

Betreff:

**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
"Trakehnenstraße/Breites Bleek", ST 81
Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss,
Ergänzendes Verfahren gemäß § 214 (4) BauGB**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

28.08.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Sitzungstermin

16.09.2020

Status

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

22.09.2020

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

29.09.2020

Ö

Beschluss:

„1. Die während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen 6 und 7 zu behandeln.

2. Der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.

3. Die zugehörige Begründung mit Umweltbericht wird beschlossen.

4. Der Bebauungsplan ST 81 wird rückwirkend zum 31. Mai 2019 in Kraft gesetzt.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

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

Planungsziel und Anlass für den erneuten Satzungsbeschluss

Am 2. April 2019 hat der Rat der Stadt Braunschweig den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, als Satzung beschlossen. Wesentliches Planungsziel ist die Entwicklung eines Wohngebietes für ca. 265 Wohneinheiten einschließlich der dazugehörigen Erschließung und sozialen Infrastruktur sowie von Grün- und Ausgleichsflächen. Der Bebauungsplan ST 81 trat am 31. Mai 2019 in Kraft.

Gegen den Bebauungsplan wurde ein Normenkontrolleilantrag gerichtet. Mit Beschluss vom 2. Juni 2020 hat das Obergerverwaltungsgericht Lüneburg (OVG) dem Eilantrag stattgegeben und den Bebauungsplan ST 81 bis zur Entscheidung in der Hauptsache außer Vollzug

gesetzt. Das OVG hat die Außervollzugsetzung damit begründet, dass die Erfolgsaussichten im Normenkontroll-Hauptsacheverfahren hoch seien, weil der Bebauungsplan an dem folgenden Abwägungsmangel leide: Der Rat habe bei seiner Entscheidung die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt verkannt, weil er davon ausgegangen sei, die Vorhabenträgerin würde gemäß § 16 des städtebaulichen Vertrages die auf 20 Jahre kapitalisierten Pflegekosten der Grünflächen, Spielplätze und Ausgleichsflächen übernehmen. Diese Vertragsregelung sei jedoch unwirksam, weil der Zeitraum von 20 Jahren im Hinblick auf die erforderliche Kausalität des Baugebiets für Pflegemaßnahmen zu lang sei. Die kapitalisierten Pflegekosten seien tragend gewesen für die Abwägungsentscheidung.

Für den Fall, dass die Stadt Braunschweig diesen Fehler heilen möchte, hat das OVG vorsorglich weitere Hinweise auf potentielle Mängel der Aufstellung des Bebauungsplans ST 81, insbesondere der Abwägung, gegeben, ohne dass damit einer Entscheidung vorgegriffen wurde.

So wurde die der Vorhabenträgerin vertraglich auferlegte Kostenübernahme für die Einrichtung eines Ganztagsbetriebs in der Grundschule Stöckheim in der vorgenommenen Art und Weise als rechtlich bedenklich eingestuft. Weitere Bedenken betrafen die Ausführungen zum Thema Finanzierung für eine eventuelle Verlängerung des Schlesiendamms und Lärmbelästigungen durch die Kindertagesstätte.

Diese Mängel werden folgendermaßen behoben:

- Vor dem Satzungsbeschluss wird ein ergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, der die Regelungen zur Übernahme der Pflegekosten und der Kosten für den Ganztagsbetrieb nicht mehr enthält.
- Die potentiellen Mängel der Abwägung werden durch entsprechende Ausführungen in der Begründung zu den abwägungsrelevanten Gesichtspunkten behoben. Eine Ergänzung der Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit ist dabei nicht erforderlich. Zum einen wurden die hier in Rede stehenden Mängel während der Öffentlichkeitsbeteiligung nur teilweise vorgebracht; die Kritik wurde im Klageverfahren dann ergänzt. Zum anderen erfolgt durch die Beschlussfassung des Rates über die Begründung des Bebauungsplans insoweit die erforderliche Abwägung, so dass es ausreicht, wenn ergänzende Ausführungen in die Begründung aufgenommen werden.
- Die geänderte Begründung wird vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen.
- Änderungen an den Festsetzungen des Bebauungsplanes sind nicht erforderlich. Der seitens der Antragsteller beanstandete Mangel an der Nennung der Rechtsgrundlagen für die örtliche Bauvorschrift wurde bereits in einem ergänzenden Verfahren gemäß § 214 Abs. 4 BauGB behoben (Ratsbeschluss am 24. März 2020, Bekanntmachung am 17. April 2020).
- Der Bebauungsplan ST 81 wird in einem ergänzenden Verfahren gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt. Die Wiederholung von weiteren Verfahrensschritten außer dem erneuten Satzungsbeschluss ist dabei nicht erforderlich, da das Aufstellungsverfahren erst an der Stelle wiederaufzunehmen ist, an der Bedarf für eine Nachbesserung besteht. Im vorliegenden Fall ist die Abwägung des Rates über einzelne Aspekte der Planung und deren Umsetzung betroffen. Mit der rückwirkenden Inkraftsetzung wird erreicht, dass der durch den Bebauungsplan vermittelte planungsrechtliche Zustand auch seit der ersten Inkraftsetzung rechtlich wirksam wird, also zwischenzeitlich kein „planungsrechtliches Vacuum“ bestand.

Im Normenkontroll-Hauptsacheverfahren wird dann die ergänzte, in der Begründung niedergelegte, Abwägung zu Grunde gelegt. Das Urteil des OVG Lüneburg bleibt abzuwarten.

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

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 14. März 2018 bis 16. April 2018 durchgeführt. Die Stellungnahmen sind in der Anlage 6 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen. Wesentliche grundsätzliche Bedenken gegen die Planung wurden nicht geäußert.

Die Anlage 6 wurde gegenüber der Vorlage zum Satzungsbeschluss des Rates am 2. April 2019 nicht verändert.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Am 25. September 2018 wurde die öffentliche Auslegung vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 9. Oktober bis 9. November 2018 durchgeführt.

Aus der Öffentlichkeit gingen insgesamt 79 Stellungnahmen ein. Einige Bürgerinnen und Bürger haben mehrere Schreiben verfasst. Auch gingen aus einigen Haushalten mehrere Stellungnahmen einzelner Haushaltsmitglieder ein. Somit können die Stellungnahmen 56 Haushalten zugeordnet werden. Diese liegen überwiegend im Ostpreußenviertel. Einige wenige Stellungnahmen gingen aus dem bestehenden Wohngebiet an der Straße Breites Bleek ein. Nur eine einzige Stellungnahme ging von außerhalb ein (Bertha-von-Suttner-Straße/Leipziger Straße).

In den Stellungnahmen ging es vorrangig um die Erschließung. Mehrheitlich wurde eine ausschließliche Anbindung an die Senefelderstraße gefordert. In mehreren Stellungnahmen wurde auch eine Anbindung an den Schlesiendamm gefordert. In diesem Zusammenhang ging es um die Aspekte Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung, Durchgangsverkehr, Verkehrsprognose, Umwege + CO₂-Emissionen, Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit, Knoten Leipziger Straße, Feuerwehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Kreisverkehrsplatz, Baustellenverkehr und fortschrittliche Verkehrskonzepte.

Weitere Themen waren: Gebäudehöhen an der Trakehnenstraße, Dachformen, Kindertagesstätte, Kinderspielplatz, Jugendplatz, Struktur des Gebietes, Klimaschutz, Ausgleichsflächen, Forderungen Fachbereiche/Gutachter, Umweltbericht, Umweltverträglichkeitsprüfung, Sozialverträglichkeitsprüfung, Wertminderung, Beschlusslage zur Erschließung, Alter der Planung, Planungsaufwand, Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange, Bürgerversammlung, Vorhabenträgerin, Flächen zwischen Wohngebiet und A 36.

Ferner gingen in diesem Rahmen sieben Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie sonstiger Stellen ein. Darunter befanden sich drei Stellungnahmen ohne Anregungen zur Planung. Die IHK und die Handwerkskammer verweisen auf folgende Aspekte: Bedarf an Gewerbeflächen in Braunschweig und Sicherung der vorhandenen Gewerbebetriebe an der Senefelderstraße durch ausreichend große Pufferflächen. Die im Bebauungsplan vorgesehenen Abstände zum neuen Wohngebiet werden für zu gering gehalten. Immissionsschutzrechtlich ist jedoch eine Vergrößerung des Abstandes nicht erforderlich.

In den übrigen Stellungnahmen ging es um Hinweise zum Kampfmittelverdacht und Hinweise auf eine bereits im Verfahren gemäß § 4 (2) BauGB abgegebene Stellungnahme.

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

Die Anlage 7 wurde gegenüber der Vorlage zum Satzungsbeschluss des Rates am 2. April 2019 nicht verändert.

Planänderungen nach dem Auslegungsbeschluss

Eine Notwendigkeit, die Planung nach der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB zu ändern, hat sich aus den eingegangenen Stellungnahmen nicht ergeben. Die Festsetzungen des Bebauungsplans wurden deshalb unverändert beibehalten.

In der Begründung mit Umweltbericht wurden jedoch Anpassungen vorgenommen. Diese Anpassungen griffen insbesondere Themen auf, die in den Stellungnahmen zur Planung vorgebracht wurden. Die Begründung wurde zu diesen Aspekten ergänzt bzw. konkretisiert. Sie wurde mit dem Satzungsbeschluss des Rates am 2. April 2019 zum Bebauungsplan ST 81 beschlossen.

Planänderungen nach dem Satzungsbeschluss vom 2. April 2019

Eine Notwendigkeit, die Festsetzungen des Bebauungsplans ST 81 aufgrund des Normenkontroll-Eilverfahrens und des Beschlusses des OVG Lüneburg vom 2. Juni 2020 zu ändern, besteht nicht.

Es sind jedoch Änderungen bzw. ganz überwiegend Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht vorgenommen worden, die abwägungsrelevante Aspekte betreffen. Die Änderungen sind in der Anlage 5 markiert.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen 6 und 7 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und den Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, als Satzung sowie die geänderte Begründung mit Umweltbericht mit Rückwirkung zu beschließen.

Leuer

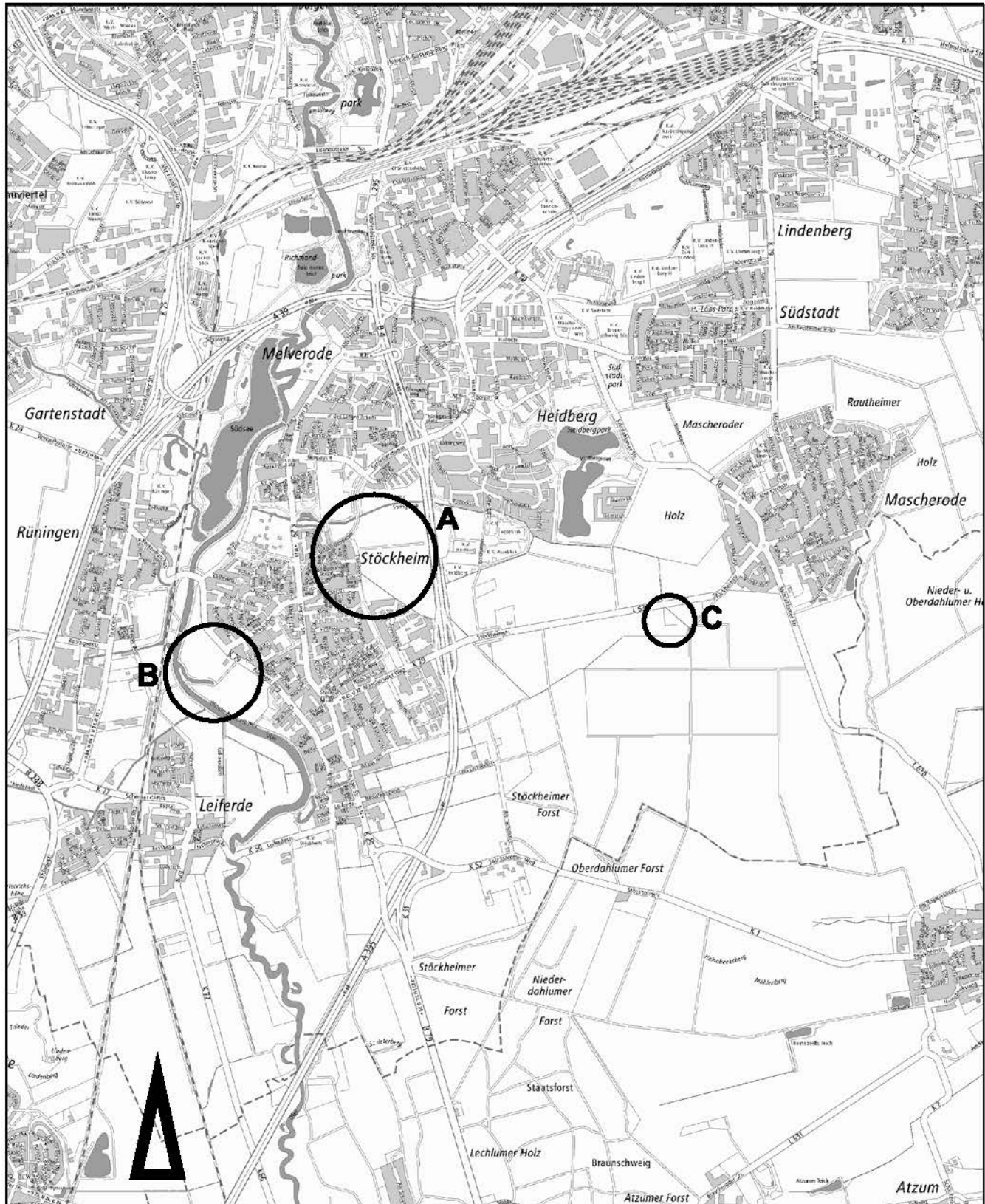
Anlage/n:

Anlage 1 a:	Übersichtskarte über die Geltungsbereiche A, B, C
Anlage 1 b:	Übersichtskarte über die Geltungsbereiche D, E
Anlage 2:	Nutzungsbeispiel
Anlage 3 a:	Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich A
Anlage 3 b:	Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich B
Anlage 3 c:	Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich C
Anlage 3 d:	Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich D
Anlage 3 e:	Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich E
Anlage 3 f:	Planzeichenerklärung Geltungsbereich A
Anlage 3 g:	Planzeichenerklärung Geltungsbereiche B bis E
Anlage 4:	Textliche Festsetzungen und Hinweise
Anlage 5:	Begründung mit Umweltbericht
Anlage 6:	Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB
Anlage 7 a:	Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB
Anlage 7 b:	Alternativentwurf der BI Trakehnenstraße, März 2018
Anlage 7 c:	Alternativkonzept der BI Trakehnenstraße, September 2018
Anlagen 7 d, e, f, g:	Anlagen zur Stellungnahme Nr. 9, Zeitungsartikel

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)



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Nutzungsbeispiel, Stand: § 10 (1) BauGB, 21. Dezember 2018

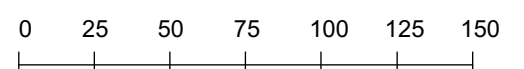


Maßstab ca. 1:2 500

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

¹⁾ Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾  LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Weilburg



Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

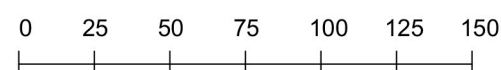
Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich A, Stand: § 10 (1) BauGB, 21. Dezember 2018



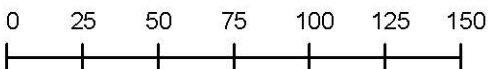
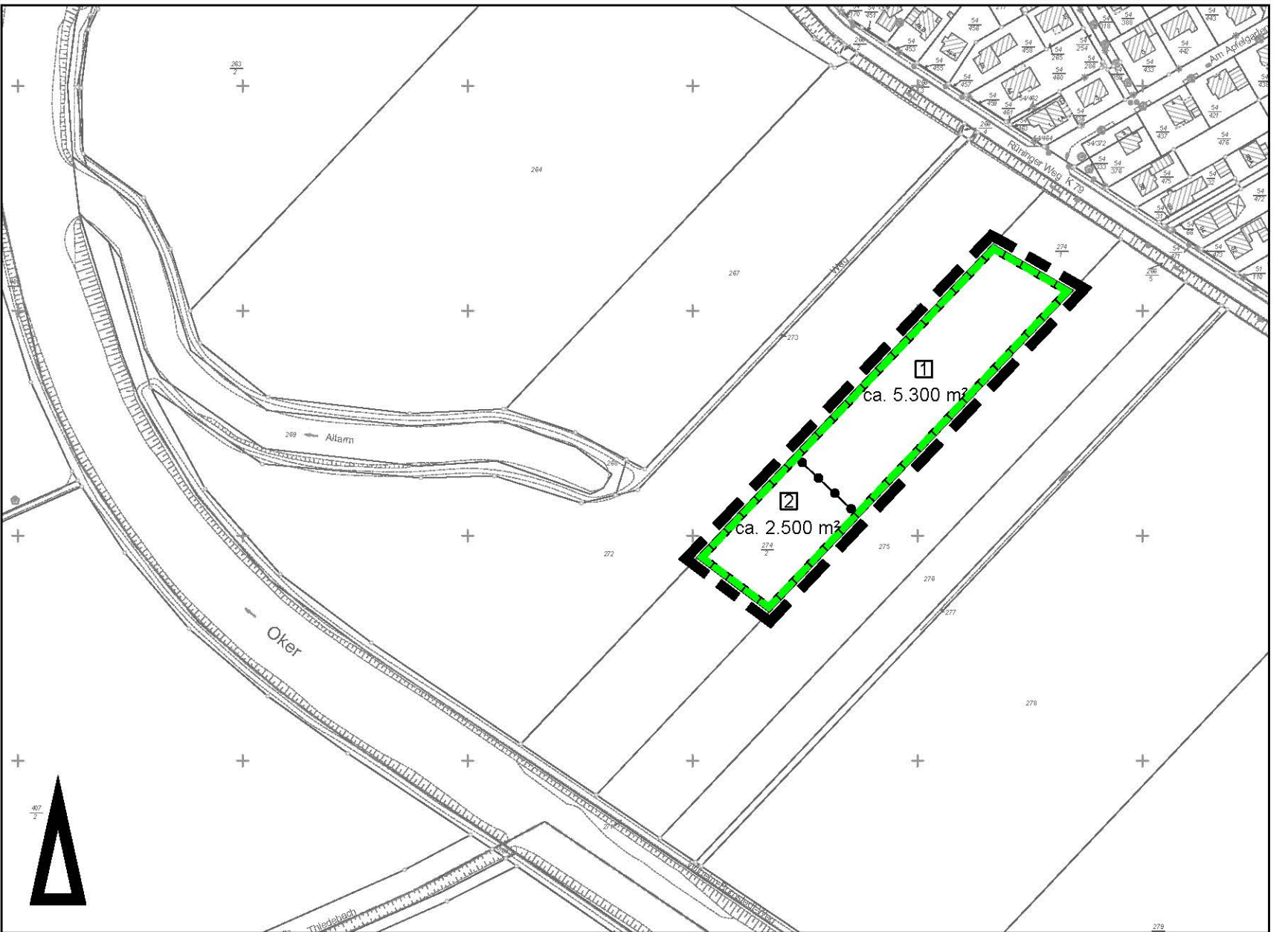
Maßstab ca. 1:2 500



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

¹⁾ Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

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



Maßstab ca.1:2 500

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

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

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

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich C, Stand: § 10 (1) BauGB, 21. Dezember 2018



A horizontal number line with tick marks at intervals of 25. The labels are 0, 25, 50, 75, 100, 125, and 150.

2) © **LGLN** Landesamt für Geoinformation
und Ländervermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

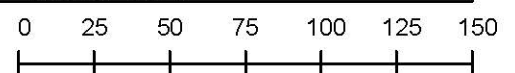
Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich D, Stand: § 10 (1) BauGB, 21. Dezember 2018



Maßstab ca. 1:2 500



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

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

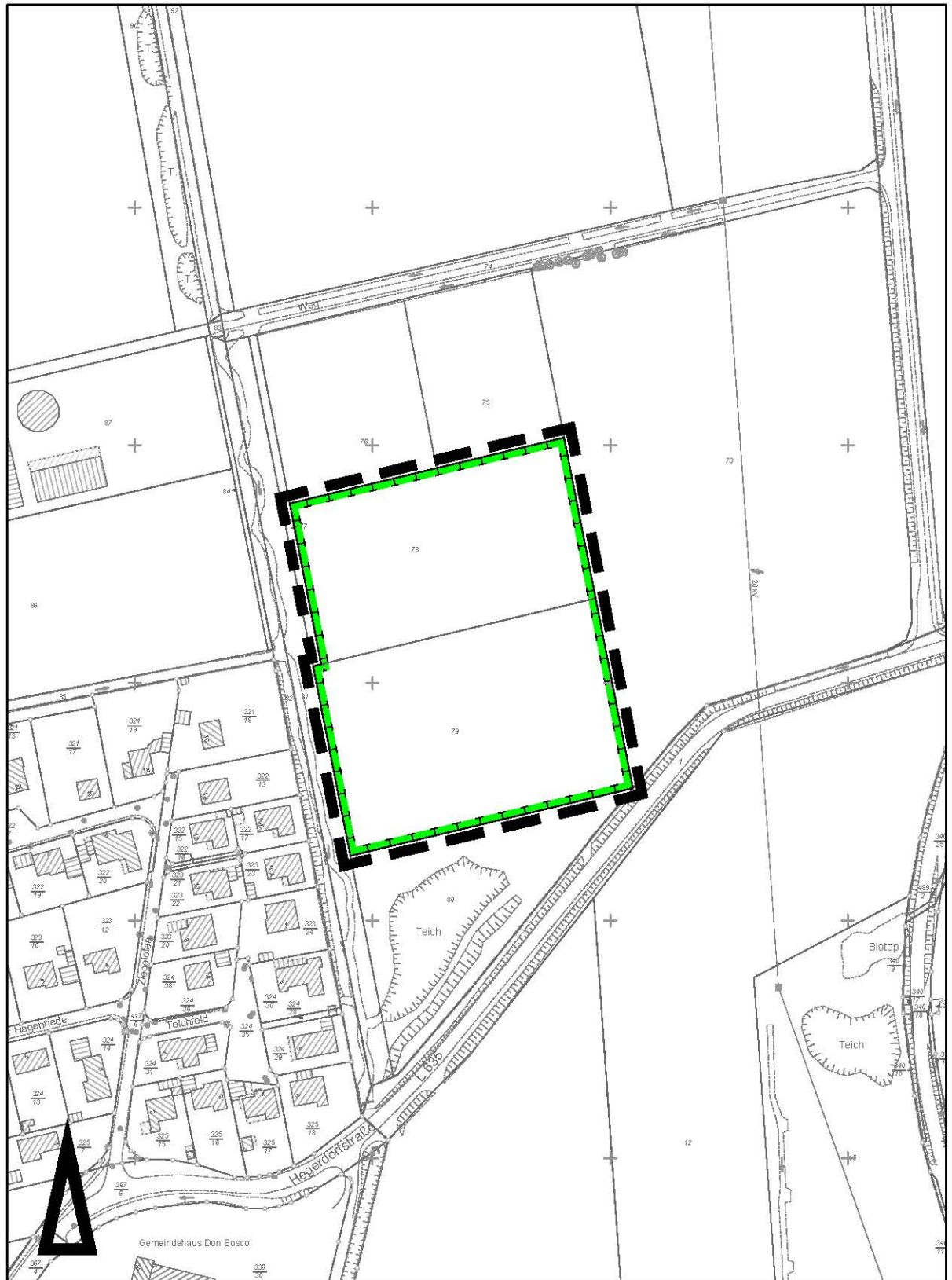
²⁾ ©  Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Verlburg

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

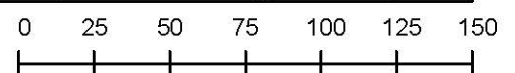
Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Zeichnerische Festsetzungen Geltungsbereich E, Stand: § 10 (1) BauGB, 21. Dezember 2018



Maßstab ca. 1:2 500



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

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ ©  Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Verlburg

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Planzeichenerklärung Geltungsbereich A, Stand: 21. Dezember 2018, § 10 (1) BauGB

Zahlenangaben sind Beispiele

Art der baulichen Nutzung

- WA** Allgemeines Wohngebiet
2Wo Wohnungshöchstzahl je Wohngebäude

Maß der baulichen Nutzung

- 0,8** Geschossflächenzahl (GFZ)
0,4 Grundflächenzahl (GRZ)
II Zahl der Vollgeschosse als Höchstgrenze

Bauweise, Baulinie, Baugrenzen

-  nur Einzelhäuser zulässig
 nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
a abweichende Bauweise
 Baugrenze

4. Flächen für den Gemeinbedarf

-  Flächen für den Gemeinbedarf
 Kindertagesstätte

Flächen für den überörtlichen Verkehr

-  Stadtbahn

Verkehrsflächen

-  Straßenverkehrsflächen
 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
 Fuß- und Radweg

Flächen und Anlagen der Ver- und Entsorgung

-  Flächen für Versorgungsanlagen
 Elektrizität
 Energiezentrale / Nahwärme
 Wertstoffcontainer
 Abwasser / Pumpwerk

Grünflächen

-  Parkanlage (öffentlich)



Jugendplatz (öffentlich)



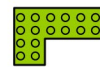
Verkehrsgrün

Wasserflächen



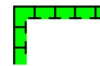
Entwässerungsgraben

Flächen für die Landwirtschaft



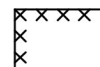
Flächen für die Landwirtschaft (Feldweg)

Maßnahmen für Natur und Landschaft



Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entsprechend textlicher Festsetzung

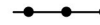
Sonstige Festsetzungen



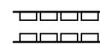
Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind



Grenze des Geltungsbereiches



Nutzungsabgrenzung und Abgrenzung von Bereichen mit unterschiedlichen Festsetzungen

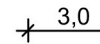


Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung



Abgrenzung der unterschiedlich festgesetzten Lärmpegelbereiche

Hinweise



Maßangaben



Hinweis auf textliche Festsetzung

Bestandsangaben



Wohngebäude



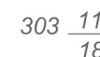
Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude



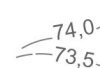
Flurstücksgrenze

II

vorh. Geschosszahl



Flurstücksnummern



Höhenangaben über NN



Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Planzeichenerklärung Geltungsbereiche B-E, Stand: § 10 (1) BauGB, 21. Dezember 2018

Zahlenangaben sind Beispiele

Maßnahmen für Natur und Landschaft

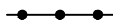


Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entsprechend textlicher Festsetzung

Sonstige Festsetzungen



Grenze des Geltungsbereiches

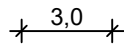


Nutzungsabgrenzung



Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung

Hinweise



Maßangaben



Hinweis auf textliche Festsetzung

Bestandsangaben



Wohngebäude



Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude



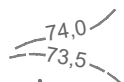
Flurstücksgrenze

II

vorh. Geschosszahl

303 $\frac{117}{18}$

Flurstücksnummern



Höhenangaben über NN



Böschung

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 und 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) öffentbare 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 m² 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 m² 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 m² 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 Unterhaltungsstreifen 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 Unterhaltungsstreifens 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 m² ist als Obstwiese mit mindestens 12 Obstbäumen herzustellen.

