausgebildet werden,
- begrünte Dachflächen.

3.2 Die Dächer von Garagen, offenen Garagen (Carports) und Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO mit einer Neigung bis zu 10° und einer Fläche von mehr als 40,0 m² sind mindestens extensiv zu begrünen. Solarthermische Anlagen und Photovoltaikanlagen sind zulässig.

## III Einfriedungen

1. Einfriedungen entlang öffentlicher Flächen sind nur wie folgt zulässig:

- als Schnitthecke aus Laubgehölzen,
- als bauliche Einfriedung bis max. 1,20 m Höhe.

2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 5.2 sind angrenzend an die Fläche für Bahnanlagen bauliche Einfriedungen von mind. 1,00 m bis max. 1,40 m Höhe zu errichten.

## IV Anlagen der Ver- und Entsorgung

Flächen für Anlagen der Ver- und Entsorgung (Wertstoffcontainer, Trafostation, Nahwärmestation, etc.) auf öffentlichen Flächen sind durch eine Schnitthecke oder eine bauliche Einfriedung gegenüber dem öffentlichen Raum abzugrenzen.

## V Einstellplätze

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

## VI Ordnungswidrigkeiten

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

## C Nachrichtliche Übernahmen

### Gewässer III. Ordnung

Die in den zeichnerischen Festsetzungen festgesetzte Wasserfläche „Springbach“ innerhalb der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Geltungsbereich A stellt den in Aussicht genommenen Verlauf des zu verlegenden Springbaches (Gewässer III. Ordnung) dar. Für die Umgestaltung und Verlegung des Baches ist ein gesondertes wasserrechtliches Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Der konkrete Verlauf des Gewässers und die Ausgestaltung der Seitengewässeranlagen können sich hierdurch verändern.

## D Hinweise

### 1. Entwässerungsgraben

Die in den zeichnerischen Festsetzungen festgesetzte Wasserfläche Entwässerungsgraben 1 stellt den in Aussicht genommenen Verlauf eines zu verlegenden, bisher weitgehend verrohrten Entwässerungsgrabens dar. Für die Umgestaltung und Verlegung des Entwässerungsgrabens ist ein gesondertes wasserrechtliches Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Der konkrete Verlauf des Entwässerungsgrabens und die Ausgestaltung des Grabenprofils können sich hierdurch verändern.

### 2. Lärmschutz

2.1 Das Plangebiet ist durch den Straßenverkehr auf der A 395, durch den Schienenverkehr auf der Stadtbahnstrecke und durch die Betriebe im Gewerbegebiet Senefelderstraße lärmvorbelastet.

2.2 Nachweise zum Lärmschutz sind im Einzelfall folgendermaßen durchzuführen:

Schallausbreitungsberechnungen sind nach der DIN ISO 9613-2 für eine Mittenfrequenz  $f = 500$  Hz, Bodenfaktor  $G = 0,3$  und für die meteorologische Korrektur  $C_{met}$  mit  $C_0 = 2$  dB (A) bei Mitwindwetterlage unter Anwendung des allgemeinen Verfahrens gemäß Nr. 7.3.1 für die kritische Immissionshöhe (1. OG, 5,8 m über Geländeoberkante – GOK) anzufertigen.

Die Reflexionen sind bis zur ersten Reflexion 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 Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte in Bezug auf den Schienen-

verkehrslärm ist auf Grundlage schalltechnischen Rechenvorschrift Schall 03 (2014) „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte bzw. der Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf den Gewerbelärm (Anlagenlärm) ist auf Grundlage der TA Lärm „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte in Bezug auf den Jugendplatzlärm ist auf Grundlage der 18. BImSchV (2017) „Sportanlagenlärmschutzverordnung“ unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

2.3 Zur Umsetzung der textlichen Festsetzungen A V „Festsetzungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ sind folgende Grundlagen maßgeblich:

- DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1999
- VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1987.
- DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1989.

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

### 3. Bodenschutz

Im Bereich des landwirtschaftlichen Weges zwischen Trakehnenstraße und A 395 liegen gemäß dem Baugrundgutachten (BSP Ingenieure, 2015) schädliche Bodenverunreinigungen durch PAK und Schwermetalle vor.

Diese Flächen mit Bodenverunreinigungen sind im Bebauungsplan als Flächen gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

In Hinblick auf die geplante Nutzung werden hier Maßnahmen zur Unterbrechung des Wirkungspfad des Boden-Mensch erforderlich. Im Bereich offener Beete und Grünflächen müssen oberflächennah (bis zu einer Tiefe von 0,35 m) die maßgebenden Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung sowie der Benzo(a)Pyren-Prüfwert von 1 mg/kg unterschritten werden. Im Bereich geplanter Kinderspielflächen müssen oberflächennah bis zu einer Tiefe von 0,35 m

die maßgebenden Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung sowie der Benzo(a)Pyren-Prüfwert von 0,5 mg/kg unterschritten werden. Dies kann durch Aufbringung unbelasteten Bodens oder durch Bodenaustausch erfolgen. Ein gutachterlicher Nachweis ist erforderlich.

Die Auffüllungen im Bereich des landwirtschaftlichen Weges sind nicht wieder einbaufähig (>Z 2, oberflächennaher Teil) bzw. als Z 2-Material gemäß LAGA TR Boden zu behandeln. Bodenaushub ist gemäß den abfallrechtlichen Vorgaben zu behandeln. Eine erforderliche fachgerechte Entsorgung von gefährlichem Abfall muss nachgewiesen werden.

4. Kampfmittel

Aufgrund der Bombardierungen des Zweiten Weltkrieges besteht für die Geltungsbereiche A, B, C, D und E jeweils der Verdacht auf noch vorhandene Kampfmittel im Erdboden. Aus Sicherheitsgründen sind die genannten Geltungsbereiche des Bebauungsplangebiets auf Kampfmittel zu sondieren (Oberflächensondierung mit EDV-Flächenaufzeichnung empfohlen). Die nach der Sondierung festgestellten Störkörper (mögliche Kampfmittel) sind aufzugraben bzw. zu bergen.

5. Bodendenkmalpflege

Im Rahmen der Umsetzung der Planung sind im Geltungsbereich A auf der Südseite des Springbachs in einem Streifen von 10,0 m baubegleitende archäologische Beobachtungen durchzuführen. Im Rahmen der Renaturierung des Springbaches sind im Abstand von jeweils 100 m Sondageschnitte anzulegen.

6. Gehölzpflanzungen

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

7. Freiflächenpläne

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1.1 und WA 1.2 ist bei Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten im Rahmen des Bauantrages ein qualifizierter Freiflächenplan vorzulegen.

*Betreff:*

**Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift "An der Schölke-Neu", HO 54  
Stadtgebiet zwischen Wiedebeinstraße, Kreuzstraße und Schölke  
Satzungsbeschluss**

*Organisationseinheit:*

Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

*Datum:*

02.03.2020

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

*Sitzungstermin*

11.03.2020

*Status*

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

17.03.2020

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

24.03.2020

Ö

**Beschluss:**

„Die als Anlage 2 beigefügte Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke – Neu“, HO 54, wird gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.“

**Sachverhalt:**

**Beschlusskompetenz**

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

**Anlass und Ziel der Änderungssatzung**

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg hat mit Urteil vom 18. Juni 2019 zu einem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift einer anderen Kommune festgestellt, dass bei dem Erlass einer örtlichen Bauvorschrift (ÖBV) auf Grundlage von § 84 Niedersächsischer Bauordnung (NBauO) zu differenzieren ist, ob es sich dabei um Festsetzungen im eigenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 1 und 2 NBauO) oder um Festsetzungen im übertragenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 3 NBauO) handelt. Sofern nur pauschal § 84 NBauO als Rechtsgrundlage zitiert wird, handelt es sich um einen Verstoß gegen das Zitiergebot gemäß Art. 43 Abs. 2 Satz 1 Niedersächsischer Verfassung (NV). Damit ist eine solche örtliche Bauvorschrift unwirksam.

Von diesem Urteil ist der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke – Neu“, HO 54, betroffen, da er ebenfalls nur § 84 NBauO als Rechtsgrundlage ohne weitere Differenzierung nennt. Gegen den Bebauungsplan ist ein Normenkontrollverfahren vor dem OVG Lüneburg anhängig.

Deshalb ist ein Änderungsverfahren zur Ergänzung der Rechtsgrundlagen erforderlich. Da es sich nicht um eine inhaltliche Änderung der Planung handelt, ist die erneute Durchführung weiterer Verfahrensschritte, wie insbesondere eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit nicht erforderlich.

Die bisher geltenden Textlichen Festsetzungen (Rechtsverbindlichkeit 6. November 2019) sind gemäß der Vorlage zum Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan HO 54 (DS 19-11042) unverändert als Anlage 4 beigelegt.

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen, die Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke – Neu“, HO 54, zu beschließen.

Leuer

### **Anlage/n:**

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Satzung zur Änderung des Bebauungsplans HO 54
- Anlage 3: Begründung
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke – Neu“, HO 54, Rechtsverbindlichkeit 6. November 2019

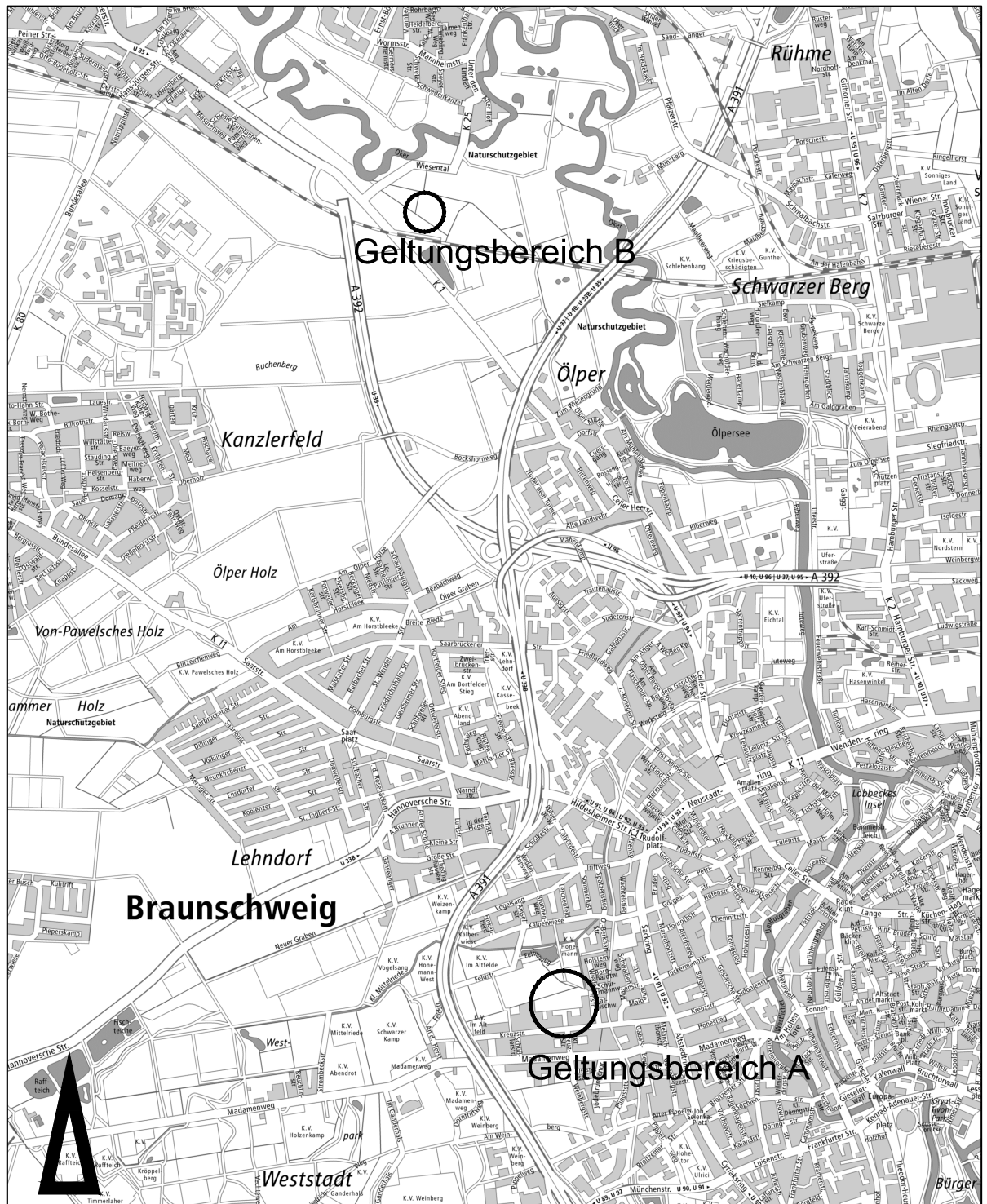


Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

**An der Schölke-Neu**

**HO 54**

Übersichtskarte, Geltungsbereiche A und B, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB

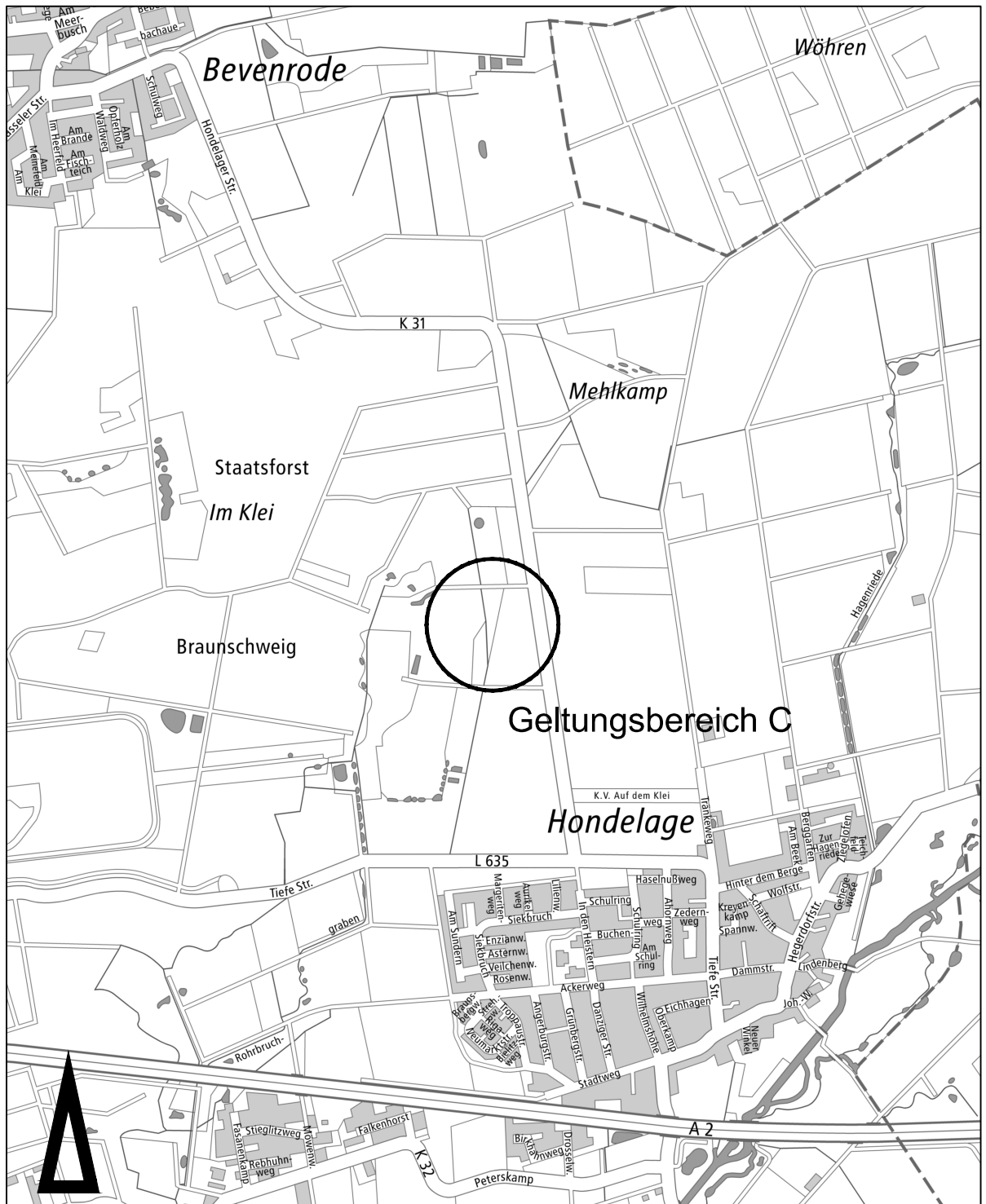


Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

**An der Schölke-Neu**

**HO 54**

Übersichtskarte, Geltungsbereich C, Stand: 12. August 2019, § 10 (1) BauGB



**Satzung  
zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift  
An der Schölke - Neu**

Aufgrund §§ 9 Abs. 4, 10 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), § 84 Abs. 6 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 01. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88) in Verbindung mit §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309), hat der Rat der Stadt Braunschweig am **Datum** folgende Satzung beschlossen.

**Artikel I**

Der Bebauungsplan „An der Schölke – Neu“, HO 54, vom 6. November 2019 wird wie folgt geändert:

Die Überschrift „B Örtliche Bauvorschrift“ der Textlichen Festsetzungen erhält folgende Fassung:

**„B Örtliche Bauvorschrift**

gemäß § 84 Abs. 3 Nr. 1 NBauO (zu Ziff. II) und § 84 Abs. 3 Nr. 3 NBauO (zu Ziff. III) in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB, § 80 NBauO“

**Artikel II**

Die Satzung wird gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend zum 31. Mai 2019 in Kraft gesetzt.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

I. V. Leuer  
Stadtbaurat

Satzung zur Änderung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift

**An der Schölke - Neu**

**HO 54**

Begründung

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	2
2	Anlass und Ziel der Änderungssatzung	2
3	Begründung der Änderungssatzung	2
4	Wesentliche Auswirkungen der Änderungssatzung	2

## **1 Rechtsgrundlagen**

- Stand: 11.12.2019 -

### **1.1 Baugesetzbuch (BauGB)**

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

### **1.2 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)**

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)

### **1.3 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)**

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309)

## **2 Anlass und Ziel der Änderungssatzung**

Das Obergerverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg hat mit Urteil vom 18. Juni 2019 zu einem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift einer anderen Kommune festgestellt, dass bei dem Erlass einer örtlichen Bauvorschrift (ÖBV) auf Grundlage von § 84 Niedersächsischer Bauordnung (NBauO) zu differenzieren ist, ob es sich dabei um Festsetzungen im eigenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 1 und 2 NBauO) oder um Festsetzungen im übertragenen Wirkungskreis (§ 84 Abs. 3 NBauO) handelt.

