

Betreff:**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Wenden-West, 1. BA",
WE 62****Stadtgebiet zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße Im
Steinkampe und der Bundesautobahn A 2
Auslegungsbeschluss****Organisationseinheit:**Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

26.06.2020

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 323 Wenden-Thune-Harxbüttel (Anhörung)	30.06.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	01.07.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	07.07.2020	N

Beschluss (unverändert):

"Dem Entwurf des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Wenden-West, 1. BA“, WE 62, sowie der Begründung mit Umweltbericht wird zugestimmt. Die Entwürfe sind gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.“

Sachverhalt:

In seiner Sitzung am 17.06.2020 wurde der Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach bzgl. der naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche (Geltungsbereich D) angehört.

In diesem Zusammenhang äußerte der Stadtbezirksrat Kritik, dass dem bisherigen Pächter der betroffenen landwirtschaftlichen Fläche gekündigt wurde, obwohl er ein hohes Interesse hat, diese Fläche weiterhin zu bewirtschaften. Aus dem Stadtbezirksrat kam zudem die Forderung, über das zukünftige Pachtverhältnis in Kenntnis gesetzt zu werden. Die Verwaltung weist darauf hin, dass die zukünftigen Pachtverhältnisse nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind und sich das konkrete Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche bezieht. Konkrete Hinweise oder Kritik an den Festsetzungen des Bebauungsplanes wurden seitens des Stadtbezirksrates nicht geäußert.

Die Fläche kann im Rahmen der Festsetzungen grundsätzlich auch weiterhin landwirtschaftlich genutzt und bewirtschaftet werden.

Zu dem Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN im Rat der Stadt vom 19.06.2020 (DS 20-13729) nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu Nummer 1: Bike-Sharing- und Car-Sharing-Angebote z. B. in Zusammenarbeit mit der Nibelungen Wohnbau GmbH oder anderen Partnern

Bei der Verkehrsplanung im Bauleitplanverfahren werden nicht nur Flächenbedarfe für den fließenden nichtmotorisierten und motorisierten Individualverkehr sowie ÖPNV ermittelt, sondern auch für den ruhenden Verkehr. Dabei werden Entwicklungen wie Bike-Sharing und Car-Sharing im Bebauungsplangebiet von der Verkehrsplanung berücksichtigt.

Im öffentlichen Verkehrsraum des Bebauungsplans stehen in ausreichendem Maß Flächen zur Verfügung, um später Standorte für Car-Sharing oder Bike-Sharing zu etablieren. Kommen konkrete Standortvorschläge von möglichen Betreibern, werden in der Regel Flächen im öffentlichen Parkraum dafür umgenutzt und zur Verfügung gestellt. Die Ausweisung von öffentlichen Flächen für Bike- und Car-Sharing ist somit noch kein Bestandteil der Bauleitplanung.

Nicht nur auf öffentlichen, sondern vorrangig auch auf privaten Flächen sind Bike- oder Car-Sharing-Angebote möglich. Im Bauantragsverfahren werden Bauherren zum Einsatz von Sharing-Modellen zur Abdeckung des privaten Mobilitätsverhaltens beraten. Diese Bike- oder Car-Sharing-Lösungen werden auf Privatflächen vorgehalten und durch einen Privaten betrieben. In den Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan wird mit der hier genannten Möglichkeit zur Erstellung eines vertraglich vereinbarten und mit der Stadt abgestimmten Mobilitätskonzepts der Rechtsrahmen für die Verknüpfung mit dem Bauordnungsrecht gegeben.

Eine Ausweitung des Nibelungen Bike-Sharings ist für das Gebiet Wenden-West derzeit nicht angedacht. Eine Entwicklung mit im zukünftigen Baugebiet verankerten Partnern ist denkbar.