2.9 Öffentliche Grünfläche [5]

Es ist ein Jugendplatz mit einer Gesamtgröße von ca. 1.600 m² 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 m² 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.
 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 Feldlerche 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 m² 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 § 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

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.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Begründung und Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	4
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	4
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	5
4	Umweltbericht	9
5	Begründung der Festsetzungen	63
6	Gesamtabwägung	100
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	102
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	103
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	105
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne	106

1.	Rechtsgrundlagen	4
2.	Bisherige Rechtsverhältnisse	4
2.1	Regional- und Landesplanung	4
2.2	Flächennutzungsplan	5
2.3	Bebauungspläne	5
3.	Anlass und Ziel des Bebauungsplans	5
4.	Umweltbericht	9
4.1	Beschreibung der Planung	9
4.2	Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	10
4.2.1	Nutzungsalternativen	10
4.2.2	Erschließungsvarianten	11
4.2.2.1	Erschließungsvarianten Teilgebiet Trakehnenstraße	11
4.2.2.2	Erschließungsvarianten Teilgebiet Breites Bleek	26
4.2.3	Weitere Planalternativen	26
4.3	Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung	28
4.4	Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen	29
4.5	Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen	29
4.5.1	Mensch und Gesundheit	29
4.5.2	Tiere, Pflanzen, Landschaft	31
4.5.3	Boden	36
4.5.4	Wasser	39
4.5.5	Klima, Luft	41
4.5.6	Lärm	43
4.5.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	54
4.5.8	Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes	55
4.6	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	55
4.6.1	Aufarbeitung der Eingriffsregelung	55
4.6.2	Vermeidung von umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit	59
4.6.3	Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern	59
4.6.4	Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität	59
4.6.5	Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Energienutzung	60
4.6.6	Sparsamer Umgang mit Grund und Boden	60
4.6.7	Berücksichtigung des Vorrangs von Flächenrecycling, Nachverdichtung und sonstige Innenentwicklung, Umwidmungssperrklausel	61
4.7	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)	61
4.8	Zusammenfassung	61
5.	Begründung der Festsetzungen	63
5.0	Städtebauliches Konzept	63

5.1	Art der baulichen Nutzung	63
5.2	Maß der baulichen Nutzung	64
5.2.1	Grundflächenzahl (GRZ)	64
5.2.2	Geschossflächenzahl (GFZ)	64
5.2.3	Zahl der Vollgeschosse	64
5.2.4	Höhen Baulicher Anlagen	65
5.2.5	Fläche für Gemeinbedarf	66
5.3	Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise, Anzahl der Wohneinheiten	67
5.4	Stellplätze und Garagen	68
5.5	Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen	69
5.5.1	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	69
5.5.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	70
5.5.3	Fuß- und Radverkehr	78
5.5.4	Querung der Stadtbahntrasse	79
5.5.5	Rettungsverkehr	80
5.6	Grünordnung, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Flächen für die Landwirtschaft	81
5.6.1	Grünordnung	81
5.6.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Zuordnung	84
5.6.3	Flächen für Landwirtschaft	87
5.7	Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	87
5.8	Soziale Infrastruktur	91
5.9	Weitere technische Infrastruktur	93
5.10	Örtliche Bauvorschriften	96
5.10.1	Geltungsbereich und Anlass	96
5.10.2	Dächer	96
5.10.3	Einfriedungen	98
5.10.4	Einstellplätze	99
6.	Gesamtabwägung	100
7.	Zusammenstellung wesentlicher Daten	102
8.	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans	103
8.1	Maßnahmen	103
8.2	Kosten und Finanzierung	103
8.2.1	Städtebaulicher Vertrag	103
8.2.2	Grunderwerb	103
8.2.3	Öffentliche Verkehrsflächen	104
8.2.4	Öffentliche Grünflächen und Gemeinbedarf	104
8.2.5	Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	105
8.2.6	Entwässerung	105
8.2.7	Leitungen	105
9.	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bieten soll	105
10.	Außer Kraft tretende Bebauungspläne	106

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 10.07.2020 -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 ((BGBl. I S. 587)

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 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 117 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

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 2012 (LROP 2012) und im Regionalen Raumordnungsprogramm 2008 (RROP 2008) für den Großraum Braunschweig ist die Stadt Braunschweig im oberzentralen Verbund mit Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum der Region verbindlich festgelegt. Die Siedlungsentwicklung ist dabei vorrangig auf das zentralörtliche System auszurichten, was insbesondere auch für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten gilt.

Das RROP enthält für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes folgende Darstellung: „vorhandener Siedlungsbereich oder bauleitplanerisch gesicherter Be-

reich“. Damit ist der Bebauungsplan an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung angepasst.

2.2 Flächennutzungsplan

Es gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005.

Er stellte bis zur Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 für die Flächen zwischen Trakehnenstraße, Springbach, A 36 und Gewerbegebiet Senefelderstraße auf insgesamt ca. 35,0 ha gewerbliche Baufläche dar. Die beabsichtigten Festsetzungen zugunsten von Wohnbebauung und Grünverbindungen ließen sich im Bereich östlich der Trakehnenstraße und nach Norden bis zum Springbach nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickeln. Der Flächennutzungsplan wurde daher im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert. Die 87. Änderung des Flächennutzungsplans wurde am 31. Mai 2019 bekannt gemacht.

Der derzeit geltende Flächennutzungsplan stellt somit im Bereich des Bebauungsplans ST 81 östlich der Trakehnenstraße, zwischen Springbach im Norden und dem Gewerbegebiet Senefelderstraße im Süden Wohnbauflächen und Grünflächen dar.

Die Flächen zwischen dem vorhandenen Wohngebiet Breites Bleek, dem Springbach und (einschließlich) der Stadtbahntrasse sind als Wohnbaufläche dargestellt.

2.3 Bebauungspläne

Für die Trakehnenstraße setzt der Bebauungsplan ST 57, Rechtskraft 30. März 1978, eine ca. 20,0 m breite öffentliche Verkehrsfläche fest. Ferner setzt er eine ca. 25,0 m bis 35,0 m breite öffentliche Verkehrsfläche mit Stadtbahntrasse im Bereich des Ostpreußendamms und der heutigen Stadtbahntrasse fest.

Für die Fläche zwischen dem Wendehammer der Senefelderstraße und dem heutigen Horstgraben setzt der Bebauungsplan „Senefelderstraße / Mascheroder Weg“, ST 76, Rechtskraft 10. Dezember 2008, eine öffentliche Verkehrsfläche fest. Für die Fläche südlich des geplanten südlichen Wendehammers der Trakehnenstraße setzt der Bebauungsplan ST 76 öffentliche Grünfläche fest.

Für die künftige öffentliche Straßenverbindung zum bestehenden Gebiet an der Straße Breites Bleek setzt der Bebauungsplan „Breites Bleek“, ST 70, Rechtskraft 26. Juli 2005, eine öffentliche Grünfläche fest.

Darüber hinaus gelten für die Geltungsbereiche A bis E keine Bebauungspläne. Diese Flächen sind als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Am 1. Dezember 2009 hat der Verwaltungsausschuss den Aufstellungsbeschluss für die 87. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig „Trakehnenstraße-Ost“ und den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Trakehnenstraße-Ost“, ST 81 gefasst. Im Zuge der Planungsvorbereitung stellte es sich als sinnvoll und möglich heraus, die im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig bereits als Wohnbaufläche vorgesehene kleine Fläche zwischen der Straße Breites Bleek und der Stadtbahntrasse ebenfalls als Wohngebiet zu entwickeln. Im Jahr

2015 wurde deshalb – parallel zum Verfahren „Trakehnenstraße-Ost“ – die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB unter der Bezeichnung „Breites Bleek-Ost“, ST 84, durchgeführt. Aus den Ergebnissen dieser Beteiligung und der weiteren Planung – insbesondere der Grün- und Entwässerungsplanung – ergab sich die Zweckmäßigkeit, beide Planungen zu einem Planverfahren zusammenzuführen, so dass das Bebauungsplanverfahren für beide Teilgebiete zusammen unter der Bezeichnung „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, durchgeführt wird.

In den auf den Aufstellungsbeschluss folgenden Jahren wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Erschließung des Teilgebietes Trakehnenstraße geprüft. Im Juni 2014 teilte die Verwaltung den politischen Gremien als Ergebnis der Prüfungen mit, dass eine Erschließung des Teilgebietes Trakehnenstraße über die Trakehnenstraße und ohne Anbindung an die Senefelderstraße bzw. an den Schlesiendamm empfohlen werde. Am 18. November 2014 beschloss der Verwaltungsausschuss, auf Basis dieser Empfehlung mit den Bauleitplanverfahren zu beginnen.

Auf Grundlage dieses Beschlusses bildete sich aus den Eigentümern der von der Planung betroffenen Grundstücke die Erschließungsgesellschaft Trakehnenstraße GmbH & Co. KG mit dem Ziel, die Wohnbauflächen gemeinsam zu entwickeln. In einem Planerkostenvertrag mit der Stadt Braunschweig verpflichtete sich die Erschließungsgesellschaft, die Planungskosten für die Bauleitplanverfahren zu tragen und zur Umsetzung der Planung einen städtebaulichen Vertrag zur Übernahme der Erschließungs- und Folgekosten abzuschließen.

Braunschweig ist eine wachsende Großstadt. Die Bevölkerungsprognose der Stadt Braunschweig sagt bis zum Jahr 2030 ein anhaltendes Bevölkerungswachstum voraus. Dementsprechend ist auf dem Braunschweiger Wohnungsmarkt eine steigende Nachfrage zu verzeichnen, zusätzlich zur Zunahme der Haushaltszahlen (mehr Einpersonenhaushalte). Nach der 2013 aufgestellten Prognose des GEWOS-Instituts für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH hat Braunschweig einen Bedarf von 5.000 zusätzlichen Wohneinheiten im Zeitraum von 2013 bis zum Jahr 2020, davon circa 1.300 WE im Einfamilienhausbau und ca. 3.700 WE im Geschosswohnungsbau.

Auf Grundlage dieser Daten hat der Rat der Stadt Braunschweig am 24. März 2015 das „Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Braunschweig“ beschlossen. Damit wird das Ziel verfolgt, bis zum Jahr 2020 den von dem GEWOS-Institut ermittelten Bedarf zu decken.

Um auch den zukünftigen Wohnungsbedarf bis Ende 2030 zu kennen, wurde im Auftrag der Stadt Braunschweig durch das Gutachterbüro InWIS eine neue Wohnungsbedarfsprognose bis 2030 erstellt, die an die genannte GEWOS-Prognose anschließt. Ausgehend von einer unteren Variante sowie einer oberen Variante der künftigen Bevölkerungsentwicklung wird darin der jeweilige Wohnungsbedarf abgeleitet. Ziel der Stadt Braunschweig ist es, auf Basis dieser Prognosen bis zum Jahr 2030 den Bau von ca. 8.000 weiteren Wohneinheiten planungsrechtlich vorzubereiten. Da vor allem kurzfristig bis 2025 ein hoher Bedarf an zusätzlichem Planungsrecht besteht, strebt die Stadt an, seit Mitte 2019 bis Ende 2025 Baurecht für ca. 6.000 Wohneinheiten als Zielzahl zu schaffen. Darin enthalten sind wie bisher die Bauvorhaben, die in der Innenentwicklung durch eine Genehmigung gemäß § 34 BauGB ermöglicht werden können. Im Durchschnitt wurden in den vergangenen Jahren etwa 200 Wohneinheiten pro Jahr in größeren Vorhaben gemäß § 34 BauGB genehmigt. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Entwicklung auch zukünftig auf einem ähnlichen Niveau fortsetzen wird. Daraus lässt sich ableiten, dass weiterhin in einem erheblichen Umfang die Schaffung von Planungsrecht

für den Wohnungsbau durch die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich ist.

Dieser Bedarf soll zum einen durch vermehrte Projekte der Innenentwicklung im Stadtgebiet gedeckt werden. Zusätzlich zur Innenentwicklung sollen auch Standorte in den äußeren Stadtteilen, die infrastrukturell gut ausgestattet und verkehrlich gut an die Braunschweiger Kernstadt angeschlossen sind, entwickelt werden. Zu diesen Stadtteilen gehört der Stadtteil Stöckheim. Aufgrund der sehr guten vorhandenen Infrastruktur, sowohl im Bereich der Schul-, Sozial- und Nahversorgungsinfrastruktur, der günstigen verkehrlichen Anbindung für alle Verkehrsarten, insbesondere durch die Stadtbahn, sowie der guten Naherholungsbedingungen ist der Stadtteil Stöckheim prädestiniert für eine weitere Wohngebietsentwicklung.

Bestandteil des Ratsbeschlusses zum Wohnraumversorgungskonzept war eine Anlage zur beabsichtigten „Entwicklung der Wohnungsneubautätigkeit in Braunschweig 2013-2019“. Darin waren die zum damaligen Zeitpunkt in Arbeit befindlichen Planungen für Wohngebiete aufgelistet. Für 2018-2019 war das Gebiet „Trakehnenstraße“ mit ca. 160 Wohneinheiten vorgesehen. In der Aktualisierung dieser Anlage (Stand: 1. September 2017) zur Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 12. September 2017 ist das Gebiet weiterhin für die Jahre 2018 bis 2019 vorgesehen, jetzt ergänzt um das Teilgebiet Breites Bleek.

Aufgrund der mittlerweile konkretisierten Planung wird nunmehr von ca. 250 WE für das Teilgebiet Trakehnenstraße und von ca. 15 WE für das Teilgebiet Breites Bleek ausgegangen, insgesamt also 265 WE. Davon sind ca. 147 WE in Einfamilienhäusern (freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser) und ca. 118 WE in Mehrfamilienhäusern vorgesehen.

Der Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, ist somit eine wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung des Wohnraumversorgungskonzeptes der Stadt Braunschweig.

Mit dem Bebauungsplan sollen die im Nordosten von Stöckheim liegenden Flächenreserven ausgeschöpft werden. Die bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der Trakehnenstraße und der Straße Breites Bleek sind als Wohnbaufläche gut geeignet. Sie sind an die vorhandenen Wohngebiete gut angebunden und können somit in den Ortsteil integriert werden.

Im Geltungsbereich A sollen Wohngebäuden für verschiedene Zielgruppen und Wohnformen entstehen (freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser sowie Mehrfamilienhäuser). Diese Mischung von unterschiedlichen Wohngebäudetypen findet sich auch in der Umgebung des Plangebiets und fügt sich in die vorhandene städtebauliche Struktur ein. Zugleich wird ein breites Angebot unterschiedlicher Wohnformen im Bereich des Eigentums- und Mietwohnungsbaus ermöglicht.

Die Wohnbauflächen sollen durch Anschluss an das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek von dort an die Leipziger Straße angebunden. Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird an die Trakehnenstraße und von dort über Romintenstraße und Rossittenstraße an die Leipziger Straße angebunden. Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen.

Neben der dazugehörigen Erschließung für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr sollen öffentliche Grünflächen, offene Entwässerungsgräben, ein Jugendplatz sowie eine Kita geschaffen werden. Ferner sind sowohl im

Geltungsbereich A als auch in den weiteren Geltungsbereichen B bis E verschiedene Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorgesehen. Besonders hervorzuheben ist dabei die geplante Renaturierung des Springbachs im Geltungsbereich A.

Der Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die beschriebene Planung schaffen.

Der Bebauungsplan ST 81 trat am 31. Mai 2019 in Kraft. Gegen den Bebauungsplan wurde ein Normenkontrollantrag gerichtet. Mit Beschluss vom 2. Juni 2020 hat das Obergerverwaltungsgericht Lüneburg (OVG) dem Eilantrag stattgegeben und den Bebauungsplan ST 81 bis zur Entscheidung in der Hauptsache außer Vollzug gesetzt. Das OVG hat die Außervollzugsetzung damit begründet, dass die Erfolgsaussichten im Normenkontroll-Hauptsacheverfahren hoch seien, weil der Bebauungsplan an dem folgenden Abwägungsmangel leide: Der Rat habe bei seiner Entscheidung die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt verkannt, weil er davon ausgegangen sei, die Vorhabenträgerin würde gemäß § 16 des städtebaulichen Vertrages die auf 20 Jahre kapitalisierten Pflegekosten der Grünflächen, Spielplätze und Ausgleichsflächen übernehmen. Diese Vertragsregelung sei jedoch unwirksam, weil der Zeitraum von 20 Jahren im Hinblick auf die erforderliche Kausalität des Baugebiets für Pflegemaßnahmen zu lang sei. Die kapitalisierten Pflegekosten seien tragend gewesen für die Abwägungsentscheidung.

Für den Fall, dass die Stadt Braunschweig diesen Fehler heilen möchte, hat das OVG vorsorglich weitere Hinweise auf potentielle Mängel der Aufstellung des Bebauungsplans ST 81, insbesondere der Abwägung, gegeben, ohne dass damit einer Entscheidung vorgegriffen wurde.

So wurde die der Vorhabenträgerin vertraglich auferlegte Kostenübernahme für die Einrichtung eines Ganztagsbetriebs in der Grundschule Stöckheim in der vorgenommenen Art und Weise als rechtlich bedenklich eingestuft. Weitere Bedenken betrafen die Ausführungen zum Thema Finanzierung für eine eventuelle Verlängerung des Schlesiendamms und Lärmbelastigungen durch die Kindertagesstätte.

Diese Mängel werden folgendermaßen behoben:

- Es wird ein ergänzender städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, der die Regelungen zur Übernahme der Pflegekosten und der Kosten für den Ganztagsbetrieb nicht mehr enthält.
- Die potentiellen Mängel der Abwägung werden durchentsprechende Ausführungen in der Begründung zu den abwägungsrelevanten Gesichtspunkten behoben. Eine Ergänzung der Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit ist dabei nicht erforderlich. Zum einen wurden die hier in Rede stehenden Mängel während der Öffentlichkeitsbeteiligung nur teilweise vorgebracht; die Kritik wurde im Klageverfahren dann ergänzt. Zum anderen erfolgt durch die Beschlussfassung des Rates über die Begründung des Bebauungsplans insoweit die erforderliche Abwägung, so dass es ausreicht, wenn ergänzende Ausführungen in die Begründung aufgenommen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die bisherige A 395 mittlerweile als A 36 umbenannt wurde. Aus Gründen der Praktikabilität – insbesondere in Hinblick auf den Bezug zu den Gutachten – wird in den unveränderten Bestandteilen der Begründung die Bezeichnung A 395 beibehalten. In den geänderten Passagen werden beide Bezeichnungen genannt.

Die geänderte Begründung wird vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossen.

- Der Bebauungsplan ST 81 wird in einem ergänzenden Verfahren gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend in Kraft gesetzt.

4 Umweltbericht

4.1 Beschreibung der Planung

Die nähere Umgebung des Geltungsbereichs A wird im Westen durch eine Wohnbebauung, im Norden durch Grünflächen mit Kleingärten und Sportnutzung und im Süden durch ein Gewerbegebiet geprägt. Im Osten schließt eine Ackerfläche und weiter östlich die Bundesautobahn A 395 an. Vom südöstlichen Rand des Geltungsbereichs A verläuft in nordwestliche Richtung über die westliche Grenze des Geltungsbereichs hinaus der Horstgraben. Dort wo er das bestehende Wohngebiet kreuzt (Rossittenstraße, Niddenweg, Brüsterortweg) ist er verrohrt und östlich des Wohngebiets Breites Bleek verläuft er wieder offen als Graben, um dort an den Springbach anzuschließen.

Im Geltungsbereich A sollen vorrangig Grundstücke für freistehende Einfamilienhäuser und Doppelhäuser geschaffen werden. Südlich der Stadtbahntrasse, entlang der Trakehnenstraße und am südlichen Rand des Geltungsbereichs A sind auch Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Das Neubaugebiet gliedert sich in zwei Quartiere (Teilgebiet östlich der Trakehnenstraße und Teilgebiet östlich der Wohnsiedlung Breites Bleek), die sich an der städtebaulichen Struktur der jeweiligen unmittelbaren Umgebung orientieren. Das Teilgebiet Trakehnenstraße gliedert sich wiederum in zwei Teilbereiche, die über Fuß- und Radwege, die Planstraße E sowie Grünanlagen miteinander verbunden sind.

So ist es möglich, die Haupteinschließung über zwei Ringstraßen auszubilden, die im Bereich der Einmündungen der Romintenstraße und der Rossittenstraße an die Trakehnenstraße anbinden. Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek angebunden.

Im Teilgebiet Trakehnenstraße sind ca. 250 WE und im Teilgebiet Breites Bleek ca. 15 WE vorgesehen.

Prägendes Element des Teilgebietes Trakehnenstraße ist die mittige Grünachse. In dieser Grünachse wird der Horstgraben als ein offener Entwässerungsgraben mit einem neuen Verlauf und einer neuen Anbindung an den Springbach integriert. Diese Grünachse verbindet die öffentlichen Grünflächen mit einem integrierten Jugendplatz im Süden mit den öffentlichen Grünflächen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit dem renaturierten Springbach der im Norden neu entstehen soll. Ferner wird der künftige Ortsrand im Osten durch eine weitere Grünfläche gegenüber der Ackerfläche abgegrenzt.

Die Fläche des Geltungsbereiches A des Bebauungsplanes beträgt insgesamt ca. 16,95 ha. Diese Fläche setzt sich zusammen aus ca. 8,20 ha Wohnbauflächen, ca. 0,27 ha Flächen für Gemeinbedarf/Kita, ca. 2,76 ha Straßenverkehrsflächen einschließlich Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und einschließlich der

bereits bestehenden Trakehnenstraße, ca. 0,24 ha Stadtbahnfläche, ca. 4,00 ha öffentliche Grünflächen inklusive Wasserflächen und ca. 1,47 ha Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

Bei Ausnutzung der anzusetzenden Grundflächenzahl einschließlich der Überschreitungsmöglichkeiten für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, sowie Nebenanlagen ist im Geltungsbereich A einschließlich der öffentlichen Verkehrsflächen mit einer gegenüber dem Bestand zusätzlich versiegelbaren Fläche von ca. 6,60 ha zu rechnen.

4.2 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

4.2.1 Nutzungsalternativen

Der bisher unbebaute Bereich im Nordosten von Stöckheim stellt eine durch die äußeren Rahmenbedingungen in sich abgegrenzte Fläche als Insellage zwischen Wohn- und Gewerbegebieten, der A 395 und Grünflächen (Parkanlagen, Sportflächen, Kleingartenanlagen) dar. Eine bauliche Nutzung ist grundsätzlich sinnvoll, da die Fläche aufgrund der abgegrenzten Lage innerhalb des Siedlungszusammenhangs weder landwirtschaftlich noch landschaftlich-ökologisch von hoher Bedeutung ist.

Alternativ zu einer Wohnbebauung käme grundsätzlich die im Flächennutzungsplan seit 1978 enthaltende gewerbliche Nutzung der Flächen zwischen Trakehnenstraße, Springbach, A 395 und Gewerbegebiet Senefelderstraße in Betracht. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass seinerzeit die Erschließung dieser ca. 38,0 ha großen Fläche folgendermaßen vorgesehen war: der von Norden kommende Schlesienendamm sollte als Ostpreußendamm bis zum nördlichen Ende der Trakehnenstraße verlängert werden. Von dort sollte die Straßenverbindung zum einen weiter als Ostpreußendamm zur Leipziger Straße führen. Zum anderen sollte die Straßenverbindung über die Trakehnenstraße zum Mascheroder Weg und von dort als Schanzenkamp zum südlichen Ortsrand von Stöckheim führen. Diese Erschließung war in ihrer Großzügigkeit dem geplanten Gewerbegebiet angemessen. Sie entspricht jedoch nicht mehr heutigen Grundsätzen des Städtebaus, wonach Gewerbeflächen nicht über Wohngebiete erschlossen werden sollen. Deshalb werden die damals geplanten Erschließungsflächen heute bereits teilweise anderweitig genutzt (Wohnbauflächen, Grünflächen, Stadtbahn).

Nach heutigen Maßstäben wären auch die seinerzeit im Bebauungsplan ST 57 aus dem Jahr 1978 für das Ostpreußenviertel festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen bei weitem nicht ausreichend. So sind an der Leipziger Straße, am (damals geplanten) Ostpreußendamm und an der Trakehnenstraße (nur) 2,50 m hohe Lärmschutzwände (nur) zulässig und nicht zwingend durchgehend gesichert. Ferner sind an der Seite zur Trakehnenstraße Fenster von Aufenthaltsräumen unzulässig, sofern keine Lärmschutzwand errichtet bzw. keine Lärmschutzfenster eingebaut werden.

Die Entwicklung der Flächen als Gewerbeland würde demnach eine völlig andere Erschließung erfordern. Aus siedlungsstruktureller Sicht käme hierfür nur noch eine Erschließung über die Senefelderstraße mit Anbindung an den Mascheroder Weg in Betracht. Die Senefelderstraße und die Einmündung in den Mascheroder Weg sind jedoch bereits heute nicht in der Lage, den vorhandenen Verkehr angemessen abzuwickeln. Zusätzlicher Verkehr würde einen entsprechenden Ausbau erfordern.

Jedoch wären bei der Realisierung eines Gewerbegebietes in der ursprünglich ge-

planten Größe und dem entsprechenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch bestehende Wohngebiete in Stöckheim (insbesondere am Mascheroder Weg) und in Mascherode betroffen, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass der gesamte Gewerbeverkehr ausschließlich auf die A 395 abfließen würde.

Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, diese Gewerbeflächenplanung in dem ursprünglich geplanten Umfang nicht weiterzuverfolgen. Dieser Umfang ist für den Ortsteil Stöckheim insgesamt als zu groß zu bewerten. Im Gewerbeflächenkonzept der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 2015 ist die Fläche insgesamt nicht mehr enthalten. Über die Nutzung der Flächen östlich des geplanten Wohngebietes bis zur A 395 wird im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu entscheiden sein.

Das Teilgebiet Breites Bleek ist zusätzlich durch die Stadtbahntrasse eingegrenzt, so dass als bauliche Nutzung hier nur eine Wohnnutzung und keine gewerbliche Nutzung in Betracht kommt.

Ferner käme alternativ zu einer Wohnnutzung oder Gewerbenutzung auch der Verzicht auf eine bauliche Nutzung in Betracht. Im Falle eines Verzichts auf die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers würden die Flächen im Geltungsbereich A weiterhin als Ackerland mit geringer Ertragsfähigkeit bewirtschaftet werden. Die mit der Planung verbundenen Eingriffe würden vermieden, Boden und Wasserhaushalt sowie das Kleinklima würden nicht gestört und die – wenn auch geringe – Bedeutung der Flächen als Lebensraum für die betroffenen Tier- und Pflanzenarten würden in der derzeitigen Form erhalten bleiben.

Andererseits könnte die Stadt Braunschweig ihre Aufgabe eine dem Wohnbedürfnis entsprechende Vorratsplanung zu betreiben nicht nachkommen. Zahlreiche Braunschweiger Familien würden ihren Wunsch nach einem Einfamilienhaus nicht in Braunschweig verwirklichen und auf die Baulandangebote der Nachbargemeinden ausweichen. In der Folge würden die auf das Oberzentrum Braunschweig gerichteten Ausbildungs- und Berufspendlerströme weiterwachsen, mit den bekannten negativen Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturhaushalt. Darüber hinaus bedeutet eine weitere steigende Stadt – Umland – Wanderung eine weitere Zersiedlung der bisher noch weitgehend unbelasteten Ausgleichsräume. Die Neuplanung führt hingegen im Sinne der Konzentration neuer Bauflächen, verbunden mit einer höheren wirtschaftlichen Ausnutzung bestehender Infrastruktureinrichtungen, zu einer geordneten und nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit den zusätzlichen Wohneinheiten wird sowohl das Versorgungszentrum Stöckheim wie auch die Stadtbahn weiter gestärkt werden.