Sofern nur pauschal § 84 NBauO als Rechtsgrundlage zitiert wird, handelt es sich um einen Verstoß gegen das Zitiergebot gemäß Art. 43 Abs. 2 Satz 1 Niedersächsischer Verfassung (NV). Damit ist eine solche örtliche Bauvorschrift unwirksam.

Von diesem Urteil ist der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „An der Schölke - Neu“, HO 54, betroffen, da er ebenfalls nur § 84 NBauO als Rechtsgrundlage ohne weitere Differenzierung nennt. Gegen den Bebauungsplan ist ein Normenkontrollverfahren vor dem OVG Lüneburg anhängig.

Deshalb ist ein Änderungsverfahren zur Ergänzung der Rechtsgrundlagen erforderlich.

Da es sich nicht um eine inhaltliche Änderung der Planung handelt, ist die erneute Durchführung weiterer Verfahrensschritte, wie insbesondere eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit nicht erforderlich.

## **3 Begründung der Änderungssatzung**

Aufgrund des genannten Urteils ist eine Ergänzung der Rechtsgrundlagen für die Örtliche Bauvorschrift erforderlich. Die Überschrift zu „B Örtliche Bauvorschrift“ der Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan HO 54 wird so ergänzt, dass die jeweilige Rechtsgrundlage ganz konkret den jeweiligen Festsetzungen zugeordnet wird.

Nicht geklärt wurde in dem genannten Urteil, ob zusätzlich die jeweiligen Nummern der betroffenen Absätze von § 84 NBauO zu nennen sind. Der Vollständigkeit halber werden auch diese Nummern genannt.

Daraus ergeben sich folgende Zuordnungen:



- Bei den Textlichen Festsetzungen B II (Dächer), B III (Einfriedungen) handelt es sich um Festsetzungen gemäß § 84 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 3 NBauO. Diese Festsetzungen werden im übertragenen Wirkungskreis getroffen.

Die Änderungssatzung wird gem. § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt, um einen von Beginn an fehlerfreien Bebauungsplan zu erhalten. Da mit der o. g. Ergänzung der Örtlichen Bauvorschrift keine inhaltlichen Änderungen der Planung verbunden sind, sondern lediglich eine Konkretisierung der Rechtsgrundlagen erfolgt, sind Belange des Vertrauensschutzes der Planbetroffenen allenfalls gering zu gewichten und geben keinen Anlass, von der Rückwirkung abzusehen.

#### **4 Wesentliche Auswirkungen der Änderungssatzung**

---

Die Textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans ST HO 54 gelten unverändert weiter. Änderungen der Planungsinhalte ergeben sich nicht.

Die Änderungssatzung wird gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt.

Da zum Bebauungsplan HO 54 ein Normenkontrollverfahren anhängig ist, wurde mit der Erschließung und Bebauung des Gebietes noch nicht begonnen. Von der Änderungssatzung sind deshalb keine bestehenden oder im Bau befindlichen Gebäude betroffen.

## 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 Bau Feld 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 ungefährl 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 öffentlichen 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> zu realisieren.
- 2.4 Auf der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft ist ein Regenwasserrückhaltebecken mit einem Fassungsvermögen von mindestens 630 m<sup>3</sup> 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. Zufahrtbereiche 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche mindestens ein mittelkroniger Laubbaum wie Eberesche, Hainbuche oder Feldahorn oder als Hochstamm zu pflanzen. Zusätzlich sind je angefangene 750 m<sup>2</sup> 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.		bauen. Die Abplagungsflächen sollen max. 4-7 m² groß sein. Die abgeplagten Einzelflächen werden mit 15 – 20 Gehölzen (Pflanzqualität: Forstware) dicht bepflanzt. Der Waldbestand bleibt der freien Entwicklung überlassen.
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.	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.
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.	2.4	Der Quellbereich/-graben an der Südgrenze ist als Amphibiengewässers zu entwickeln. Der Bereich ist auf entsprechendem Niveau einzustauen, bedarfsweise zu vertiefen bzw. aufzuweiten.
VI	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	2.5	Für eine Beweidung des Grünlandes ist ein viehkehrender Elektrozaun zu errichten.
1.	Geltungsbereich A	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.
1.1	In verbleibenden Altbäumen im Geltungsbereich A sind mindestens fünf Nisthilfen für Nischen- und Höhlenbrüter anzubringen.	3.	Geltungsbereich C
1.2	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 ist pro Grundstück jeweils eine Nisthilfe für Nischen- und Höhlenbrüter am Gebäude anzubringen.	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.
1.3	In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2 und WA 4 ist pro Grundstück jeweils eine Nisthilfe für Fledermäuse am Gebäude anzubringen.	3.2	Innerhalb der Fläche sind zusätzlich drei Sandkuppen als Huderstellen für Rebhühner zu schaffen und dauerhaft zu erhalten.
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.	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.
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.	3.4	In die Fläche sind 5 Baumstubben einzubringen. Zusätzlich ist eine Stieleiche ( <i>Quercus rubor</i> ) 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.
2.	Geltungsbereich B	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 ( <i>Sorbus aucuparia</i> ), Hauszweitsche ( <i>Prunus domestica</i> Hauszweitsche), Vogelkirsche ( <i>Prunus avium</i> ), Kornelkirsche ( <i>Cornus mas</i> ), Hasel ( <i>Corylus</i> ) und Kirschpflaume ( <i>Prunus cerasifera</i> ) zu pflanzen.
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 einzu-		

- 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 Lärminderungsmaßnahmen - 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.



<i>Betreff:</i> <b>Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen</b>
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 25.02.2020
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	<i>Sitzungstermin</i> 11.03.2020	<i>Status</i> Ö
---	-------------------------------------	--------------------

### **Beschluss:**

„Dem Bushaltestellenkonzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig wird zugestimmt.“

### **Sachverhalt:**

#### Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

#### Anlass:

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Nahverkehrsplan (NVP) nunmehr das Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen. Dieser gesetzliche Planungsauftrag betrifft alle Komponenten des Systems ÖPNV, und damit die Fahrzeuge und die Fahrgastinformation ebenso wie die Haltestellen.

Der sich in Aufstellung befindliche NVP 2020 weist gleichwohl darauf hin, dass angesichts des Finanz- und Zeitbedarfs eine vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit in der Region Braunschweig – und damit auch bei der Stadt Braunschweig – bis 2022 als nicht realistisch erscheint (S. 467 NVP 2020). Daher muss jeder Straßenbaulastträger bis zum 01.01.2022 ein Konzept vorlegen, aus dem hervorgeht in welche Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt wird (S. 119 NVP 2020).

Die Stadt Braunschweig ist in ihrer Funktion als Straßenbaulastträgerin zuständig für die Bushaltestellen.

Stadtbahnhaltestellen liegen in der Zuständigkeit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und sind bereits nahezu vollständig barrierefrei ausgebaut.

Mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 28.04.1998 (DS 604/98) erfolgte bereits ab 1998 eine Priorisierung der Bushaltestellen der Buslinien 413, 416 und 418 sowie Bushaltestellen anderer Linien, wenn dadurch Kostenersparnisse erzielt werden können. Ergänzt wurde diese Priorisierung im Jahr 2014 durch die Festlegung, dass auch Bushaltestellen anderer Linien barrierefrei umgebaut werden sollen, sofern sie mehr als 200 Ein- und Aussteiger am Tag aufweisen oder baulich abgängig sind (DS 13409/13).

Die Verwaltung sieht die Notwendigkeit, die bisherigen Beschlüsse weiterzuentwickeln, um die Zielsetzung der Barrierefreiheit des PBefG und des NVP zu erreichen und dabei auf folgende Aspekte stärker einzugehen:

- Bestandsanalyse der Bushaltestellen,
- Ausstattungselemente von Bushaltestellen,
- Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau und
- Finanzierung des barrierefreien Umbaus.

Das Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig, das die obigen Aspekte aufgreift und damit die Forderungen des NVP erfüllt, ist als Anlage 1 beigelegt.

Die bisherigen Beschlüsse vom 28.04.1998 (DS 604/98) und 12.02.2014 (DS 13409/13) werden mit diesem Konzept ersetzt.

Leuer

**Anlage/n:**

Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig

# Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

Stand: 04.02.2020

## Inhalt

1.	Einleitung .....	2
2.	Barrierefreiheit an Bushaltestellen .....	3
2.1.	Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen.....	3
2.2.	Ausstattung von Bushaltestellen.....	4
2.2.1.	Wartefläche mit Leitelementen .....	5
2.2.2.	Haltestellenmast und Abfalleimer .....	5
2.2.3.	Wetterschutz und Sitzgelegenheit .....	5
2.2.4.	Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride.....	6
2.2.5.	Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Smart City Ausrüstung .....	6
2.2.6.	Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale .....	7
2.3.	Fahrbahnhaltestellen und Busbuchten .....	7
3.	Finanzierung .....	8
4.	Bestandsanalyse der Bushaltestellen .....	9
5.	Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau .....	11
6.	Weiteres Vorgehen.....	13

## 1. Einleitung

Dieses Konzept für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen ist das Ergebnis eines mehrjährigen Prozesses und intensiver Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG), dem Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband), dem Behindertenbeirat Braunschweig und weiteren Beteiligten.

Das Ziel des vorliegenden Konzepts besteht darin, die Barrierefreiheit an allen Bushaltestellen in Braunschweig herzustellen und damit einen wichtigen Beitrag zu einem vollständig barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu leisten. Das Konzept fügt sich damit in die Strategie des Regionalverbands ein, der mit seinem Nahverkehrsplan (NVP) 2016 und dem in Aufstellung befindlichen NVP 2020 die Schaffung eines weitestgehend barrierefreien ÖPNV im gesamten Verbandsgebiet verfolgt und damit den gesetzlichen Verpflichtungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nachkommt. Dort heißt es in § 8 Abs. 3:

*„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“*

Der sich in Aufstellung befindliche NVP 2020 weist gleichwohl darauf hin, dass angesichts des Finanz- und Zeitbedarfs eine vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit in der Region Braunschweig – und damit auch bei der Stadt Braunschweig – bis 2022 als nicht realistisch erscheint (S. 467 NVP 2020). Daher muss jeder Straßenbaulastträger bis zum 01.01.2022 ein Konzept vorlegen, aus dem hervorgeht in welcher Abfolge die geforderte Barrierefreiheit hergestellt wird (S. 119 NVP 2020).

Darüber hinaus entspricht die Stadt Braunschweig mit ihrem Vorgehen den Anforderungen des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das die Barrierefreiheit bei Neu- sowie großen Um- und Erweiterungsbauten öffentlicher Stellen fordert. Öffentliche Verkehrsanlagen werden hier explizit genannt. Sie sind barrierefrei zu gestalten, soweit dies durch Rechtsvorschrift gegeben ist (vgl. § 7 Abs. 1 f. NBGG).

Für den weiteren Prozess des Umbaus von Bushaltestellen stellen sich wichtige Fragen:

- Was ist eine barrierefreie Bushaltestelle?
- Wie ist der Anteil der Barrierefreiheit an Braunschweigs Bushaltestellen?
- Wann erfolgt der barrierefreie Umbau der restlichen Bushaltestellen?
- Wie wird der Umbau finanziert?

Im Folgenden widmet sich das Konzept jeder Frage mit einem Abschnitt.

## 2. Barrierefreiheit an Bushaltestellen

### 2.1. Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind ein zentrales Element des Systems ÖPNV, denn sie sind gleichzeitig Zugangsstelle und Aushängeschild für den ÖPNV. Damit sich die Bushaltestellen in einen barrierefreien ÖPNV einfügen, muss bei der Planung der Barrierefreiheit, insbesondere die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Haltestelle, betrachtet werden. Nur aufeinander abgestimmte Fahrzeuge und Bushaltestellen können ein barrierefreies Verkehrssystem ergeben.

Barrierefreiheit wird im NBGG wie folgt definiert:

*„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (§ 2 Abs. 3 NBGG)*

Technische Regelwerke und Richtlinien konkretisieren die Ausgestaltung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen. Darunter sind hervorzuheben:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ),
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen Teil 3,
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung,
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Für die Definition der Barrierefreiheit sind die Anforderungen verschiedener Personengruppen an ein barrierefreies Verkehrssystem zu berücksichtigen. Das NBGG bezieht sich auf Menschen mit Behinderungen und beinhaltet eine Definition dieser Personengruppe (siehe § 2 Abs. 2 NBGG). Das PBefG dagegen fordert die Barrierefreiheit für Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind. Eine Legaldefinition dieser Personengruppe liegt nicht vor. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) hat sich umfassend mit dem Thema Barrierefreiheit auseinandergesetzt und zeigt die Vielfalt dieser Personengruppe unter Verweis auf die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) auf (siehe Tabelle 1).

Um den verschiedenen Ansprüchen gerecht zu werden, empfiehlt die BAG ÖPNV die Orientierung am Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für Alle“, das keine Personengruppen bewusst ausgrenzt. Auch wenn dies möglicherweise über den Gesetzestext hinausgeht, wird die Berücksichtigung der Belange von Personen mit körperlichen, sensorischen, sprachlichen oder/und kognitiven Behinderungen sowie Personen mit sonstigen Mobilitätseinschränkungen empfohlen.



<u>Mobilitätseingeschränkte Personen:</u>	
Mobilitätseingeschränkte im engeren Sinne	Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne
<b>Körperbehinderte Personen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehbehinderte Personen</li> <li>- Rollstuhlnutzende Personen</li> <li>- Arm- und handbehinderte Personen</li> <li>- Klein- und Großwüchsige Personen</li> </ul> <b>Sehgeschädigte Personen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sehbehinderte Personen</li> <li>- Blinde Personen</li> </ul> <b>Hörbehinderte Personen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schwerhörige Personen</li> <li>- Gehörlose Personen</li> </ul> <b>Sprachbehinderte Personen</b> <b>Personen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lernbehinderte Personen</li> <li>- Geistige behinderte Personen</li> </ul> <b>Psychisch behinderte Personen</b>	<b>Reisebedingt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personen mit Gepäck</li> <li>- Personen mit Kinderwagen</li> <li>- Personen mit Fahrrädern</li> <li>- Personen mit Einkaufs-/Gepäckwagen</li> <li>- Fahrgäste mit Hunden</li> <li>- Schwangere</li> <li>- Übergewichtige Personen</li> <li>- Ortsunkundige Personen</li> </ul> <b>Personen mit temporären Einschränkungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personen mit Allergien</li> <li>- Sprachunkundige Personen</li> </ul> <b>Altersbedingt:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ältere Menschen</li> <li>- Kleinkinder</li> </ul>

Tabelle 1: Mobilitätseingeschränkte Personen<sup>1</sup>

## 2.2. Ausstattung von Bushaltestellen

Unter Berücksichtigung der genannten Regelwerke wurden Standards für die Planung von Bushaltestellen erarbeitet, die möglichst vielen der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen im engeren wie im weiteren Sinne gerecht werden. Für die Ausstattung der Bushaltestellen für den Linienverkehr unter anderem mit barrierefreier Wartefläche, Wetterschutz und Fahrradständern wurden die folgenden Festlegungen getroffen, die zusammenfassend in Tabelle 2 dargestellt sind. Die Festlegungen zur Ausstattung von Bushaltestellen gelten für alle weiteren Umbauten von Haltestellen des Linienbusverkehrs. Die Ausstattung von Bushaltestellen des freigestellten Schülerverkehrs werden aufgrund der Eigenart des Schülerverkehrs im Einzelfall geprüft. An den reinen Schulbushaltestellen gibt es meist sehr wenige Fahrten am Tag mit teilweise sehr hohem kurzzeitigem Fahrgastaufkommen.

<sup>1</sup>Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) – Hrsg.: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Ausgabe 2011, Köln. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Str. 17, 50999 Köln, [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de), erhältlich ist.

### 2.2.1. Wartefläche mit Leitelementen

Eine barrierefreie Wartefläche ermöglicht einen nahezu stufenlosen und spaltfreien Einstieg in das Fahrzeug. Dies wird durch einen 18 cm hohen Busbord („Kasseler Bord“) erreicht, der den Höhenunterschied zur Einstiegsکante des Busses verringert und durch seine Ausrundung zur Fahrbahn hin dem Bus ermöglicht, sehr dicht an den Bordstein heranzufahren und so auch den horizontalen Abstand zwischen Tür und Bord zu verringern. Die Kasseler Borde werden auf einer Länge von 16 m verbaut, sodass alle drei Türen eines Gelenkbusses vor dem Kasseler Bord zum Halten kommen.

An Kombihaltstellen von Bus und Stadtbahn, die sehr gerade angefahren werden können, werden höhere Bordsteine verwendet, die den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bord weiter verringern. Für den Einsatz an Bushaltstellen sind höhere Bordsteine jedoch nicht geeignet, da es aufgrund der Bordhöhe bei Fahrmanövern leicht zu Beschädigung der Fahrzeuge und des Bordsteins kommen kann. Bushaltstellen können häufig nicht so gerade angefahren werden wie Kombihaltstellen und werden im Vergleich zu Stadtbahnhaltestellen deutlich häufiger zugeparkt, sodass zum Aufsetzen des Fahrzeugs mit der Front oder dem Heck beim Umfahren der Hindernisse kommen kann. Im Gegensatz zu Stadtbahnfahrzeugen können Busse durch das Absenken des Busses (sog. Kneeling) den Höhenunterschied beim Einsteigen weiter verringern.