Zu Nummer 2: Ladestationen mit Schließfächern für E-Bikes/Pedelecs und Ladestationen für Elektroautos inkl. der notwendigen Leitungsanschlüsse (ISEK der Stadt Braunschweig)

Ladestationen und Schließfächer für E-Bikes und Pedelecs werden als sinnvoller Baustein zur Radverkehrsförderung gesehen. In Gebieten mit nahezu ausschließlicher Nutzung für Wohnen und Arbeiten wird jedoch nicht die Notwendigkeit von öffentlichen Ladestationen und Schließfächern gesehen.

Eine öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos müsste für das gesamte Stadtgebiet sinnvoll geplant werden. Dies soll durch eine Vergabe der Konzession für das ganze Stadtgebiet erreicht werden. Einzelne Standortvorschläge können dabei mit einfließen, unterliegen aber am Ende der Gesamtabwägung im Rahmen der Konzepterstellung des zukünftigen Betreibers.

Weiterhin wird im privaten Bauantragsverfahren das Thema der Ladestationen für E-Bikes, Pedelecs und Elektroautos beratend an die Bauherren herangetragen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Frage der Energieversorgung und Standortplanung jedoch keine Fragestellung der Bauleitplanung ist.

Zu Nummer 3: Konzeptionelle Anbindung des Radverkehrs an das Radverkehrsnetz lt. Fahrradstadtplan (Fahrradroute mit Wegweisung)

Die Anbindung an das derzeitige Radverkehrsnetz ist mit der Veltenhöfer Straße und deren Ausbau mit beidseitigen Geh- und Radwegen geplant. Diese Planung soll bereits mit dem 1. Bauabschnitt umgesetzt werden. An der südlichen Grenze des Plangebietes stellt dies somit einen Lückenschluss zum Bestand dar.

Ergänzt wird das Radwegenetz innerhalb des B-Plangebietes durch einen parallel zur Stadtbahn verlaufenden Freizeitweg, der eine Verbindung für Radfahrer und Fußgänger aus dem Gebiet zur Stadtbahnhaltestelle Geibelstraße schafft. Darüber hinaus gibt es auch in West-Ost-Richtung und zwischen dem Gewerbe- und Wohngebiet des Bebauungsplans weitere Radverkehrs- und Fußgängerverbindungen sowie Anbindungen an bestehende Wohngebiete.

Zu Nummer 4: Planung der beiden Kreisverkehre nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) mit einer Bevorrechtigung des Radverkehrs im Kreisel (vgl. ERA Kapitel 4.5.3 Kleine Kreisverkehre)

Die öffentlichen Verkehrsflächen werden im Wesentlichen nach der RAST sowie weiteren relevanten Regelwerken, wie auch den ERA geplant. Der Radverkehr wird auf beiden Kreisverkehren fahrbahnbegleitend auf separaten Radwegen geführt, die gegenüber dem ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr vorfahrtberechtigt sind.

Die aktuellen Verkehrszahlen für Pkw und Radfahrende machen eine separate Radverkehrsleitung nicht erforderlich. Aufgrund der Planungen zu zukünftigen Bauabschnitten wird diese dennoch bereits jetzt vorgesehen.

Zu Nummer 5: Reduzierung des Stellplatzschlüssels in den Wohngebieten von 2,0 auf höchstens 1,5

Im Baugebiet „Wenden-West, 1. BA“ wird die nachzuweisende Anzahl an Einstellplätzen auf Basis von § 84 (1) Nr. 2 NBauO in Abhängigkeit von der Nutzung bzw. der Verkehrsquelle folgendermaßen festgesetzt:

Für verdichtete Wohnformen wie Mehrfamilienhäuser und Reihenhaustypen, die den überwiegenden Anteil im Baugebiet „Wenden-West, 1. BA“ darstellen, wird von einem geringeren durchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen. Deshalb ist nur 1,0 Einstellplatz je Wohnung nachzuweisen. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Sozialwohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Für diese Wohnformen wird von einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen. Ihre Errichtung soll nicht durch unangemessen hohe Anforderungen an den Stellplatznachweis erschwert werden.