4.2.2 Erschließungsvarianten

Neben den beschriebenen grundsätzlichen Nutzungsalternativen wurden Varianten der Erschließung mit folgenden Ergebnissen untersucht:

4.2.2.1 Erschließungsvarianten Teilgebiet Trakehnenstraße

Für das Teilgebiet Trakehnenstraße wurde eine Erschließung von Westen über die Romintenstraße und die Rossittenstraße, eine Erschließung von Norden über eine Verlängerung des Schlesienendamms und eine Erschließung von Süden über eine Verlängerung der Senefelderstraße geprüft. Diese drei grundsätzlich möglichen Erschließungsrichtungen bieten verschiedene Kombinationsmöglichkeiten untereinander. Insgesamt wurden daraus neun Planfälle entwickelt. Dabei wurden folgende Kriterien betrachtet: Verkehrserschließung (u.a. Leistungsfähigkeit, Ausbaustandard

für Kfz-Verkehr, Radfahrer, Fußgänger), Städtebauliche Struktur, Natur und Landschaft, Lärmimmissionen, Baumaßnahmen, Kosten und Finanzierung, Grunderwerb und Planungsrecht.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

Verkehrerschließung

In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan (2017, WVI) wurden die Ergebnisse der neun Planfälle zum Prognosezeitpunkt 2025 jeweils dem Prognose-Nullfall 2025 gegenübergestellt. Dabei wurden auch die Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz untersucht – insbesondere auf den Mascheroder Weg, die Leipziger Straße und den Schlesiendamm. Die Prognosen umfassen auch die jeweils zu erwartenden Verkehrsverlagerungen (Durchgangsverkehr) sowie den Hol- und Bringverkehr zur Kita.

Für die im Teilgebiet Trakehnenstraße vorgesehenen 250 Wohneinheiten und die geplante Kindertagesstätte werden in Summe über den Quell- und Zielverkehr an einem Werktag 1.320 Kfz-Fahrten/24 h prognostiziert.

Im folgenden Vergleich der Varianten wird insbesondere auf die Varianten A, B und B1 Bezug genommen, da sich der Schwerpunkt der Abwägungsentscheidung auf diese Varianten bezieht. Bei Variante A (Romintenstraße, Rossittenstraße) handelt es sich um die Variante, die in Bezug auf eine übliche städtebauliche Entwicklung die naheliegende Variante ist. Bei Variante B (Senefelderstraße) handelt es sich um die Variante, die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB von Anliegern des Ostpreußenviertels am häufigsten gefordert wurde. Bei Variante B1 (Romintenstraße, Rossittenstraße, Senefelderstraße) handelt es sich um die Variante, die im Bebauungsplan ST 81 festgesetzt wird.

Die Trakehnenstraße ist in allen Planfällen in unterschiedlichem Maße betroffen. Sie trägt in jeder der Varianten mindestens dadurch zur Erschließung bei, dass an ihrer Ostseite Wohngebäude vorgesehen sind und ein Teil des Hol- und Bringverkehrs zur Kita über sie verlaufen wird. Der hierdurch induzierte Verkehr ist jedoch gering und in den jeweiligen Prognosen enthalten. Deshalb wird die Trakehnenstraße im Folgenden nur bei den Varianten extra erwähnt, bei denen (abschnittsweise) eine erhebliche Verkehrszunahme zu erwarten ist.

Im Rahmen des ergänzenden Verfahrens gemäß § 214 Abs. 4 BauGB erfolgten ergänzende Betrachtungen für die Trakehnenstraße nördlich der Rossittenstraße und südlich der Romintenstraße in Bezug auf den Verkehr, der durch die Wertstoffcontainerstationen und bei einem potentiellen Zugang/einer Zufahrt zur Kindertagesstätte an der Trakehnenstraße hervorgerufen wird (s. Kap. 4.5.6 Lärm und Kap. 5.5.2 Motorisierter Individualverkehr). Diese Verkehre haben keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis der Prüfung der Erschließungsvarianten, weshalb sie im Folgenden nicht separat ausgewiesen werden.

Die verkehrlichen Auswirkungen in Bezug auf Verkehrsbelastung und Verkehrsabwicklung stellen sich wie folgt dar:

- Variante A: Erschließung über Romintenstraße und Rossittenstraße

Der zusätzliche Verkehr aus dem neuen Wohngebiet fließt zu ca. zwei Drittel über die Romintenstraße und zu ca. einem Drittel über die Rossittenstraße ab. Westlich der Einmündung der Rossittenstraße in die Romintenstraße fließt er vollständig über diesen ersten Abschnitt der Romintenstraße zur Leipziger Straße

ab. In diesem westlichen Abschnitt der Romintenstraße nimmt der Verkehr gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 um 1.320 Kfz/24 h auf 2.280 Kfz/24 h zu. Auf den übrigen Straßenabschnitten im Ostpreußenviertel liegen die Zunahme des Verkehrs (bis zu +860 Kfz/24 h) und der künftig zu erwartende Verkehr (bis zu 1.380 Kfz/24 h) deutlich niedriger.

Im neuen Wohngebiet ist mit Verkehrsstärken von bis zu 610 Kfz/24 h zu rechnen.

Der Verkehr kann auf allen betroffenen Straßen leistungsfähig abgewickelt werden. Dabei wird gutachterlich eine Optimierung der LSA am Knoten Leipziger Straße/Romintenstraße/Siekgraben empfohlen. Mit der Optimierung der LSA-Schaltung kann eine gute Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erreicht werden.

Bei der Variante A kann das neue Wohngebiet so, wie man es üblicherweise im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen erwarten würde, über das bestehende Wohngebiet gefunden und erreicht werden. Die Erschließung ist insofern „logisch“, die Orientierung sehr gut.

- Variante B: Erschließung über Senefelderstraße

Der Knotenpunkt Mascheroder Weg/Senefelderstraße ist nur bei Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig. Die Berechnung der Variante unterstellt einen entsprechenden Ausbau.

Romintenstraße, Rossittenstraße und Trakehnenstraße verzeichnen keine Veränderungen der Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025. Sie haben somit gegenüber Variante A keine Zusatzbelastungen zu tragen.

Die Verkehrsbelastung auf der Senefelderstraße nimmt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 um ca. 1.320 Kfz auf bis zu 9.440 Kfz/24 h im südlichen Abschnitt zu.

Im neuen Wohngebiet ist mit Verkehrsstärken von bis zu 890 Kfz/24 h zu rechnen.

Die Verkehrsführung ist bei Variante B nicht sinnfälliger: Eine der Nutzung entsprechende Straßenhierarchie und -führung wird unterlaufen; die Orientierung wird erschwert. Es ist kaum vermittelbar, wenn Gebäude, die sich in großer Nähe zueinander oder sogar auf gegenüberliegenden Straßenseiten einer Wohnstraße (Trakehnenstraße) befinden, nur über völlig verschiedene und weit auseinanderliegende Wege erreichbar sind (Leipziger Straße/Romintenstraße bzw. Mascheroder Weg/Senefelderstraße).

- Variante B1: Erschließung über Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße

Der Knotenpunkt Mascheroder Weg/Senefelderstraße ist nur bei Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig. Die Berechnung der Variante unterstellt einen entsprechenden Ausbau.

Die Verkehrszunahme gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 beträgt auf der Romintenstraße bis zu +930 Kfz/24 h auf ein Verkehrsaufkommen von 1.840 Kfz/24 h und auf der Senefelderstraße bis zu +1.170 Kfz/24 h auf bis zu 8.450 Kfz/24 h im südlichen Abschnitt.

Im Vergleich zur Variante A ist auf der Romintenstraße im Abschnitt zwischen Leipziger Straße und Rossittenstraße ein um ca. 440 Kfz/24 h niedrigeres Verkehrsaufkommen zu erwarten. Im übrigen Abschnitt ist das Verkehrsaufkommen geringfügig niedriger (bis zu -120 Kfz/24 h) bzw. abschnittsweise auch geringfügig höher (bis zu +70 Kfz/24 h) als in Variante A. Ebenso ist im westlichen Abschnitt der Rossittenstraße ein mäßig niedrigeres (bis zu -320 Kfz/24 h) und im östlichen Abschnitt ein mäßig höheres (bis zu +270 Kfz/24 h) Verkehrsaufkommen zu erwarten als in Variante A. Insgesamt wird der Verkehr auf den bestehenden Straßen etwas besser verteilt, als in Variante A.

Dieses Ergebnis ist auch dadurch bedingt, dass sich Verkehre aus dem Ostpreußenviertel in Richtung Verbrauchermarkt an der Senefelderstraße und auch zur A 395/Anschlussstelle BS-Stöckheim auf diese Verbindung verlagern.

Die vorhandene Verkehrsberuhigung im Ostpreußenviertel (Tempo 30) sowie die geplante Erschließung im neuen Wohngebiet über verkehrsberuhigte Wohn- und Erschließungsstraßen verhindert, dass großräumiger Verkehr in diesen Bereich hineingezogen wird. Der Verkehr verbleibt deshalb auch zukünftig im Wesentlichen auf den Hauptverkehrsstraßen Leipziger Straße und Mascheroder Weg.

In der Variante B1 entstehen Durchgangsverkehre durch das neue Wohngebiet in Höhe von 550 Kfz/Tag. Der größte Anteil dieser Fahrten kommt aus dem Ostpreußenviertel mit Ziel Gewerbeansiedlungen Senefelderstraße bzw. Anschlussstelle Braunschweig-Stöckheim. Darüber hinaus sind einige wenige Fahrten aus Stöckheim (Siekgraben) zu erwarten, die auch die Romintenstraße zusätzlich belasten. Durch das „Umklappen“ eines Anteils Eigenverkehr der Anwohner von Westen nach Osten zur Senefelderstraße bleiben die Verkehrsbelastungen auf der Romintenstraße gegenüber der Variante A nahezu unverändert.

Wesentliche Durchgangsverkehre durch das Neubaugebiet bzw. über die Romintenstraße aus den Ortsteilen Meverode oder Rüningen sind nach den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell nicht zu erwarten.

Von dem zu erwartenden Durchgangsverkehr aus dem Ostpreußenviertel ist demnach vor allem das neue Wohngebiet betroffen. In Anbetracht der insgesamt geringen zu erwartenden absoluten Verkehrsmengen (750 bis 800 Kfz/24 h) auf der am stärksten belasteten Planstraße D (innerhalb der Bebauung) kann dieser zusätzliche Verkehr jedoch hingenommen werden.

Bei der Variante B1 kann das neue Wohngebiet so, wie man es üblicherweise im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen erwarten würde, über das bestehende Wohngebiet gefunden und erreicht werden. Die Erschließung ist insofern „logisch“, die Orientierung gut.

- Variante C: Erschließung über Schlesiendamm (Verlängerung)

Romintenstraße, Rossittenstraße und Trakehnenstraße verzeichnen keine Veränderungen der Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025. Sie haben somit gegenüber Variante A keine Zusatzbelastungen zu tragen.

Der Verkehr auf dem Schlesiendamm (Verlängerung) beträgt ca. 1.320 Kfz/24 h und nimmt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 auf dem Schlesiendamm (Bestand) um +1.290 Kfz/24 h auf 6.390 Kfz/24 h zu.

Im neuen Wohngebiet ist mit Verkehrsstärken von bis zu 1.000 Kfz/24 h zu rechnen.

Die Verkehrsführung ist bei Variante C nicht sinnfälliger: Eine der Nutzung entsprechende Straßenhierarchie und -führung wird unterlaufen; die Orientierung wird erschwert. Es ist kaum vermittelbar, wenn Gebäude, die sich in großer Nähe zu einander oder sogar auf gegenüberliegenden Straßenseiten einer Wohnstraße (Trakehnenstraße) befinden, nur über völlig verschiedene und weit auseinanderliegende Wege erreichbar sind (Leipziger Straße/Romintenstraße bzw. Schlesiendamm).

- Variante C1: Erschließung über Schlesiendamm (Verlängerung), Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße

Der Knotenpunkt Mascheroder Weg/Senefelderstraße ist nur bei Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig. Die Berechnung der Variante unterstellt einen entsprechenden Ausbau.

Bei dieser Variante verlagert sich der Verkehr wesentlich von der Leipziger Straße und dem Mascheroder Weg in das Neubaugebiet, auf die Senefelderstraße und den Schlesiendamm.

Die Romintenstraße und die Rossittenstraße verzeichnen in den westlichen Abschnitten gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 eine Verkehrsabnahme in geringem Umfang.

Auf der Senefelderstraße nimmt er um bis zu +1.250 Kfz/24 h zu. Im südlichen Abschnitt reduziert er sich um -720 Kfz/24 h auf 7.430 Kfz/24 h.

Der Verkehr auf dem Schlesiendamm (Verlängerung) beträgt 2.340 Kfz/24 h und nimmt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 auf dem Schlesiendamm (Bestand) um +1.410 Kfz/24 h auf 6.500 Kfz/24 h zu.

Im neuen Wohngebiet ist mit Verkehrsstärken von bis zu 2.230 Kfz/24 h zu rechnen.

Damit führt die Variante C1 zu einer deutlichen Verkehrszunahme im Neubaugebiet und zwar auch im Vergleich zur Variante C. Die Durchfahrt durch das Neubaugebiet stellt eine Alternativroute zur Leipziger Straße, aber auch zur A 395 dar. Ferner ist Durchgangsverkehr von und zur Senefelderstraße zu erwarten.

- Variante C2: Erschließung über Schlesiendamm, Romintenstraße und Rossittenstraße

Diese Variante führt zu einer wesentlichen Verkehrszunahme auf dem Schlesiendamm und zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Neubaugebiet.

Die Romintenstraße verzeichnet im westlichen Abschnitt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 eine Verkehrsabnahme in geringem Umfang von - 90Kfz/24 h.

Der Verkehr auf dem Schlesiendamm (Verlängerung) beträgt 1.870 Kfz/24 h und nimmt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 auf dem Schlesiendamm (Bestand) um bis zu +1.580 Kfz/24 h auf 6.670 Kfz/24 h zu.

Im neuen Wohngebiet ist mit Verkehrsstärken von bis zu 1.870 Kfz/24 h zu rechnen.

Auch diese Variante führt zu einer deutlichen Verkehrszunahme im Neubaugebiet, wenn auch in etwas geringerem Umfang als Variante C1. Es handelt sich dabei auch um Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet Romintenstraße/Rossittenstraße sowie aus dem Bereich Siekgraben, der die Anbindung an den Schlesiendamm als Abkürzung für die Leipziger Straße nutzt.

Variante C3: Erschließung über Schlesiendamm und Senefelderstraße

Der Knotenpunkt Mascheroder Weg/Senefelderstraße ist nur bei Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig. Die Berechnung der Variante unterstellt einen entsprechenden Ausbau.

Auch diese Variante führt gegenüber den anderen Varianten ebenfalls zu einer Verkehrsverlagerung von der Leipziger Straße und dem Mascheroder Weg in das neue Wohngebiet.

Romintenstraße, Rossittenstraße und Trakehnenstraße verzeichnen keine Veränderungen der Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025. Sie haben somit keine Zusatzbelastung durch das Neubaugebiet zu tragen.

Der Verkehr auf der Senefelderstraße nimmt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 um bis zu +1.010 Kfz/24 h zu und im südlichen Abschnitt um bis zu - 640 Kfz/24 h auf 7.510 Kfz/24 h ab.

Der Verkehr auf dem Schlesiendamm (Verlängerung) beträgt 1.940 Kfz/24 h und nimmt gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 auf dem Schlesiendamm (Bestand) um +1.150 Kfz/24 h auf 6.250 Kfz/24 h zu.

Im neuen Wohngebiet ist mit Verkehrsstärken von bis zu 1.640 Kfz/24 h zu rechnen.

Auch diese Variante führt zu einer deutlichen Verkehrszunahme im Neubaugebiet, wenn auch in etwas geringerem Umfang als Variante C1. Dabei handelt es sich auch um Durchgangsverkehr zwischen Senefelderstraße und Schlesiendamm als Alternativroute zur Leipziger Straße und zur A 395.

- Variante D: Erschließung über Schlesiendamm, Trakehnenstraße, Romintenstraße und Rossittenstraße

Diese Variante unterscheidet sich von Variante C2 dadurch, dass die Verlängerung des Schlesiendamms nicht direkt in das Neubaugebiet führt, sondern zur Trakehnenstraße. Dadurch erhöht sich im nördlichen Abschnitt der Trakehnenstraße die Zusatzbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 deutlich auf +1.640 Kfz/24 h. Weitere relevante Abweichungen gegenüber der Variante C2 ergeben sich nicht.

- Variante D1: Erschließung über Schlesiendamm, Trakehnenstraße, Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße

Der Knotenpunkt Mascheroder Weg/Senefelderstraße ist nur bei Ausbau eines Kreisverkehrsplatzes oder einer Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig. Die Berechnung der Variante unterstellt einen entsprechenden Ausbau.

Diese Variante unterscheidet sich von Variante C1 dadurch, dass die Verlängerung des Schlesiendamms nicht direkt in das Neubaugebiet führt, sondern zur Trakehnenstraße. Dadurch erhöht sich im nördlichen Abschnitt der Trakehnenstraße die Zusatzbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 deutlich auf

1.940 Kfz/24 h. In der Senefelderstraße reduziert sich die Zusatzbelastung gegenüber Variante C1, ebenso innerhalb des Neubaugebietes. Der Durchgangsverkehr zwischen Senefelderstraße und Schlesiendamm wird demnach gegenüber Variante C1 etwas reduziert. Die Verkehrsbelastung auf der Leipziger Straße sowie auf dem Mascheroder Weg reduziert sich. Somit verlagert sich der Verkehr in das Neubaugebiet.

- Zusammenfassende Bewertung nach verkehrlichen Kriterien

Die künftigen Verkehrsbelastungen (Bestand und Planung) auf den von den Varianten am meisten betroffenen Straßen stellen sich wie folgt dar:

- Die Romintenstraße ist am stärksten von der Variante A betroffen. Mit (2.280 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen Einmündung Rossittenstraße und Leipziger Straße ist hier neben der Planstraße B bei Variante C1 die stärkste Belastung einer Wohnstraße von allen Varianten zu erwarten, wobei auch diese Belastung verkehrlich und immissionsschutzrechtlich verträglich ist.
- Die Rossittenstraße ist im westlichen Abschnitt am stärksten von der Variante A (künftiges Verkehrsaufkommen bis zu 450 Kfz/24 h) und im östlichen Abschnitt am stärksten von den Varianten C2, D, D1 betroffen (künftiges Verkehrsaufkommen bis zu 530 Kfz/24 h).
- Die Trakehnenstraße ist im nördlichen Abschnitt am stärksten von den Varianten D1 und D2 betroffen (künftiges Verkehrsaufkommen bis zu 1.940 Kfz/24 h).
- Die Senefelderstraße ist am stärksten von den Varianten B und B1 betroffen (künftiges Verkehrsaufkommen bis zu 9.940 Kfz/24 h).
- Der Schlesiendamm (Verlängerung) ist am stärksten von den Varianten C1 bis D1 betroffen (künftiges Verkehrsaufkommen bis zu 2.340 Kfz/24/h).
- Auch der Schlesiendamm (Bestand) ist am stärksten von den Varianten C1 bis D1 betroffen (künftiges Verkehrsaufkommen bis zu 6.670 Kfz/24 h).
- Das Neubaugebiet ist am stärksten von den Varianten C1, C2, C3 sowie D1 betroffen (bis zu 2.230 Kfz/24 h).
- Alle Lösungen können leistungsfähig abgewickelt werden unter der Voraussetzung, dass die betroffenen Lichtsignalanlagen angepasst werden und der Kreisverkehrsplatz oder eine Lichtsignalanlage im Bereich Senefelderstraße/Mascheroder Weg ausgebaut wird.
- Eine Anbindung des neuen Wohngebietes an eine Verlängerung des Schlesiendamms würde dazu führen, dass ein sehr hoher Anteil von über 80 % des Verkehrs diese Anbindung nutzen würde, auch wenn gleichzeitig eine Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße bzw. die Senefelderstraße bestünde.
- Die gleichzeitige Anbindung des Neubaugebietes an Romintenstraße und Rossittenstraße sowie an die Senefelderstraße und/oder an den Schlesiendamm führt zu einer Verlagerung von Verkehren von der Leipziger Straße in das Neubaugebiet und zu Durchgangsverkehren sowohl im Ostpreußenviertel als auch im neuen Wohngebiet. Dies betrifft in besonderem Maße die Varianten mit Anbindung an den Schlesiendamm. Aus gutachterlicher Sicht sollte wegen des zu erwartenden hohen Durchgangsverkehrs eine Anbindung nach Norden und nach Süden gleichzeitig (Varianten C1, C3 und D1) vermieden werden.

- Bei einer Realisierung der Varianten B (ausschließliche Anbindung an die Senefelderstraße) wäre im Ostpreußenviertel und im neuen Wohngebiet kein Durchgangsverkehr zu erwarten. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen, städtebaulichen und sozialen Ziele und des insgesamt moderaten und verträglichen Durchgangsverkehrs werden die positiven Wirkungen der Variante B1 jedoch höher gewichtet als die absolute Vermeidung von Durchgangsverkehr. Dies gilt auch für die anderen beiden Varianten A bzw. C, die eine ausschließliche Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße bzw. an den Schlesienendamm vorsehen und damit ebenfalls Durchgangsverkehr im Ostpreußenviertel und im neuen Wohngebiet ausschließen.
- Der zu erwartende Durchgangsverkehr bei einer Anbindung an die Romintenstraße/Rossittenstraße und gleichzeitig an die Senefelderstraße kann als mäßig eingestuft werden. Der Verkehr in den genannten Verkehrszahlen für die jeweiligen Straßen enthalten.
- Insgesamt bietet die Variante B1 einen guten Kompromiss zwischen der angestrebten Anbindung des neuen Wohngebietes an die bestehenden Wohngebiete und einer guten Erreichbarkeit des Verbrauchermarktes und der A 395. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist auch unter Berücksichtigung von Durchgangsverkehr gut verträglich und verteilt sich relativ gleichmäßig auf der Romintenstraße in den Abschnitten westlich bzw. östlich der Einmündung Rossittenstraße sowie auf der Planstraße D im neuen Wohngebiet. Die Verkehrsführung ist nachvollziehbar; eine gute Orientierung ist gesichert.

Städtebauliche Struktur

Grundsätzlich wird aus städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gründen folgende Zuordnung von Verkehrsströmen angestrebt: Wohngebiete sollen über Wohngebiete erschlossen werden, Gewerbegebiete sollen über Gewerbegebiete erschlossen werden.

Das geplante Wohngebiet ist städtebaulich dem Ortsteil Stöckheim zuzuordnen und stellt eine Arrondierung der Wohngebiete im Nordosten Stöckheims dar. Die Zugehörigkeit kann auch an den Angeboten an Grünflächen, Spielplätzen, Kita, Schulen, Nahversorgung gemessen werden, die sowohl vom Wohngebiet Romintenstraße/Rossittenstraße als auch vom Neubaugebiet gleichermaßen genutzt werden (Ausnahme: Grundschule, s. Kap. 5.8).

Eine ausschließliche Erschließung von Norden oder Süden (Varianten B und C) steht einer klaren städtebaulichen Zuordnung und Orientierung entgegen.

Die Trennung der Erschließung in zwei völlig unterschiedliche Richtungen gemäß erschwert ein harmonisches Zusammenwachsen der Wohngebiete im Sinne einer sozialen Quartiersbildung.

Demgegenüber ist die Anbindung an das bestehende Wohngebiet Romintenstraße/Rossittenstraße gemäß Variante B1 sinnfällig, unterstreicht die Zusammengehörigkeit der beiden Wohnsiedlungen und fördert die Quartiersbildung. Wäre die Wohngebietsentwicklung im Nordosten von Stöckheim seinerzeit Ende der 70er Jahre von Anfang an größer geplant worden, hatte man sicher für die gesamte Wohnbaufläche eine einheitliche Erschließung von der Leipziger Straße aus vorgesehen. Auch wenn in beiden Varianten eine Verbindung für Radfahrer und Fußgänger möglich ist, so wird der Verbindung für privaten Kfz-Verkehr in diesem Zusammenhang eine entsprechend hohe Bedeutung zugemessen: innerhalb der Wohnsiedlungsstrukturen ist auch mit einem Verkehrsbedarf zurechnen, der über den Rad- und Fußverkehr hinausgeht (z.B. Kindertagesstätte, öffentliche und private

Dienstleistungen, private Kontakte). Diesem Verkehrsbedarf soll entsprochen werden; eine Abkoppelung würde die Verbindungen behindern und zu größeren Umwegen führen.

Insbesondere bei Variante B mit einer ausschließlichen Anbindung an die Senefelderstraße entsteht eine negative Adressbildung für ein hochwertiges Neubaugebiet. Die Erschließung erfolgt über eine ungestaltete Gewerbestraße und durch ein ungestaltetes Gewerbe- und Handelsgebiet. Dies benachteiligt die Bewohner des neuen Wohngebietes gegenüber z.B. den Bewohnern des Ostpreußenviertels.

Bei der Variante B1 dagegen kann das Wohngebiet als Erweiterung des bestehenden Ostpreußenviertels angesehen und darüber auch erreicht werden. Dies ist ein bedeutsamer Faktor für die Außenwirkung und damit die Wertigkeit des neuen Wohngebietes.

Insbesondere bei den Varianten B und C mit einer ausschließlichen Anbindung an die Senefelderstraße oder den Schlesiendamm wäre die Funktion der Trakehnenstraße städtebaulich bzw. stadtwirtschaftlich nur unbefriedigend zu lösen: Entweder würde die Trakehnenstraße nicht angebaut. Damit würde die Chance versäumt, eine städtebaulich wirksame Raumbildung herbeizuführen. Ferner würde die Chance versäumt, eine gut ausgebaute Straße zur Erschließung von Wohnbauflächen heranzuziehen. Die Trakehnenstraße wurde seinerzeit (für den damals noch vorgesehenen Gewerbeverkehr) schon auf der Westseite mit großzügigen Nebenanlagen versehen, die nur noch auf der Ostseite ergänzt werden müssen. Oder die Trakehnenstraße würde angebaut. Dann würde die Trennung, die die Varianten B und C nach sich zieht, durch das neue Wohngebiet verlaufen und wäre siedlungsstrukturell nur schwer nachvollziehbar.

Bei der Variante B1 wird die Trakehnenstraße zur Erschließung von Wohngebäuden ausgenutzt. Damit wird auch städtebaulich deutlich, dass es sich bei dem neuen Wohngebiet um eine Fortsetzung der Quartiersentwicklung im Nordosten von Stöckheim und nicht um eine isolierte Wohninsel handelt. Stadtwirtschaftlich wird die vorhandene Infrastruktur ausgenutzt.

Die vorhandene Bebauung in dem Wohngebiet Romintenstraße/Rossittenstraße hält im Vergleich zu heutigen Wohngebieten einen weitgehend großzügigen Abstand von 8,0 m bis 15,0 m von den Fahrbahnen ein. Auf längeren Teilabschnitten der beiden Straßen sind den Wohngrundstücken Garagenanlagen vorgelagert. Damit ist erkennbar, dass die vorhandene Bebauungsstruktur nicht als außergewöhnlich empfindlich gegenüber dem üblichen Straßenverkehr von Wohngebieten einzustufen ist, so dass hier in Bezug auf ein als verträglich einzustufendes Verkehrsaufkommen keine anderen Maßstäbe anzulegen sind, als auch in vielen anderen Wohngebieten üblich. Die bestehende Wohnbebauung steht von Ihrer baulichen Struktur her eine Erweiterung des Siedlungsgebietes somit nicht entgegen.

Bei den Varianten über die Senefelderstraße wird die Erreichbarkeit des Verbrauchermarktes und der A 395 verbessert. Die Erschließung eines Wohngebietes über ein Gewerbegebiet entspricht jedoch nicht den städtebaulichen Grundsätzen zur Sicherung eines attraktiven Wohnumfeldes. Deshalb kann eine Anbindung an die Senefelderstraße nur als ergänzendes Angebot (Variante B1) und nicht als ausschließliche Lösung (Variante B) in Betracht kommen.