Die Wartefläche bietet darüber hinaus ausreichende Bewegungsflächen für unter anderem wartende Fahrgäste, Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren. Gleichzeitig werden Sehbehinderte durch ein System von Leitstreifen, Einstiegsfeld und weiterer taktiler sowie visuell kontrastierender Bodenindikatoren auf der Wartefläche geführt. Bei angrenzenden Radwegen hinter Wetterschutzeinrichtungen und sonstigen Gefahrstellen verhindern Geländer ein plötzliches Hervortreten der Fahrgäste aus dem Sichtschatten von der Wartefläche auf den Radweg.

### 2.2.2. Haltestellenmast und Abfalleimer

Die Einrichtung einer Bushaltstelle erfolgt durch Anordnung und Aufstellen des Haltestellenschilds (Verkehrszeichen 224), das gleichzeitig das Parken 15 m vor und hinter dem Verkehrszeichen verbietet. Am Mast des Haltestellenschilds ist in der Regel der Abfalleimer und bei Bushaltstellen ohne Wetterschutz auch der Fahrplanaushang angebracht. Das Haltestellenschild kann auch mit den Masten der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) kombiniert sein.

### 2.2.3. Wetterschutz und Sitzgelegenheit

Ziel ist die Ausstattung von Bushaltstellen mit Wetterschutzeinrichtungen inkl. Sitzgelegenheit bereits ab 20 Einsteigern pro Tag, bei langen Taktfolgezeiten von 60 Minuten oder mehr auch bereits ab 10 Einsteigern pro Tag. Die Ausstattung mit Wetterschutz erfolgt nicht nur während eines barrierefreien Umbaus sondern auch parallel im Rahmen eines eigenen Programms und einem Budget von jährlich 50.000 € (Haushalt 2019).

Die Wetterschutzeinrichtungen müssen funktionalen sowie gestalterischen Anforderungen genügen. In der Vergangenheit wurden verschiedene Wetterschutztypen hinsichtlich Form und Farbgebung errichtet. Zukünftig erfolgt die Ausstattung mit einem Wetterschutz des bereits vielfach in Braunschweig vorhandenen und bewährten Typs „Braunschweig“, der sich durch Masten und Träger aus Stahl in T-Profil-Form auszeichnet und in der Farbe DB 703 Eisenglimmer dunkelgrau lackiert ist. Das Pultdach ist aus nicht durchsichtigem Glas, um einen Sonnenschutz zu bieten. Die durchsichtigen Rücken- und Seitenwänden erschaffen ein offenes und helles Erscheinungsbild. Die Sitzgelegenheiten sind aus vandalismusrobustem Material (z. B. Stahl) in zwei Sitzhöhen für verschiedene Personengruppen. Der Wetterschutz selbst und auch die Infovitrine sind beleuchtet. Die Größe des Wetterschutzes richtet sich nach der Anzahl der wartenden Fahrgäste wie in Tabelle 2 aufgeführt.

In der Vergangenheit wurde häufig der gesamte Wetterschutz durch und auf Kosten des Werbepartners aufgestellt und liegt in dessen Unterhaltungspflicht. Dadurch befindet sich ein weiterer verbreiteter Wetterschutztyp im Stadtgebiet, der in Details vom Typ „Braunschweig“ abweicht. Aufgrund des hohen Kostenvorteils bei der Anschaffung sowie in der Unterhaltung und der geringen Unterschiede erscheint diese Lösung hinsichtlich des Haushaltsoptimierungsprozesses der Stadt auch weiterhin zweckmäßig.

4-feldriger Wetterschutz Typ „Braunschweig“



3-feldriger Wetterschutz des Werbepartners Ströer



Versuchsweise werden in 2020 auch Wetterschutzeinrichtungen mit Dachbegrünung aufgestellt. Das weitere Vorgehen dazu hängt von den Erfahrungen ab, die damit gesammelt werden. Funktional werden diese so ausgewählt, dass sie gleichwertig zum Typ „Braunschweig“ sind.

#### 2.2.4. Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride

Die Regelausstattung von Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen besteht aus drei Anlehnbügeln, soweit der Platz für die Aufstellung ausreichend ist. Bei erhöhtem Bedarf wird die Kapazität entsprechend erhöht.

#### 2.2.5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Smart City Ausrüstung

Für die Ausstattung mit DFI, WLAN-Hotspots, LoraWAN und weiteren Technologien, die einen Anschluss an das Strom- oder Datennetz benötigen, werden beim Umbau bei Bedarf bereits Voraussetzungen in Form von Leerrohren geschaffen.

Die Ausstattung mit DFI erfolgt derzeit im Rahmen des Projekts „Echtzeit“, das ein Projekt der BSVG und des Regionalverbands ist. Ziel dieses Projekts ist unter anderem die Ausstattung sämtlicher Bus- und Bahnsteige mit mindestens 150 Einsteigern am Tag mit DFI. In den kommenden Jahren werden ca. 240 DFI neu aufgestellt bzw. an vorhanden Standorten ausgetauscht.

#### 2.2.6. Zusammenfassung der Ausstattungsmerkmale

In Tabelle 2 werden die Ausstattungsmerkmale und ihre Verwendung zusammengefasst.

Ausstattungsselement	Verwendung
Befestigte Wartefläche mit erhöhtem Bord (mindestens 18 cm Kasseler Bord)	immer
Taktile Leitelemente für Sehbehinderte	immer
Haltestellenmast	immer
Abfalleimer	immer
Wetterschutz mit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sitzgelegenheit in zwei Sitzhöhen</li> <li>- Beleuchtung</li> <li>- Infovitrine in geeigneter Höhe für verschiedene Körpergrößen und Rollstuhlfahrende</li> <li>- Werbeseitenteil bei Interesse von Werbepartnern der Stadt</li> </ul>	<u>Unter 10 Einsteigern/Tag:</u> Kein Wetterschutz.  <u>Zwischen 10 und 20 Einsteigern/Tag:</u> Kein Wetterschutz. Ausnahme: Ab 60 Minuten oder höherer Taktfolgezeit wird ein 2-feldriger Typ verwendet.  <u>Ab 20 Einsteigern/Tag:</u> 3-feldriger Wetterschutz. Bei sehr hohem Fahrgastaufkommen größere oder mehrere Wetterschutzeinrichtungen.
Fahrradabstellanlagen für Bike and Ride	Mindestens 3 einfache Anlehnbügel. Bei erhöhtem Bedarf werden weitere Fahrradabstellanlagen geprüft.
Geländer	Bei angrenzenden Radwegen, Höhenunterschieden und sonstigen Gefahrstellen
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit akustischer Informationsmöglichkeit	Bei Bedarf
Smart City Ausrüstung	Bei Bedarf

Tabelle 2: Ausstattung von Bushaltestellen

#### 2.3. Fahrbahnhaltestellen und Busbuchten

Für den Bau von Bushaltestellen gibt es grundsätzliche zwei verschiedene Bauweisen:

- Auf der Fahrbahn (Fahrbahnhaltestellen)
- Neben der Fahrbahn (Busbuchten)

Mit beiden Bauweisen können grundsätzlich barrierefreie Bushaltestellen erreicht werden. Die Planungsanforderungen und Kosten sind jedoch bei Busbuchten deutlich höher, um eine ähnliche Qualität und Komfort für die Fahrgäste zu erreichen wie bei Fahrbahnhaltestellen.

Fahrbahnhaltestellen können durch ihre Lage am Fahrbahnrand sehr gut gerade angefahren werden und ermöglichen damit ein dichtes Halten des Busses an der Bordsteinkante. Um auch bei Busbuchten ein dichtes Halten an der Bordsteinkante zu ermöglichen, werden Busbuchten mit einer Länge von ca. 90 m benötigt. Diesem Platzbedarf kann häufig weder im innerstädtischen Bereich noch in den weniger dicht besiedelten Stadtteilen am Stadtrand entsprochen werden. Verkürzte Busbuchten würden zu größeren Spaltbreiten zwischen Bus und Wartefläche führen. Die so erzielten größeren Spaltbreiten halten die Grenzwerte für die Anforderungen an barrierefreie Bushaltestellen nur dann ein, wenn die Fahrzeuge sehr genau an den Bord herangeführt werden. Allerdings können mit Fahrbahnhaltestellen häufig geringere Spaltbreiten erreicht werden. Mit dem höheren Platzbedarf von Busbuchten gehen in der Regel auch ein höherer Planungsaufwand und höhere Baukosten einher, wodurch bei gleichbleibenden Kapazitäten weniger Bushaltestellen pro Jahr umgebaut werden können.

Busbuchten werden im Vergleich zu Fahrbahnhaltestellen erheblich häufiger zum Parken zweckentfremdet. Die Folge ist, dass der Bus bei zugewapkten Buchten auf der durchgehenden Fahrbahn halten muss und damit für die Fahrgäste keine Möglichkeit besteht, barrierefrei auf die Wartefläche ein- und auszusteigen.

Darüber hinaus treten bei Busbuchten zusätzlich zu den Bremswirkungen beim Einfahren und den Beschleunigungen beim Anfahren auch Querschleunigungen durch die Richtungsänderungen beim Ein- und Ausfahren in die Busbucht auf. Zu diesem Zeitpunkt haben aus- bzw. einsteigende Fahrgäste ihre Sitzplätze bereits verlassen bzw. noch nicht erreicht und sind so im Stehen bzw. Gehen besonders gefährdet. Dies trifft insbesondere auf mobilitätseingeschränkte Personen zu.

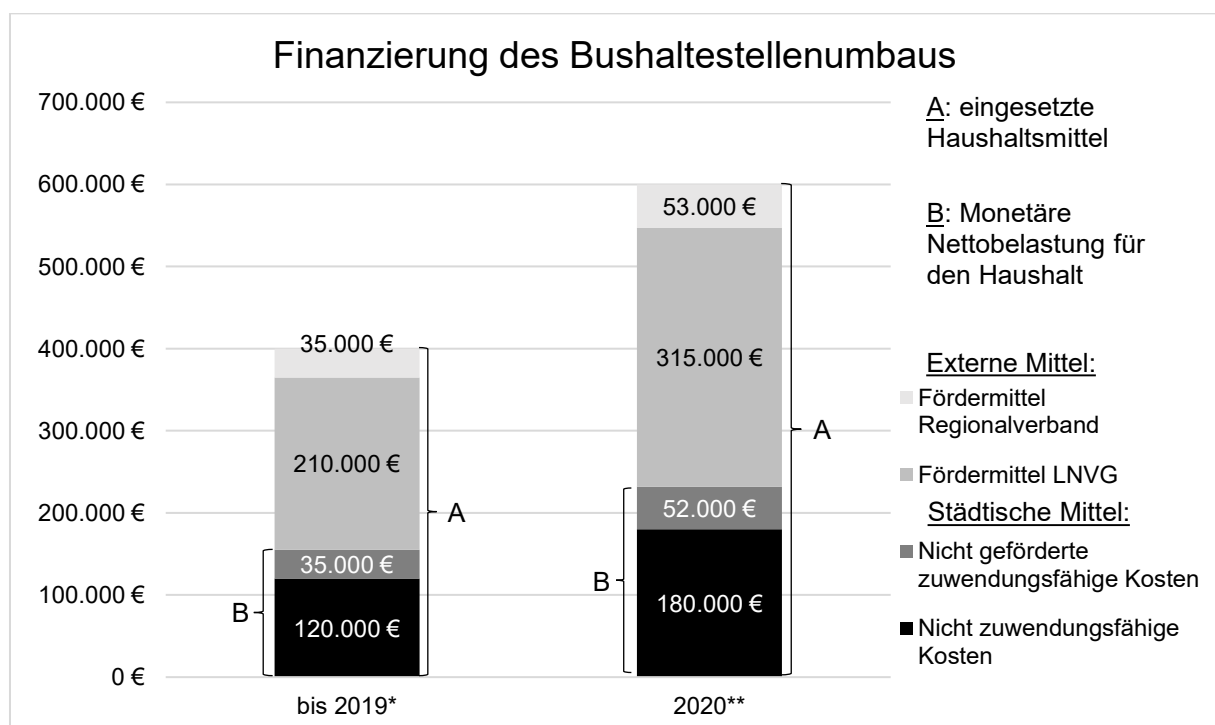
Aus Sicht der Barrierefreiheit sind Fahrbahnhaltestellen den Busbuchten aus den oben genannten Gründen vorzuziehen. In der Abwägung der Bauform von Bushaltestellen sind darüber hinaus weitere Kriterien wie z. B. die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten zu berücksichtigen, die in einer separaten in Vorbereitung befindlichen Vorlage ausführlich erläutert werden.

### 3. Finanzierung

Jedes Jahr werden in Braunschweig mehrere Bushaltestellen barrierefrei umgebaut. Der Fortschritt des Umbaus hängt im Wesentlichen von den verfügbaren Planungskapazitäten, den Kosten für den Umbau und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.

Die Kosten für den barrierefreien Umbau eines Bussteigs schwanken in Abhängigkeit der notwendigen Bauarbeiten stark zwischen ca. 50.000 € (z. B. der Bussteig der Bushaltestelle An den Gärtnerhöfen in Fahrtrichtung stadtauswärts) und ca. 160.000 € (z. B. der Bussteig an der Bushaltestelle Michelfelderplatz in Fahrtrichtung stadteinwärts). Im Mittel werden im Folgenden daher Baukosten in Höhe von 100.000 € angesetzt. Diese Baukosten vorausgesetzt, würden sich die hochgerechneten Umbaukosten für die verbleibenden 435 Bussteige auf ca. 45 Mio. € belaufen. Eine Abschätzung bis wann sämtliche Bussteige barrierefrei umgebaut sein werden, ist daher sehr schwer verlässlich zu treffen.

Die Finanzierung des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen setzt sich aus verschiedenen Bestandteilen zusammen (siehe Abbildung 1) und erfolgt nach dem Bruttoprinzip. D. h. die Maßnahmen werden zunächst vollständig mit städtischen Haushaltsmitteln finanziert und anschließend fließen die eingeworbenen Fördermittel in den Haushalt. Im städtischen Haushalt stehen zurzeit jährliche Mittel in Höhe von 400.000 € zur Verfügung. Ab dem Jahr 2020 sollen sich die jährlichen Haushaltsmittel auf 600.000 € erhöhen. Von den Gesamtkosten des barrierefreien Umbaus sind aus der Erfahrung des Fachbereichs 66 ca. 70 % zuwendungsfähig. Diese zuwendungsfähigen Kosten werden mit 75 % von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und mit 12,5 % vom Regionalverband gefördert. Damit ergeben sich für die Finanzierung einerseits externe Mittel, die sich aus Fördermitteln von Regionalverband und LNVG zusammensetzen und andererseits städtische Mittel. Die von der Stadt zu leistenden Mittel setzen sich zusammen aus den nicht zuwendungsfähigen Kosten und einem Rest der zuwendungsfähigen, aber nicht geförderten Kosten zusammen.



\*Durchschnittlicher Jahreswert basierend auf einer Analyse der letzten fünf Jahre

\*\*Erhöhung der Haushaltsansätze für 2020 geplant

Abbildung 1: Finanzierung des barrierefreien Bushaltestellenumbaus

#### 4. Bestandsanalyse der Bushaltestellen

Im Braunschweiger ÖPNV gibt es derzeit 353 Bushaltestellen mit 724 Bussteigen (Stand 04.02.2020). Einer Bushaltestelle können mehrere Bussteige zugeordnet sein. In der Regel gehören zu einer Bushaltestelle ein Bussteig je Fahrtrichtung und damit zwei Bussteige je Bushaltestelle. Ein Beispiel für eine Bushaltestelle mit mehr als zwei Bussteigen ist die Bushaltestelle Rathaus mit insgesamt vier Bussteigen.



Zu den genannten regelmäßig bedienten Bushaltestellen des Linienverkehrs kommen 42 Bussteige des freigestellten Schülerverkehrs hinzu, die fast ausschließlich noch nicht barrierefrei umgebaut sind, aber gemäß § 1 Abs. 4 lit. d Freistellung-Verordnung (FrStllgV) von den Vorschriften des PBefG freigestellt sind und damit kein Teil des ÖPNV sind. Der Umbau dieser Haltestellen wird daher nicht von der LNVG und dem Regionalverband gefördert.

Da in Braunschweig im ÖPNV ausschließlich Linienbusse in Niederflurbauweise eingesetzt werden, sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für barrierefreies Ein- und Aussteigen bereits geschaffen.

Von den insgesamt 724 Bussteigen in Braunschweig sind 287 Bussteige nach den zur jeweiligen Bauzeit gültigen allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei umgebaut worden. Dies beinhaltet die Ausstattung der Wartefläche mit taktilen Leitelementen für Sehbehinderte und die Verwendung eines 18 cm Hochbords (Kasseler Bord). Der Anteil barrierefreier Bussteige liegt damit bei ca. 40 %.

Die Bussteige der Linien 413, 416 und 418, die laut Beschluss des Verwaltungsausschusses von 1998 vorrangig barrierefrei umgebaut werden sollen, sind zu ca. 51 % barrierefrei umgebaut worden. Von den Bushaltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteigern sind ca. 52 % barrierefrei umgebaut worden.

Im Stadtgebiet verbleiben damit 426 Bussteige für den barrierefreien Umbau. Bezogen auf die Anzahl der Bushaltestellen verbleiben noch 237 Bushaltestellen, die noch nicht (198 Stück) oder nur teilweise (39 Stück) barrierefrei sind. Die Bussteige einer Bushaltestelle wurden teilweise nicht gemeinsam barrierefrei umgebaut, sodass es 39 Bushaltestellen gibt, an denen mindestens ein Bussteig, aber noch nicht alle Bussteige barrierefrei umgebaut wurden. In Abbildung 2 ist die Anzahl der vollständig, teilweise und noch gar nicht barrierefrei umgebauten Bushaltestellen dargestellt.