Bei klassischer Einfamilienhausbebauung (freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenendhäuser) sind je Wohneinheit 2,0 Einstellplätze je Wohnung auf den Baugrundstücken herzustellen. Bei diesen Wohnformen stehen die entsprechenden Flächen auf den Grundstücken zur Verfügung. Um den Platzbedarf dennoch so gering wie möglich zu halten, sind auch hintereinanderliegende Stellplätze zulässig („gefangene Stellplätze“). Die Nachweispflicht kann so zum Beispiel dadurch erfüllt werden, dass die 5,0 m tiefe Vorfläche einer Garage als Einstellplatz genutzt wird. Es ist bei den für Einfamilienhäuser typischen Nutzergruppen davon auszugehen, dass die erforderliche Abstimmung über die Nutzung bzw. das gelegentlich erforderliche Umparken innerhalb der Bewohnerschaft (in der Regel der Familie) gelingt.

Die Festsetzungen berücksichtigen zum einen die Stadtrandlage des geplanten Wohngebietes, zum anderen die gute ÖPNV-Anbindung durch die Stadtbahnlinie 1 Richtung Innenstadt.

Zu Nummer 6: Planung des Einsatzes von insektenfreundlichen und energieeffizienten LED-Lampen im Straßen- und Wegenetz

Seit geraumer Zeit werden Leuchten mit einer Lichtfarbe von 2750 bis 3000 K für die öffentliche Straßenbeleuchtung eingesetzt. Dieser Wert wird allgemein als insektenfreundlich angesehen. Es werden Leuchten ausgewählt, die gezielt die öffentlichen Verkehrsflächen ausleuchten und somit nicht unnötig in die Umgebung abstrahlen.

Die Wahl der Leuchtmittel sowie der Beleuchtungsstandorte ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung.

Zu Nummer 7: Energieeinsatz mit Erdwärme im Gewerbegebiet

Zur Umsetzung einer klimafreundlichen Energieversorgung ist im nordwestlichen Bereich des Gewerbegebietes eine Fläche für Versorgungsanlagen vorgesehen. An dieser Stelle soll in Abstimmung mit BS|Energy ein zentrales Blockheizkraftwerk für die Nahwärmeversorgung des Gewerbe- und Wohngebietes sowie weiterer Bauabschnitte entstehen. Mit Hilfe der sogenannten „Kraft-Wärme-Kopplung“ (KWK) kann in einem Blockheizkraftwerk gleichzeitig Strom und Wärme für öffentliche und private Verbraucher produziert werden. Der eingesetzte Brennstoff wird damit effizienter und sparsamer als bei konventionellen Anlagen verwendet und es werden weniger luftverunreinigende Stoffe (z. B. CO₂) ausgestoßen.

Zu Nummer 8: Nutzung des Hafens für den Transport von Gütern in das Gewerbegebiet

Die zukünftigen Nutzer des Gewerbegebietes „Wenden-West“ sowie deren Transportwege sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abzusehen. Aufgrund der Nähe des Gewerbegebietes zu den Hafenflächen bietet sich hier an, Güter auch bis zum Hafen und von dort per Schiff oder Eisenbahn weiter zu transportieren.

Mit dem Straßenzug Ernst-Böhme-Straße - Hansestraße steht eine geeignete Straßenverbindung zwischen Gewerbegebiet und Hafen zur Verfügung. Der Knotenpunkt Ernst-Böhme-Straße / Hansestraße ist im Rahmen eines Verkehrsgutachtens für zukünftige Verkehre bemessen worden. Im Rahmen der Erschließungsarbeiten wird dieser zur Herstellung der Leistungsfähigkeit für die zukünftigen Verkehre um Fahrspuren sowie regelgerechte Anlagen für den Rad- und Fußverkehr ergänzt.

Leuer

Anlage/n:

keine (auf Beschlussvorlage 20-13432 wird verwiesen)