Eine ergänzende Anbindung an den Schlesiendamm wirkt sich räumlich insbeson-

dere auf die Freiräume zwischen den Stadtteilen negativ aus (s. Natur und Landschaft, Erholung).

Natur und Landschaft, Erholung)

Die Variante A führt zu keinem zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft. Erholungsflächen sind nicht betroffen.

Bei den Varianten über die Senefelderstraße führt die Verlängerung dieser Straße zu einem Eingriff, jedoch in weit geringerem Maße als bei den Varianten über den Schlesiendamm. Die notwendigen Ausgleichsflächen können zur Verfügung gestellt werden. Erholungsflächen sind nicht betroffen.

Bei den Varianten über den Schlesiendamm ist eine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft bzw. von Erholungsflächen am Springbach einschließlich der Renaturierungsflächen, in der Freizeitverbindung Springbachachse und in der Freizeitverbindung vom Schlesiendamm zum Teilgebiet Trakehnenstraße zu erwarten. Es ist mit wesentlich größeren Eingriffen bzw. einer wesentlich geringeren Ausgleichswirkung der Springbachachse zu rechnen. Deshalb wären erheblich größere Ausgleichsflächen erforderlich. Die Inanspruchnahme von Flächen bzw. Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft sind gemäß den einschlägigen Vorschriften im Baugesetzbuch und im Bundesnaturschutzgesetz zu vermeiden oder zu vermindern. Diese Ziele würden mit der Verlängerung des Schlesien-damms ohne zwingende Notwendigkeit unterlaufen.

Lärmimmissionen

Die bestehende Bebauung sowie die Freiflächen (Kleingartenanlagen etc.) in Melverode sowie in Stöckheim sind in den Bereichen, die von den Erschließungsvarianten betroffen sind, durch den Verkehrslärm der A 395 vorbelastet. Dieser Verkehrslärm ist pegelbestimmend.

Eine konkrete schalltechnische Untersuchung wurde für die Varianten A und B1 vorgenommen (s. auch Kap. 5.7). Dabei zeigte sich, dass beide Varianten an den bestehenden Wohngebäuden im Ostpreußenviertel zu Zunahmen von nur maximal 1 dB(A) tags und nachts führen. Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau von 55 dB(A) tags können eingehalten werden. Die Orientierungswerte von 45 dB(A) nachts werden aufgrund der Vorbelastung durch die A 395 bereits heute um bis zu 2 dB(A) auf bis zu 47 dB(A) überschritten und liegen in der Prognose mit bis zu 48 dB(A) nur geringfügig darüber. Diese Erhöhung ist nicht wahrnehmbar. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A)) bzw. der Schwellenwerte zur Abgrenzung einer Gesundheitsgefährdung (70/60 dB(A)) können ausgeschlossen werden. Damit führt der zusätzliche Verkehr aus dem Wohngebiet zu einer geringen relativen zusätzlichen Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes sowie der Vorbelastung durch die A 395 zu einer zumutbaren absoluten Lärmbelastung.

Die bei den verschiedenen Erschließungsvarianten von Lärmimmissionen betroffenen Straßen, Wohngebiete und sonstigen Flächen (z.B. Kleingartenanlagen) sowie die Höhe der jeweiligen Lärmimmissionen hängen von dem prognostizierten Verkehrsaufkommen ab. Es wird deshalb auf die Ausführungen zur Bewertung nach verkehrlichen Kriterien hingewiesen. Neben den Auswirkungen auf das Teilgebiet Trakehnenstraße und die bestehenden Wohngebiete Breites Bleek und Ostpreußenviertel sind bei den Varianten über den Schlesiendamm zusätzlich die Kleingartenanlage Ibenkamp und die Erholungsflächen an der Springbachachse betroffen.

Es ist zu erwarten, dass keine der Erschließungsvarianten aus rein immissions-schutzrechtlichen Gesichtspunkten definitiv ausscheiden würde. Deshalb ist eine konkrete schalltechnische Untersuchung der Auswirkungen aller Varianten auf die bestehende und geplante Wohnbebauung nicht erforderlich. Es reicht eine qualitative Beurteilung im Zusammenspiel mit den anderen Kriterien aus. Wesentliches Kriterium ist dabei, dass die gewählte Variante B1 in Bezug auf die Lärmimmissionen gut verträglich ist.

Baumaßnahmen

Bei Variante A fallen über die Anpassung an die Trakehnenstraße hinaus keine zusätzlichen Baumaßnahmen an.

Die Verlängerung der Senefelderstraße muss bei allen Varianten, die eine Anbindung vorsehen, auf ca. 200 m neu ausgebaut werden. (Planstraße G). Je nach Variante sind in der Senefelderstraße die Nebenanlagen auszubauen:

- Wenn die Senefelderstraße die Haupteerschließung für das Wohngebiet darstellen soll (Variante B), sind nach gutachterlicher Empfehlung in der Senefelderstraße beidseitig die Gehwege zu vervollständigen und zusätzlich beidseitige Radwege anzulegen. Die Empfehlungen basieren auf der RAST 06 für Gewerbestrassen, die dem Charakter und Verkehrsmengen der Senefelderstraße entsprechen.
- Im südlichen Abschnitt der Senefelderstraße vom Mascheroder Weg bis zur Grundstücksgrenze von Bauhaus sind Gehwege auf beiden Seiten der Fahrbahn angelegt. Nördlich von Bauhaus ist lediglich auf der westlichen Seite der Fahrbahn ein Gehweg vorhanden. Auf der östlichen Seite fehlt nördlich von Bauhaus ein Gehweg vollständig. Die vorhandenen Gehwegbreiten entsprechen mit 1,95 m bis 2,35 m Breite nicht dem in der RAST 06 genannten Regelwert von 2,50 m, empfohlen werden für Gewerbegebiete sogar 3,0 m. Der Mindestwert liegt bei 2,10 m; auch dieser Wert wird auf der Westseite an allen betrachteten Querschnitten unterschritten.
- Radverkehrsanlagen sind entlang der Senefelderstraße weder in Form von Radfahrstreifen noch in Form von Radwegen vorhanden. Unter Berücksichtigung des steigenden Radverkehrs in Braunschweig stellt dies bereits heute keinen zufriedenstellenden Zustand dar. Bei der Erschließung des Wohngebietes über die Senefelderstraße wird gutachterlich unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsbelastungen im südlichen Bereich der Senefelderstraße von bis zu 9.440 Kfz/24 h am Normalwerktag bzw. am Samstag noch deutlich darüber die Einrichtung eigener Radverkehrsanlagen empfohlen.
- Die Anlage der Nebenanlagen ist bei einer ausschließlichen Anbindung an die Senefelderstraße (Variante B) von besonderer Wichtigkeit: In diesem Fall wird das Wohngebiet dem Gewerbegebiet zugeordnet; die Adressbildung und Orientierung Richtung Wohngebiet wird über die Senefelderstraße gelenkt. Ist diese Straße im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger als Zufahrt in das Wohngebiet verankert, so wird sie auch entsprechend verstärkt von Fußgängern und Radfahrern in Anspruch genommen. Deshalb ist eine sichere Führung dieser Verkehrsteilnehmer auf der Gewerbestraße erforderlich. Dabei wird nicht verkannt, dass das Verkehrsaufkommen Richtung Norden auf bis zu 1.200 Kfz/24 h sinkt. Gehwege müssen jedoch durchgehend vorhanden sein, um ihre Funktion zu erfüllen.
- Für die Vervollständigung der Gehwege und die Anlage von Radwegen stehen keine Flächen zur Verfügung. Der Bebauungsplan ST 76 aus dem Jahr 2008 setzt nur Flächen für die Vervollständigung der Gehwege fest, ohne dass diese bisher erworben werden konnten. Für Radwege sind weder die erforderlichen

Flächen planungsrechtlich gesichert, noch besteht eine gesicherte Finanzierbarkeit.

- Ist hingegen das Wohngebiet über die Erschließung auch dem Ostpreußenviertel zugeordnet (Variante B1), so hat insbesondere die Vervollständigung der Gehwege bzw. der Ausbau von Radverkehrsanlagen im Rahmen der Entwicklung des Wohngebietes eine geringere Bedeutung für das Straßennetz. Der für das Gewerbegebiet grundsätzlich erforderliche Ausbau – mindestens der Gehwege auf der Ostseite – kann außerhalb der Entwicklung des Wohngebietes auf Basis des Bebauungsplans ST 76 weiterverfolgt werden.
- Eine Mindestausstattung an sicheren Wegen zumindest für Fußgänger zum Verbrauchermarkt ist dadurch gegeben, dass an der Planstraße G und an der Senefelderstraße ein einseitiger Gehweg geplant (Planstraße G) bzw. vorhanden (Senefelderstraße) ist.
- Dabei wird auch die bestehende Verbindung insbesondere für Fußgänger Richtung Verbrauchermarkt in die Gesamtbetrachtung einbezogen. Vom südlichen Ende der Trakehnenstraße führt eine Freizeitverbindung durch eine öffentliche Grünfläche bis zur Gebrüder-Grimm-Straße. Von dort kann man über eine befestigte Fläche entlang des Verbrauchermarktes zu dessen Eingang gelangen. Diese befestigte Fläche befindet sich jedoch bereits auf dem Grundstück des Verbrauchermarktes und ist insofern nicht öffentlich-rechtlich gesichert. Sie entspricht in ihrer Breite nicht den Anforderungen, die an einen kombinierten Fuß- und Radweg zu stellen sind, kann gleichwohl auch durch Radfahrer genutzt werden.

In allen untersuchten Erschließungsvarianten, die eine Anbindung an die Senefelderstraße vorsehen, wurde unterstellt, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Senefelderstraße/Mascheroder Weg durch einen Kreisverkehrsplatz oder eine Lichtsignalanlage verbessert wird. Unter dieser Voraussetzung kann der Verkehr aus dem Neubaugebiet in allen Varianten über diesen Knoten abgewickelt werden.

Dieser Knotenpunkt ist bereits heute ohne die zusätzliche Anbindung des Wohngebietes in den Nachmittagsspitzen am Normalwerktag und Freitag sowie in der Mittagsspitze am Samstag nicht leistungsfähig. Er erreicht die Qualitätsstufe F (völlig ungenügende Qualität). Der Ausbau ist deshalb auch unabhängig von dem Wohngebiet erforderlich. Im Bebauungsplan „Senefelderstraße/Mascheroder Weg“, ST 76, aus dem Jahr 2008 ist eine Fläche für einen Kreisverkehrsplatz bereits planerisch gesichert.

Bei allen Varianten mit Anbindung an den Schlesiendamm muss dieser bis zum neuen Wohngebiet (Varianten C, C1, C2, C3) bzw. bis zur Trakehnenstraße (Varianten D, D1) auf ca. 500 m Länge neu ausgebaut werden, einschließlich einer Brücke über den Springbach.

Wird die Anbindung an die Senefelderstraße oder an den Schlesiendamm mit der Anbindung an das Ostpreußenviertel kombiniert, so können im Ostpreußenviertel je nach Variante verkehrsberuhigende Maßnahmen notwendig werden. Im Fall der Variante B1 sind diese konkret wie folgt vorgesehen: Auf der Romintenstraße und der Rossittenstraße sollen an jeweils vier Stellen Fahrbahnverengungen auf 4,0 m Breite vorgenommen werden, so dass hier ein Begegnungsverkehr Pkw-Pkw nicht mehr möglich ist. Dies erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme und vermindert so die Möglichkeit, unachtsam und zu schnell durch das Ostpreußenviertel zu fahren. Der dadurch bedingte Wegfall von nur zwei öffentlichen Parkplätzen (in der Rossittenstraße kann angesichts des großen Angebotes hingenommen werden).

Auch die Planstraßen im neuen Wohngebiet sowie die Anbindung an die Senefelderstraße (Planstraße G) werden verkehrsberuhigend ausgebaut (s. Kap. 5.5 2).

Kosten und Finanzierung

Bei Variante A sind nur Kosten für die Optimierung der LSA-Schaltung am Knoten Leipziger Straße/Romintenstraße/Siekgraben in Höhe von ca. 5.000 € zu erwarten, die von der Entwicklungsgesellschaft zu tragen wären.

Für die Erschließung über den Schlesiendamm ist mit zusätzlichen Kosten von ca. 1,5 bis 2,0 Mio € zu rechnen. Die Finanzierung dieser Anbindung wäre von der Erschließungsgesellschaft zu übernehmen. Diese relativ hohen Kosten würden sich nachteilig auf die Wirtschaftlichkeit des Baugebietes bzw. zu einer Erhöhung der Grundstückspreise auswirken. Bei gemittelten Kosten von ca. 1,75 Mio € könnte dies zu einem zusätzlichen Grundstückspreis von ca. 20,0 €/m² Nettobauland (Wohngrundstücke und Kindertagesstätte) führen und somit den Grunderwerb für weniger privilegierte Bevölkerungsschichten weiter erschweren: Insofern fallen die hohen Kosten dieser Variante, unter besonderer Berücksichtigung der Tatsache, dass es andere, städtebaulich, umweltbezogen und verkehrlich besser geeignete und zudem kostengünstigere Varianten gibt, bei der Variantenauswahl negativ ins Gewicht.

Für die Erschließung über die Senefelderstraße ist mit zusätzlichen Kosten in Höhe von ca. 450.000 € zu rechnen. Darin sind die Kosten für die gutachterlich empfohlenen Geh- und Radwege an der Senefelderstraße sowie für den Kreisverkehrsplatz Mascheroder Weg/Senefelderstraße nicht enthalten.

- Die Finanzierung der Verlängerung der Senefelderstraße in das neue Wohngebiet (Planstraße G) wird im städtebaulichen Vertrag der Entwicklungsgesellschaft auferlegt.
- Die Finanzierung der Vervollständigung der Gehwege an der Senefelderstraße ist von der Stadt bzw. über Straßenausbaubeiträge der Anlieger zu finanzieren, da diese auch ohne das neue Wohngebiet erforderlich und bereits im Bebauungsplan „Senefelderstraße/Mascheroder Weg“, ST 76, aus dem Jahr 2008 vorgesehen sind.
- Die Möglichkeit einer teilweisen Förderung des Kreisverkehrsplatzes ist gegeben; die Maßnahme wurde in das Mehrjahresförderprogramm des Landes 2020-2024 aufgenommen. Ansonsten sind die Kosten von der Stadt Braunschweig zu tragen. Für die Jahre 2020 und 2021 sind die entsprechenden Haushaltsmittel im IP vorgesehen. Dieser Knotenpunkt ist bereits heute nicht leistungsfähig und eine Unfallhäufungsstelle; der Ausbau kann deshalb nicht dem Baugebiet angerechnet werden.

Für die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Romintenstraße und der Rossittenstraße, die bei den Varianten mit gleichzeitiger Anbindung an die Senefelderstraße bzw. an den Schlesiendamm erforderlich werden, entstehen weitere Kosten, deren Höhe vom jeweiligen Umfang abhängt. Im Fall der Variante B1 werden diese Kosten gemäß städtebaulichem Vertrag von der Vorhabenträgerin übernommen.

Grunderwerb

Für die Variante A ist kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich.

Für die Varianten mit einer Anbindung an die Senefelderstraße ist in allen Varianten Grunderwerb erforderlich:

- Für die Planstraße G, die die Verbindung von dem Teilgebiet Trakehnenstraße zur Senefelderstraße darstellt, hat die Vorhabenträgerin einen Kaufvertrag bereits abgeschlossen.
- In Bezug auf die Nebenanlagen an der bestehenden Senefelderstraße ist Grunderwerb bei Variante B (ausschließliche Anbindung) erforderlich. Bei den übrigen Varianten ist der Ausbau der Nebenanlagen keine zwingende Voraussetzung für die Entwicklung des Wohngebietes und kann im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans ST 76 erfolgen.
- In Bezug auf den Kreisverkehrsplatz Senefelderstraße/Mascheroder Weg waren die ursprünglichen Ankaufsverhandlungen der Stadt in Bezug auf die Planung gemäß Bebauungsplan ST 76 mit einer mittigen Lage erfolglos. Hier waren mehrere Eigentümer betroffen. Mittlerweile liegt eine geänderte Planung der Stadt vor, von der nur noch ein Eigentümer betroffen ist. Dieser Eigentümer ist grundsätzlich verkaufsbereit, so dass hier von einer Umsetzbarkeit ausgegangen werden kann. Andernfalls kommt die Durchführung eines Enteignungsverfahrens zur Umsetzung des im Bebauungsplan ST 76 festgesetzten Kreisverkehrsplatzes in Betracht. Unabhängig von Einzelheiten der Umsetzung ist zu beachten, dass die Senefelderstraße jedoch grundsätzlich – wenn auch unzureichend – an das öffentliche Straßennetz angebunden ist. Die Verwirklichung des Kreisverkehrsplatzes wird von der Stadt Braunschweig unabhängig von einer eventuellen Erschließung des Neubaugebietes verfolgt, da der Ausbau bereits unter den heutigen bestehenden Verkehrsverhältnissen dringend erforderlich ist.

Für die Varianten mit einer Anbindung an den Schlesiendamm müsste die Stadt Flächen aus ihrem Eigentum zur Verfügung stellen.

Planungsrecht

Für die Variante A ist kein zusätzliches Planungsrecht erforderlich.

Für eine Erschließung über eine Verlängerung der Senefelderstraße muss das erforderliche Planungsrecht im Rahmen des Bebauungsplans ST 81 geschaffen werden. Für die Gehwege an der Senefelderstraße wurde das Planungsrecht bereits mit dem Bebauungsplan ST 76 aus dem Jahr 2008 geschaffen. Für den Kreisverkehrsplatz in der nunmehr geplanten Lage ist eine Abweichung vom Bebauungsplan ST 76 erforderlich. Diese Abweichung ist im Rahmen einer Befreiung planungsrechtlich möglich, da die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Im Übrigen ist der im Bebauungsplan ST 76 festgesetzte Kreisverkehrsplatz nach wie vor grundsätzlich möglich.

Für die Erschließung über eine Verlängerung des Schlesiendamms müsste das erforderliche Planungsrecht überwiegend geschaffen werden (Bebauungsplanverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren). Dies wäre mit Zeitverzögerungen verbunden, die angesichts des dringenden Bedarfs an Wohnbauflächen und eines besser geeigneten und kurzfristig realisierbaren anderen Erschließungskonzeptes (Variante B1) nicht vertretbar sind.

Zusammenfassende Bewertung aller Kriterien

Insgesamt kann festgestellt werden, dass bei den verschiedenen Varianten zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen und zu gewichten sind.

Die Variante A über Trakehnenstraße, Romintenstraße und Rossittenstraße erfüllt die städtebaulichen und freiraumplanerischen Kriterien, ist verkehrlich und immissionsschutzrechtlich verträglich, kostengünstig und zügig realisierbar. Sie führt gegenüber Variante B1 zu etwas höheren Verkehrsbelastungen im Abschnitt zwischen der Einmündung der Rossittenstraße und der Leipziger Straße und bietet keine Erreichbarkeit des Verbrauchermarktes und der A 395 und soll deshalb zugunsten der Variante B1 zurückgestellt werden.

Die Variante B vermeidet zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastungen der Anwohner im Ostpreußenviertel (insbesondere an der Romintenstraße). Sie weist jedoch erhebliche Nachteile gegenüber den Varianten A und B1 insbesondere in den Aspekten Straßenhierarchie und -führung, Orientierung, städtebauliche Struktur, Quartiersbildung sowie Adressbildung für das neue Wohngebiet auf und soll deshalb ebenfalls nicht weiterverfolgt werden.

Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendamms sind insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft (Erholung) wesentlich nachteiliger als die übrigen Varianten zu bewerten und sollen deshalb nicht realisiert werden. Auch der fehlende städtebauliche Bezug sowie die hohen Kosten, die bei den anderen Varianten ohne Verlängerung des Schlesiendamms nicht anfallen und die eine Erhöhung der Grundstückspreise bewirken können, fallen negativ ins Gewicht.

Im Ergebnis stellte sich bei der Variantenprüfung heraus, dass die Variante B1 mit einer Anbindung sowohl an Romintenstraße und Rossittenstraße als auch an die Senefelderstraße weiterverfolgt werden soll. Sie sichert die stadtstrukturell gewünschte Anbindung an bestehende Wohngebiete und ermöglicht gleichzeitig einen direkten Weg aus dem Wohngebiet Richtung Verbrauchermarkt und A 395. Auch unter Beachtung von zu erwartendem Durchgangsverkehr führt sie zu einer Verkehrsentlastung gegenüber der ursprünglich angestrebten Variante A (ausschließliche Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße) auf dem Abschnitt der Romintenstraße zwischen der Einmündung der Rossittenstraße und der Leipziger Straße um ca. 440 Kfz/24 h. Ferner bietet diese Variante gegenüber der Variante A zusätzliche Sicherheiten in besonderen Fällen (Feuerwehreinsätze, Unfälle, Straßenbauarbeiten etc.). Erhebliche Lärm- oder Luftschadstoffimmissionen sind weder für das Ostpreußenviertel noch für das neue Wohngebiet zu erwarten. Abweichend von der Situation der vergangenen Jahre ist eine Umsetzbarkeit gegeben.

Dabei wird nicht verkannt, dass eine ausschließliche Erschließung des Wohngebietes über die Senefelderstraße (Variante B) oder den Schlesiendamm (Variante C) dazu führen würde, dass das Ostpreußenviertel kein zusätzliches Verkehrsaufkommen – weder aus dem Wohngebiet noch aufgrund von Durchgangsverkehr - verzeichnen würde. Auch wird nicht verkannt, dass Bezüge zwischen dem Ostpreußenviertel und dem neuen Wohngebiet durch Wege für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden können, auch wenn der private Kfz-Verkehr unterbunden würde. Die Abwägung zwischen dem zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen (Höhe, Wirkungen) und den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen (Städtebau, Erschließung, Sozialer Zusammenhang, Wohn- und Erschließungsqualität für die Neubürger etc.) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Variante B1 zu favorisieren ist.

In der Summe der Bewertungskriterien ist deshalb festzustellen, dass diese Variante B1 die verschiedenen Anforderungen an die Erschließung und die städtebauliche Entwicklung auch unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen der Anwohner im Ostpreußenviertel am besten erfüllt.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Belange wird deshalb die Variante B1 im Bebauungsplan gesichert. Nähere Ausführungen hierzu enthält Kap. 5.5.2.

4.2.2.2 Erschließungsvarianten Teilgebiet Breites Bleek

Für das Teilgebiet Breites Bleek wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB der Vorschlag gemacht, das Gebiet von der Trakehnenstraße aus zu erschließen. Aufgrund der sehr geringen Menge an erwarteten zusätzlichen 78 Verkehrsbewegungen pro Werktag ist eine gutachterliche Berechnung der dadurch entstehenden Verkehrsverlagerungen nicht erforderlich. Leistungsfähigkeitsengpässe wären durch diesen geringen Zusatzverkehr in keiner der untersuchten Varianten zu erwarten.

Eine solche Erschließungsvariante wurde aus folgenden Gründen nicht umgesetzt: Das Teilgebiet Breites Bleek würde bei einer abgekoppelten Erschließung den Quartierszusammenhang zu der bestehenden Bebauung an der Straße Breites Bleek verlieren, die Orientierung würde erschwert. Von der Trakehnenstraße aus wäre eine Überquerung der Stadtbahnstrecke erforderlich. Diese wäre mit einem gesonderten Planverfahren sowie zusätzlichen Erschließungskosten verbunden. Auch könnten Schleichverkehre nicht ausgeschlossen werden. Die Erschließung dieses kleinen Neubaugebiets mit ca. 15 Wohneinheiten kann problemlos über die Straße Breites Bleek erfolgen. Eine andere Erschließung, die die genannten Nachteile hätte, ist insofern nicht erforderlich und nicht gerechtfertigt.

4.2.3 Weitere Planalternativen

Von Seiten der Anlieger im Ostpreußenviertel (Interessengemeinschaft) bzw. einem von diesen beauftragten Architekten wurden im Rahmen des Planverfahrens weitere Planalternativen eingebracht, die Elemente der unter 4.2.1 beschriebenen Nutzungsalternativen und der unter 4.2.2 beschriebenen Erschließungsvariante beinhalten, jedoch auch eigenständige Aspekte umfassen. Es handelt sich um einen städtebaulichen Entwurf (März 2017) und um ein städtebauliches Strukturkonzept (September 2018). Das wesentliche Merkmal beider Konzepte ist die ausschließliche Erschließung des Wohngebietes über die Senefelderstraße.

Der städtebauliche Entwurf (März 2017) wurde am 21. März 2017 der Verwaltung mündlich vorgestellt. Er hat folgende Merkmale: Gleichzeitige Realisierung eines Gewerbegebietes auf den Flächen bis zur A 395, Erschließung des Wohngebietes und des Gewerbegebietes von der Senefelderstraße aus, Verbesserung der Gestaltung der Senefelderstraße und der Gewerbegrundstücke an der Senefelderstraße, Konzentrierung der Einstellplätze für das Wohngebiet entlang der Trakehnenstraße am Westrand und entlang der neuen Erschließungsstraße am Ostrand des Wohngebietes; im Übrigen soll das Wohngebiet für den privaten Kfz-Verkehr gesperrt bleiben. Die Mehrfamilienhäuser sind im Nordosten Richtung Stadtbahnhaltestelle, Springbachachse und Gewerbegebiet hin orientiert, Reihenhäuser und freistehende Einfamilienhäuser in Richtung Trakehnenstraße und Gewerbegebiet Senefelderstraße. Die Bebauung wendet sich weitgehend von der Trakehnenstraße ab. Zwischen den Erschließungsstraßen für das Wohngebiet und das Gewerbegebiet liegt eine Grünzone. Es können oder sollen mehr Wohneinheiten geschaffen werden, als im Bebauungsplan ST 81 vorgesehen sind.

Der vorgelegte Entwurf ist als städtebauliche Idee zu verstehen und in den funktionalen Details (innere Erschließung, Müll, Feuerwehr, Entwässerung, Freiraum, Lärm

etc.) nicht so weit durchgearbeitet, wie die Planung, die dem Bebauungsplan zugrunde liegt. Die erforderlichen detaillierten Fachplanungen würden zu Veränderungen führen, die das „Bild“ des Gebietes verändern würden, insbesondere in Bezug auf die innere Erschließung und die damit verbundene Anordnung von Gebäuden.

Das städtebauliche Strukturkonzept (September 2018) hat folgende Merkmale: Gleichzeitige Realisierung eines Gewerbegebietes auf den Flächen bis zur A 395, Erschließung des Wohngebietes und des Gewerbegebietes von der Senefelderstraße aus, verkehrsberuhigte Bereiche innerhalb des Wohngebietes analog zum Entwurf des Bebauungsplans ST 81, Konzentrierung der Einstellplätze für das Wohngebiet entlang der Trakehnenstraße am Westrand und entlang der neuen Erschließungsstraße am Ostrand des Wohngebietes; Verschiebung der Kita in Richtung Jugendplatz. Es können oder sollen mehr Wohneinheiten geschaffen werden, als im Entwurf des Bebauungsplans ST 81 vorgesehen sind.

Eine vertiefte Bewertung dieser Konzepte und ein detaillierter Vergleich mit dem Konzept, welches dem Bebauungsplan zugrunde liegt, ist entbehrlich, zumal die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(2) BauGB hierzu keine konkreten Hinweise enthalten.

Für ein Wohngebiet gibt es zahlreiche Möglichkeiten der städtebaulichen, verkehrlichen, freiraumplanerischen und entwässerungstechnischen Planung. Es ist nicht erkennbar, warum die Konzepte der Interessengemeinschaft vorgezogen werden sollten.