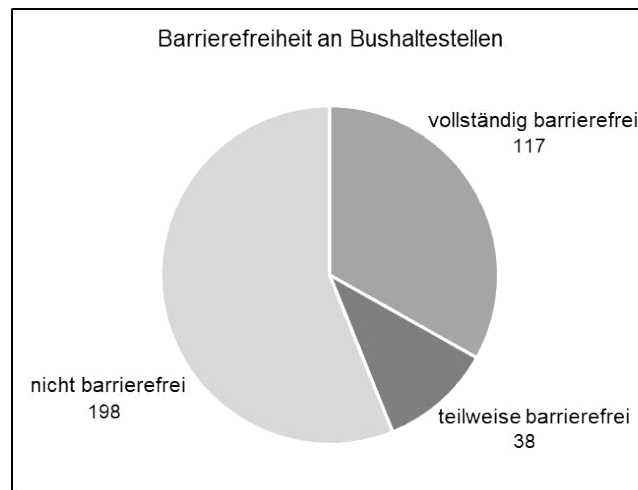


Abbildung 2: Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Anlage 1 zeigt die räumliche Verteilung der barrierefreien Bus- und Stadtbahnhaltestellen. Dabei wird ersichtlich, dass innerhalb des Wilhelminischen Rings bereits viele Bushaltestellen barrierefrei umgebaut sind. Außerhalb des Rings ergeben sich größere Abstände zwischen barrierefreien Haltestellen und einige Ortsteile verfügen bisher noch über keinen barrierefreien Zugang zum ÖPNV.

Der Regionalverband ließ bis Ende 2019 eine umfangreiche Erfassung aller Haltestellen im Verbandsgebiet durchführen, deren Ergebnisse zurzeit in einer Datenbank zusammengeführt und aufbereitet werden und der Stadt zur Verfügung gestellt werden sollen. Zukünftig werden sich damit tiefergehende Analysen zu Bushaltestellen in Braunschweig durchführen lassen. Bezüglich der Aussagen dieses Konzepts werden jedoch keine grundlegenden Veränderungen erwartet.

## 5. Aufstellung einer Rangfolge für den weiteren Umbau

Angesichts der hohen Zahl von 435 barrierefrei umzubauenden Bussteigen und den finanziellen und planerischen Grenzen ist Effizienz beim weiteren Vorgehen sehr wichtig. Dazu gehört insbesondere die Frage, welche Bussteige dringend barrierefrei umgebaut werden müssen und welche Bussteige im Vergleich untereinander weniger dringend sind.

Um diese Frage zu beantworten, wurden Kriterien identifiziert mit deren Hilfe die Dringlichkeit des barrierefreien Umbaus der Haltestellen bestimmt werden soll. Die identifizierten Kriterien berücksichtigen verschiedene Aspekte wie zum Beispiel die räumliche Verteilung barrierefreier Bushaltestellen im Stadtgebiet sowie die Nachfrage anhand von Fahrgastzahlen und sind vergleichbar mit den Kriterien von Konzepten anderer Städte (z. B. Salzgitter und Chemnitz). Anhand der Kriterien wurde jeder Bushaltestelle eine Punktzahl zugeordnet, die die Dringlichkeit für den barrierefreien Umbau darstellt.

Die ermittelte Dringlichkeit und ihr korrespondierender Punktwert wurden genutzt, um eine Rangfolge für die noch barrierefrei umzubauenden Bushaltestellen aufzustellen. Diese Rangfolge stellt eine planerische Empfehlung für die Reihenfolge des barrierefreien Umbaus dar und wurde mit den Rahmenbedingungen des in Aufstellung befindlichen NVP 2020 abgestimmt. Die Rangfolge ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Bushaltestellen des freigestellten Schülerverkehrs werden aufgrund der geringen Frequenz der Busse und in Ermangelung von Fahrgastzahlen ohne ein Priorisierungskonzept und nur im Zuge von Straßensanierungen barrierefrei umgebaut. Eine Auflistung der Schulbushaltestellen ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Die nachfolgend in Tabelle 3 aufgeführten Kriterien wurden je Bushaltestelle erfasst und es wurde ein Punktesystem für die Priorisierung der Bussteige erstellt. Jedem Kriterium wird ein Punktwert gemäß Tabelle 3 zugeordnet, anschließend werden die Punkte der Kriterien addiert.

Eigenschaft	Punkte
<b>Point of Interest (POI) Typ 1</b> Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen in der Nähe der Haltestelle. Zum Beispiel Krankenhäuser, Seniorenheime, betreutes Wohnen	2
<b>Point of Interest (POI) Typ 2</b> Öffentliche Einrichtungen Zum Beispiel Behörden, Stadtbibliothek und Schulen	1
<b>Erschwerter Einstieg</b> An diesen Bushaltestellen ist ein erschwerter Einstieg vorhanden, beispielsweise durch eine niedrige Bordhöhe von unter 5 cm.	2
<b>Wichtigkeit für den Ortsteil</b> Als Zwischenschritt zu einem vollständig barrierefreiem ÖPNV-Netz soll jeder Ortsteil über mindestens eine zentrale barrierefreie Haltestelle erreichbar sein und die Luftlinie zur nächsten barrierefreien Haltestelle nicht mehr als 1.000 m betragen (Mindestkriterium im Entwurf des NVP 2020).	6
<b>Gegenrichtung bereits umgebaut</b> Bei Haltestellen bei denen bisher nur eine Fahrtrichtung barrierefrei umgebaut wurde, erhält der Bussteig der Gegenrichtung eine höhere Priorität, da eine Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte nur nutzbar ist, wenn beide Fahrtrichtungen barrierefrei sind.	2
<b>Fahrgäste pro Bussteig und Tag (Ein- und Aussteiger)</b> Fahrgastzahlen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (Schwerbehindertenzählung 2017) und weiterer Verkehrsunternehmen.	
unter 25/nicht verfügbar	1
ab 25	2
ab 50	3
ab 75	4
ab 100	5
ab 125	6
ab 150	7
ab 175	8
ab 200	9

Tabelle 3 Punktwerte für die Priorisierung

Beispielhaft für die Bushaltestelle Wendener Weg in Veltenhof berechnet sich der Punktwert unter Verwendung der oben genannten Kriterien wie folgt:

<b>Haltestelle Wendener Weg</b>			
<b>Kriterium</b>	<b>Wert</b>	<b>Punkte</b>	<b>Summe</b>
POI Typ 1 vorhanden?	Nein	0	13
POI Typ 2 vorhanden?	Ja (Grundschule Veltenhof)	1	
Erschwerter Einstieg?	Ja	2	
Erreichbarkeit des Ortsteils	Ja	6	
Fahrgäste pro Bussteig und Tag	Über 75	4	

Tabelle 4: Beispiel Bushaltestelle Wendener Weg

Bushaltestellen im Bereich eines Stadtbahnausbaukorridors werden zunächst zurückgestellt, um im Einzelfall zu prüfen, ob ein Ausbau der Bushaltestellen vor dem Bau einer Stadtbahnstrecke sinnvoll ist.

Basierend auf den ermittelten Punkten wurde eine Abstufung in vier Kategorien vorgenommen, beginnend bei Kategorie A mit den dringendsten Bushaltestellen bis hin zu Kategorie D mit den am wenigsten dringenden Bushaltestellen.

<b>Summe Punkte</b>	<b>Kategorie</b>
Ab 7	A
4-6	B
2-3	C
1	D

Tabelle 5: Bildung von Kategorien zur Bewertung der Haltestellen

Je höher die Punktzahl aus den ermittelten Kriterien, desto höher ist die Dringlichkeit der Bushaltestelle und damit die Priorität ihres barrierefreien Ausbaus. Das Ergebnis des oben beschriebenen Priorisierungsverfahrens ist eine Rangfolge, die in Anlage 2 aufgeführt ist.

## 6. Weiteres Vorgehen

Alle Bushaltestellen werden entsprechend ihrer Priorisierung in der Rangfolge barrierefrei ausgebaut, beginnend mit den Bushaltestellen der Kategorie A. Unabhängig von der Rangfolge werden Bushaltestellen im Zuge von weiteren Straßenbaumaßnahmen vorgezogen, um Synergieeffekte durch die Bündelung von Baumaßnahmen zu erhalten.

Die Rangfolge wird alle zwei Jahre mit neuen Fahrgastzahlen der BSVG und anderen Verkehrsunternehmen aktualisiert. Die Datengrundlage wird sich in den kommenden Jahren dank automatischer Zählsysteme in den Fahrzeugen der BSVG verbessern. Falls sich die Eigenschaften einer Bushaltestelle hinsichtlich der Priorisierung ändern, wird die Rangfolge entsprechend angepasst.

Dieses Vorgehen ist abgestimmt mit dem Regionalverband, der BSVG und dem Behindertenbeirat der Stadt Braunschweig.

Anlagen:

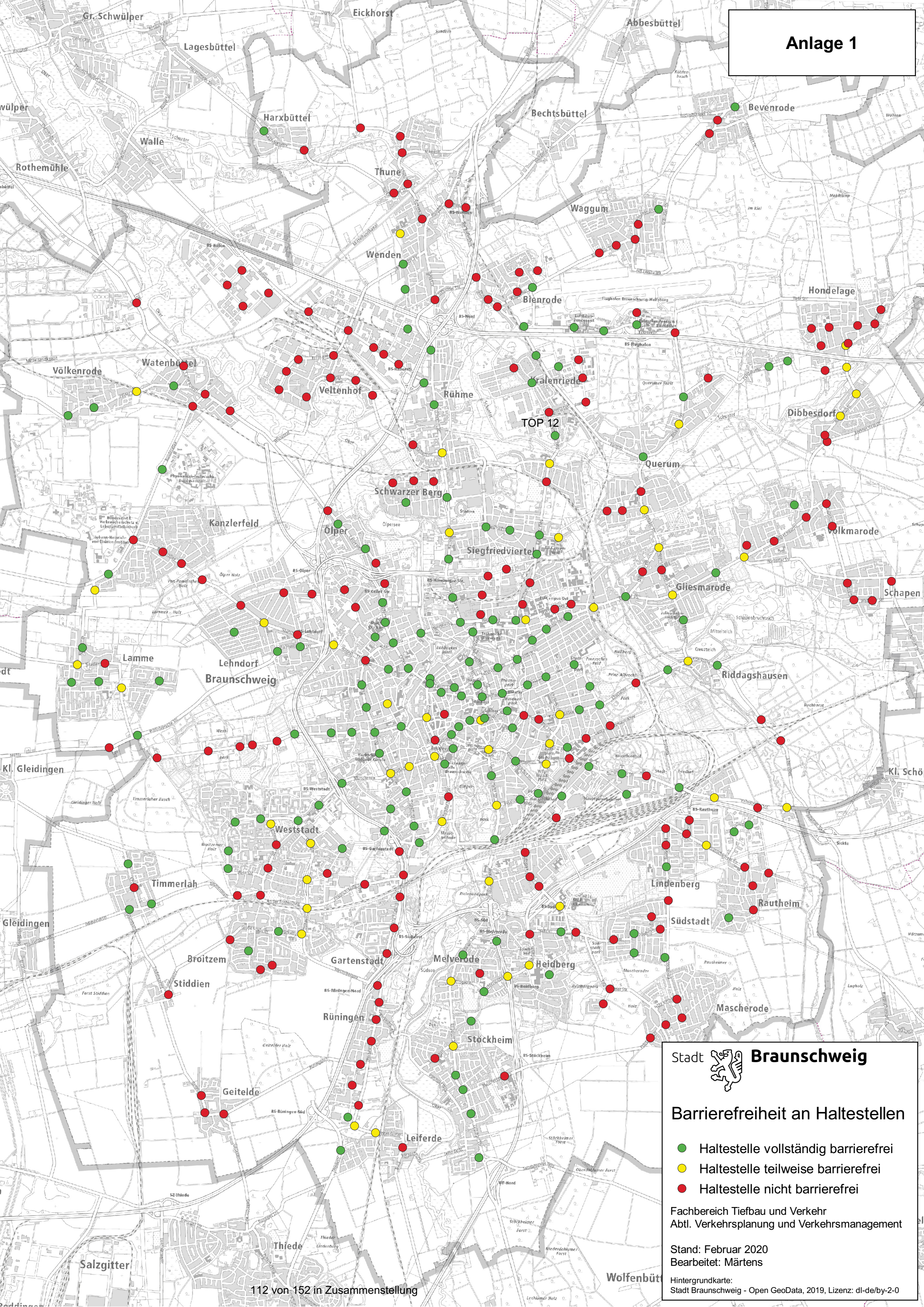
Anlage 1 Karte barrierefreier Haltestellen

Anlage 2 Rangfolge umzubauender Bushaltestellen

Anlage 3 Bushaltestellen des freigestellten Schülerverkehrs



# Anlage 1



Stadt  **Braunschweig**

## Barrierefreiheit an Haltestellen

- Haltestelle vollständig barrierefrei
- Haltestelle teilweise barrierefrei
- Haltestelle nicht barrierefrei

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

Stand: Februar 2020  
Bearbeitet: Märtens

Hintergrundkarte:  
Stadt Braunschweig - Open GeoData, 2019, Lizenz: dl-de/by-2-0



# Rangfolge der Bushaltestellen für den barrierefreien Umbau

Stadt Braunschweig, Abtl. Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement

TOP 12 **Anlage 2**  
Stand 04.02.2020

Haltestelle	Anzahl Bussteige	Nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie	Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
-------------	------------------	-------------------------------	--------	-----------	--------------------------------	-----------	-----------	----------------------	----------------------------	----------------------	-------------

## Für den barrierefreien Umbau bis 2021 vorgesehen - sortiert nach voraussichtlichem Umbaujahr

Wendener Weg	2	2	13	A	>=75		X	X		X	Umbau ab 2020 vorgesehen Grundschule Veltenhof
Am Grasplatz	3	3	18	A	>=175	X		X		X	Umbau 2020 vorgesehen für die Bussteige auf der Celler Heerstraße, ambet Wohn- Pflegegemeinschaft
Cyriaksring	3	2	12	A	>=200		X		X		Umbau 2020 vorgesehen für Fahrtrichtung Norden
Leonhardplatz (Stadthalle)	4	1	12	A	>=200		X		X		Umbau ab 2020 vorgesehen für Fahrtrichtung Norden, Stadthalle
Altstadtmarkt	3	3	10	A	>=200		X				Umbau 2020 vorgesehen Gymnasium Martino-Katharineum, Altstadtrathaus, IHK, Amtsgericht
Breitenhop	2	2	4	B	>=50		X				Fahrtrichtung stadteinwärts erfolgt in 2020 im Zusammenhang mit einer WC-Anlage der BSVG
Feuerbrunnen	2	2	10	A	>=50		X			X	Umbau ab 2020 vorgesehen Polizei
Im Seumel	2	2	15	A	>=175		X			X	Umbau ab 2021 vorgesehen Grundschule Gartenstadt
Hahnenkleestraße	2	2	17	A	>=200	X				X	Umbau ab 2021 vorgesehen Seniorenheim im Kamp
Tostmannplatz	3	2	17	A	>=175		X		X	X	Umbau 2021 vorgesehen für Bussteig auf Bienroder Weg, Astrid-Lindgren-Schule
Reitlingstraße	2	1	17	A	>=200				X	X	Umbau 2021 vorgesehen
Pappelallee	2	2	2	C	>=25						Umbau 2021 vorgesehen für Fahrtrichtung stadtauswärts, da baulich abgängig
Eutschenwinkel	1	1	15	A	>=200					X	Umbau ab 2021 vorgesehen

## Kategorie A (Bushaltestellen ab 7 Punkten) - sortiert nach Punkten

Eichhahnweg	2	2	17	A	>=200			X		X	Umbau im Zuge der Planung der Bevenroder Straße vorgesehen
Kastanienallee	4	1	14	A	>=200	X	X		X		Venenzentrum, Finanzamt, Berufsbildende Schulen
Essener Straße	2	1	14	A	>=200	X	X		X		Umbau im Zuge der Planung der Bevenroder Straße vorgesehen Betreutes Wohnen Querum, IGS Querum.
Hinter den Hainen	2	2	13	A	>=100	X				X	Villa Vita Senioren-Residenz
Tuckermannstraße	2	1	12	A	>=100	X	X	X	X		Klinikum Holwedestr., Realschule Sidonienstraße, Grundschulen Bürgerstraße, Hohestieg, St. Josef

Haltestelle	Anzahl Bussteige	Nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie
Boeselagerstraße	2	2	11	A
Schloss	2	1	11	A
Isarstraße	2	2	10	A
Lichtenberger Straße	2	1	10	A
Schönebergstraße	2	1	10	A
Steinriedendamm	3	3	10	A
Willy-Brandt-Platz	2	1	10	A
Zollkamp	2	2	10	A
Beethovenstraße	2	2	9	A
Dammstraße	2	2	9	A
Nordstraße	2	2	9	A
Paxmannstraße	2	2	9	A
Schlehenhang	1	1	9	A
Am Bülden	2	2	8	A
Am Platz	2	2	8	A
Buchhorstblick	2	2	8	A
Messegelände, Nordeingang	2	1	8	A
Neckarstraße	2	2	8	A
Richmondweg	2	2	8	A
Ernst-Böhme-Straße	2	2	7	A
Hansestraße Mitte	4	4	7	A
Krugplatz	2	2	7	A
Marienberger Straße	2	2	7	A
Messeweg	4	3	7	A
Pfarrgasse	2	2	7	A
Richard-Strauß-Weg	2	2	7	A
Sachsensdamm	2	1	7	A
Staatl. Untersuchungsämter	2	2	7	A
Stiddien	2	2	7	A
Wendebrück	2	2	7	A

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=200	X					Residenz am Eichenpark
>=200				X		
>=150	X	X				Seniorenwohnungen Weserstraße, Seniorenwohnungen Huntestraße, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Huntestraße, Grundschule Ilmenaustraße
>=125	X			X		Pflegeheim Comitas
>=25				X	X	
>=200		X				Grundschule Schunteraue
>=175				X		
>=150		X	X			Polizei
>=175		X				Gymnasien Neue Oberschule und Ricarda-Huch
>=50					X	
>=200						
>=175		X				Grundschule Rautheim
>=200						
>=175						
>=25					X	
>=25					X	
>=125				X		
>=75	X		X			Pflegeheim Baars
>=100	X	X				Venenzentrum, Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte, Braunschweig Kolleg
>=150						
<25					X	
<25					X	
>=150						
>=75		X		X		Grundschule Gliesmarode
<25					X	
>=125		X				Forschungsinstitute der TU
>=100				X		
>=125		X				Staatliche Untersuchungsämter
<25					X	
n.v.					X	

**Kategorie B** (Bushaltestellen mit 4 bis 6 Punkten) - sortiert nach Punkten

Am Forst	2	1	6	B
Hans-Sommer-Straße	2	1	6	B
Havelstraße	2	2	6	B
Hochstraße	2	2	6	B
Julius-Konegen-Straße	2	2	6	B
Lammer Heide	4	2	6	B
Lägenkamp	2	2	6	B

>=75				X		
>=50		X		X		Forschungsinstitute
>=75	X					
>=50	X	X				Seniorenwohnungen Kastanienallee, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Helmstedter Straße, BBS
>=100		X				DAA Fachschule für Sozialpädagogik
>=50		X	X			Grundschule Lamme
>=25	X		X			AWO - Wohn- und Pflegeheim Querum

Haltestelle	Anzahl Bussteige	Nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie
Schuntersiedlung	2	2	6	B
Thiedebacher Weg	2	1	6	B
Am Lehmanager	4	4	5	B
Ekbertstraße	2	2	5	B
Europaplatz	2	1	5	B
Julius-Elster-Straße	2	2	5	B
Ligusterweg	1	1	5	B
Wartheweg	1	1	5	B
Am Kalkwerk	2	2	4	B
Am Meerbusch	2	2	4	B
Bürgerpark	2	2	4	B
Danziger Straße	2	2	4	B
Grüner Jäger	1	1	4	B
Hegerdorfstraße	2	1	4	B
Heideweg	2	2	5	B
Korfesstraße	2	2	4	B
Luisenstraße	2	2	4	B
Schenkendam	2	1	4	B
Schlesierweg	2	2	4	B
Senefelderstraße	2	2	4	B
Siekgraben	2	2	4	B
Sielkamp	1	1	4	B
St.-Wendel-Straße	2	2	4	B
Varrentrappstraße	2	2	4	B
Wiesengrund	2	1	4	B

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=125						
>=75				X		
>=25	X	X				Realschule LebenLernen
>=100						
>=50				X		
>=100						
>=100						
>=100						
>=75						
>=75						
>=75						
>=50	X					Grundschule Hondelage
>=75						
>=25				X		
>=75	X					Grundschule Timmerlah
>=75						Umbau im Zuge Planung der Georg-Westermann-Allee vorgesehen
>=25	X					Seniorenwohnungen Frankfurter Straße
>=25				X		
>=75						
>=50	X					Forschungsinstitute
>=75						
>=25	X					Seniorenanlage Sielkamp
>=75						
>=75						
>=25				X		

**Kategorie C** (Bushaltestellen mit 2 bis 3 Punkten) - sortiert nach Punkten

Adam-Opel-Straße	2	1	3	C
Alter Rautheimer Weg	2	2	3	C
Am Klosterkamp	2	2	3	C
Aussigstraße	2	2	3	C
Berggarten	1	1	3	C
Dorflage	2	2	3	C
Dreisch	2	2	3	C
Gesundheitsamt/Wasserwelt	2	2	3	C
Gosekamp	2	1	3	C
Heidehöhe	2	2	3	C
Herzogin-Elisabeth-Straße	2	2	3	C
J.-Fraunhofer-Straße	2	2	3	C
Kreuzteich	4	2	3	C
Liegnitzstraße	2	2	3	C
Neuer Kamp	2	2	3	C
Ottenroder Straße	1	1	3	C

<25				X		
>=50						
>=50						
>=50						
>=50						
>=50						
>=50						
<25	X					Seniorenzentrum Wilhelminum
>=50						
>=50						
>=50						Umbau im Zuge Planung der Georg-Westermann-Allee vorgesehen
<25			X			
>=50						
>=50						
>=50						
<25	X					Seniorenwohnungen und Pflegeheim Ottenroder Straße

Haltestelle	Anzahl Bussteige	Nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie
Rhönweg	2	2	3	C
Rodedamm	2	1	3	C
Schöppenstedter Turm	2	1	3	C
Spechtweg	2	2	3	C
Troppastraße	2	2	3	C
Unter den Linden	2	2	3	C
Wenden/Bechtsbüttel Bahnhof	2	2	3	C
Westerbergstraße	2	2	3	C
Westfalenplatz	2	2	3	C
Zum Wiesengrund	1	1	3	C
Am Berge	2	2	2	C
Am Hafen	2	2	2	C
Am Markt	2	2	2	C
Am Steinring	2	2	2	C
Bechtsbütteler Weg	2	2	2	C
Biberweg	2	2	2	C
Braunstraße	2	2	2	C
Carl-Giesecke-Straße	2	2	2	C
Dibbesdorf	2	2	2	C
Flughafen	1	1	2	C
Gewerbegebiet Bastholz Ost	2	2	2	C
Grundschule Rüningen	2	2	2	C
Hansestraße West	2	2	2	C
Heideblick	1	1	2	C
Im Großen Moore	2	2	2	C
John-F.-Kennedy-Platz	4	1	2	C
Kremsweg	2	2	2	C
Nibelungenplatz	3	1	2	C
Schäpenstraße	2	2	2	C
Schmalbachstraße	2	2	2	C
Schreinerweg	2	2	2	C
Schulzentrum Stöckheim	2	2	2	C
Seikenkamp	2	1	2	C
Steintor	2	2	2	C
Trierstraße	2	2	2	C
Waller Weg	2	2	2	C
Zivildienstschule	2	2	2	C

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=50						
>=50						
<25				X		
>=25		X				Christliche Schule
>=50						
>=50						
n.v.			X			
>=50						
>=50						
>=50						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						
<25		X				Grundschule Rüningen
>=25						
<25		X				Lessinggymnasium, Grundschule Wenden
>=25						
n.v.		X				Realschule JFK
>=25						
<25		X				Nibelungen Realschule
>=25						
>=25						
>=25						
>=25						Gymnasium Raabeschule
>=25						
>=25						
>=25						
<25		X				Bildungszentrum Braunschweig

**Kategorie D** (Bushaltestellen mit 1 Punkt) - sortiert nach Punkten

Alte Dorfstraße	2	2	1	D
Alter Postweg	2	2	1	D
Altmarkstraße	2	2	1	D
Am Jödebrunnen	2	2	2	C
Am Kanal	2	2	1	D
Am Klei	2	2	1	D
An der Lahwiese	2	2	1	D

<25						
<25						
<25						
n.v.		X				Soziokulturelles Zentrum
<25						
<25						
<25						

117 von 152 in Zusammenstellung

Haltestelle	Anzahl Bussteige	Nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie
Schulgasse	2	2	1	D
Schwarzer Kamp	2	2	1	D
Siedlung	2	2	1	D
Steinecke	2	2	1	D
Steinhof	2	2	1	D
Strombeckstraße	2	2	1	D
Tiergarten	2	1	1	D
Timmerlahstraße	2	2	1	D
Triftstraße	2	2	1	D

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
<25						
<25						
n.v.						(in Thune)
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						
<25						

**Vorerst zurückgestellte Bushaltestellen** - sortiert nach Punkten

Paracelsusstraße	2	2	15	A
Erfurtplatz	2	1	14	A
Bebelhof	2	2	13	A
Klinikum Salzdahlumer Straße	2	1	12	A
Saarplatz	4	2	12	A
Hildesheimer Straße	2	1	11	A
Ottweilerstraße	2	2	11	A
Pappelbergsiedlung	3	2	11	A
IGS Volkmarode	1	1	10	A
Bahnhof Gliesmarode	2	2	9	A
Bundesallee	3	3	9	A
Helmstedter Straße	2	2	9	A
Moorhüttenweg	3	3	9	A
Pfleidererstraße	2	2	9	A
Rudolfplatz	6	6	9	A
Güldenstraße	6	4	8	A
Rautheimer Straße	2	2	8	A
Schefflerstraße	2	2	9	A
Holzmindener Straße	2	2	7	A
Saarbrückener Straße	2	2	7	A

>=200				X	Mit Stadtbahnausbau
>=200	X	X		X	Mit Stadtbahnausbau Betreutes Wohnen Jenastieg, Seniorenwohnungen Thüringenplatz, Betreute Seniorenwohngemeinschaft Gerastraße, IGS Heidelberg
>=200	X		X		Mit Stadtbahnausbau Verein zur Förderung körperbehinderter Kinder e.V.
>=200	X	X			Klinikum Salzdahlumer Str., Deutsche Müller Schule, Welfenakademie Mit Stadtbahnausbau
>=200	X	X			Mit Stadtbahnausbau
>=200			X		Mit Stadtbahnausbau
>=200	X				Mit Stadtbahnausbau Haus Auguste
>=200			X		Mit Stadtbahnausbau
>=200		X			Mit Stadtbahnausbau evtl. nicht mehr benötigt IGS Volkmarode
>=200					Umbau im Projekt Bahnhof Gliesmarode
>=125		X	X		Mit Stadtbahnausbau Forschungsinstitute
>=200					Mit Stadtbahnausbau
>=200					Mit Stadtbahnausbau
>=200					Mit Stadtbahnausbau
>=200					Mit Stadtbahnausbau
>=125	X				Mit Stadtbahnausbau Wohnpark am Wall
>=25				X	Mit Stadtbahnausbau
>=175		X			Mit Stadtbahnausbau Hans-Würtz-Schule
>=150					Mit Stadtbahnausbau
>=150					Mit Stadtbahnausbau



Haltestelle	Anzahl Bussteige	Nicht barrierefreie Bussteige	Punkte	Kategorie
Steinkamp	2	2	6	B
Zur Wabe	2	2	6	B
Duisburger Straße	1	1	5	B
Efeuweg	2	2	5	B
Hans-Geitel-Straße	2	2	5	B
Hallestraße	2	2	4	B
Kruckweg	2	2	4	B
Lehmweg	2	2	4	B
Am Remenhof	2	2	3	C
Am Queckenberg	2	2	3	C
Noetherstraße	2	1	3	C
Südstraße	2	2	2	C
von Pawelsches Holz	2	2	2	C
An der Rothenburg	2	2	1	D
Mittelweg	2	2	1	D
Nordanger	2	2	1	D
Sackweg	2	2	1	D
Taubenstraße	2	2	1	D
Höseweg	1	1	1	D
Steinbrink	1	1	1	D

Fahrgäste pro Tag und Bussteig	POI Typ 1	POI Typ 2	Erschwerter Einstieg	Gegenrichtung barrierefrei	Wichtig für Ortsteil	Bemerkungen
>=125						Mit Stadtbahnausbau
>=75			X			Mit Stadtbahnausbau
>=100						Mit Stadtbahnausbau
>=50			X			Mit Stadtbahnausbau
>=100						Mit Stadtbahnausbau
>=75						Mit Stadtbahnausbau
<25	X	X				Nur nachts bedient
>=75						Mit Stadtbahnausbau
>=25		X				Mit Stadtbahnausbau Remenhof, Grundschule Volkmarode
<25	X					Nur nachts bedient
<25				X		Mit Stadtbahnausbau
>=25						Mit Stadtbahnausbau
>=25						Mit Stadtbahnausbau
<25						Nur nachts bedient
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Mit Stadtstraße Nord
n.v.						Nur nachts bedient
n.v.						Nur nachts bedient

Fachbereich 40  
40.11

**Reine Schulbushaltestellen**  
Stand Mai 2017

<b>lfd.- Nr.</b>	<b>Schule</b>	<b>Haltestelle</b>	<b>Anzahl Haltestellen</b>
1	GS Diesterwegstraße	GS Diesterwegstraße (Dieserwegstraße 7)	1
2	GS Gartenstadt	GS Gartenstadt (Achtermannstraße 1)	1
3	GS St. Josef	GS Altmühlstraße (Altmühlstraße 21)	1
		Hugo-Luther-Straße	1
		Am Queckenberg	2
		Am Lehmanager	2
		Leinestraße	1
		Saalestraße	2
		Muldeweg	1
		Emsstraße/Elbestraße	1
		Warnowstraße	1
		Am Jödebrunnen	1
		GS St. Josef (Hohestieg 2)	1
4	GS Hondelage	Am Markt	1
		Tempelhofstraße	1
		Schönebergstraße	1
		Stieglitzweg	1
		GS Hondelage (In den Heistern 1)	1
5	GS Lehndorf	GS Lehndorf (Saarplatz 2)	1
6	GS Timmerlah	Pothof	2
		Geiteldestraße	2
7	GS Volkmarode	Schapenstraße	1
		Schapenholz	1
		GS Volkmarode (Unterdorf 24)	1
8	GS Wenden	Meinestraße	1
		Am Grefenhoop	1
		GS Wenden (Heideblick 18)	1
9	GS Waggum	Am Meerbusch	1
		Auf dem Stiege	1
		Krähenfeld	2
		Erlenbruch	2
		Bechtsbütteler Weg	1
10	GS Bürgerstraße	GS Bürgerstraße (Bürgerstraße 2)	1
11	IGS Querum	IGS Querum (Essener Straße 85)	1
12	Jugendverkehrsschule I	Jugendverkehrsschule I (Ortwinstraße 4)	1
Gesamtzahl der Haltestellen			42

Betreff:

**Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Tostmannplatz  
Fahrtrichtung Nord**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.02.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 332 Schunteraue (Anhörung)  
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

20.02.2020  
11.03.2020

Status

Ö  
Ö

**Beschluss:**

„Die Haltestelle „Tostmannplatz“ stadtauswärts am Bienroder Weg wird gemäß Anlage barrierefrei ausgebaut.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache DS 18-08064 ergänzt um 18-09709 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen in den Jahren 2019 bis 2021 zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2021 ist u. a. der Bau der Haltestelle „Tostmannplatz“ am Bienroder Weg in Fahrtrichtung Nord vorgesehen.

Die Bushaltestelle „Tostmannplatz“ liegt am Bienroder Weg im Zentrum des Stadtteils Schunteraue. Sie wird stadtauswärts von den Linien 416, 426, 436 und 464 angefahren und von rund 175 Ein- und Aussteigern (Stand 2018) genutzt. Der vorhandene Bussteig entspricht nicht heutigen Standards und ist zudem in einem baulich schlechten Zustand. Der Bussteig stadteinwärts wurde bereits barrierefrei ausgebaut.

Maßnahme

Die vorhandene Busbucht wird zurückgebaut und der Bussteig am Fahrbahnrand eingerichtet. Die Bushaltestelle wird barrierefrei gestaltet und mit einem Kasseler Bord von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Die Grünflächen werden vergrößert. Rad- und Gehweg werden im Zuge der Baumaßnahme nicht umgebaut. An der Haltestelle werden im Rahmen des Umbaus drei Fahrradständer angeordnet.

Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der

Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konflikträchtiges Wiedereinfädeln in den Verkehr vermieden. Angesichts der Verkehrsbelastung auf dem in Fahrtrichtung Nord zweibahnigen Bienroder Weg und des Bustaktes ist eine Verkehrsbehinderung durch haltende Busse nicht zu erwarten.

#### Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 60.000 € geschätzt. Der Umbau der Bushaltestelle soll im Jahr 2021 realisiert werden.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Haltestelle für das Förderprogramm 2021 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt Braunschweig getragen.

Im Haushaltsplan 2019/IP 2018 - 2022 sind für das Haushaltsjahr 2020 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 600.000 € eingeplant.

Leuer

**Anlage/n:**  
Lageplan


TOP 13

# Anlage 1

Bienroder Weg K5

vorhandener Wetterschutz  
bleibt erhalten

Tostmann  
platz

Stadt		<b>Braunschweig</b>		Tiefbau und Verkehr Bohlweg 30 38100 Braunschweig
<b>Haltestelle Tostmannplatz</b>				
Planart :	<b>Lageplan</b>			
bearbeitet :	Datum	Name	Maßstab :  <b>1 : 500</b>	
	<b>Januar 2020</b>	<b>Meiners</b>		
gezeichnet :	<b>16.01.2020</b>	<b>Schaper</b>		

© 2019 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Betreff:

**Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Reitlingstraße  
stadteinwärts**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.02.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 213 Südstadt-Rautheim-Mascherode  
(Anhörung)

Sitzungstermin

10.03.2020

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

11.03.2020

Ö

**Beschluss:**

„Die Bushaltestelle „Reitlingstraße“ an der Helmstedter Straße wird in Fahrtrichtung stadteinwärts gemäß Anlage barrierefrei ausgebaut.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Bushaltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss wegen der Überbezirklichkeit der Buslinien beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache DS 18-08064 ergänzt um DS 18-09709 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen in den Jahren 2019 bis 2021 zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2021 ist der Bau der Bushaltestelle „Reitlingstraße“ an der Helmstedter Straße in Fahrtrichtung stadteinwärts vorgesehen.

Die Bushaltestelle „Reitlingstraße“ liegt an der Helmstedter Straße (K 11) südlich der Mastbruchsiedlung. Sie wird stadteinwärts von den Linien 412, 430, 431 und 730 angefahren und von rund 200 Ein- und Aussteigern (Stand 2018) genutzt. Der vorhandene Bussteig in Fahrtrichtung stadteinwärts entspricht nicht heutigen Standards und ist in einem baulich schlechten Zustand. Da zudem keine Trennung zwischen Wartebereich und durchlaufendem Geh- Radweg vorhanden ist, besteht ein Konfliktpotential.

Der Bussteig in Fahrtrichtung stadtauswärts wurde bereits barrierefrei ausgebaut.

Maßnahme

Die vorhandene Busbucht wird zurückgebaut und der Bussteig am Fahrbahnrand eingerichtet. Die Bushaltestelle wird barrierefrei gestaltet und mit einem Kasseler Bord von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Der Wetterschutz wird ersetzt und näher zum Fahrbahnrand aufgestellt. Die Bushaltestelle wird mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet.