Zu den wesentlichen Aspekten der vorgelegten Konzepte kann folgendes ausgeführt werden:

- Eine ausschließliche Erschließung über die Senefelderstraße wird in Kap. 4.2.2.1 behandelt und soll aus den dort genannten Gründen nicht weiterverfolgt werden.
- Mit der gleichzeitigen Entwicklung eines Gewerbegebietes auf den Flächen bis zur A 395 soll nach Auffassung der Interessengemeinschaft die Isolierung des Wohngebietes bei einer ausschließlichen Erschließung über die Senefelderstraße aufgefangen werden. Der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig stellt für die Flächen zwischen dem Wohngebiet und der A 395 seit 1978 Gewerbliche Bauflächen dar, sodass eine gewerbliche Nutzung planungsrechtlich vorbereitet und prinzipiell möglich ist. Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2015 sind die Flächen wegen fehlender Entwicklungsperspektiven nicht dargestellt. Zurzeit gibt es keine konkreten Planungen für diese Flächen. Die Erschließungsplanung für das Wohngebiet berücksichtigt deshalb im Bebauungsplan ST 81 auch die Belange der Landwirte, so dass die Flächen bis auf weiteres als landwirtschaftliche Flächen genutzt werden können. Sollte das Gebiet später einmal als Gewerbegebiet oder für eine andere Nutzung entwickelt werden, so wäre hierfür ein eigenes Bebauungsplanverfahren und ggf. ein Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan erforderlich, in dessen Rahmen auch die Erschließung festzulegen wäre.
- Die vorgeschlagene zusätzliche Verdichtung der Wohnbebauung, v. a. Richtung Stadtbahnhaltestelle, würde den Zielen des Stadtbezirksrates, die Infrastruktur im Stadtteil nicht weiter durch eine zu große Bevölkerungszunahme zu belasten, zuwiderlaufen.

Insgesamt verfolgen die vorgeschlagenen Konzepte eine völlig andersartige städtebauliche Planung als die mit diesem Bebauungsplan ST 81 vorgesehene Entwicklung eines Wohngebietes in einer üblichen Größenordnung und Ausprägung, so dass diese Alternativen nicht weiterverfolgt werden sollen.

Neben der Wahl einer Nutzungsart (Wohngebiet) und eine der geprüften Erschließungsvarianten (Variante B1) führten die städtebaulichen, freiraumplanerischen, erschließungstechnischen Ziele und Anforderungen sowie die Anforderungen des Immissionsschutzes im Rahmen eines sukzessiven Planungsprozesses zu der vorgeschlagenen Gesamtplanung, so dass in Bezug auf die Anordnung und Dimensionierung der einzelnen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches A keine relevanten grundsätzlich unterschiedlichen Planalternativen verfolgt wurden.

4.3 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung

Neben den grundsätzlichen gesetzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung (insbesondere BauGB, BNatSchG, NAGBNatSchG) sind die konkret für den Planungsraum formulierten Vorgaben und Entwicklungsziele der Fachplanungen auszuwerten und bei der Planaufstellung zu berücksichtigen.

Fachplanungen

- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. April 1978 in seiner derzeit geltenden Fassung
- Landschaftsrahmenplan Stadt Braunschweig, 1999, sowie Aktualisierung, 2014
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Braunschweig, 2007
- „Stadtklimaanalyse Braunschweig“, Steinicke & Steifender, Richter & Röckle, 2012

Gutachten

- Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81 in Braunschweig, Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Arten- und Biotopschutz, Biodata GbR, Januar 2017
- „Baugebiet Trakehnenstraße, Braunschweig: Baugrunduntersuchung und Baugrundgutachten“, BSP Ingenieure, September 2015
- „Baugebiet Trakehnenstraße, Braunschweig, Umwelttechnische Untersuchungen“, BSP Ingenieure, Februar 2016
- „Baugebiete Trakehnenstraße-Ost und Breites Bleek-Ost: Entwässerungskonzept zum Umgang mit Niederschlagswasser“, Dr. Zander Beratende Ingenieure GmbH, September 2015
- „Klimagutachten zum Bebauungsplan „Trakehnenstraße /Breites Bleek“, ST 81, Braunschweig“, Steinicke & Steifender, April 2017
- „Verkehrsuntersuchung zu den geplanten Baugebieten Trakehnenstraße-Ost und Breites Bleek-Ost“, WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung, Januar 2017
- Verkehrsuntersuchung zu den geplanten Baugebieten Trakehnenstraße-Ost und Breites Bleek-Ost“, WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung, Erweiterung, Juli 2017

- „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan ST 81 „Trakehnenstraße/Breites Bleek in Braunschweig“, Teil 1 - Trakehnenstraße, GeräuscheRechner, März 2018
- „Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan ST 81 „Trakehnenstraße/Breites Bleek in Braunschweig“ Teil 2 - Breites Bleek, GeräuscheRechner, Juni 2017

4.4 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Gegenstand der Umweltprüfung sind nach Maßgabe des Baugesetzbuches die für den Betrachtungsraum und das Planvorhaben planungs- und abwägungserheblichen Umweltbelange.

Die Umweltprüfung wurde nach folgender Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter 4.3 genannten Fachplanungen und Gutachten
- Ortsbegehungen
- Für die Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung erfolgte ein Vergleich der aktuellen Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Plangebiet mit dem Planzustand, der nach Umsetzung dieses Bebauungsplans zu erwarten ist auf Grundlage des sogenannten Osnabrücker Modells. Das Osnabrücker Modell ist ein anerkanntes und in der Stadt Braunschweig regelmäßig zur Anwendung kommendes Verfahren zur rechnerischen Unterstützung der gutachterlichen Bemessung von Eingriffsfolgen und Ausgleichsmaßnahmen.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen bestanden nicht.

4.5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.5.1 Mensch und Gesundheit

Der Aspekt Mensch und Gesundheit ist eng mit der menschlichen Wahrnehmung verbunden, wobei sich diese auch nach den jeweiligen funktionellen Ansprüchen, wie Arbeiten, Wohnen, Erholen u. a., richtet. Daher ergeben sich auch Überschneidungen mit den sinnlich wahrnehmbaren Ausprägungen, die zum Thema Landschaft (s. Kap. 4.5.2) beschrieben werden.

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Bei dem Geltungsbereich A handelt es sich um einen für die Öffentlichkeit zwar nicht direkt nutzbaren Raum, der aber visuell dennoch einen gewissen Wert für Freizeit oder Erholung darstellt. Zwischen der Stadtbahnhaltestelle an der Trakehnenstraße und dem Springbach verläuft ein Freizeitweg; ferner verläuft ein kombinierter Fuß- und Radweg entlang der Stadtbahntrasse. Von diesen Wegen aus kann der Bereich eingesehen werden. Der Raum besitzt allerdings als bewirtschaftete Ackerfläche keine eigenständige Aufenthaltsqualität.

Die Freiraumbedürfnisse der Bevölkerung werden zum Teil durch die Erlebbarkeit der freien Landschaft des Plangebietes abgedeckt. Generell besteht aber im angrenzenden Wohngebiet aufgrund seiner Stadtrandlage kein Mangel an öffentlich nutzbaren Freiflächen. Auch intensive Spiel-, Sport- und Aufenthaltsflächen sind in naher Umgebung vorhanden. Es fehlen allerdings planungsrechtlich gesicherte Jugendspielflächen in diesem Bereich.

Die Trakehnenstraße mit ihrer westlich angrenzenden Einfamilienhausbebauung führt zu keiner starken Vorbelastung des Schutzgutes Mensch. Der aufkommende Verkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf den der Anwohner, weshalb nur geringe Freisetzen von Abgasen des Straßenverkehrs, visuelle Einschränkungen oder Beeinträchtigungen von Gehör und Geruchssinn zu verzeichnen sind.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

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

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Die Erholungsfunktionen im Geltungsbereich A werden durch folgende Maßnahmen verbessert:

Die wichtige öffentliche Grünverbindung, die zwischen den Stadtteilen Stöckheim und Meverode von der Oker entlang dem Springbach Richtung Osten wird durch die Planung um einen bedeutenden Abschnitt vom bestehenden Wohngebiet Breites Bleek bis zum Ostrand der geplanten Wohnbauflächen ausgebaut. Perspektivisch ist eine weitere Verlängerung nach Osten über die A 395 in den unverbauten Landschaftsraum mit Anbindung an die Stadtteile Heidberg und Mascherode vorgesehen.

- Weiterhin sind Grünverbindungen in der Mitte, am Ostrand sowie am Südrand des Teilgebietes Trakehnenstraße vorgesehen und werden mit bestehenden Grünverbindungen vernetzt. In diesem Rahmen wird eine zusätzliche Querung der Stadtbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.
- Es wird ein Jugendplatz geschaffen, der das Freizeitangebot im Nordosten von Stöckheim verbessert.
- Der Springbach wird im Rahmen dieser Freiraumplanung renaturiert und als belebendes Landschaftselement entwickelt. Der Horstgraben wird freigelegt, für die Funktion der Baugebietsentwässerung ausgebaut und innerhalb einer öffentlichen Grünfläche erlebbar gestaltet.

Diese Maßnahmen kommen nicht nur den zukünftigen Bewohnern der Neubaugebiete, sondern allen Bewohnern insbesondere in Stöckheim und Meverode zu Gute und erfüllen das Bedürfnis nach wohnungsnahem Freiraum. Die Maßnahmen unterstützen auch die Ziele des Luftreinhalte- und Aktionsplanes, der zur Verbesserung des Angebotes für den Rad- und Fußverkehr den weiteren Ausbau von Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und in Richtung Braunschweiger Innenstadt sowie von attraktiven Freizeitverbindungen anstrebt.

Im Hinblick auf den Aspekt Gesundheit sind insbesondere die Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegenüber den Immissionen aus den angrenzenden Verkehrsstraßen von Bedeutung sowie der Schutz der Bevölkerung vor gewerblichen Immissionen (s. Kap. 4.5.6 und Kap. 5.7). Ferner ist der Mensch von dem Aspekt Klima/Luft betroffen (s. Kap. 4.5.5).

4.5.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Tiere

Im Rahmen der Brutvogelkartierungen wurden im Geltungsbereich A insgesamt 30 Vogelarten nachgewiesen, von denen 24 als Brutvögel des Teilgebiets Trakehnenstraße und der angrenzenden Umgebung eingestuft werden konnten. Bei sechs Arten handelte es sich um Gastvögel. Es wurden Vorkommen von Dorngrasmücke, Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze nachgewiesen. Unter den Brutvögeln sind zwei Arten der bundesweiten Roten Liste vertreten: die Feldlerche gilt als gefährdet, das Rebhuhn als stark gefährdet. Bundesweit stehen Haussperling, Mehlschwalbe und Rauchschwalbe, die in der Umgebung angetroffen wurden, auf der Vorwarnliste. Der Rotmilan wurde als Nahrungsgast auf der Fläche festgestellt. Dieser ist gemäß Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinien streng geschützt.

Im Teilgebiet Breites Bleek wurden keine Vorkommen von Brutvögeln nachgewiesen.

Das Vorkommen folgender Tierarten kann ausgeschlossen werden:

- Greifvögel: es fehlen die notwendigen Strukturen für die Brut.
- Fledermäuse: Es sind keine Bäume oder Gebäude vorhanden, die als Fortpflanzungsstätten, Sommer- oder Winterquartiere fungieren können.
- Kriechtiere: Aufgrund der intensiven Nutzung fehlen die notwendigen Strukturen.
- Amphibien und Libellen: die Lebensraumbedingungen für Arten mit zumindest zeitweise aquatischen Lebensphasen sind nicht erfüllt.
- Heuschrecken: zwar ist die Besonnung für die meisten Heuschreckenarten vorteilhaft, jedoch verhindert auch hier die Intensität der Nutzung das Aufkommen einer höheren Vegetation. Folglich ist von einem relevanten Vorkommen dieser Artengruppe im überplanten Bereich nicht auszugehen.
- Feldhamster: Der früher hier vorkommende Feldhamster (zuletzt 2006) hat inzwischen aufgrund der herangerückten Bebauung in diesem verinselten Bereich seinen Lebensraum verloren und konnte nicht mehr nachgewiesen werden.

Pflanzen

Zur Einschätzung der vorhandenen Vegetation ist die Bestimmung der heutigen potenziell natürlichen Vegetation (hpnV) notwendig. Unter dem Begriff ist die gedachte höchstentwickelte Vegetation zu verstehen, die sich unter den gegenwärtig herrschenden Standortverhältnissen ohne menschlichen Einfluss und ohne den Zeitfaktor Sukzession schlagartig einstellen würde. Eine Orientierung an dem Artengefüge dieser Vegetation gilt als Anhaltspunkt der Bewertung des heutigen Zustandes.

Im Planungsraum kann als hpnV gemäß der Aktualisierung des Landschaftsrahmenplanes (STADT BRAUNSCHWEIG 2011) der Flattergras-Buchenwald des Tieflandes charakterisiert werden, der den größten Teil des Stadtgebietes bedecken würde.

Die real vorhandene Vegetation weicht deutlich von der heutigen potenziell natürlichen Vegetation ab und zählt zum Biotoptyp „Sandacker“. Das Plangebiet wird überwiegend ackerbaulich genutzt. Die Fläche östlich der Trakehnenstraße ist durch einen breiten Feldweg mit Randstreifen sowie einem Graben durchschnitten. Zwi-

schen den Teilgebieten Breites Bleek und Trakehnenstraße verläuft eine Stadtbahntrasse mit begleitendem breitem Rad- und Fußweg. Im Westen wird das Plangebiet von der Siedlung Rossitten-/Romintenstraße, im Norden vom Springbach und Grünflächen, im Osten von verbleibenden Ackerbauflächen, der A 395 und ihrem Lärmschutzwall sowie im Süden von einem Gewerbegebiet umschlossen.

Auf allen Ackerflächen fehlt aufgrund der konventionell-intensiven Bewirtschaftungsweise weitestgehend eine Ackerbegleitflora. An den Rändern befinden sich schmale Streifen halbruderaler Gras- und Staudenfluren mittlerer Standorte, in denen sich ausschließlich in Niedersachsen häufige und weit verbreitete Arten weiter ökologischer Amplitude, wie Glatthafer (*Arrhenaterum elatius*), Große Brennnessel (*Urtica dioica*), Rot-Schwingel (*Festuca rubra*) sowie Gewöhnliches Knautgras (*Dactylis glomerata*) und Acker-Kratzdistel (*Cirsium arvense*) angesiedelt haben. Entlang des Bewirtschaftungsweges, welcher von der Mitte der Trakehnenstraße bis zum Lärmschutzwall an der A 395 verläuft, hat sich eine ruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte gebildet.

Entlang der Stadtbahntrasse hat sich ebenfalls eine halbruderaler Gras- und Staudenflur eingestellt, die hier noch durch Goldrutenflur (*Solidago canadensis*) ergänzt wird. Zum Teil wurde westlich kleinräumig eine standortgerechte Gehölzpflanzung vorgenommen, die sich in Richtung Süden in einer jüngeren Baumreihe innerhalb der Staudenflur fortsetzt.

Die Ufer des im Norden des Geltungsbereichs verlaufenden Springbachs sind überwiegend steil. An einigen Stellen sind Vorrichtungen zur Uferbefestigung erkennbar. Nach Osten hin gestaltet sich der Verlauf zunehmend naturnaher und deutet Mäandrierungen mit beginnender Ausbildung von Auskolkungen des Ufers mit Gleit- und Prallhang an. Der Springbach wird als „mäßig ausgebauter Bach des Berg- und Hügellandes mit Feinsubstrat“ definiert. Der uferbegleitende Gehölzsaum setzt sich meistens aus Stieleichen (*Quercus robur*), Rosskastanien (*Aesculus hippocastanum*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*) und Hainbuche (*Carpinus betulus*) zusammen. Dieser Gehölzstreifen befindet sich ausschließlich am Nordufer des Springbachs außerhalb des Geltungsbereiches.

Im Teilgebiet Breites Bleek haben sich am Südufer des Springbachs im Stangenholzstadium befindliche Ableger dieser Arten und der Schwarz-Erle (*Alnus glutinosa*) angesiedelt.

Der offene Bereich des Horstgrabens südlich der Trakehnenstraße und westlich der geplanten Erweiterung des Wohngebiets Breites Bleek ist ein nährstoffreicher Graben mit steilen, bodenfeuchten Ufern. An den Rändern tritt vermehrt Glatthafer (*Arrhenaterum elatius*) auf, im Graben selbst Schilf in dichtem Bewuchs.

Die geplante Zufahrt zum Teilgebiet Breites Bleek erfolgt über die vorhandene Wohnstraße von Westen. Das dafür vorgesehene Grundstück (im Bebauungsplan ST 70 als öffentliche Grünfläche festgesetzt) stellt sich als neuzeitlicher Ziergarten bzw. Brachfläche dar.

Landschaft

Zur Erfassung des Landschaftsbildes sind nicht nur die optisch, sondern alle sinnlich wahrnehmbaren Ausprägungen von Natur und Landschaft, also das ganzheitliche Erleben einer Landschaft darzustellen. Das Erscheinungsbild von Siedlungsbereichen entspricht dabei als Ortsbild einem Teil des Landschaftsbildes.

Der Geltungsbereich A liegt am südlichen Stadtrand von Braunschweig im Nordosten des Stadtteiles Stöckheim. Das Orts- und Landschaftsbild wird im Umfeld durch landwirtschaftliche Nutzung bestimmt. Gewerbliche Flächen erstrecken sich südlich des Geltungsbereiches A. Wohnbebauung in Form von freistehenden Einfamilienhäusern und Reihenhäusern grenzt vor allem westlich der Trakehnenstraße an.

Der Geltungsbereich A selbst besteht aus zwei Teilgebieten, die sich visuell allerdings kaum unterscheiden. Der Osten des Teilgebietes an der Trakehnenstraße ist der deutlich größere Teil der beiden landwirtschaftlich genutzten Flächen ohne angrenzende Bebauung. Der deutlich kleinere nordwestlich gelegene Teil grenzt direkt an die bestehende Einfamilienhausbebauung „Breites Bleek“ an und wird zudem von Osten nach Süden durch die Stadtbahntrasse umschlossen. Auf beiden Flächen wachsen Monokulturen.

Der Gehölzbestand entlang des nördlich verlaufenden Springbaches bildet eine klare räumliche Grenze zu den nördlich angrenzenden Strukturen, die dadurch nicht erlebbar sind. Der weiter östlich gelegene Lärmschutzwall wird nur indirekt wahrgenommen und versperrt zudem den Blick auf die dahinter liegende A 395.

Von Osten ist die Stadtbahntrasse kaum einsehbar, da entlang des die Stadtbahntrasse begleitenden Geh- und Radwegs des Schlesiendamms ein Grünzug mit hohem Strauchbewuchs und einer Baumreihe den Anblick verbirgt und als Verlängerung des Baumbestandes entlang des Springbaches wahrgenommen wird. Von Westen hingegen wird die Stadtbahntrasse mit ihren Masten als raumbildendes Element wahrgenommen.

Die Grün- und Gehölzflächen, insbesondere am nördlichen Rand des Geltungsbereichs A sind als innerörtliche Grünstrukturen bedeutsam für das Orts- und Landschaftsbild und bilden zugleich eine räumliche Abgrenzung der Ortsteile Stöckheim und Meverode. Allerdings sind diese gestalterisch nur von relativ geringer Qualität.

Schutzgebiete und Objekte des Naturschutzes, besonderer Artenschutz

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung des Natura 2000-Netzes, also FFH- oder EU-Vogelschutzgebiete, sind nicht durch die Planung betroffen.

Der Geltungsbereich D liegt im Landschaftsschutzgebiet Schunteraue.

Die Springquelle im Geltungsbereich C ist als Naturdenkmal besonders geschützt.

Die übrigen Geltungsbereiche des Bebauungsplans ST 81 unterliegen keinem gesetzlichem Schutz als Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiet.

Biotope, die nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG geschützt sind, kommen innerhalb des Plangebietes nicht vor. Eine Äquivalenz eines im Plangebiet vorhandenen Biototyps zu einem Lebensraumtyp nach Anhang I der FFH-Richtlinie besteht nicht, allerdings zählt die halbruderale Gras- und Staudenflur zu den bundesweit gefährdeten bis stark gefährdeten Biotypen. In Niedersachsen wird dieser Biototyp als ein gefährdetes Degenerationsstadium eingestuft.

Nach Liste der Wertstufen und Regenerationsfähigkeit der Biotypen in Niedersachsen kommt im Geltungsbereich A nur dem Springbach eine höhere Bedeutung zu. Als „mäßig ausgebauter Bach des Berg- und Hügellandes mit Feinsubstrat“ zählt er zur Wertstufe III mit einer allgemeinen Bedeutung.

Es sind keine Wuchsstellen artenschutzrelevanter Farn- und Blütenpflanzen gefunden worden.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

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

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Tiere

Die geplante Bebauung im Geltungsbereich A führt zu dem Verlust an Lebensraum für Tiere der offenen Feldflur. Davon sind insbesondere die Feldlerche (5 Reviere) und das Rebhuhn (2 Reviere) betroffen. Hinzu kommt, dass es mit dem Einbringen von vertikalen Strukturen in die bisher offene Landschaft auch östlich der Bebauung Richtung A 395 zu einer Einschränkung des nutzbaren Lebensraums kommen kann. Dies betrifft ebenfalls die Feldlerche, die Abstände von ca. 100 m zu derartigen Strukturen einhält.

Damit kommt es teilweise zu Konflikten mit den Belangen des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG. Zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz sind in Bezug auf die Feldlerche und das Rebhuhn zeitlich vorgezogene Kompensationsmaßnahmen (sogenannte CEF-Maßnahmen) durchzuführen.

Es werden deshalb Maßnahmen für die Brutvogelfauna erforderlich. Um den Verlust der fünf Feldlerchen-Reviere im Teilgebiet Trakehnenstraße zu kompensieren, sollten gemäß gutachterlicher Empfehlung mehrere Brachestreifen in angemessener Größe und geeigneter Lage angelegt und dauerhaft erhalten werden.

Um Attraktivität und Bruterfolg für Vögel der offenen Feldflur zu gewährleisten, sollten bestimmte Abstände eingehalten werden. Hierbei werden 25 m zu Feldrändern und Fahrgassen sowie mindestens 50 m zu Gehölzen, Gebäuden angenommen. Auch sollten Abstände zu stark befahrenen Straßen eingehalten werden. Die Bereiche zwischen dem Teilgebiet Trakehnenstraße und der A 395 kommen als Kompensationsfläche für Brutvögel somit nicht in Betracht.

Die Brachestreifen sollten gemäß gutachterlicher Empfehlung mindestens 12 m breit sein. Als Orientierung zur Ermittlung der Flächengröße kann die Reviergröße einer Feldlerche dienen, die in Deutschland mit durchschnittlich ca. 0,5 ha je Revier angenommen werden kann. Somit ergibt sich gemäß gutachterlicher Empfehlung ein Kompensationsbedarf für neue Feldlerchenreviere von 2,5 ha.

Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgen in den Geltungsbereichen D und E. Dort sind Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt.

Der Geltungsbereich D (Gemarkung Querum, Flur 4, Flurstück 79/2) befindet sich am Ende des Drömlingwegs nordöstlich von Querum, welches wiederum im Nordosten Braunschweigs liegt. Die Fläche ist 21.610 m² groß.

Der Geltungsbereich E (Gemarkung Hondelage, Flur 12, Flurstücke 78 und 79) befindet sich nördlich der Hegerdorfstraße und nordöstlich des Siedlungsrandes Hondelages. Im Stadtgebiet liegt Hondelage im Nordosten. Die Fläche ist 18.130 m² groß.

Diese Flächen werden in besonderem Maße als Lebensraum für die Feldlerche hergerichtet. (s. Kap. 4.6). Sie liegen innerhalb von größeren zusammenhängenden Ackerflächen und wurden so ausgewählt, dass Störfaktoren (Böschungen, stark befahrene Straßen, hohe Gebäude etc.) einen ausreichenden Abstand einhalten. Die gutachterlich geforderte Reviergröße von insgesamt 2,5 ha kann damit sichergestellt werden (s. Kap. 4.6).

Mit den für diese Flächen konkret festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen (s. Kap. 4.6) für die Feldlerche wird der Kompensationsbedarf aller im Plangebiet analysierten Arten, die zum Teil als gefährdet eingestuft werden, in einem sicher ausreichenden Maße gedeckt. Insbesondere wird auch der Kompensationsbedarf, der sich durch die Überplanung zweier Rebhuhn-Reviere ergibt, gedeckt.

Aufgrund moderner Bauweisen und Wärmeisolierungsverfahren, die keine Unterschlupfmöglichkeiten für gebäudebewohnende Arten mehr bieten, sind die Bestände der betroffenen Vogel- und Fledermausarten auch im Stadtgebiet von Braunschweig stark rückläufig. Alle Vogelarten – also auch die gebäudebewohnenden – sind streng geschützt. Bei den Fledermäusen sind sogar alle Arten auf der Roten Liste gefährdeter Arten mit unterschiedlichem Gefährdungsgrad aufgeführt.

Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs wird auch den neu entstehenden Hausgärten und Grünanlagen ein spezifischer Biotopwert beigemessen. Diese Biotope im Siedlungsraum sind zwar als Nahrungshabitate für gebäudebewohnende Arten geeignet, bieten jedoch kaum geeignete Quartiermöglichkeiten. Zur Erfüllung der ökologischen Funktion ist daher die Installation von Nistgelegenheiten bzw. -hilfen aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlich.

Aus diesem Grund sind an Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten (Mehrfamilienhäuser) und Gebäuden innerhalb der festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf (Kindertagesstätte) 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.

Für das Schutzgut Tiere ist festzustellen, dass auch unter Berücksichtigung der eingriffsminimierenden Wirkungen von Hausgärten und öffentlichen Grünflächen im Geltungsbereich A, die einen neuen Lebensraum für verschiedene Tierarten bieten, erhebliche Eingriffe in die vorhandenen Lebensraumfunktionen insbesondere für Offenlandarten verbleiben. Deshalb werden in den Geltungsbereichen A bis E Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt (s. Kap. 4.6), so dass die negativen Eingriffsfolgen weitgehend kompensiert werden können.

Pflanzen

Die Belange des besonderen Artenschutzes bleiben bezüglich der gesetzlich geschützten bzw. landes- oder bundesweit bestandsbedrohten Farn- und Blütenpflanzen unberührt, da entsprechende Vorkommen im B-Plangebiet nicht existieren.

Die vorhandenen Ackerflächen gehen als Lebensraum für die dort (periodisch) vorhandene Pflanzenwelt verloren.

Für das Schutzgut Pflanzen ist festzustellen, dass auch unter Berücksichtigung der eingriffsminimierenden Wirkungen von Hausgärten und öffentlichen Grünflächen im Geltungsbereich A, die einen neuen Lebensraum für verschiedene Pflanzenarten

bieten, erhebliche Eingriffe in die vorhandenen Lebensraumfunktionen verbleiben. Deshalb werden in den Geltungsbereichen A bis E Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt (s. Kap. 4.6), so dass die negativen Eingriffsfolgen weitgehend kompensiert werden können.

Landschaft

Durch die Planung kommt es zu einer deutlich wahrnehmbaren Veränderung des örtlichen Landschaftsbildes. Die östliche Bebauungsgrenze verschiebt sich weiter nach Osten und halbiert die Fläche der verbleibenden landwirtschaftlich genutzten Fläche. Der Charakter des Gebietes wird sich mit Realisierung des Baugebietes wesentlich verändern. Die ehemalige landwirtschaftlich genutzte Fläche wird künftig von Wohngebäuden, Erschließungsstraßen mit Bäumen und typischen Hausgärten bestimmt.