An der Bushaltestelle werden im Rahmen des Umbaus drei Fahrradständer angeordnet.



Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konflikträchtiges Wiedereinfädeln in den Verkehr vermieden.

#### Finanzierung

Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 80.000 € geschätzt. Der Umbau der Bushaltestelle soll im Jahr 2021 realisiert werden.

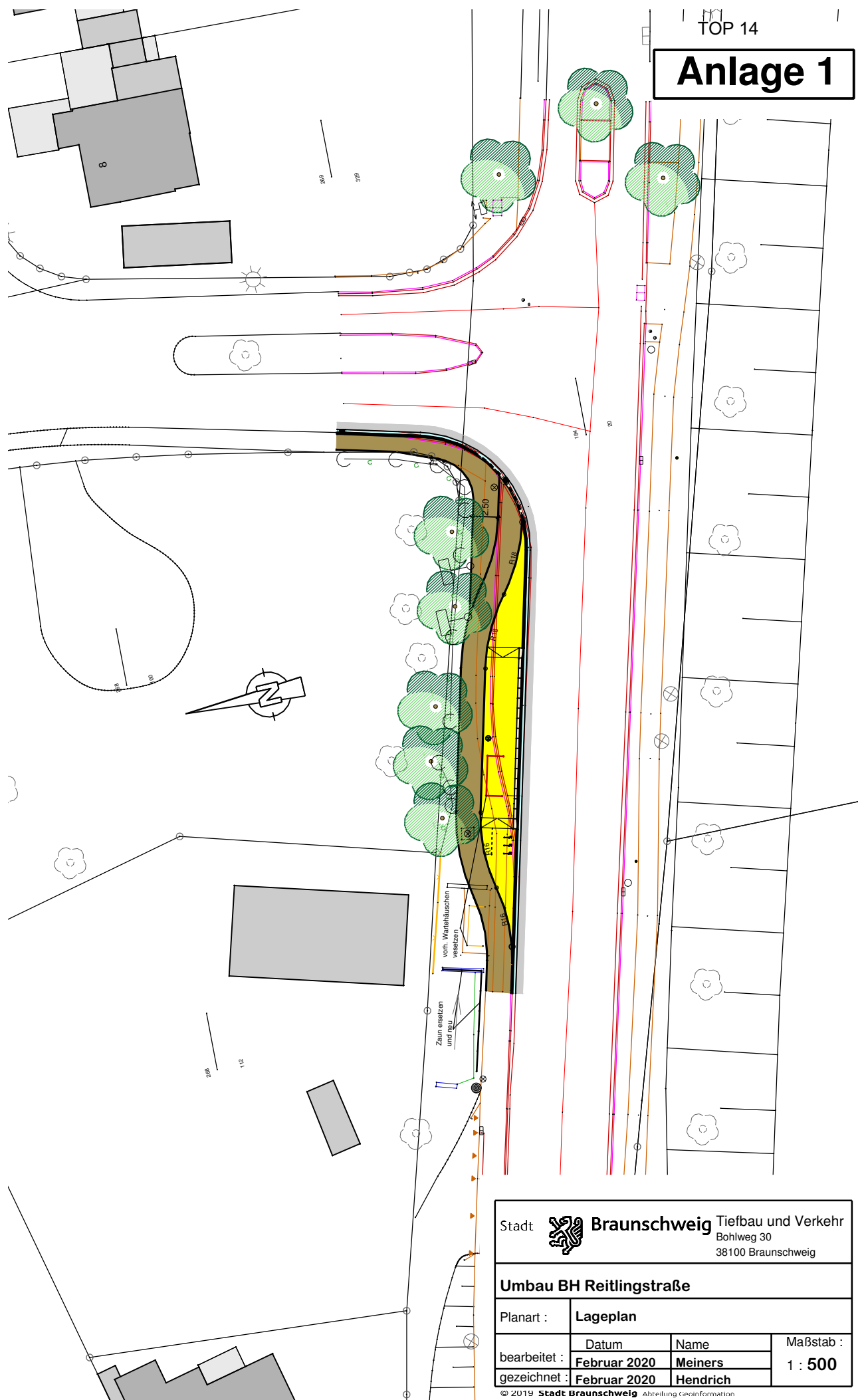
Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Bushaltestelle für das Förderprogramm 2021 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt getragen.

Im Haushaltsplan 2019/IP 2018 - 2022 sind für das Haushaltsjahr 2021 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen/Umgestaltung“ 600.000 € eingeplant.

Leuer

**Anlage/n:**  
Lageplan

# Anlage 1



Stadt  **Braunschweig** Tiefbau und Verkehr  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

## Umbau BH Reitlingstraße

Planart :	Lageplan		
bearbeitet :	Datum	Name	Maßstab :
gezeichnet :	Februar 2020	Meiners	1 : 500
	Februar 2020	Hendrich	

© 2019 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Betreff:

**Barrierefreier Umbau der Bushaltestelle Im Seumel**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.02.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)

Sitzungstermin

03.03.2020

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

11.03.2020

Ö

**Beschluss:**

„Die Haltestelle „Im Seumel“ im Verlauf Alte Frankfurter Straße wird in beiden Fahrtrichtungen gemäß Anlage barrierefrei ausgebaut.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig ist.

Anlass

Mit Drucksache DS 18-08064 ergänzt um 18-09709 hat die Verwaltung mitgeteilt, welche Bushaltestellen in den Jahren 2019 bis 2021 zum barrierefreien Umbau vorgesehen sind. Für 2021 ist der Bau der Haltestelle „Im Seumel“ in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Bushaltestelle „Im Seumel“ liegt im Verlauf Alte Frankfurter Straße im Stadtteil Gartenstadt. Sie wird von der Linie 413 angefahren und von rund 175 Ein- und Aussteigern (Stand 2018) genutzt. Die vorhandenen Bussteige entsprechen nicht heutigen Standards und sind zudem in einem baulich schlechten Zustand.

Maßnahme

Die beidseitig vorhandenen Busbuchten werden zurückgebaut. Beide Bussteige werden am Fahrbahnrand eingerichtet, barrierefrei gestaltet und mit einem Kasseler Bord von 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern versehen. Der Bussteig in Fahrtrichtung stadteinwärts wird in nördliche Richtung hinter die signalisierte Fußgängerquerung verschoben. Dieses verhindert, dass ggf. vorbeifahrende Kraftfahrzeuge die Lichtsignalanlage (LSA) übersehen. Auch kann der Bus nach dem Halt unbeeinflusst von der LSA wieder losfahren. Die durch den Rückbau der Bushaltestelle gewonnene Fläche wird der Grünfläche zugeschlagen. Beide Bussteige werden mit einem neuen Wetterschutz versehen. Die Haltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts wird weiterhin mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet. Im Rahmen des Umbaus werden auf

der Westseite sechs Fahrradständer und eine Grünfläche angeordnet. Die signalisierte Fußgängerquerung wird barrierefrei nach aktuellem Standard (geteilter Überweg) ausgebildet.

Der große Vorteil von Fahrbahnrandhaltestellen liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt des Busses bei einem Halt und damit der Verkürzung der Fahrzeiten. An- und Abfahrten der Busse werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konflikträchtiges Wiedereinfädeln in den Verkehr vermieden.

#### Finanzierung

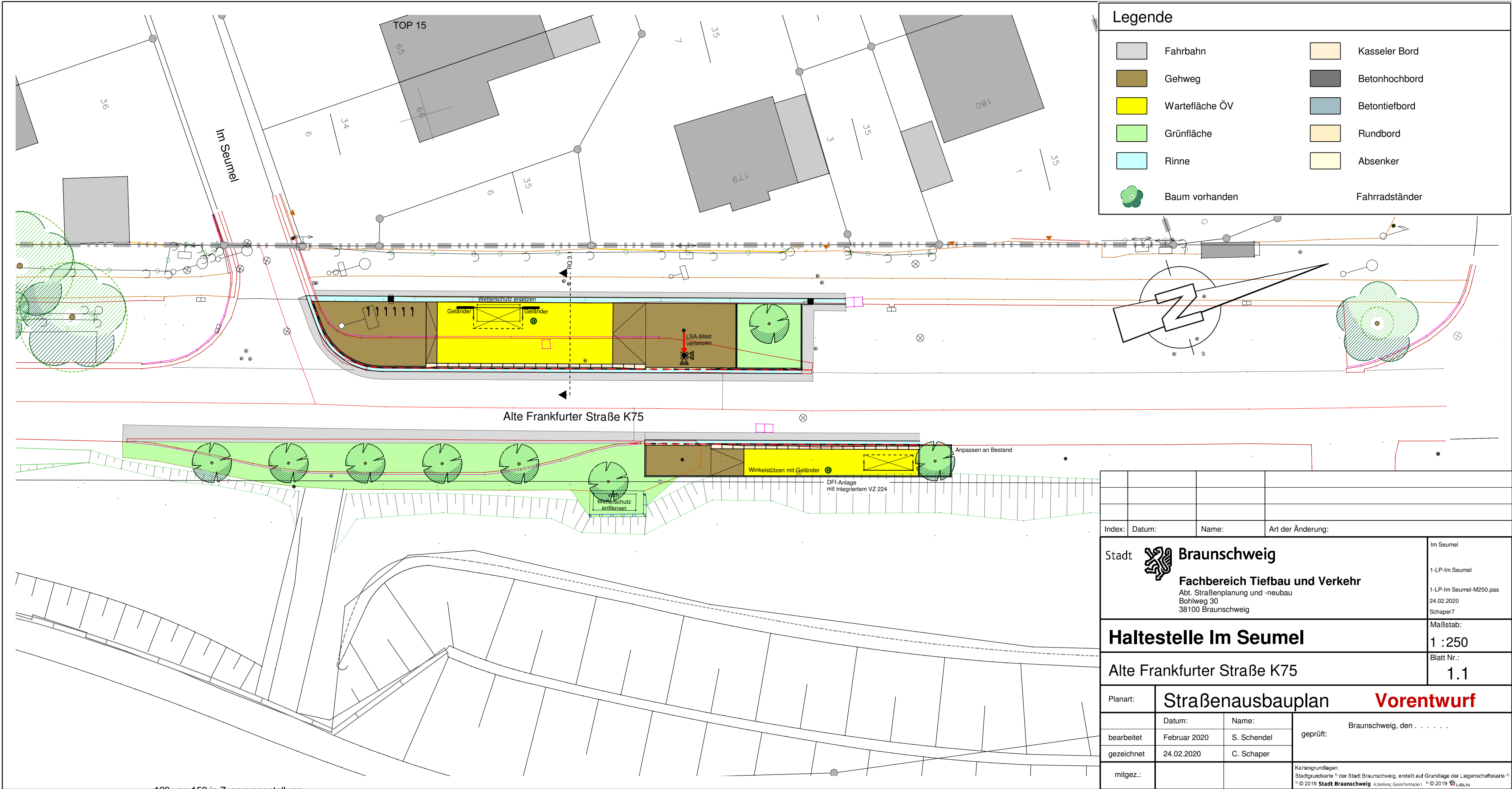
Die Kosten für den Umbau der Bushaltestelle werden auf ca. 200.000 € geschätzt. Der Umbau der Bushaltestelle soll im Jahr 2021 realisiert werden.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Die Planung sieht vor, die Sanierung der Haltestelle für das Förderprogramm 2021 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt Braunschweig getragen.

Im Haushaltsplan 2019/IP 2018 - 2022 sind für das Haushaltsjahr 2021 im Projekt „5S.660067 Bushaltestellen /Umgestaltung“ 600.000 € eingeplant.

Leuer

**Anlage/n:**  
Lageplan



Legende

Fahrbahn

Gehweg

Wartefläche ÖV

Grünfläche

Rinne

Baum vorhanden

Kasseler Bord


Betonhochbord

Betontiefbord

Rundbord

Absenker

Fahrradständer

Index:				Datum:				Name:				Art der Änderung:					
Stadt  <b>Braunschweig</b>												Im Seumel					
Fachbereich Tiefbau und Verkehr												1-LP-Im Seumel					
Abt. Straßenplanung und -neubau												1-LP-Im Seumel-M250.pas					
Bohlweg 30												24.02.2020					
38100 Braunschweig												Schaper7					
<b>Haltestelle Im Seumel</b>												Maßstab:					
Alte Frankfurter Straße K75												1 :250					
Blatt Nr.:												1.1					
Planart:		Straßenausbauplan										<b>Vorentwurf</b>					
bearbeitet		Datum:		Name:		geprüft:											
gezeichnet		Februar 2020		S. Schendel		Braunschweig, den . . . . .											
mitgez.:		24.02.2020		C. Schaper													
Kartengrundlagen:																	
Stadtgrundkarte <sup>1)</sup> der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte <sup>2)</sup>																	
<sup>1)</sup> © 2019 Stadt Braunschweig Aktualisierung Geoinformation <sup>2)</sup> © 2019 LBL LN																	

Betreff:

**Barrierefreier Neubau der Bushaltestellen Eutschenwinkel**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.02.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Stöckheim-Leiferde (Anhörung)

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

05.03.2020

11.03.2020

Status

Ö

Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen „Eutschenwinkel“ in der als Anlage 1 beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss wegen der Überbezirklichkeit der Buslinien beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Verwaltung hat mit Drucksache DS 18-09709 die in den kommenden Jahren zum Umbau vorgesehenen Bushaltestellen mitgeteilt, der zufolge die Haltestelle Eutschenwinkel für den Bau in 2021 vorgesehen ist.

Die im Stadtbezirk 211 liegende Haltestelle Eutschenwinkel befindet sich an der Straße Hahnenkamp im Stadtteil Leiferde. Es handelt sich um die Endhaltestelle der Linien 413 und 481. Die Haltestelle befindet sich im Siedlungsschwerpunkt des Stadtteils, gezählt wurden 187 Ein- und 123 Aussteiger. Es werden zwei neue Bussteige errichtet.

Die heutige Bushaltestelle bleibt unverändert und dient der Ermöglichung von Wendefahrten und Pausenzeiten für das Fahrpersonal.

Maßnahme

Die Bussteige werden in neuer Lage angeordnet.

Das eröffnet die Möglichkeit einer eventuellen Buslinienverlängerung nach Stöckheim oder WF - Groß-Stöckheim.

Dazu wird eine stadteinwärtige Haltestelle zwischen der landwirtschaftlichen Zufahrt und der Querungshilfe angelegt.

Die Breite der Wartefläche beträgt 2,50 m. Ein Wetterschutz mit schmalen Seitenteilen wird ebenso wie eine DFI-Anlage installiert.

Der stadtauswärtige Bussteig wird leicht versetzt vor dem Spielplatz angelegt. Aufgrund der Funktion als Endhaltestelle sind weder eine DFI-Anlage noch ein Wetterschutz notwendig.



Da sich die stadtauswärtige Haltestelle in sehr kurzem Abstand hinter der Querungshilfe befindet, soll diese in Richtung Süden verlängert werden, damit ein Überholen des haltenden Busses durch nachfolgende Fahrzeuge unterbunden und gefährliche Situationen vermieden werden.

Die Bordhöhe von 18 cm und der Einbau taktiler Elemente ermöglichen in beiden Fahrtrichtungen auch seh- und mobilitätseingeschränkten Personen die ungehinderte Nutzung der Busse.

#### Finanzierung

Die Kostenschätzung beträgt 80.000 €. Die Maßnahme wird aus dem PSP-Element 5S.660067 unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltes finanziert.

Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Haltestelle für das Förderprogramm 2021 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt Braunschweig getragen.

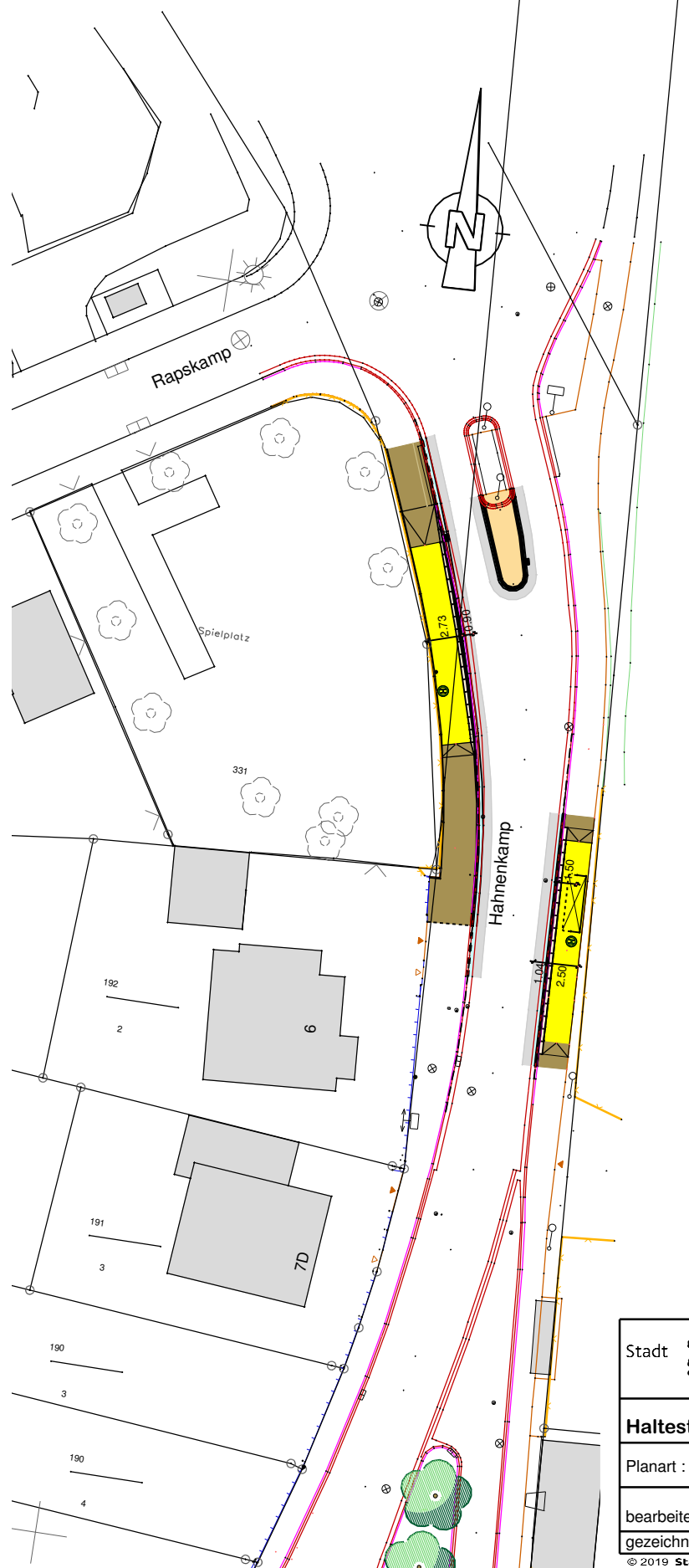
Die Arbeiten sollen im Jahr 2021 durchgeführt werden.

Leuer

#### **Anlage/n:**

Lageplan

# Anlage 1



Stadt  **Braunschweig** Tiefbau und Verkehr  
Bohlweg 30  
38100 Braunschweig

## Haltestelle Eutschenwinkel

Planart :	Lageplan		
bearbeitet :	Datum	Name	Maßstab :
gezeichnet :	Februar 2020	N. Schmidt	1 : 500
	Februar 2020	S. Hendrich	

© 2019 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

Betreff:

**Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen Hahnenkleestraße**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

24.02.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 224 Rünigen (Anhörung)

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

05.03.2020

11.03.2020

Status

Ö

Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen „Hahnenkleestraße“ in der als Anlage 1 beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Erneuerung von Haltestellen um einen Beschluss über Planungen von Straßenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss wegen der Überbezirklichkeit der Buslinien beschlusszuständig ist.

Anlass

Die Verwaltung hat mit Drucksache DS 18-09709 die in den kommenden Jahren zum Umbau vorgesehenen Bushaltestellen mitgeteilt. Hiernach ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen Hahnenkleestraße für 2021 vorgesehen.

Die im Stadtbezirk 224 Rünigen liegenden Haltestellen Hahnenkleestraße befinden sich an der Thiedestraße. Sie wird von den Linien 413, 465, 466, 481 und 620 bedient. Die Haltestellen befinden sich im Siedlungsschwerpunkt des Stadtteils und sind die nächstgelegenen Haltestellen zum Seniorenheim.

Die vorhandene stadtauswärtige Haltestelle ist als Busbucht ausgebildet, stadteinwärts hält der Bus am Fahrbahnrand, ohne den fließenden Verkehr zu behindern.

Maßnahme

Die Bussteige sollen in gleicher Lage saniert werden. Die Bucht der stadtauswärtigen Haltestelle soll dabei zurückgebaut und als Buskap ausgebildet werden.

Das unterstützt die Bestrebungen zur Verkehrsberuhigung auf der Thiedestraße und schafft Flächen im Seitenraum, die für eine sichere Führung des Radverkehrs genutzt werden können.

Die Bordhöhe von 18 cm und der Einbau taktiler Elemente an den Haltestellen beider Fahrtrichtungen ermöglichen auch seh- und mobilitätseingeschränkten Personen die ungehinderte Nutzung der Busse.

Der stadteinwärtige Bussteig wird bestandsnah ausgebaut und verfügt zukünftig über zwei separat angelegte Haltebereiche, wobei der südliche Bereich, der in Beziehung zum bestehenden Wetterschutz liegt, dem reinen Fahrgastwechsel dient, während im nördlichen Bereich der Haltestelle Pausenzeiten des Fahrpersonals möglich sind.

Zwischen diesen beiden Haltestellenteilen ist unterirdisch im Zusammenhang mit der neuen Gashochdruckleitung eine technische Anlage (Gasschieberkreuz) realisiert worden, der die bauliche Herstellung eines Kasseler Bordes nicht, oder nur mit extrem hohen Kosten ermöglicht. Deshalb ist in diesem Bereich die Beibehaltung des Bestandes (Bordansicht 10cm) vorgesehen. Der nördliche Haltestellenbereich wird daher lediglich auf einer Länge von neun Metern mit einer Bordhöhe von 18 cm ausgestattet. Damit werden die beiden vorderen Fahrzeugtüren erreicht.

Die Haltestelle wird um eine DFI-Anlage ergänzt. Der vorhandene neuwertige Wetterschutz bleibt bestehen.

#### Finanzierung

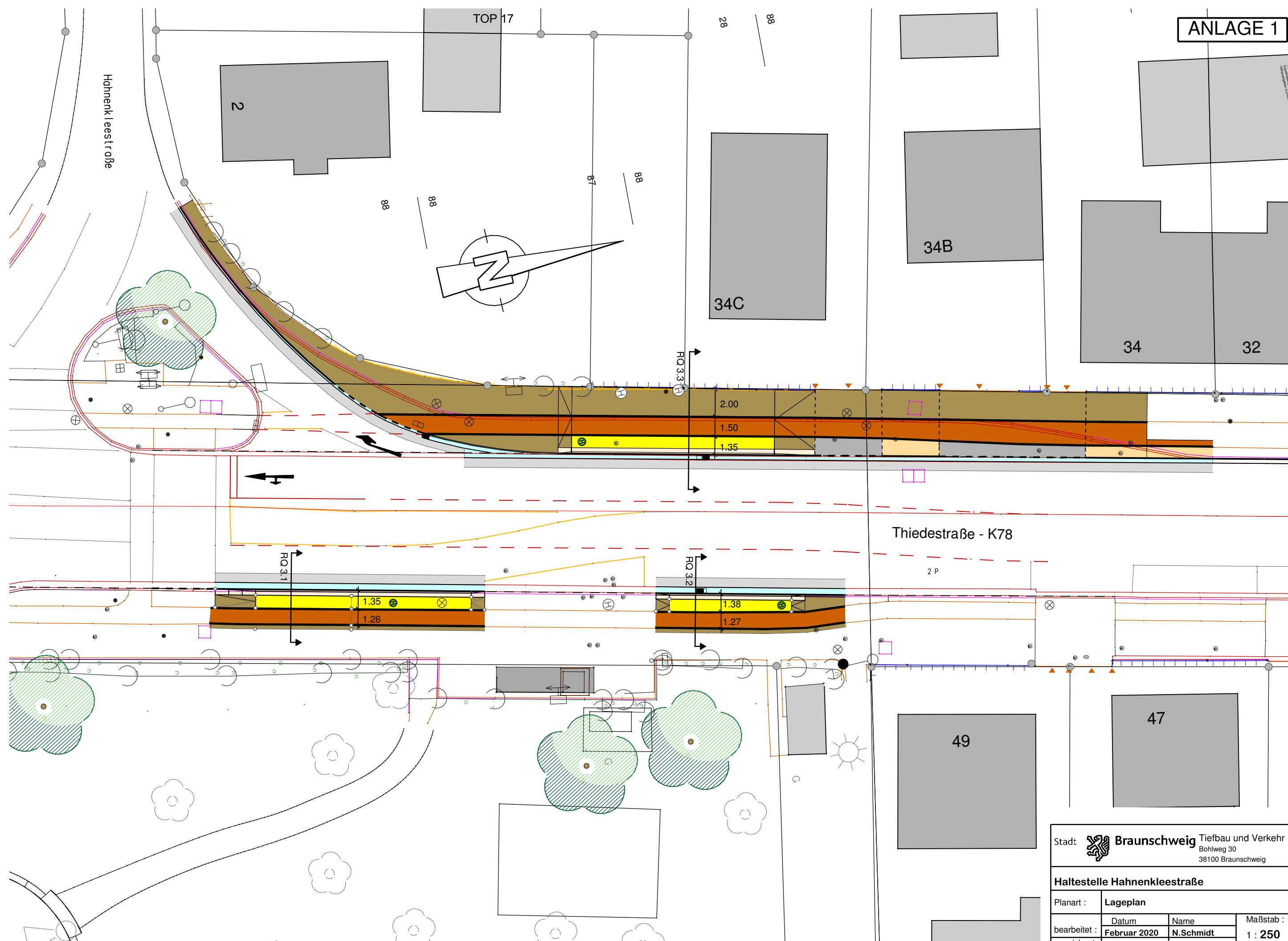
Die Kostenschätzung beträgt 120.000 €. Die Maßnahme soll vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltes 2020 aus dem PSP-Element 5S.660067 finanziert werden. Das Land Niedersachsen fördert die Grunderneuerung von Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV. Aus diesem Programm können Zuwendungen mit einer Förderhöhe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten abgerufen werden. Zusätzlich wird eine Förderung beim Regionalverband Großraum Braunschweig in Höhe von weiteren 12,5 % beantragt. Es ist geplant, die Sanierung der Haltestellen für das Förderprogramm 2021 anzumelden. Der abzüglich dieser Zuwendungen verbleibende Eigenanteil wird von der Stadt Braunschweig getragen.

Die Arbeiten sollen im Jahr 2021 durchgeführt werden.

Leuer


**Anlage/n:**

Lageplan



ANLAGE 1

Stadt



**Braunschweig**

Tiefbau und Verkehr

Bohlweg 30

38100 Braunschweig

**Haltestelle Hahnenkleestraße**

Planart : Lageplan

bearbeitet : Februar 2020

gezeichnet : 19.02.2020

Datum

Name

N.Schmidt

N.Schmidt

Maßstab :

1 : 250

© 2019 Stadt Braunschweig

Abteilung Geoinformation

Betreff:

**Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen Hahnenkleestraße**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

10.03.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

11.03.2020

Status

Ö

**Beschluss:**

„Der Planung und dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen „Hahnenkleestraße“ in der als Anlage (Lageplan mit Wetterschutz auf beiden Seiten) beigefügten Fassung wird zugestimmt.“

**Sachverhalt**

**Anlass**

Der Stadtbezirksrat 224 – Rünigen hat in seiner Sitzung am 05.03. die Drucksache 20-12809 beraten und folgenden, vom Vorschlag der Verwaltung abweichenden Beschluss gefasst:

„Der Planung und dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen „Hahnenkleestraße“ in der als Anlage 1 beigefügten Fassung wird zugestimmt. Der Stadtbezirksrat regt zusätzlich die Einrichtung eines Wetterschutzhäuschens an der stadtauswärtigen Bushaltestelle an.“  
(Beschlusstext aus dem vorläufigen Prokollauszug)

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Verwaltung hat auf Basis der Anregung Kontakt mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) aufgenommen, um die Einsteigerzahlen an der stadtauswärtigen Haltestelle in Erfahrung zu bringen. Exakte belastbare Zahlen liegen aufgrund einer Liniennetzänderung noch nicht vor. Die BSVG hat die Einsteigerzahlen aus der Kenntnis der Linienverläufe und der Fahrgastnachfrage auf ca. 70 Personen pro Tag geschätzt.

Angesichts dieser Größenordnung schlägt die Verwaltung vor, dem Wunsch des Stadtbezirksrates zu folgen und an der stadtauswärtigen Bushaltestelle einen Wetterschutz vorzusehen. Die Kosten erhöhen sich von ca. 120.000 € auf ca. 135.000 €. Die Mittel sind vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltes verfügbar.

Dieser Wetterschutz ist in der Anlage dieser Vorlage (im Übrigen unverändert) dargestellt.

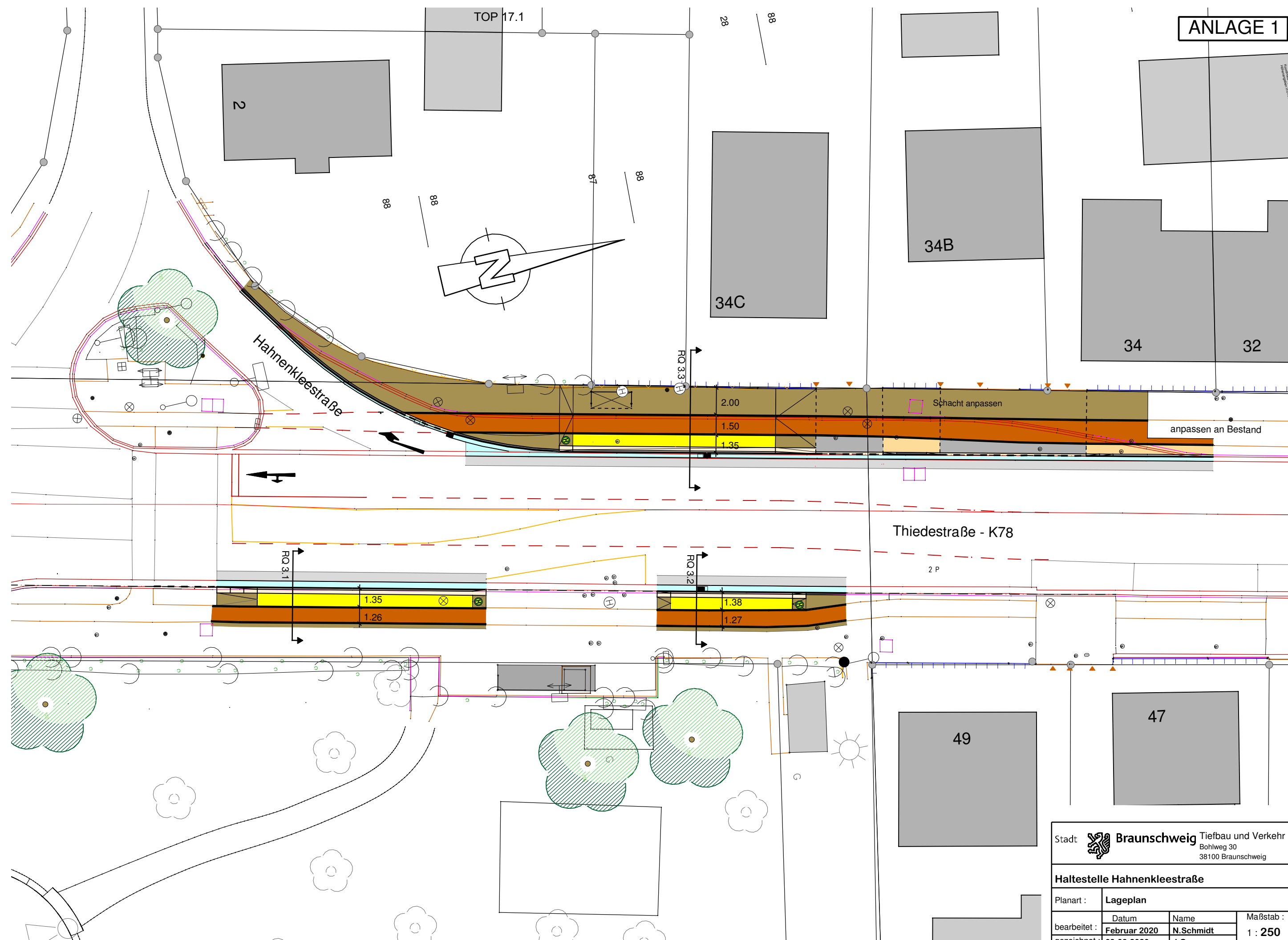
Da der Gehweg dort nur 2 m breit ist, wird ein Wetterschutz ohne Seitenwände und Sitzmöglichkeiten aufgestellt, damit zumindest eine Restlaufbreite von 1,50 m verbleibt.

Leuer

**Anlage/n:**

Lageplan mit Wetterschutz auf beiden Seiten der Bushaltestelle





Betreff:

**Befestigung und Nutzung von Lager- und Verladeflächen der Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH (Az. 0630/1668/2014)**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
60 Fachbereich Bauordnung und Zentrale Vergabestelle

Datum:

06.03.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 323 Wenden-Thune-Harxbüttel (Anhörung)	10.03.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	11.03.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	17.03.2020	N

### **Beschluss:**

„Der Erteilung der befristeten Baugenehmigung für die Befestigung und Nutzung von Lager- und Betriebsflächen der Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH wird zugestimmt.“

### **Sachverhalt:**

Beschlusszuständigkeit

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 3 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich um ein Geschäft der laufenden Verwaltung gemäß § 85 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 NKomVG, das aufgrund der Bedeutung der Angelegenheit dem Verwaltungsausschuss zur Entscheidung vorgelegt wird.

Sachverhalt

Die Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH hat am 17.04.2014 die Genehmigung der Befestigung und Nutzung von Lager- und Verladeflächen auf ihrem Betriebsgrundstück beantragt. Es handelt sich um die nachträgliche Genehmigung für bereits hergestellte Lager- und Verladeflächen. Dem Antrag war eine Beseitigungsanordnung des Referates Bauordnung vorausgegangen, wogegen die Bauherrin Widerspruch mit Schreiben vom 17.01.2014 eingelegt hatte.

Mit Bescheid vom 10.03.2016 wurde der Bauantrag aus bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Gründen abgelehnt. Die Herstellung der Containerlagerflächen widersprach den Festsetzungen des damals geltenden Bebauungsplans TH 22. Zudem erstreckten sich die Lager- und Verladeflächen mit einer bis zu dreigeschossigen Containerlagerung über mehrere Flurstücke, die auch nicht durch Baulasten zu einem einheitlichen Baugrundstück vereinigt worden waren. Auch wurden die bauordnungsrechtlichen Abstandsbestimmungen nicht eingehalten.

Hiergegen legte das Unternehmen Widerspruch ein. Das verwaltungsgerichtliche Verfahren sowie eine bereits 2015 beim Verwaltungsgericht Braunschweig erhobene Untätigkeitsklage wurden nach Aufhebung des Bebauungsplans TH 22 im Rahmen des vereinbarten Moratori-

ums ruhend gestellt.

In den Gesprächen mit der Firma Eckert & Ziegler hat die Verwaltung eine maßgebliche Änderung des Bauantrages dahingehend erreicht, dass nun nur noch eine befristete Genehmigung der Containerlagerflächen beantragt wird. Die Baugenehmigung soll ein Jahr nach Inbetriebnahme einer neuen Bereitstellungshalle auslaufen, die für die Unterbringung der bisher im Freien stehenden Container vorgesehen ist. Damit soll eine Ausweitung der Lagerkapazitäten verhindert werden.