Die Randbereiche der Wohnbauflächen werden von weitestgehend urban geprägten öffentlichen Grünräumen eingenommen. Diese gliedern und beleben die Landschaft und sind damit als Verbesserung gegenüber der heutigen ausgeräumten Agrarstruktur zu bewerten.

Eine besondere Aufwertung des Landschaftsbildes ist mit der Renaturierung des Springbaches und der damit eingehenden Gewässermodellierung und Begrünung verbunden.

Die Erholungsfunktion der Landschaft wird durch die geplanten Grünflächen und Wegeverbindungen deutlich verbessert (s. Kap. 4.5.1).

Auch in den Geltungsbereichen B und C wird das Landschaftsbild durch die geplanten Extensivierungs- und Begrünungsmaßnahmen verbessert.

Für das Schutzgut Landschaft ist insgesamt festzustellen, dass durch die Planung sowohl in dem Geltungsbereich A als auch in den Geltungsbereichen B und C Aufwertungen eintreten werden, die die Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand kompensieren.

Schutzgebiete

Die im Geltungsbereich D geplanten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind mit den allgemeinen Schutzziele eines Landschaftsschutzgebietes vereinbar und unterstützen diese. Spezielle Verordnungen für das Landschaftsschutzgebiet Schunteraue gibt es nicht.

Dies gilt ebenso für die im Geltungsbereich C geplanten Maßnahmen im Bereich des Naturdenkmals Springquelle.

4.5.3 Boden

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Stöckheim gehört in der naturräumlichen Gliederung zum Ostbraunschweigischen Hügelland, genauer zum Salzdahlumer Hügelland. Eine Lössschicht, die weitgehend die Gesteinsunterschiede überdeckt, ist Ausgangsmaterial für fruchtbare Böden. Aus diesem Grund ist der vorherrschende Biotoptyp Acker, wodurch die ehemals dichte Bewaldung vielerorts gewichen ist.

Geologisch ist die Entstehung der in Stöckheim anstehenden Gesteine auf die

Weichsel-Kaltzeit zurückzuführen. Im Bereich des Plangebietes werden diese von fluviatilen Sanden und Kiesen als Flussablagerungen der Niederterrassen gebildet.

Vorherrschender Bodentyp ist gemäß Landschaftsrahmenplan Braunerde, wobei Stöckheim sich im Bereich von Übergangsbodentypen befindet, weshalb als Nebenbodentyp Gley anzutreffen ist.

Vorbelastungen durch bestehende Anlagen, Strukturen und Nutzungen:

- Die landwirtschaftliche Bewirtschaftung hat zur Folge, dass durch Maschinen- und Chemikalieneinsatz die Bodenstabilität und -struktur, aber auch das Bodenleben nachhaltig gestört sind.
- Risiken bestehen für den Boden durch den Eintrag von Schadstoffen. Die A 395 stellt hier eine lineare Belastungsquelle dar. Durch den Straßenverkehr gelangen Ruß und Schadstoffe aus Abgasen sowie Abrieb von Rädern und Bremsen in den Boden. Stoffeinträge aus landwirtschaftlicher Nutzung beeinträchtigen ebenfalls den Boden.

Die Bodenverhältnisse im Geltungsbereich A wurden im Zuge einer im Jahr 2015 durchgeführten Baugrunduntersuchung festgestellt. Dabei wurden die Böden auch anhand der Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen der Landesarbeitsgemeinschaft Abfall der Länder (LAGA) untersucht. Mit Hilfe dieses Regelwerks wird eine Eingruppierung von mineralischen Abfällen in die Einbauklassen Z 0 (uneingeschränkter Wiedereinbau), Z 1.1 bzw. Z 1.2 (eingeschränkter offener Einbau) und / 2 (eingeschränkter Einbau mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen) vorgenommen.

Die Bodenverhältnisse lassen sich folgendermaßen charakterisieren:

- Der Oberboden besteht aus humosem, feinsandigem bis stark feinsandigem, schwach tonigem Schluff bzw. aus humosem, schluffigem bis stark schluffigem, schwach mittelsandigem bis mittelsandigem Feinsand. Er hat eine Schichtstärke von 0,30 bis 0,40 m und eine dunkelbraune Färbung. Die im Oberboden gemessenen Schadstoff-Konzentrationen unterschreiten die Prüfwerte für die Nutzung als Wohngebiet nach BBodSchV. Im Bereich der im Gutachten aus 2016 untersuchten Teilflächen TF11, TF13, TF15 und TF16 wurden schwach erhöhte Arsen-Konzentrationen gemessen, die oberhalb der Vorsorgewerte der BBodSchV liegen. Somit ist der in diesen Teilflächen vorhandene Oberboden voraussichtlich nicht uneingeschränkt wieder verwertbar.
- Im Bereich des bestehenden landwirtschaftlichen Weges zwischen Trakehnenstraße und A 395 sind bis in eine Tiefe von 0,50 bis 0,70 m unter Geländeoberkante sandige und kiesige Auffüllungen festgestellt worden, in denen Fremdbeimengungen auftreten. In dem oberen Schottermaterial treten stark erhöhte PAK- und Chrom-Konzentrationen auf, die oberhalb der Zuordnungswerte für die Einbauklasse Z 2 nach LAGA TR Boden liegen. Dieses Material ist nicht wieder einbaufähig und einer geordneten Entsorgung als gefährlicher Abfall (>Z 2) zuzuführen. In den darunter folgenden Auffüllungen wurden erhöhte Blei-, Kupfer- und PAK-Konzentrationen festgestellt. Die untere Auffüllung ist der Einbauklasse Z 2 nach LAGA TR Boden zuzuordnen.

Sowohl in dem oberflächennahen Schottermaterial als auch in den darunter vorhandenen Auffüllungen werden Prüfwerte für die Nutzung als Wohngebiet nach BBodSchV überschritten. Im Zuge der geplanten Umnutzung werden hier Maßnahmen zur Unterbrechung des Wirkungspfades Boden-Mensch erforderlich, um eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit ausschließen zu können. Dies

kann durch Aufbringung unbelasteten Bodens oder durch Bodenaustausch erfolgen. Ein gutachterlicher Nachweis ist 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.

- Unterhalb des Oberbodens bzw. der Auffüllung unter dem landwirtschaftlichen Weg sind Sande festgestellt worden. Bei den Sanden handelt es sich überwiegend um Fein- und Mittelsande mit variierenden Anteilen an schluffigen Beimengungen, die zum Teil Mittelsand- bzw. Feinsandstreifen bzw. grobsandige Beimengungen enthalten. Die sandigen Böden weisen keine erhöhten Schadstoffkonzentrationen, sind somit der Einbauklasse Z 0 zuzuordnen und uneingeschränkt wieder verwertbar.
- Eingeschaltet in die Sande bzw. unterhalb der Sande wurde im mittleren und nordwestlichen Bereich Schluff erkundet. Der Schluff setzt sich aus feinsandigen bis stark sandigen, zum Teil schwach tonigen, zum Teil schwach mittelsandigen bis mittelsandigen Körnungen zusammen. Die schluffigen Böden weisen keine erhöhten Schadstoffkonzentrationen, sind somit der Einbauklasse Z 0 zuzuordnen und uneingeschränkt wieder verwertbar.

Es bestehen keine Altlasten innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

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.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

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

Es besteht eine potentielle Gefahr bei Erdarbeiten durch Kampfmittel sowie durch Schadstoffe der zweiten Bodenschicht.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Mit der Realisierung der mit diesem Bebauungsplan vorbereiteten Siedlungsentwicklung im maximal zulässigen Rahmen werden gegenüber dem Bestand Flächen in einer Größenordnung von ca. 6,60 ha Fläche zusätzlich versiegelt und bebaut. Die natürlichen Bodenfunktionen gehen auf diesen Flächen vollständig und dauerhaft verloren. Betroffen sind Böden mit überwiegend eingeschränkter Leistungsfähigkeit.

Die mit Schadstoffen belasteten Auffüllungen unterhalb des landwirtschaftlichen Weges sind nicht wieder einbaufähig und sachgerecht zu entsorgen.

Aus Sicherheitsgründen ist der gesamte Geltungsbereich A auf Kampfmittel zu sondieren (Oberflächensondierung mit EDV-Flächenaufzeichnung). Die nach der Sondierung festgestellten Störkörper (mögliche Kampfmittel) sind aufzugraben bzw. zu bergen.

Für das Schutzgut Boden festzustellen, dass auch unter Berücksichtigung der minimierenden Wirkungen von Grün- und Freiflächen im Geltungsbereich A erhebliche Eingriffsfolgen verbleiben. Deshalb werden in den Geltungsbereichen A bis E Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt (s. Kap. 4.6). Mit der Aufgabe der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung und der Entwicklung naturnaher und extensiver Biotop- und Nutzungsstrukturen in den Geltungsbereichen A bis E können dort die natürlichen Bodenfunktionen aufgewertet und die Eingriffsfolgen in das Schutzgut Boden auf ein insgesamt unerhebliches Maß verringert werden.

4.5.4 Wasser

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Oberflächenwasser

Das Gelände im Bereich des Plangebietes fällt tendenziell leicht nach Osten und gehört zum Wassereinzugsgebiet des Springbaches. Der Springbach entspringt an der Springquelle (Naturdenkmal) am Westrand von Mascherode, verläuft am Nordrand des Geltungsbereichs A in Richtung Westen und mündet ca. 600 m weiter westlich in die Oker. Er verläuft heute in einem technisch überformten gradlinigen Graben. Es handelt sich um ein Gewässer III. Ordnung.

Das anfallende Niederschlagswasser fließt im Geltungsbereich A derzeit größtenteils oberflächlich Richtung Springbach ab, bzw. wird im Oberbodenbereich zurückgehalten. In Teilbereichen sind Drainagen aus der Landwirtschaft vorhanden, welche das Wasser direkt in den Springbach einleiten. Die intensive landwirtschaftliche Nutzung trägt zur Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses bei.

Im Südosten des Geltungsbereichs A verläuft ein Graben („Horstgraben“), welcher auch das Niederschlagswasser aus den landwirtschaftlichen Flächen östlich der A 395 ableitet. Der Graben mündet in den Regenwasserkanal in der Trakehnenstraße. Von dort führt ein Regenwasserkanal über Privatgrundstücke in Richtung des bestehenden Wohngebietes Breites Bleek. Dort geht der Kanal nördlich der Stadtbahnstrecke wieder in einen offenen Graben über, welcher in den Springbach mündet.

Grundwasser

Die für den Boden genannten Vorbelastungen betreffen gleichzeitig das Schutzgut Wasser. Stoffeinträge durch straßenverkehrsbedingte Verschmutzung oder aus der landwirtschaftlichen Nutzung können auch die Qualität des Grundwassers beeinträchtigen. Gemäß Landschaftsrahmenplan Stadt Braunschweig besteht ein mittleres bis hohes Grundwassergefährdungspotenzial, bedingt durch eine mittlere Schutzwirkung der Deckschichten und einer Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Verschmutzungen.

In Abhängigkeit zur Niederschlagsversickerung steht in diesem Zusammenhang auch die Grundwasserneubildungsrate, wichtiger Parameter für die Einschätzung des Wasserpotentials im Untersuchungsraum. Sie stellt die Differenz zwischen dem Anteil des Niederschlages, der nach Oberflächenabfluss und Versickerung ins Grundwasser gelangt und der Grundwasserentnahme durch den kapillaren Aufstieg

in die Wurzelzone dar. Sie wird außer durch die jahreszeitlichen Unterschiede der Niederschläge und Temperaturen maßgeblich bestimmt durch Relief, Bodenart und Vegetationsbedeckung.

Gemäß den hydrologischen Karten des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie LBEG liegt die Grundwasserneubildungsrate im südwestlichsten Teil des Geltungsbereichs A bei etwa 125 mm/a. Im gesamten restlichen Teil ist hingegen sogar eine Grundwasserzehrung verzeichnet. Dies bedeutet, dass mehr Grundwasser entnommen als zugeführt wird.

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung im Jahr 2015 wurden im Geltungsbereich A Grundwasserstände von 1,60 bis 2,70 m unter Gelände gemessen. Aufgrund von Erfahrungswerten ist davon auszugehen, dass nach langanhaltenden Niederschlagsereignissen und aufgrund jahreszeitlicher und langjähriger Schwankungen das Grundwasser im Untersuchungsgebiet um bis zu 0,5 m gegenüber den gemessenen Wasserständen ansteigen kann. Im oberflächennahen Bereich kann es nach starken Niederschlagsereignissen und feuchten Witterungsperioden zu Staunässe durch versickerndes Niederschlagswasser kommen.

Schutzgebiete

Der Geltungsbereich B liegt im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet. Weitere Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete bestehen nicht.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

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

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Oberflächenwasser

Ohne Gegenmaßnahmen könnte sich die Hochwassergefahr in den Vorflutern verschärfen und der ökologische Zustand der Gewässer verschlechtern. Aufgrund der vorhandenen ungünstigen Boden- und Grundwasserbedingungen ist eine gezielte dezentrale Regenwasserversickerung nach den technischen Anforderungen der Richtlinie DWA-A 138) für die künftigen versiegelten Bereiche in den geplanten Wohnbauflächen nicht möglich. Eine natürliche Versickerung kann nur in den auch künftig unbebauten Frei- und Grünflächen im bisherigen Umfang erfolgen.

Deshalb ist das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser oberflächlich abzuleiten.

Das Teilgebiet Trakehnenstraße soll über einen neuen Graben entwässert werden. Dafür wird der Horstgraben in die mittige Grünachse des Wohngebietes verlegt und bis zum Springbach verlängert. Dieser Graben übernimmt in dem Umfang wie bisher der Horstgraben auch die Entwässerung der an das Wohngebiet angrenzenden verbleibenden Ackerflächen sowie der Ackerflächen östlich der A 395. Aufgrund des ausreichenden Gesamtvolumens des neuen Grabens kann auf die Einrichtung weiterer Regenrückhalteräume verzichtet werden. Das abgeleitete Niederschlagswasser kann unbehandelt, ggf. gedrosselt, direkt in den Springbach eingeführt werden.

Der Graben wird die meiste Zeit trockenfallen oder nur wenig Wasser führen. Er wird leicht mäandrierend mit wechselnden Böschungsneigungen geführt und entspricht somit einer natürlicheren Gewässerführung, als es beim bisherigen Horstgraben der Fall ist.

Um der Überflutung durch stauendes Grundwasser, Starkregen bzw. Hochwasser zu begegnen, wurde auch eine geringfügige Niveauanhebung in Teilbereichen der Neubebauung entsprechend den zu erwartenden Wasserständen bereits im Rahmen der Entwässerungs- und Grünplanung berücksichtigt. Gemäß der vorliegenden Entwässerungsplanung ist eine entsprechende Aufhöhung ohnehin erforderlich, um die Überdeckungshöhen der Kanäle zu gewährleisten.

Der Springbach wird als Teil der Ausgleichsmaßnahmen renaturiert und als belebendes Landschaftselement entwickelt. Durch die Anlage von Mulden im Gewässerseitenraum entstehen bei Hochwasser und/oder hohen Grundwasserständen zudem temporäre Wasserflächen und können sich Feuchtwiesen entwickeln.

Auf diese Weise entstehen vielfältige Lebensräume für Flora und Fauna.

Für das Teilgebiet Breites Bleek übernimmt der noch verbleibende Abschnitt des ehemaligen Horstgrabens zwischen Stadtbahn und Springbach die Funktion als Retentionsraum. Die Abflussmenge kann damit auf den derzeitigen Abfluss des Ackers begrenzt werden.

Vor Beginn der Umgestaltung der Gewässer ist ein Wasserrechtsverfahren bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen. Der Bau der Gewässer darf ohne Bescheid nicht erfolgen.

Grundwasser

Die Grundwasserneubildung kann gegenüber dem bisherigen Zustand aufgrund von Neuversiegelungen bzw. Abflussbeschleunigungen verringert werden.

Für das Schutzgut Wasser ist insgesamt festzustellen, dass die Eingriffsfolgen in Bezug auf die überflächige Ableitung des Niederschlagswassers im Geltungsbereich A durch die Anlage eines neuen Grabens kompensiert werden. Eine weitere Kompensation der Eingriffsfolgen erfolgt durch die Renaturierung des Springbaches in den Geltungsbereichen A und C. Damit können die Eingriffsfolgen in das Schutzgut Wasser auf ein insgesamt unerhebliches Maß verringert werden.

4.5.5 Klima, Luft

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Die Flächen im Geltungsbereich A sind Freiflächen, die das nordwestliche Ende eines ausgedehnten Gebietes von kalt- und frischluftproduzierenden Flächen im Südostraum von Braunschweig markieren. Ihr Anteil an der Gesamtproduktion ist aber relativ gering.

Die Flächen werden somit durch ein Freilandklima bestimmt. Die Tagesgänge von Strahlung, Temperatur und Feuchte sind stark ausgeprägt. Es herrschen Windoffenheit und eine intensive nächtliche Kalt- bzw. Frischluftproduktion.

Des Weiteren liegt das Gebiet im Bereich der regionalen Luftleitbahn R 7. Regionale Luftleitbahnen sind großräumige Strukturen, die aufgrund ihrer geringen Rauigkeit, ihrer Orientierung relativ zu den Hauptwindrichtungen und geringer Schadstoffbelastung den Austausch belasteter Luftmassen gegen weitgehend unbelastete Luft aus der Umgebung begünstigen. Diese regionale Luftleitbahn R 7 führt aus dem Südosten des Stadtgebietes Richtung Stöckheim / Meverode. Unbelastete Kaltluft kann die Siedlungsgebiete von Stöckheim durchströmen. Aufgrund der noch bestehenden Freiflächen bis hin zur Okeraue können sich hier die Strömungsfelder verbinden und die Innenstadt mit unbelasteter Frischluft versorgen. Die Luftleitbahn R 7 ist nur in

der Nacht bei Schwachwindwetterlagen aktiv.

Belastet ist dagegen die Luftleitbahn längs der A 395. Grund ist der starke Verkehr. Diese Emissionen beeinflussen auch die Luftqualität am Ende der Luftleitbahn R 7. Ferner können bei südlichen Strömungen Schadstoffimmissionen aus dem südlich angrenzenden Gewerbegebiet Senefelderstraße (LKW-Verkehr, Betriebe) eintreten. Aufgrund der guten Durchlüftung (fehlende Strömungshindernisse) und des großen Kalt- und Frischluftpotentials ist aber im Geltungsbereich A nicht mit kritischen Immissionskonzentrationen zu rechnen. Der Geltungsbereich A kann insgesamt als Freifläche mit klimatisch-lufthygienischer Ausgleichsfunktion charakterisiert werden.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

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

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Thermischer Aspekt

Durch die Versiegelung der heutigen Freiflächen verlieren diese ihre Funktion als kalt- und frischluftproduzierende Bereiche. Es handelt sich in Bezug auf die großen kalt- und frischluftproduzierenden Flächen im Südosten von Braunschweig jedoch nur um eine relativ geringe Reduktion.

Der Bereich wandelt sich damit grundsätzlich in eine lokale Wärmeinsel um. Deren Auswirkungen auf das Siedlungsklima werden jedoch durch die moderaten Bebauungsdichte- und höhe sowie durch die vorgesehene Begrünung abgemildert.

Die künftigen Wohngebiete können als bioklimatisch günstige Siedlungsbereiche eingestuft werden.

Dynamischer Aspekt

Das Plangebiet und seine Umgebung liegen in Bezug auf die Durchlüftung günstig. Die regionale Luftleitbahn R 7 wird weiterhin Bestand haben, ihr Ende verläuft aber nun teilweise in bebautem Gebiet. Ein flächenhafter Luftstrom wird nicht durch ein einzelnes Baugebiet aufgehalten. Er hat eine vertikale Mächtigkeit, die zweistöckige Häuser leicht übersteigt. Was die Durchlüftung betrifft, so entspricht die geplante Bebauungsdichte- und höhe sowie die Stellung der Gebäude weitgehend den dynamischen Anforderungen. Neben den ost-west-orientierten Planstraßen gibt es hinreichend Möglichkeiten für die Luftmassen aus dem Ostsektor, das Plangebiet zu durchströmen und die westlich angrenzenden bestehenden Siedlungsgebiete weiterhin mit Frischluft zu versorgen. Am Nordrand der geplanten Wohnbebauung ist in der Springbachachse eine freie Ost-West-Strömung weiterhin gegeben.

Lufthygienischer Aspekt

Negative lufthygienische Wirkungen durch die A 395 und das Gewerbegebiet Senefelderstraße sind aufgrund des großen Frischluftpotentials der Umgebung und der häufigen Westwindwetterlagen nicht erkennbar. Potentielle geringe Beeinträchtigungen werden zudem durch die gute Durchlüftung der geplanten Bebauung minimiert.

Insgesamt führt die Planung nicht zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die klimatisch-lufthygienische Situation im Bereich der geplanten und der angrenzenden bestehenden Wohngebiete.

4.5.6 Lärm

Zur Beurteilung, ob durch das Vorhaben die im Plangebiet vorgesehene Bebauung und die umgebende Bestandsbebauung nachteilig beeinflusst werden, wurde im Rahmen der Planung ein Schallgutachten erstellt. Hierbei wurden die Geräuscheinwirkungen der umliegenden Emissionsquellen auf das Plangebiet sowie die Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf das Plangebiet selbst und auf die Umgebung nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionschutz erfasst und beurteilt.

Beurteilungsgrundlagen

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, mit ihren dazugehörigen im Beiblatt 1 genannten Orientierungswerten.

Für die hier relevanten Allgemeinen Wohngebiete (WA) gemäß § 4 BauNVO betragen diese:

	Verkehrslärm		Gewerbelärm und Freizeit	
	tags (06.00-22.00 Uhr)	nachts (22.00-06.00 Uhr)	tags (06.00-22.00 Uhr)	nachts (22.00-06.00 Uhr)
WA	55 dB(A)	45 dB(A)	55 dB(A)	40 dB(A)

Die Berechnung des Straßenverkehrslärms erfolgt nach den Vorgaben der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90).

Die Berechnung des Schienenverkehrslärms erfolgt nach den Vorgaben der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03-1990), jedoch ohne Berücksichtigung des darin noch vorgesehenen Schienenbonus. Ende 2014 wurde diese Richtlinie novelliert. Zum Zeitpunkt der ersten schalltechnischen Berechnungen für den Bebauungsplan ST 81 lagen jedoch die technischen Daten der Stadtbahnen für eine Berechnung nach der neuen Schall 03-2014 noch nicht vor. Bei Stadtbahnen fallen die berechneten Emissionspegel nach der Schall 03-1990 (ohne Schienenbonus) um ca. 2 dB(A) höher aus als nach der Schall 03-2014, so das hier eine Emissions- bzw. Immissionsreserve besteht.

Die Berechnung des Gewerbelärms erfolgt nach der „Technischen Anleitung Lärm“ (TA Lärm), die für Allgemeine Wohngebiete (WA) folgende Immissionsrichtwerte festlegt: 55 dB(A) tags, 40 dB(A) nachts.

Die Berechnung des Lärms der Bezirksportalanlage Meverode und des geplanten Jugendplatzes erfolgen nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BIm-SchV), die für Allgemeine Wohngebiete WA folgende Immissionsrichtwerte festlegt: innerhalb der Ruhezeiten am Morgen 50 dB(A), nachts 40 dB(A), im Übrigen 55 dB(A).

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Straßenverkehr

Im Umfeld der geplanten Wohnbebauung befinden sich folgende Straßen: Im Osten liegt in einer Entfernung von ca. 260 m die A 395 im Abschnitt BS-Heidelberg bis BS-Stöckheim, im Süden liegt die Senefelderstraße, die das dortige Gewerbegebiet erschließt und im Westen befinden sich die Trakehnenstraße, Romintenstraße und Rossittenstraße mit ihren kleineren Nebenstraßen, die das sogenannte Ostpreußenviertel erschließen.

In Hinblick auf die Verkehrslärmemissionen, die von außen auf den Geltungsbereich A einwirken, sind die Emissionen der A 395 pegelbestimmend. Diese Emissionen führen zu einer Verlärmung der heutigen Ackerflächen. Die Lärmbelastung der Ackerflächen durch Straßenverkehr ist für deren Nutzbarkeit jedoch nicht relevant.

Die Emissionen der A 36 (ehem. A 395) sind auch für den Straßenverkehrslärm, dem das Ostpreußenviertel ausgesetzt ist, pegelbestimmend.

Schienenverkehr

Zwischen den Teilgebieten Breites Bleek und Trakehnenstraße verläuft die Stadtbahnstrecke 1 Stöckheim-Wenden, die in diesem Bereich als zweigleisige Strecke auf eigenem Bahnkörper ausgebaut ist. Der Schienenverkehr verlärmert ebenfalls die angrenzenden Ackerflächen. Die Lärmbelastung der Ackerflächen durch Schienenverkehr ist für deren Nutzbarkeit jedoch nicht relevant.

Gewerbe

Im Süden grenzt das Gewerbegebiet Senefelderstraße an das Teilgebiet Trakehnenstraße an. Der Bebauungsplan ST 76 aus dem Jahr 2008 setzt für das Gewerbegebiet immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) fest, die zur Bewertung der Emissionen aus dem Gewerbegebiet heranzuziehen sind. Die Lärmbelastung der Ackerflächen durch Gewerbelärm ist für deren Nutzbarkeit jedoch nicht relevant.

Bezirkssportanlage Meverode

Darüber hinaus ist die Bezirkssportanlage Meverode als Lärmquelle zu nennen, die auf den Geltungsbereich A einwirkt. Die Lärmbelastung der Ackerflächen durch die Bezirkssportanlage ist für deren Nutzbarkeit jedoch nicht relevant.

Landwirtschaft

Die Bewirtschaftung der bestehenden Ackerflächen im Plangebiet führt zu jahreszeitlich stark schwankenden Lärmemissionen, die sich auf die angrenzenden bestehenden Wohngebiete auswirken. Die Ackerflächen werden über die Romintenstraße und Trakehnenstraße (mit Stadtbahnüberquerung nach Norden) erschlossen, so dass hier Verkehrslärmimmissionen durch den landwirtschaftlichen Verkehr auftreten.

Prognose der Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Straßenverkehr

Für den Prognose-Nullfall 2025 sind sowohl für das Plangebiet als auch für die Bestandsbebauung im Ostpreußenviertel die Emissionen der A 36 (ehem. A 395) weiterhin pegelbestimmend.

Die Lärmbelastung der Ackerflächen im Plangebiet ist für deren Nutzbarkeit jedoch nicht relevant.

Im Ostpreußenviertel werden im Prognose-Nullfall 2025 an Gebäuden, die – unabhängig von der tlw. abweichenden konkreten postalischen Adresse – an den am meisten betroffenen Straßen liegen (Romintenstraße, Rossittenstraße, Trakehnenstraße) Beurteilungspegel von 50 bis 54 dB(A) tags und 42 bis 47 dB(A) nachts erreicht. Damit werden die Orientierungswerte tags eingehalten, nachts jedoch um bis zu 2 dB(A) überschritten, insbesondere an der Trakehnenstraße.

Schienenverkehr

Im Prognosezeitraum bis 2025 sind gegenüber der Bestandsituation keine nennenswerten Veränderungen des aktuellen Streckenfahrplans (2016) zu erwarten. Daraus ergeben sich im Nahbereich der Stadtbahnstrecke in der Prognosesituation 2025 Immissionsbelastungen bei freier Schallausbreitung von bis zu 53 dB(A) nachts und bis zu 47 dB(A) nachts. Die Lärmbelastung der Ackerflächen ist für deren Nutzbarkeit jedoch nicht relevant.

Gewerbe, Bezirkssportanlage Meverode, Landwirtschaft

Ohne Durchführung der Planung sind keine wesentlichen Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten. Die Lärmbelastung der Ackerflächen ist für deren Nutzbarkeit nicht relevant.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Straßenverkehr

Für die anzusetzenden Verkehrsaufkommen werden die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell „Braunschweig 2.0“ für das Jahr 2025, (WVI GmbH, Mai 2015) sowie die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan ST 81 (WVI GmbH, Juli 2017, Variante B 1), zugrunde gelegt.

Im Teilgebiet Trakehnenstraße werden für das Prognosejahr 2025 bei freier Schallausbreitung Beurteilungspegel von bis zu 60 dB(A) tags und bis zu 54 dB(A) nachts prognostiziert. Pegelbestimmend ist dabei der Straßenverkehrslärm der A 395.

Unter Berücksichtigung der unterstellten Gebäude gemäß dem städtebaulichen Entwurf („Nutzungsbeispiel“), der die zu erwartende Bebauung darstellt, werden die Orientierungswerte an der Mehrzahl der unterstellten Gebäude tags sicher eingehalten bzw. es treten höchstens an einer Fassadenseite Überschreitungen auf. Bei dieser Betrachtung schlägt sich die zu erwartende schützende Bebauung anstelle der freien Schallausbreitung in einem entsprechend positiveren Ergebnis nieder. Die Überschreitungen betragen weniger als 5 dB(A) und nehmen Richtung Westen ab.

Dagegen werden nachts auch unter Berücksichtigung des städtebaulichen Entwurfs im überwiegenden Bereich des Teilgebiets Trakehnenstraße Überschreitungen der Orientierungswerte prognostiziert. Die höchsten Beurteilungspegel sind in einem Streifen am östlichen Rand des Geltungsbereichs A zu erwarten, wobei an den von der A 395 abgewandten Gebäudeseiten durch die Eigenabschirmung der Gebäude um 3 bis 5 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel auftreten. Allein in der östlichsten Gebäudereihe (WA 4.1, WA 4.2 und WA 2.3) verbleiben einzelne Gebäude mit Überschreitungen von mehr als 5 dB(A), die maximal 8 dB(A) betragen können.

Im Teilgebiet Breites Bleek werden für das Prognosejahr 2025 bei freier Schallausbreitung Beurteilungspegel von bis zu 53 dB(A) tags und bis zu 46 dB(A) nachts prognostiziert. Pegelbestimmend ist dabei der Straßenverkehrslärm der A 395.

Auch unter Berücksichtigung des städtebaulichen Entwurfs werden tags die Orientierungswerte sicher eingehalten. Allein nachts sind an einzelnen Fassaden in den Obergeschossen Überschreitungen der Orientierungswerte von bis zu 1 dB(A) nicht auszuschließen. In den Erdgeschosszonen und damit in den Außenwohnbereichen (Terrassen) werden die Orientierungswerte tags sicher eingehalten.

Im Bereich bestehender öffentlicher Straßen, die keine wesentliche Änderung erfahren, gelten keine Regelwerke zum Schutz vor Geräuschemissionen aufgrund eines bestehenden oder steigenden Verkehrsaufkommens. Für die planerische Abwägung wurden dennoch die Lärmimmissionen in den bestehenden Wohngebieten untersucht, über die die beiden geplanten Wohngebiete erschlossen werden sollen. Die Gebiete (Breites Bleek-Bestand und Ostpreußenviertel) sind in den geltenden Bebauungsplänen ST 70 und ST 57 als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt.

Die Berechnung der zukünftigen Lärmimmissionen in den bestehenden Straßen im Ostpreußenviertel ergab, dass sich die Geräuschsituationen nicht maßgeblich voneinander unterscheiden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass wesentliche Teile entlang der betrachteten Straßenabschnitte durch die übergeordneten Straßenabschnitte – insbesondere die A 395 – beeinträchtigt werden. Die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr auf der A 395 sind vor Ort pegelbestimmend.

An den Bestandsgebäuden im Ostpreußenviertel, sind unter Berücksichtigung des Verkehrs aus dem Teilgebiet Trakehnenstraße rechnerisch Lärmbelastungen von bis zu 54 dB(A) tags und bis zu 48 dB(A) nachts zu erwarten. Damit kann Tags der Orientierungswert der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) auch mit dem neuen Wohngebiet eingehalten werden. Nachts wird der Orientierungswert von 45 dB(A) bereits in der Bestandsituation mit bis zu 47 dB(A) überschritten.

Durch das Verkehrsaufkommen aus dem Teilgebiet Trakehnenstraße erhöhen sich somit die Beurteilungspegel effektiv um maximal bis zu 1 dB(A) tags und nachts. Dieser Wert liegt weit unterhalb des Bereiches von + 3 dB(A), der wahrnehmbar bzw. erheblich ist.

Untersucht wurden dabei Grundstücke, die - unabhängig von der tlw. abweichenden konkreten postalischen Adresse - an den besonders betroffenen Straßenabschnitten der Romintenstraße, Rossittenstraße und Trakehnenstraße liegen. Grundstücke oder z.B. rückwärtige Grundstücksbereiche, die weiter davon entfernt sind, können grundsätzlich ebenfalls zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt sein. Diese nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung bzw. bei (Teil)-Abschirmungen durch bauliche Anlagen ab. Da die Erhöhung an den am meisten betroffenen Stellen nur bis zu maximal 1 dB(A) beträgt, sind hier keine zusätzlichen wesentlichen Betroffenheiten festzustellen.

Damit führt der zusätzliche Verkehr aus dem neuen Wohngebiet zu einer geringen relativen zusätzlichen Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes sowie der Vorbelastung durch die A 395 zu einer zumutbaren absoluten Lärmbelastung.

Die Bewertung dieser Geräuschimmissionen aus dem zusätzlichen Straßenverkehr kann hilfsweise auch anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfolgen. Diese gilt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für den Bau von öffentlichen Straßen. Im vorliegenden Fall kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre ausgeschlossen werden. Ebenso kann für die Bestandsbebauung ausgeschlossen werden, dass aufgrund des zusätzlichen Verkehrs aus den beiden Teilgebieten die gerichtlich festgelegten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten werden.

Im Verkehrsgutachten und im Schallgutachten erfolgten keine detaillierten Ausführungen zu dem Verkehr, der durch die zwei Wertstoffcontainerstationen an der Trakehnenstraße entsteht sowie für den Fall, dass Eingang und Zufahrt zur Kindertagesstätte ebenfalls an der Trakehnenstraße liegen. Diese Konstellationen werden im Folgenden gewürdigt, wobei die zugrundeliegenden Verkehrsannahmen Kap. 5.5.2 entnommen werden können.

In Bezug auf die Verkehrslärmimmissionen im Bereich der bestehenden Wohnbebauung wird im Folgenden für die Trakehnenstraße nördlich der Rossittenstraße die Situation einschließlich des durch die Wertstoffcontainerstation bedingten Verkehrs betrachtet. Für die Trakehnenstraße südlich der Romintenstraße wird als worst-case-Szenario unterstellt, dass hier sowohl die Wertstoffcontainerstation als auch der Eingang und die Zufahrt der Kindertagesstätte angelegt werden, obwohl aus Sicherheitsgründen eine solche Nachbarschaft zu vermeiden und deshalb unwahrscheinlich ist (s. Kap. 5.9).

Für eine regelkonforme schalltechnische Berechnung auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) ist eine Umrechnung der in Kap. 5.5.2 genannten werktäglichen Verkehrsdaten (WTV) auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) notwendig. Dadurch ergeben sich geringfügige Abweichungen zwischen den ermittelten werktäglichen Fahrten (mit Wertstoffcontainerstationen und Kindertagesstätte) und den im Rahmen der schalltechnischen Betrachtung zu verwendenden abgeleiteten Zahlen (WTV Norden: 270 Kfz/24 h, WTV Süden: 220 Kfz/24 h, DTV Norden: 235 Kfz/24 h, DTV Süden: 190 Kfz/24 h).

Das Schallgutachten zum Bebauungsplan ST 81 (Geräuscherechner; Teil 1, März 2018) hat bereits pauschal für die gesamte Trakehnenstraße einen DTV von 26 Kfz/24 h für den Prognose-Nullfall 2025 und einen DTV von 218 Kfz/24 h für den Prognose-Planfall 2025 unterstellt. Der DTV für den Prognose-Planfall liegt somit in der ungefähren Größenordnung des DTV, der im Rahmen der o.g. regelkonformen schalltechnischen Berechnung auf Grundlage der RLS 90 einschließlich der beiden Wertstoffcontainerstationen und der Kindertagesstätte ermittelt wurde (DTV Norden: 235 Kfz/24 h, DTV Süden: 190 Kfz/24 h): Die Unterschiede zwischen den Annahmen des Schallgutachtens und den hier vorgenommenen ergänzenden Betrachtungen zu den Wertstoffcontainerstationen und der Kindertagesstätte sind so gering, dass eine Pegelabweichung gegenüber den Annahmen und Ergebnissen im Schallgutachten von sicher unter 1 dB(A) abgeschätzt werden kann. Derartig geringe Pegelabweichungen sind – bezogen auf die Mittelungspegel – weder mess- noch wahrnehmbar und führen deshalb nicht zu einer geänderten Bewertung. Es kann deshalb in der Bewertung und Abwägung auf die Rechenergebnisse des vorliegenden Schallgutachtens zurückgegriffen werden, wobei nur die Tagwerte relevant sind.

In Kap. 5.5.3 „Geräuschimmissionen außerhalb des Plangebietes“ des Schallgutachtens wird aufgezeigt, dass bei einer Steigerung des für den Prognose-Nullfall 2025 angenommenen DTV von 26 Kfz/24 h auf einen DTV von 218 Kfz/24 h im Prognose-Planfall 2025 an der Trakehnenstraße zwar eine Zunahme der Emissionspegel von bis zu rund 10 dB(A) tags zu erwarten ist. Der Immissionspegel steigert sich jedoch nur um bis zu 1,0 dB(A) tags auf bis zu 54 dB(A). Diese geringe Zunahme ist dadurch bedingt, dass hier der Verkehrslärm der A 36 (ehem. A 395) pegelbestimmend ist, so dass die konkreten Erhöhungen vor Ort gewissermaßen im „Lärmteppich“ der Autobahn aufgehen. Dies wäre auch noch der Fall, wenn das Verkehrsaufkommen im Rahmen einer üblichen Nutzung der Wertstoffcontainerstationen höher ausfallen würde, als angenommen. Auch eine „wesentliche“ Änderung der Verkehrslärmimmissionen, die in der Regel erst aber einer Pegelzunahme von

+3 dB(A), d.h. bei einer Verdoppelung des Verkehrs anzunehmen und wahrnehmbar ist, wäre auch dann nicht zu erwarten.

Da die Verkehrslärmimmissionen auf angrenzenden öffentlichen Straßen bis zu 500 m vom Kita-Grundstück und den Wertstoffcontainerstationen entfernt („Anlagenbetrieb“ i.S. der TA Lärm) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sicher unterschreiten, sind in Bezug auf den Verkehrslärm auch keine weiteren Prüfschritte oder Maßnahmen organisatorischer Art gemäß 7.4 TA Lärm erforderlich.

Somit führt die konkrete und vertiefte Betrachtung des Verkehrs der Wertstoffcontainerstationen und einer anderen Lage von Zugang und Zufahrt zur Kindertagesstätte von der Trakehnenstraße her insgesamt nicht zu anderen, erheblich größeren Lärmimmissionen an den Gebäuden an der Trakehnenstraße.

Insgesamt erhöht sich mit Realisierung der Planung zwar das Verkehrsaufkommen auf der Trakehnenstraße um ein Mehrfaches gegenüber der bestehenden Situation. (s. Kap 5.5.2). Diese relativ betrachtete große Erhöhung ist jedoch nur dadurch bedingt, dass das Verkehrsaufkommen aufgrund der hier noch nicht abgeschlossenen Siedlungsentwicklung sehr gering ist. In absoluten Zahlen betrachtet, ist das Verkehrsaufkommen und damit der verbundene zusätzliche Straßenverkehrslärm auch mit Realisierung der Planung gering und gut verträglich. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass im Immissionsschutzrecht üblicherweise Mittelungspegel ermittelt werden, in der Realität jedoch die Verkehrsmengen und der dadurch induzierte Verkehr nicht gleichmäßig über den Tag verteilt, sondern auch stoßweise anfallen können. Dies betrifft insbesondere den Hol- und Bringverkehr der Kindertagesstätte. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Stoßzeiten nur relativ kurz und berechenbar anfallen. Außerhalb dieser Stoßzeiten wiederum tritt dann ein deutlich niedrigerer Verkehr und Verkehrslärm auf.

Veränderungen der Verkehrsverhältnisse und der Nutzungsstruktur sowie der daraus resultierenden Lärmsituation können subjektiv als störend empfunden und negativ bewertet werden, auch wenn die Veränderungen objektiv bzw. nach den einschlägigen anzuwendenden Bewertungsmethoden nicht relevant sind. Dabei können Einzelereignisse, z.B. das Anhalten und Anfahren eines Pkw an einer Wertstoffcontainerstation hervorgehoben als Störereignis negativ bewertet und somit höher gewichtet werden, als es dem Ereignis von der Sache her angemessen ist. Solche subjektiven negativen Bewertungen relativ maßvoller Veränderungen treten besonders in Stadtgebieten auf, die einem relativ geringen Störgrad ausgesetzt sind, so dass Veränderungen auffallen und nicht gewünscht werden. In anderen Stadtgebieten, die objektiv gesehen sehr viel höheren Belastungen ausgesetzt sind, können Veränderungen weniger gut zugeordnet werden und fallen weniger auf. Im vorliegenden Fall Trakehnenstraße ist zum Beispiel anzunehmen, dass der rechnerisch dominierende Verkehrslärm der A 36 (ehem. A 395) subjektiv gesehen als weniger gravierend bewertet wird, als der weitaus geringer zur Lärmbelastung beitragende Verkehrslärm der Kindertagesstätte und der Wertstoffcontainerstationen.

In der Bewertung sind neben der Bestandsituation auch die Entwicklungen zu berücksichtigen, mit denen die Anwohner der Trakehnenstraße mit ihrem Einzug in das Ostpreußenviertel zu rechnen hatten. Die Festsetzungen des Bebauungsplans ST 57 aus dem Jahr 1978 basierten auf folgender städtebaulicher und verkehrlicher Konzeption der 70er und 80er Jahre für den Ortsteil Stöckheim:

Zwischen den vorhandenen bzw. geplanten Wohnbauflächen in Stöckheim und der A 36 (damals noch B 4, ehem. A 395) sollten vom Springbach im Norden bis zum

Salzdahlumer Weg im Süden große zusammenhängende Gewerbe- bzw. Handelsgebiete entstehen. (s. FNP 1978).

Die damalige Verkehrsplanung sah folgendes Verkehrsnetz vor: Von der heutigen A 36/Anschlussstelle Heidberg) sollte der Schlesiendamm bis zur Glogaustraße/Militischstraße führen. Daran anschließend war der Ostpreußendamm bis zum nördlichen Ende der Trakehnenstraße geplant. Von der Trakehnenstraße sollte die Straßenverbindung zum einen weiter als Ostpreußendamm zur Leipziger Straße führen. Zum anderen sollte die Straßenverbindung über die Trakehnenstraße zum Mascheroder Weg und von dort als Schanzenkamp zum südlichen Ortsrand von Stöckheim führen. Diese Erschließung war in ihrer Großzügigkeit dem geplanten Gewerbegebiet angemessen. Die Breite der für die Trakehnenstraße vorgesehene Straßenparzelle beträgt 20,0 m. Von der Trakehnenstraße gehen die Romintenstraße und die Rossittenstraße ab. Eine Trennung zwischen Gewerbeverkehr und Wohngebietsverkehr war nicht vorgesehen und bei der gegebenen Erschließungskonzeption auch nicht möglich, da an der Westseite der Trakehnenstraße eine Wohnbebauung realisiert wurde.

Somit war vorgesehen, dass das Gewerbegebiet östlich der Trakehnenstraße über die Trakehnenstraße selbst erschlossen werden sollte. Es war ferner mit Durchgangsverkehr durch das Ostpreußenviertel – und zwar sowohl mit gewerblichem als auch mit nicht-gewerblichem Verkehr – zu rechnen gewesen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ST 57 wurde bereits erkannt, dass mit der Entwicklung des Gewerbegebietes eine zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner im Ostpreußenviertel und dabei insbesondere an der Trakehnenstraße verbunden sein würde (Verkehr, Gewerbe). Mit Rücksicht auf das damals schon im Entwurf des Flächennutzungsplans von 1975 dargestellte Gewerbegebiet wurde das Ostpreußenviertel im Bebauungsplan ST 57 aus dem Jahr 1978 als Allgemeines Wohngebiet (WA) und nicht als Reines Wohngebiet (WR) festgesetzt (s. Begründung ST 57). An der Leipziger Straße, am Ostpreußendamm und an der Trakehnenstraße wurden Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

So sind an der Trakehnenstraße 2,50 m hohe Lärmschutzwände ausdrücklich zugelassen. Ferner trifft der Bebauungsplan ST 57 folgenden Festsetzungen: „Lärmschutzmaßnahmen: Auf den Baugrundstücken, die an die östliche Erschließungsstraße angrenzen, sind Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen unzulässig, die auf diese Erschließungsstraße ausgerichtet sind. Ausnahmen sind zulässig, wenn an der Straße eine Lärmschutzwand angeordnet wird oder Lärmschutzfenster eingebaut werden.“

Eine beispielhafte Überprüfung einer Baugenehmigung an der Trakehnenstraße (Haus Nr. 36) hat ergeben, dass die Lärmschutzfestsetzungen des Bebauungsplans ST 57 nach den damals geltenden Standards umgesetzt wurden. Die Baugenehmigung enthält unter „Auflagen und Bedingungen“ die Maßgabe, dass die Textlichen Festsetzungen zum Lärmschutz einzuhalten sind. Im „Nachweis über bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm“, Berechnungsgrundlage DIN 4109/1979 wird aufgeführt, dass im Sinne der Norm keine Aufenthaltsräume zur östlichen Erschließungsstraße (= Trakehnenstraße) hin ausgerichtet sind. Für die zur Trakehnenstraße hin orientierte Küche, die gemäß DIN 4109 nicht als Aufenthaltsraum zu beurteilen war, wird ein einfacher Schallschutznachweis erbracht, um einer entgegenstehenden Auslegung der damals geltenden NBauO (gemäß Kommentar war eine Küche als Aufenthaltsraum einzustufen) zu begegnen.

Die damals getroffenen Lärmschutzfestsetzungen und -maßnahmen würden die

heutigen Ansprüche an die damals geplante Verkehrsführung und Gewerbegebietsplanung nicht mehr erfüllen. Sie zeigen jedoch auf, dass an der Trakehnenstraße von Anfang an mit emittierenden Nutzungen zu rechnen war und ist. Die Anwohner mussten sich bei Ihrer Ansiedlung auf ein weit höheres Verkehrsaufkommen und dazu noch die Nachbarschaft eines Gewerbegebietes einstellen und konnten nicht darauf vertrauen, dass sich an der jahrelang bestehenden Situation – Wohnen gegenüber einer Ackerfläche – nichts ändern würde.

Im Vergleich zu der ursprünglichen Planung führt der Bebauungsplan ST 81 – zusammen mit der in diesem Rahmen Änderung des Flächennutzungsplanes – zu einer wesentlichen Verbesserung der Situation, da hier nur noch die üblichen Emissionen eines Wohngebietes und deren Wohnfolgeeinrichtungen zu erwarten sind.

In Bezug auf das Teilgebiet Breites Bleek stellt sich die Situation wie für das Teilgebiet Trakehnenstraße dar. Pegelbestimmend ist auch hier die A 395. Die Orientierungswerte der DIN 18005 können tags eingehalten werden und werden nachts um bis zu 48 dB(A) betragen. Die Pegelerhöhungen durch das Teilgebiet Breites Bleek liegen aufgrund des geringen zu erwartenden Verkehrsaufkommens unterhalb der Schwelle der Wahrnehmung.

Schienenverkehr

Im Prognosezeitraum bis 2025 sind gegenüber der Bestandsituation keine nennenswerten Veränderungen des aktuellen Streckenfahrplans (2016) zu erwarten.

Im Teilgebiet Trakehnenstraße ist ein Abstand zwischen der Stadtbahnstrecke und der geplanten Bebauung von mindestens 20,0 m einzuhalten. Es werden Beurteilungspegel von bis zu 50 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts prognostiziert. Somit können die Orientierungswerte sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Im Teilgebiet Breites Bleek ist ein Abstand zwischen der Stadtbahnstrecke und der geplanten Bebauung von mindestens 15,0 m einzuhalten. Es werden Beurteilungspegel von bis zu 53 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts prognostiziert. Damit können die Orientierungswerte tags einhalten werden. Nachts ist mit Überschreitungen von bis zu 2 dB(A) zu rechnen. Zum Schutz vor diesen Immissionen werden passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. (s. Kap. 5.7).

Gewerbe

Das Gewerbegebiet Senefelderstraße ist nur für den südlichsten Bereich des Gebietes Trakehnenstraße relevant. Die geplante Bebauung hält einen Abstand von 45 m bis 100 m zu den Gewerbegrundstücken ein. Damit kann erreicht werden, dass die Orientierungswerte bzw. die Immissionsrichtwerte der TA Lärm tags nur an den äußersten Süd-Südostfassaden der geplanten Gebäude um maximal 1 dB(A) überschritten werden. Es sind Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) zu erwarten.

Nachts sind keine Überschreitungen zu erwarten.

Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen kann unter Berücksichtigung der genannten Abstände sowohl tags als auch nachts ausgeschlossen werden.

Die Flächen zwischen dem geplanten Wohngebiet und der A 395 sind im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 1978 als Gewerbliche Bauflächen dargestellt. Für den Flächennutzungsplan ist eine Neuaufstellung vorgesehen. Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 2015 ist diese Fläche nicht als Gewerbefläche vorgesehen. Es ist insgesamt nicht

absehbar, ob und wann auf diesen Flächen eine gewerbliche Nutzung in Betracht kommen könnte. Deshalb wurde eine gewerbliche Nutzung im Rahmen des Schallgutachtens zwar informationshalber mit betrachtet, jedoch nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans in Bezug auf den Immissionsschutz als zwingende Rahmenbedingung zugrunde gelegt.

Dabei wurde unterstellt, dass das Gebiet mittels immissionswirksamer flächenbezogener Schallleistungspegel (IFSP) gegliedert würde.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass unter diesen Annahmen Überschreitungen der Orientierungs- bzw. Immissionsrichtwerte von bis zu 3 dB(A) tags möglich wären. Von diesen Überschreitungen wären nur die Gebäude am südöstlichsten bzw. am östlichsten Rand der geplanten Wohnbebauung betroffen. Nachts wären keine Überschreitungen zu erwarten. Im Rahmen eines Bebauungsplanes für diese Flächen wären demnach in diesem von Überschreitungen betroffenen Bereich Maßnahmen zum Schutz der dann vorhandenen Wohnbebauung zu treffen (z.B. Ansiedlung besonders ruhiger Nutzungen wie Büros, Vergrößerung des Abstandes, aktive Schallschutzmaßnahmen). Die Nutzung der Flächen als Gewerbegebiet wäre jedoch grundsätzlich möglich und wird nicht durch das geplante Wohngebiet ausgeschlossen.

Wertstoffcontainer (Betrieb)

Bei der Benutzung von Wertstoffcontainer durch Einwurf- und Entleerungsvorgänge sind Lärmemissionen nicht vollständig zu vermeiden. Auch treten Lärmemissionen im Zusammenhang mit der Anfahrt durch Pkw auf (Fahrgeräusche, Türen und Kofferraumdeckel). Die daraus resultierenden Lärmimmissionen sind jedoch insgesamt in ihrem Umfang zumutbar. Wertstoffcontainer sind integraler Bestandteil von Wohngebieten und als Wohnfolgeeinrichtung unverzichtbar. Somit sind die damit verbundenen Lärmimmissionen als sozialadäquate Immissionen grundsätzlich hinzunehmen.

Im vorliegenden Fall liegen auch keine konkreten besonderen Anhaltspunkte dafür vor, zu einer anderen Bewertung zu gelangen. Die konkrete städtebauliche und Erschließungssituation an der Trakehnenstraße weist keine besonderen, von anderen im Stadtgebiet verbreiteten Standorten für Wertstoffcontainerstationen abweichenden Merkmale auf, die hier zu berücksichtigen wären.

Soweit in konkreten Einzelfällen eine Reduzierung störender Geräusche erforderlich ist, kommt der Einsatz besonders lärmarmer Container bis hin zu Unterflurstationen in Betracht. Auch die Anlage von Abschirmeinrichtungen (z.B. Holzbohlenwand) ist eine gängige Maßnahme zur Reduzierung von Immissionen. Die Immissionen, die durch die Entleerungsvorgänge entstehen, können dazu führen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nicht eingehalten werden. Da diese Entleerungsvorgänge jedoch nur relativ selten (ca. alle zwei Wochen) stattfinden und pro Vorgang nur etwa 10 Minuten dauern, können diese möglichen Überschreitungen hingenommen werden.

Neubürger können sich auf die künftige Situation einstellen, da die Standorte im Bebauungsplan festgesetzt sind, um auf die beabsichtigten Standorte hinzuweisen, auch wenn solche Stationen grundsätzlich auch an anderen Stellen planungsrechtlich zulässig sind. Die Bewohner bestehender Gebäude an der Trakehnenstraße sind durch die Abstände von 15,0 m im Norden und 18,0 m im Süden ausreichend geschützt; die an der Bestandsbebauung zu erwartenden Lärmimmissionen sind als zumutbar zu bewerten.

In Bezug auf die bestehende Wohnbebauung in der Trakehnenstraße ist zudem auf die Tatsache hinzuweisen, dass hier gemäß Bebauungsplan ST 57 Aufenthaltsräume aus Lärmschutzgründen unzulässig sind (s. Kap. 4.5.6. Lärm, Prognose Straßenverkehr).

Der sich aus der Nutzung der Wertstoffcontainerstationen ergebene Verkehrslärm wird unter „Straßenverkehr“ behandelt.

Kindertagesstätte (Betrieb)

Kinder können eine erhebliche Geräuscentwicklung hervorrufen. Soweit dies auf den Außenspielflächen stattfindet, z.B. beim Spiel, sind diese Geräusche auch auf Grundstücken der Umgebung wahrnehmbar. Die Intensität der Geräusche hängt u.a. von der Anzahl der Kinder, die sich gleichzeitig auf den Außenspielflächen befinden und von den konkreten Umständen ab (z.B. freies Spiel, angeleitete Aktivitäten, Vorlesen u.a.). Dabei kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, dass sich zeitweise auch alle 80 Kinder (50 Kindergartenkinder, 30 Krippenkinder) in Abhängigkeit vom pädagogischen Konzept des Trägers gleichzeitig auf den Außenflächen befinden. Dies stellt allerdings nicht den Regelfall dar.

Die Öffnungszeiten einer Kita sind im Regelfall von 7:00 bis 16:00 Uhr anzunehmen, zuzüglich Randzeiten von jeweils 30 Minuten vor und nach der regulären Öffnungszeit. Ausgenommen werden können die üblichen Zeiten des Frühstücks (ca. 8:00 bis 9:00 Uhr) und der Mittagspause (ca. 12:00 bis 14:00 Uhr).