Nachdem Mitte 2019 seitens des Unternehmens die erforderlichen Baulasten veranlasst worden waren, ist das Niedersächsische Umweltministerium (Nds. MU) um eine Stellungnahme zu dem Vorhaben aus strahlenschutzrechtlicher Sicht gebeten worden. Mit der als Anlage beigefügten Antwort vom 25.02.2020 bescheinigt das Nds. MU, dass der Erteilung der Baugenehmigung keine strahlenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen, da die Lagerung der Container von der bestehenden Strahlenschutzgenehmigung abgedeckt ist.

Sonstige bauordnungs- oder bauplanungsrechtliche Hindernisse stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Insbesondere widerspricht es nicht den geltenden Bebauungsplänen WE 18 und TH 18 und auch nicht den zu erwartenden Festsetzungen des in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplans TH 24 a, da strahlenschutzrechtliche Einschränkungen auf den Bestandsflächen der Betriebe nicht durchsetzbar sein werden.

Die Firma Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH hat daher einen Anspruch auf Erteilung der Baugenehmigung.

Leuer

**Anlage/n:**

Stellungnahme Nds. MU  
Bau- und Lageplan



**Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt, Energie, Bauen  
und Klimaschutz**

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz  
Postfach 41 07, 30041 Hannover

Stadt Braunschweig  
Referat Bauordnung  
Postfach 3309

38023 Braunschweig

Bearbeitet von  
Dr. Jeannis Leist

E-Mail-Adresse:  
JeannisNicos.Leist  
@mu.niedersachsen.de\*

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
16.10.2019

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)  
43-40326/15

Durchwahl (0511) 120-  
5577

Hannover  
25.02.2020

**Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH  
Beteiligungsverfahren 0630/1668/2014**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem Schreiben vom 16.10.2019 haben Sie Unterlagen zur Aufstellung von Containern auf befestigten Lager- und Verladeflächen auf dem Betriebsgelände der Firma Eckert & Ziegler Nuclitec GmbH mit der Bitte um Stellungnahme zu strahlenschutzrechtlichen Belangen übersandt.

Nach Prüfung des Sachverhaltes teile ich ihnen Folgendes mit:

Die Lagerung der Container ist von der Genehmigung Nr. 11/04 des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Braunschweig vom 05.07.2004 gemäß § 7 der Strahlenschutzverordnung a. F. abgedeckt. Der Grenzwert von 1 mSv pro Kalenderjahr für Einzelpersonen der Bevölkerung gemäß § 80 des Strahlenschutzgesetzes wird durch das o. g. Bauvorhaben weiterhin eingehalten. Dies gilt ebenso für etwaige Ableitungen radioaktiver Stoffe aus den Containern.

Für das Beteiligungsverfahren 0630/1668/2014 stehen der Erteilung einer Baugenehmigung keine strahlenschutzrechtlichen Belange entgegen.

Dienstgebäude  
Archivstr. 2  
30169 Hannover

U-Bahn  
Linie 3, 7 und 9  
H Waterloo  
Bus 120  
H Waterlooplatz

Telefon  
(0511) 120-0  
Telefax  
(0511) 120-3399

E-Mail  
poststelle@mu.niedersachsen.de  
Internet  
www.umwelt.niedersachsen.de

Bankverbindung  
Nord/LB (BLZ 250 500 00)  
Konto-Nr. 106 025 182  
IBAN: DE10 2505 0000 0106 0251 82  
BIC: NOLADE2H

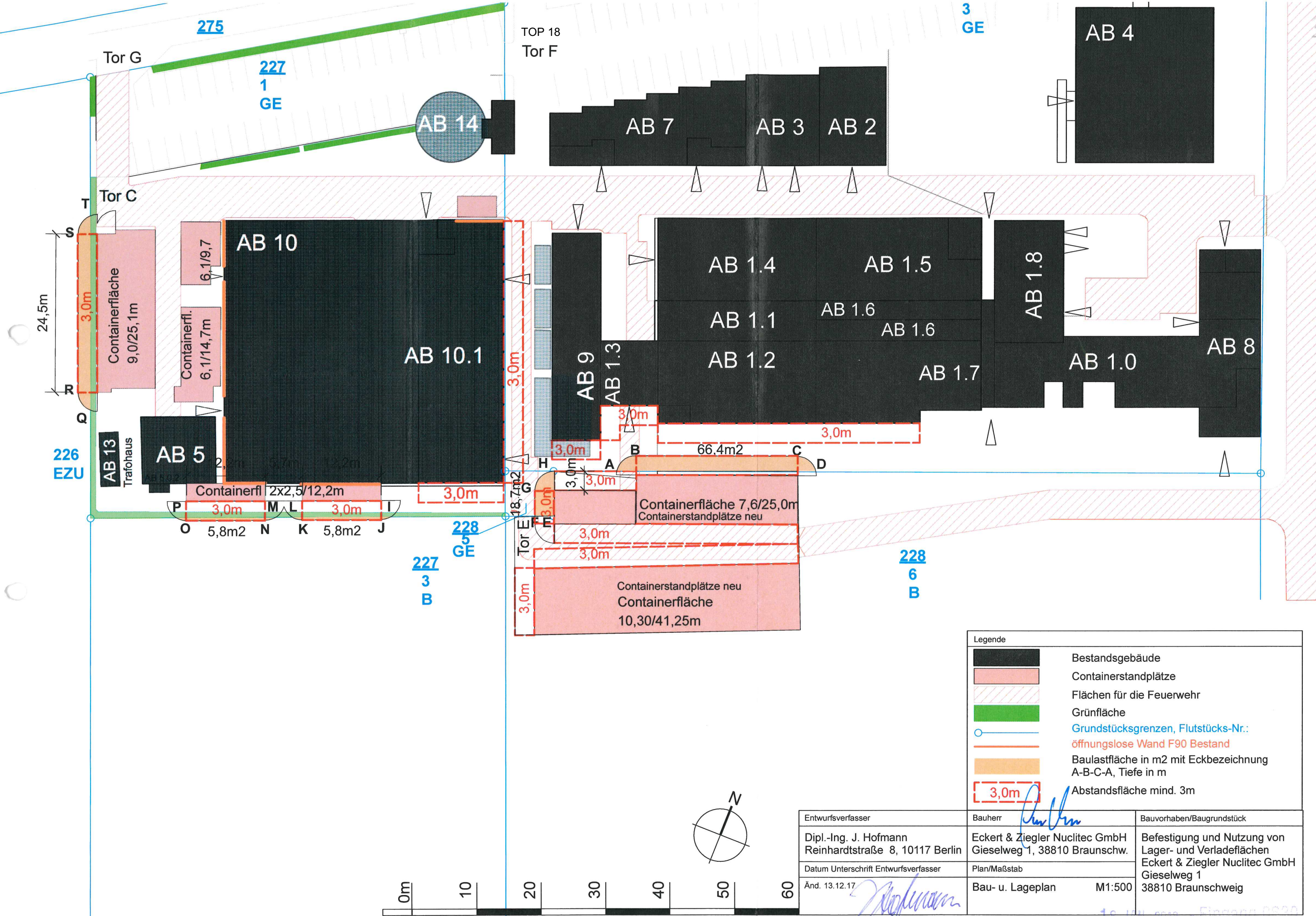


- 2 -

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

*gez. Leist*







Betreff:

**Schwalben stärker fördern**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.02.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Schwalben gehören zu den stark bedrohten Arten unserer Vogelfauna. Insbesondere stehen ihnen immer weniger Innenräume oder Häusertraufen zum Bauen von Nestern und zum Brüten zur Verfügung. Außerdem fehlen überall Lehmputzen, in denen sie ihr Nestbaumaterial suchen und finden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie und wo können mehr Lehmputzen angelegt werden?
2. Können Hausbesitzer angeregt werden, Nisthilfen anzubringen oder geeignete Gebäude für das Nisten der Rauchschnalben im Sommer dauerhaft zu öffnen?

Gez. Manfred Dobberphul

**Anlagen:** keine



Betreff:

**Teilnahme der Stadt Braunschweig an der Europäischen  
Mobilitätswoche 2020**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.02.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Auf eine Anfrage der Grünen Ratsfraktion hat die Verwaltung erfreulicherweise angekündigt, sich in den Jahren 2020 und 2021 an der Europäischen Mobilitätswoche beteiligen zu wollen (DS 19-11064-01) und dies mit Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsentwicklungsplan zu verbinden.

Die Aktionen, die in den letzten Jahren in anderen deutschen Städten durchgeführt wurden, zeigen, dass der Phantasie keine Grenzen gesetzt sind. Denkbar für Braunschweig wären aus unserer Sicht z.B. auch temporäre Sperrungen einzelner Straßen in der Innenstadt für den motorisierten Verkehr, um einen Eindruck davon zu vermitteln, wie weniger Autoverkehr sich auf das Leben und die Lebensqualität in der Stadt auswirken könnte.

Wir könnten uns durchaus vorstellen, dass an einem Tag in dieser Woche z.B. der Bohlweg für den Autoverkehr gesperrt wird, wie dies temporär auch während des Nachlaufs geschieht.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gibt es in der Verwaltung mittlerweile konkretere Vorstellungen für Aktionen im Rahmen der diesjährigen Europäischen Mobilitätswoche?
2. Kann die Verwaltung auf dieser Grundlage mittlerweile konkretere Aussagen zu den Personal- und Sachkosten treffen wie in der Stellungnahme 19-11064-01 angekündigt?
3. Sind temporäre Sperrungen von innerstädtischen Straßen für den Autoverkehr Teil der Überlegungen zur Gestaltung der Europäischen Mobilitätswoche in Braunschweig?

gez. Dr. Rainer Mühlnickel

**Anlagen:** keine

Betreff:

**Maßnahmenplanung in Natura 2000-Gebieten:  
Sachstand und Beteiligungsprozess 2020**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.02.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

In der Beschlussvorlage [19-10179](#) der Verwaltung vom 01. März 2019 wurde über den damaligen Sachstand und den Beteiligungsprozess zur Einrichtung der Natura-2000-Gebiete berichtet. Dort heißt es unter anderem:

*"[...] Für das „Mascheroder und Rautheimer Holz“ als Teilgebiet des FFH-Gebietes Nr. 365 (Wälder und Kleingewässer zwischen Mascherode und Cremlingen) liegt bereits ein Managementplan vor.*

*Für die beiden FFH-Gebiete „Pfeifengraswiese bei Schapen, Schapener Forst“ (FFH-Gebiet Nr. 103) und die „Braunschweiger Okerawe“ als Teilgebiet des FFH-Gebietes Nr. 90 wurden Maßnahmenblätter für die Maßnahmenplanung gewählt. Die Maßnahmenblätter für beide Gebiete liegen als Entwurf vor. [...]*

*Für das EU-Vogelschutzgebiet Nr. V48 „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ (Querumer Wald mit Thuner Sundern), einschließlich eines Teils des FFH-Gebietes Nr. 101 „Eichen-Hainbuchenwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ (Mehlkamp) wird ein Managementplan erstellt, dessen Entwurf im 2. Quartal dieses Jahres vorliegen soll.*

*Auch für das FFH-Gebiet Nr. 366 und EU-Vogelschutzgebiet Nr. V49 „Riddagshäuser Teiche“ wird ein Managementplan erstellt, dessen Entwurf 2020 vorliegen soll. [...]*

*Die Stadt Braunschweig wird demnach die Vorgabe, die Maßnahmenplanung bis zum Ende des Jahres 2020 in Niedersachsen abzuschließen, nachzeitigem Stand erfüllen. [...]*

Die AfD-Fraktion bittet deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie weit ist die Verwaltung inzwischen mit der Umsetzung der FFH-Gebiete Nr. 365, Nr. 103, Nr. 90, Nr. 101 und Nr. 366 und wie stellen sich die Maßnahmen und die dazugehörige Planung dazu mittlerweile dar?
2. Wird es, wie im Jahr 2019, zwecks Transparenz erneut gemeinsame Veranstaltungen mit den anerkannten Naturschutzvereinigungen, den Naturschutzbeauftragten, dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), der Ökologischen NABU-Station Aller/Oker (ÖNSA), dem Landvolk sowie den Vorsitzenden der Feldmarksinteressensgemeinschaften und Forstgenossenschaften geben?
3. Wird die Stadt Braunschweig die Vorgabe, die Maßnahmenplanung bis zum Ende des Jahres 2020 in Niedersachsen laut aktuellem Umsetzungsstand abzuschließen, weiterhin erfüllen können?

**Anlagen:** keine

Betreff:

**Baumfällungen Freyastraße**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.02.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status

Ö

**Sachverhalt:**

Bei einer Ortsbegehung im Nördlichen Ringgebiet an der Freyastraße am 24.02. musste die BIBS-Fraktion feststellen, dass umfangreiche Fäll- und Rodungsarbeiten in und um Schrebergärten stattfinden (siehe Fotos in der Anlage). Schon im letzten Jahr hatte der Eigentümer des Geländes, der dort offenbar auf Biegen und Brechen Baurecht von der Stadt erwartet, kurz vor Beginn der Brut- und Setzzeit umfangreich gerodet, was auch öffentliche Kritik nach sich gezogen hat. Deswegen hatte die Verwaltung Erkenntnisse darüber einholen wollen, ob und inwieweit im Vorfeld der Fällungen artenschutzrechtliche Belange geprüft wurden (siehe Braunschweiger Zeitung vom 26.01.2019: „Behörden ermitteln: Rätsel um Kettensägen-Aktion an Spargelstraße“).

Vor dem Hintergrund bitten wir um Sachstandsbericht:

1. Was haben die behördlichen Ermittlungen letztes Jahr ergeben?
2. Sind in diesem Jahr die Behörden (Untere Umweltschutzbehörde, etc.) im Vorfeld informiert worden bzw. sind tätig geworden, nachdem die Fällungen begonnen wurden?
3. Beabsichtigt die Verwaltung zeitnah die Vorlage eines Aufstellungsbeschlusses zur Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes im Sinne des Investors oder sieht die Verwaltung vielmehr jetzt den Zeitpunkt gekommen, an dieser Stelle keine weitere städtebauliche Versiegelung anzustreben, also den derzeit gültigen Bebauungsplan HA 103 mit ausgewiesenen Grünflächen und Ballspielplatz beizubehalten?

**Anlagen:** Fotos











Absender:

**FDP-Fraktion im Rat der Stadt**

TOP 19.5

**20-12835**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Sicherheit der Braunschweiger Straßenbahnen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.02.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status

Ö

### **Sachverhalt:**

Straßenbahnen sind schwer und haben ein anderes Bremsverhalten als andere Verkehrsteilnehmer, Unfälle mit Straßenbahnen enden für Fußgänger häufig tödlich. Vor diesem Hintergrund und dem des geplanten Ausbaus des Braunschweiger Straßenbahnnetzes fragen wir die Verwaltung:

1. Wie sieht die Unfallstatistik der Braunschweiger Straßenbahnen aus? Wie viele Unfälle mit Sachschäden und Leichtverletzten gab es in den vergangenen Jahren, wie viele mit Schwerverletzten und Todesfällen? Letztere bitte aufschlüsseln nach Getötete/Schwerverletzte pro Kilometer Strecke einerseits und nach Getötete/Schwerverletzte pro 10.000 Einwohner.
2. Im Vergleich dazu: Wie sind die entsprechenden Zahlen bei den Bussen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH?
3. Was ist geplant, um a) die bestehenden Strecken und b) die neu geplanten Abschnitte sicherer zu machen? (Siehe Handlungsempfehlungen zur Studie der UdV:  
<https://www.gdv.de/de/medien/aktuell/unfallrisiko-strassenbahn-12002> )

### **Anlage/n:**

Betreff:  
**Steht ausreichend Strom für alle Ladesäulen der E-Mobilität zur Verfügung?**

Empfänger:  
Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:  
27.02.2020

Beratungsfolge:  
Planungs- und Unterausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status  
Ö

**Sachverhalt:**

Wenn es in Zukunft immer mehr E-Autos gibt, muss ausreichend Strom zum „Betanken“ zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Verwaltung:

1. Steht überall dort, wo erforderlich, ausreichend Strom zur Verfügung, ohne dass das Netz zusammenbricht oder beeinträchtigt wird, oder muss der Stromversorger das Netz vorher verstärken?

2. Wenn letzteres zutrifft, wie wird die technische Aufrüstung durchgeführt?

Gez. Manfred Dobberphul

**Anlagen:** keine

Absender:

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

TOP 19.7  
**20-12953**  
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Car Sharing in Braunschweig**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

27.02.2020

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

11.03.2020

Status

N

**Sachverhalt:**

Nach Angaben des Bundesverbands CarSharing ([www.carsharing.de](http://www.carsharing.de)) ist diese Branche in den letzten Jahren kontinuierlich weiter gewachsen: Es gibt immer mehr Anbieter auf dem Markt. Die Anzahl der Fahrzeuge ist von 2.000 im Jahr 2002 auf aktuell 25.000 angewachsen. Und auch die Zahl der Nutzer\*innen ist weiter angestiegen und liegt aktuell bei rund 2,3 Mio. Für Braunschweig liegen uns allerdings keine aktuellen Zahlen vor, weshalb wir um die Beantwortung der folgenden Fragen bitten:

1. Wie hat sich nach Angaben der CarSharing-Anbieter oder des Bundesverbands CarSharing die Zahl der Nutzer\*innen in Braunschweig in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Wie viele Fahrzeuge stehen diesen Nutzer\*innen im sog. free-floating Bereich bzw. bei stationsgebunden Angeboten (hier bitte nach Stadtbezirken getrennt erfassen) zur Verfügung?
3. Konnten bislang alle Wünsche der Unternehmen auf Einrichtung fester Stellplätze erfüllt werden oder gibt es aktuell noch weitere Bedarfe?

gez. Dr. Rainer Mühlnickel

**Anlagen:** keine