Gemäß § 22 Abs. 1a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist Kinderlärm, der von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielflächen etc. ausgeht, grundsätzlich privilegiert, das heißt, dass daraus resultierende Immissionen im Regelfall nicht als schädliche Umwelteinwirkungen gelten. Immissionsrichtwerte (TA Lärm) dürfen bei der Beurteilung nicht herangezogen werden.

Im vorliegenden Fall liegen keine konkreten besonderen Anhaltspunkte dafür vor, zu einer anderen Bewertung zu gelangen. Entsprechend den Öffnungszeiten treten in den besonders sensiblen Tageszeiten (nachts, Nachmittag/Abend = Feierabendholung) sowie an den Wochenenden keine Lärmimmissionen durch Kinderspiel auf. Zu anderen, weniger empfindlichen Zeiten, können im Gegenzug höhere Lärmimmissionen auftreten. Diese sind als hinnehmbar zu bewerten.

Das Grundstück der Kindertagesstätte grenzt unmittelbar an die geplante Wohnbaufläche im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.1 an, so dass dieses Grundstück am stärksten von Kinderlärm betroffen sein wird. Da diese Nachbarschaft für zumutbar gehalten wird, ist die Betroffenheit der Wohngebäude auf der anderen Seite der Trakehnenstraße mit einem Abstand von 20,0 m umso mehr als zumutbar zu bezeichnen.

In Bezug auf die bestehende Wohnbebauung in der Trakehnenstraße ist zudem auf die Tatsache hinzuweisen, dass hier gemäß Bebauungsplan ST 57 Aufenthaltsräume aus Lärmschutzgründen unzulässig sind (s. Kap. 4.5.6. Lärm, Prognose Straßenverkehr).

Der sich aus der Nutzung der Kindertagesstätte ergebene Verkehrslärm wird unter „Straßenverkehr“ behandelt.

Jugendplatz

Für die Berechnung der Lärmemissionen des Jugendplatzes wurde ein exemplarischer Nutzungskatalog mit folgenden Nutzungen herangezogen: Streetballfeld,

Bolzplatz, Riesenschaukel, Boulderfelsen, Slackline, Tischtennisplatten, Skateanlage und ein überdachter Treffpunkt.

Unter diesen Annahmen sind keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV (2017) zu erwarten. Dies gilt auch für die besonders lärmsensible Zeit sonntags in der Ruhezeit von 13:00 bis 15:00 Uhr. Der für diesen Zeitraum geltende Richtwert von 55 dB(A) kann eingehalten werden. Der Betrieb einer Skateanlage ist dabei pegelbestimmend.

Zur Ermöglichung eines möglichst flexiblen Nutzungsspektrum für den Jugendplatz ist im Bebauungsplan eine 1,5 m hohe Abschirmung (Wall, Absenkung) vorgesehen.

Damit ist sichergestellt, dass ein typischer Jugendplatz an dem gewählten Standort mit der angrenzenden geplanten Wohnbebauung vereinbar ist.

Der abschließende Nutzungskatalog für den Jugendplatz wird im Rahmen der Jugendbeteiligung unter Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen festgelegt.

Bezirkssportanlage Meverode

Für das Teilgebiet Trakehnenstraße werden die Emissionen der Bezirkssportanlage Meverode gutachterlich als nicht immissionsrelevant eingestuft. Diese Beurteilung ergibt sich aufgrund des Abstandes von über 110 m zwischen dem Rand der geplanten Bebauung und dem nächstgelegenen Spielfeld. Ferner ergibt sich diese Bewertung aus der Untersuchung zum Teilgebiet Breites Bleek.

Die schalltechnische Untersuchung für das Teilgebiet Breites Bleek wurde 2016 abgeschlossen. Seinerzeit war die 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) in der Fassung von 1991 zur Berechnung und Beurteilung von Sportlärm maßgeblich. Diese ist 2017 geändert worden. Im Rahmen dieser Änderung wurden auch die Immissionsrichtwerte der Ruhezeiten angepasst. D.h. gegenüber der Beurteilung der Ergebnisse im Schallgutachten nach „alter“ 18. BImSchV (1991) werden nachfolgend die Ergebnisse des Schallgutachtens normgerecht auch nach „neuer“ 18. BImSchV (2017) beurteilt.

Im Teilgebiet Breites Bleek können unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV (1991) für den kritischen Beurteilungszeitraum sonn- und feiertags in der Ruhezeit von 50 dB(A) eingehalten werden. Grundsätzlich kann je nach konkreter Gebäudestellung eine Überschreitung dieses Wertes um maximal 1 dB(A) an einzelnen Gebäuden/Gebäudeseiten nicht ausgeschlossen werden. Die Immissionsrichtwerte für Werktage außerhalb der Ruhezeit von 55 dB(A) werden deutlich unterschritten.

Für diese Bewertung wurde der sogenannte Altanlagenbonus von 5 dB(A) nicht herangezogen, obwohl es immissionsschutzrechtlich möglich wäre. Der Altanlagenbonus kann nach § 5(4) der 18. BImSchV (1991) für Anlagen herangezogen werden, die vor 1991 baurechtlich genehmigt oder errichtet waren. Die prinzipiell nicht auszuschließende Überschreitung des Immissionsrichtwertes sonntags in der Ruhezeit an einzelnen Gebäuden und Gebäudeseiten um bis zu 1 dB(A) kann damit abgedeckt werden. Weiterhin kann die zuständige Behörde bei seltenen Ereignissen (z.B. Turniere) Abweichungen zulassen.

Nach „neuer“ 18. BImSchV (2017) beschränkt sich die kritische Ruhezeit an Sonn- und Feiertagen am Tag für allgemeine Wohngebiete auf die Zeit am Morgen von 07.00 bis 09.00 Uhr. Innerhalb dieses Zeitraums ist ein Immissionsrichtwert von

50 dB(A) zu berücksichtigen; im Übrigen 55 dB(A). Die Nutzung der Bezirkssportanlage beschränkt sich nach Ermittlung des Schallgutachters konservativ berücksichtigt auf die Zeiten von 10.00 bis 21.00 Uhr. Entsprechend ist zur Beurteilung der Ergebnisse der Immissionsrichtwert von 55 dB(A) maßgeblich. Dieser wird im gesamten Teilgebiet ‚Breites Bleek‘ - mit und ohne Berücksichtigung der künftigen Bebauung - deutlich unterschritten.

Landwirtschaft

Zwischen dem Teilgebiet Trakehnenstraße und der A 395 verbleiben Ackerflächen, die gegenüber dem Bestand jedoch halbiert werden. Wie bisher sind durch deren Bewirtschaftung und den landwirtschaftlichen Verkehr Lärmimmissionen zu erwarten, die neben den bestehenden Wohnbereichen auch das Teilgebiet Trakehnenstraße betreffen. Da es sich um jahreszeitlich stark schwankende Immissionen handelt, die zudem als ortsüblich zu charakterisieren sind, sind diesbezüglich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Lärmschutzmaßnahmen

Zum Schutz der geplanten Wohngebiete vor Lärmimmissionen werden nach planerischer Abwägung Festsetzungen getroffen, mit denen gesunde Wohnverhältnisse gesichert werden können (s. Kap. 5.7).

4.5.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme der Umweltsituation

Der Bereich des Springbaches im Plangebiet fällt mit dem vermuteten Verlauf der ehemaligen Landwehr zusammen. Eine Eigenschaft als Kulturdenkmal im Sinne von § 3 und § 4 NDSchG kommt dem Bereich nach derzeitigem Stand nicht zu.

Bei der Landwehr handelt es sich um eine Verteidigungsanlage bzw. einen Befestigungsgürtel, der sich in ca. einer Fußstunde Entfernung um die damalige Stadt herumzog. Die Stadt wollte sich und auch die Viehweidegebiete vor plötzlichen Überfällen schützen. Erste urkundliche Erwähnungen dazu gibt es aus den Jahren 1353/54, die eigentliche Entstehungszeit wird aber zwischen 1381 - 1415 gesehen. Die Gesamtanlage bestand aus zwei oder drei nebeneinander herlaufenden Gräben, deren aufgeschichtete Erde einen Wall von bedeutender Höhe bildete. Dieser Wall war mit Bäumen, Dornen und Gestrüpp bepflanzt. Stellenweise war er auch mit Planken und Mauern verstärkt. An einigen Stellen wurden kleine Flüsse wie Wabe und Mittelriede einbezogen und ersetzten diese ganz. Durch die Landwehr gab es nur wenige meist mit Türmen gesicherte Zufahrten zur Stadt. Nach Wiedereinnahme der Stadt durch Herzog Rudolf August 1671 verlor die Landwehr zunehmend an Bedeutung. An einigen Stellen sind aber Reste der Landwehr noch vorhanden (Veltenhof, Lehdorf). Die überlieferte Ortsbezeichnung der Zufahrtsstellen (z.B. Gliesmaroder Turm) hat sich bis heute gehalten.

Seitens des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege (NDL) wird davon ausgegangen, dass der Springbach in seiner Bachniederung ursprünglich mäandrierte und erst im Zuge des Ausbaus zu einer Art Landwehrgraben begradigt und vertieft worden ist. Wenn der dabei entstandene Aushub zu einem kleinen Wall aufgetürmt worden ist, was in diesem Bereich nicht als gesichert angesehen werden kann, wäre das mutmaßlich auf der Nordseite des Springbachs geschehen und somit außerhalb des Geltungsbereiches A.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

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

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation bei Durchführung der Planung

Für einen 10 m breiten Streifen entlang der südlichen Seite des Springbachs im Bereich des Geltungsbereichs A sind entsprechende baubegleitende archäologische Beobachtungen durchzuführen, um etwaige Spuren dieser ehemaligen Befestigungsanlage zu sichern. In diesem Rahmen wäre gleichzeitig die Untersuchung eines 20 m breiten Streifen entlang der nördlichen Seite des Springbachs außerhalb des Geltungsbereichs A anzustreben.

4.5.8 Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Zwischen den einzelnen Umweltschutzgütern können Wechselwirkungen bestehen. Diese Wechselwirkungen können zur Steigerung oder Reduzierung von Auswirkungen führen. Deswegen sind die Schutzgüter nicht nur einzeln, sondern im Zusammenspiel der vielen Wechselwirkungen zu betrachten.

Die Inanspruchnahme von Ackerflächen für Bebauung/Versiegelung führt neben der vollständigen Zerstörung der natürlichen Bodenfunktionen und dem Verlust von Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu Beeinträchtigungen des örtlichen Wasserhaushaltes (Grundwasserneubildung, Retention) und der lokalen Klimasituation.

Besonders negative Wechselwirkungen sind im Rahmen dieses Bebauungsplanes nicht zu erwarten. Weitere erhebliche über das Plangebiet hinausgehende Wechselwirkungen sind nicht erkennbar.

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

Die gemäß den gesetzlichen Vorgaben (§§ 1 und 1 a BauGB) bei einer Planaufstellung zu berücksichtigenden Vorschriften zum Umweltschutz sind im vorliegenden Bebauungsplan mit folgenden Ergebnissen angewendet worden:

4.6.1 Aufarbeitung der Eingriffsregelung (§ 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. dem BNatSchG)

Anwendung der Eingriffsregelung

Das geplante Vorhaben stellt gemäß § 14 BNatSchG einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dar. Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind nach § 15 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen – Ausgleichsmaßnahmen – oder zu ersetzen – Ersatzmaßnahmen. Als kompensiert gilt eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise hergestellt sind. Das Landschaftsbild kann durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgeglichen werden.

Gemäß § 18 Abs. 1 BNatSchG ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Bei den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen handelt es sich um allgemeine umweltschützende Maßnahmen, die unter Würdigung der örtlichen Situation, der geplanten Nutzungen und der in der Bestandsanalyse festgestellten Wertigkeiten von Natur und Landschaft im Rahmen der Abwägung im Bebauungsplan festgesetzt wurden.

Folgende Maßnahmen dienen u.a. der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen:

- Durchgrünung des Baugebietes, insbesondere durch Baumpflanzungen und sonstige Begrünung in öffentlichen Grünflächen, Erschließungsstraßen sowie in privaten Hausgärten.
→ Verringerung der Eingriffsfolgen von Versiegelung/Bebauung für alle Schutzgüter des Naturhaushaltes.
- Baugebietsbezogene Regenwasserrückhaltung in einem offenen, naturnah gestalteten Entwässerungsgraben zur Vermeidung der Einleitung zusätzlicher, über das gegenwärtige Maß hinausgehende Niederschlagswassermengen in den Springbach.
→ Minimierung der Eingriffsfolgen für den Wasserhaushalt des Springbaches und damit auch der Oker.
- Landschaftliche Einbindung des Baugebietes durch öffentliche Grünflächen mit Gehölzpflanzungen sowie mit Erholungswegen, Spiel- und Aufenthaltsangeboten am Nord-, Ost- und Südrand sowie im mittleren Bereich des Baugebietes.
→ Minimierung der Eingriffsfolgen für das Landschaftsbild und Verbesserung der Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Erholung im Wohnumfeld.
- Durchführung von Fällungsarbeiten im Zeitraum außerhalb vom 1. März bis zum 30. September
→ Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz nach §§ 39 und 44 BNatSchG.
- Schaffung von Nistgelegenheiten bzw. -hilfen für Fledermäuse und Vögel an den geplanten Mehrfamilienhäusern und Gebäuden des Gemeinbedarfs.
→ Sicherung einer vielfältigen Fauna in besiedelten Bereichen.

Alle genannten Maßnahmen wirken sich durch ihren Beitrag zum Erhalt einer gesunden Umwelt und durch die Schaffung eines attraktiven und gesunden Wohn- und Arbeitsumfeldes positiv auch auf den Menschen aus.

Kompensationsmaßnahmen

Für den Bebauungsplan ST 81 wurde eine Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich durchgeführt.

Die mit Umsetzung der Planung zu erwartenden Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes können durch die oben beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Geltungsbereich A zwar gemindert werden, dennoch verbleiben erhebliche Eingriffsfolgen mit einem entsprechenden Kompensationserfordernis. Nach planungsrechtlicher Abwägung setzt der Bebauungsplan deshalb zum Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E folgende Flächen und Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Boden, Natur und Landschaft fest:

Geltungsbereich A

Innerhalb des Geltungsbereiches A sind auf ca. 1,47 ha Fläche folgende naturschutzfachliche Maßnahmen geplant:

Der Springbach wird als naturnahes Gewässer in einem neuen mäandrierenden Verlauf mit unterschiedlichen Böschungsneigungen hergestellt, um eine eigene Gewässerdynamik zu initiieren. In den Flächen seitlich des neuen Gewässerlaufes werden einzelne Mulden und Altarmstrukturen mit mindestens temporärer Wasserführung zur Ausbildung von Feuchtwiesenvegetation und von Amphibienlaichgewässern ausgebildet.

Auf den Flächen außerhalb der Gewässer werden Bodenmodellierungen vorgenommen, die sich in das Landschaftsbild einfügen. Es werden überwiegend offene Biotopstrukturen aus blütenreichen halbruderalen Gras- und Staudenfluren entwickelt. Auf untergeordneten Flächenanteilen werden Baum- und Strauchpflanzungen als ergänzende Biotop- und Landschaftsbildstrukturen angelegt.

Geltungsbereich B

Innerhalb des Geltungsbereiches B (Gemarkung Stöckheim, Flur 3, Flurstück 274/2-Teilbereich) mit ca. 0,78 ha sind folgende naturschutzfachliche Maßnahmen geplant:

Auf der Fläche soll aus Intensivgrünland durch Extensivierung artenreiches Grünland entwickelt werden. Dazu ist eine jährlich maximal zweimalige Mahd mit Abtransport des Mähguts oder eine extensive Beweidung durchzuführen.

Geltungsbereich C

Innerhalb des Geltungsbereichs C (Gemarkung Mascherode, Flur 4, Flurstück 41/1-Teilbereich) mit ca. 0,38 ha sind folgende naturschutzfachliche Maßnahmen geplant:

Der Springbach wird oberflächengleich aus der artesischen Quelle ausgeleitet und bis zum Durchlass Stöckheimstraße naturnah gestaltet. Die vorhandene bauliche Quelfassung wird durch Rückbau in die Renaturierung integriert.

Angrenzend an den Springbach werden auf bisherigem Ackerstandort mittels Ein-saat einer artenreichen und standortgerechten Kräuter-/Gräsermischung halbruderaler Gras- und Staudenfluren entwickelt. Auf ca. 10 % der Fläche werden verteilt Initialpflanzungen mit Gehölzen vorgenommen. Die Flächen bereichern als Biotopstruktur die Feldflur und schützen den Springbach als Gewässerrandstreifen vor stofflichen Einträgen aus der Landwirtschaft.

Geltungsbereich D (teilweise)

Innerhalb des Geltungsbereichs D (Gemarkung Querum, Flur 4, Flurstück 79/2) mit ca. 2,16 ha sind auf einer Teilfläche von ca. 0,28 ha folgende naturschutzfachlichen Maßnahmen geplant:

Die Grünlandfläche nordwestlich der Böschung wird durch Anlage von zwei periodisch austrocknenden Amphibienlaichgewässern und Bewirtschaftungsauflagen für das Grünland in ihren Biotopfunktionen aufgewertet.

Geltungsbereiche D (teilweise) und E

Innerhalb einer ca. 1,88 ha großen Teilfläche des Geltungsbereichs D (Gemarkung Querum, Flur 4, Flurstück 79/2) mit insgesamt ca. 2,16 ha und innerhalb des Geltungsbereichs E (Gemarkung Hondelage, Flur 12, Flurstück 78 und 79) mit ca. 1,81 ha sind auf folgende artenschutzrechtliche Maßnahmen geplant:

Zum Ausgleich des Lebensraumverlustes für die betroffenen Brutvogelarten des Offenlandes, insbesondere die Feldlerche und das Rebhuhn, werden innerhalb der Geltungsbereiche D und E auf den ehemaligen Ackerstandorten periodische Brachestreifen durch Einsaat einer niedrig wüchsigen Blütmischung entwickelt. Die Planung beider Maßnahmenflächen berücksichtigt die Lebensraumsansprüche der Arten, wie Mindestabstände zu Straßen, Gehölzen, vertikalen Strukturen etc.

Die Brache- und Blühstreifen werden jährlich vor der Brutzeit, Ende Februar / Anfang März, gegrubbert bzw. umgebrochen und gegebenenfalls neu eingesät, so dass das sukzessive Aufkommen von Gehölzaufwuchs unterbunden und der offene Charakter der Flächen dauerhaft sichergestellt wird. Durch einen Umbruch erst im Frühjahr bleiben die hohen Krautstrukturen während der Wintermonate noch erhalten und erhöhen die Lebensraumbedeutung der Brache- und Blühstreifen für die Vögel zusätzlich. Die Lebensraumfunktionen der Brache-/Blühstreifen werden ergänzt und optimiert durch den Ausschluss synthetischer Pflanzenschutzmittel auf den in den Geltungsbereichen anteilig verbleibenden Ackerflächen.

Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen wirken sich durch Aufgabe bzw. Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung auch allgemein positiv auf die Naturhaushaltsfunktionen aus.

Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung

Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E sind die mit Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild abschließend wie folgt zu bewerten:

- Den Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen durch den mit der Realisierung des Baugebietes insgesamt und durch Versiegelung/Bebauung insbesondere einhergehenden Lebensraumverlust stehen Begrünungs- und Extensivierungsmaßnahmen auf öffentlichen und privaten Grünflächen im Geltungsbereich A und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E gegenüber. Mit diesen Maßnahmen werden in dem vom Eingriff betroffenen Raum die Lebensraumfunktionen durch die Neuanlage und Entwicklung von Biotopstrukturen aufgewertet, die Lebensraumsansprüche der Arten des Offenlandes, insbesondere von Feldlerche und Rebhuhn, sind darin in besonderer Weise berücksichtigt. Mit den festgesetzten Maßnahmen können der Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Lebensraumfunktionen in geeigneter Weise ausgeglichen werden.
- Das Schutzgut Boden ist nicht vermehrbar, Bodenverluste durch Versiegelung und Bebauung sind insofern kaum ausgleichbar. Dem Verlust der Bodenfunktionen unter den bebauten/versiegelten Flächen steht die Verbesserung der natürlichen Bodenfunktionen auf Grün- und Ausgleichsflächen in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E entgegen, die dort durch Begrünung und Aufgabe/Extensi-

vierung bestehender Nutzungen zu erwarten ist. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Boden damit auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.

- Eingriffe in das Schutzgut Wasser resultieren insbesondere aus der Versiegelung/Bebauung offener Bodenflächen mit Auswirkungen auf den lokalen Wasserhaushalt (Verlust von Flächen für die Grundwasserneubildung, erhöhter Oberflächenabfluss). Durch die Aufgabe bzw. Extensivierung bestehender Nutzungen auf Grün- und Ausgleichsflächen in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E kann dort das Grundwasserneubildungspotential quantitativ erhalten und unter qualitativen Aspekten (Ausschluss bzw. Verringerung stofflicher Belastungen) verbessert werden. Es ist daher zu erwarten, dass mit den vorgesehenen Maßnahmen auch die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Wasser auf ein insgesamt unerhebliches Maß reduziert werden können.
- Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima/Luft können durch den Erhalt und die Entwicklung klimatisch und lufthygienisch wirksamer Freiflächen und Gehölzstrukturen im Baugebiet auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können im Sinne der Eingriffsregelung durch die landschaftliche Einbindung des Baugebietes nach Norden, Osten und Süden durch gestaltete Grünflächen und Maßnahmen für Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Mit den beschriebenen Maßnahmen werden für diesen Bauabschnitt Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in angemessener Weise verringert bzw. ausgeglichen. Gleiches gilt für die Voraussetzungen für landschaftsbezogene Erholung, die durch das vorgesehene zusätzliche Wegeangebot in den öffentlichen Grünflächen verbessert wird.

Mit Umsetzung der zeichnerisch und textlich festgesetzten Maßnahmen zur Grünordnung im Geltungsbereich A sowie der Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E sind die durch den Bebauungsplan zulässigen Vorhaben im Sinne der Eingriffsregelung als ausgeglichen einzustufen.

4.6.2 Vermeidung von umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit

Zur Vermeidung nachteiliger gesundheitlicher Auswirkungen auf den Menschen durch Lärm werden Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Zur Vermeidung nachteiliger gesundheitlicher Auswirkungen auf den Menschen durch bioklimatische Veränderungen bzw. durch Luftschadstoffe werden Begrünungen auf privaten und öffentlichen Flächen festgesetzt.

4.6.3 Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Abfallrechtliche Belange sind von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen. Besondere Festsetzungen sind nicht erforderlich. Die allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung sind zu beachten.

4.6.4 Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität

Die Durchgrünung des Baugebietes, insbesondere durch Baum- und sonstige Gehölzpflanzungen in den öffentlichen Grünflächen, im Straßenraum und auf den Privatgrundstücken, wirkt sich lufthygienisch positiv aus. Durch die Gehölzpflanzungen kann zudem die Feinstaubbelastung reduziert werden.

Positiven Einfluss auf die lufthygienische Situation in Braunschweig hat indirekt der Ausbau des Wegenetzes für den Rad- und Fußverkehr. Auch die gute ÖPNV-Anbindung trägt zur Reduzierung von Kfz-Verkehr bei. Dies entspricht den Zielen des Luftreinhalte- und Aktionsplanes Braunschweig (2007).

4.6.5 Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Energienutzung

Für das Baugebiet bietet sich im Sinne einer nachhaltigen und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung verpflichtenden Lösung die Realisierung einer regenerativen und innovativen Nahwärmeversorgung an. Der Bebauungsplan sichert deshalb einen Standort für eine Energiezentrale südlich der Fläche für Gemeinbedarf. Die endgültige Entscheidung über die Energieversorgung des Gebietes kann erst im Rahmen der Umsetzung der Planung getroffen werden.

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

4.6.6 Sparsamer Umgang mit Grund und Boden

Gemäß § 1 a (2) BauGB soll mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden. Eine Innenentwicklung soll Vorrang vor der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen haben. Die Stadt Braunschweig strebt in Ihrer Flächenvorsorge für Wohnfunktionen vorrangig eine Innenentwicklung an. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Projekte umgesetzt, die auf einer Wiedernutzbarmachung von Flächen, einer Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung beruhen, wie z.B. in den Baugebieten St. Leonards Garten (ehem. Stadtbahnbetriebshof), Alsterplatz (ehem. Schulgelände), Noltemeyer-Höfe (ehem. Verpackungsbetrieb) und Spinnerstraße (ehem. Jutespinnerei). Weitere Projekte sind in den nächsten Jahren geplant, wie z.B. das Gebiet Holwedestraße (Nachnutzung der Klinik nach Aufgabe) und das Gebiet Rennelbergstraße (Nachnutzung der Justizvollzugsanstalt nach Aufgabe). Darüber hinaus unterstützt die Stadt Baumaßnahmen im Innenbereich durch Beratung und Unterstützung bei der Projektentwicklung. Ein großer Teil der neu entstehenden Wohngebäude wird im Innenbereich gemäß § 34 BauGB genehmigt. Auch ein Baulückenkataster wird geführt und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Dennoch reichen diese Maßnahmen nicht aus, den Bedarf an Wohnbauland in einer wachsenden Großstadt wie Braunschweig zu decken. Es ist deshalb auch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen erforderlich. Vorrangig werden dabei landwirtschaftliche Flächen gewählt, die eine mäßige Bedeutung für Boden, Natur und Landschaft haben und an Standorten im Siedlungsgefüge liegen, die gut erschlossen sind und eine gute Infrastruktur bieten.

Im vorliegenden Fall handelt es sich dabei um eine Fläche, die kaum noch als „freie Landschaft“ bezeichnet werden kann, da sie zwischen Siedlungsgebieten verschiedener Art (Wohnen, Gewerbe, Kleingärten) und der Autobahn liegt und deshalb nur eine mäßige Bedeutung für Natur und Landschaft hat. Betroffen sind Böden mit überwiegend eingeschränkter Leistungsfähigkeit.

Soweit dies für ein Wohngebiet für den (überwiegenden) Einfamilienhausbau möglich ist, wird durch die Planung ein möglichst sparsamer Umgang mit Grund und Boden angestrebt. Die zulässige Versiegelung auf den Grundstücken berücksichtigt das notwendige Maß. Darüber hinaus ist insbesondere eine rationelle und sparsame Erschließung durch verkehrsberuhigte Bereiche und private Sticherschließungen zu

nennen. Ferner wird durch den städtebaulichen Entwurf eine möglichst kompakte Siedlungsform erreicht.

Im Rahmen der Baugenehmigungs- oder anzeigeverfahren wird seitens der Unteren Bodenschutzbehörde darauf hingewirkt, dass Mutterboden getrennt zu lagern und wieder zu verwenden ist.

4.6.7 Berücksichtigung des Vorrangs von Flächenrecycling, Nachverdichtung und sonstige Innenentwicklung, Umwidmungssperrklausel

Auch wenn grundsätzlich der Nachverdichtung oder Flächenrecycling in innerstädtischen Bereichen sowohl aus städtebaulicher als auch aus Gründen des Landschaftsschutzes der Vorrang zu geben ist, kann der anstehende dringende Bedarf nicht allein in solchen Bereichen gedeckt werden. Bei den hier in Rede stehenden Flächen handelt es sich um Bereiche, die aufgrund ihrer Umgebung (Wohngebiete, Freizeitflächen, Autobahn und Gewerbeflächen) noch dem engeren Siedlungsumfeld zugeordnet werden können. Die Arrondierung der Siedlungsflächen von Stöckheim fördert zudem die langfristige Wirtschaftlichkeit von privaten und öffentlichen Infrastrukturangeboten in Stöckheim.

4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4 c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung von Bauleitplänen eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Dabei sind alle Behörden verpflichtet, die Gemeinde über erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige, Auswirkungen auf die Umwelt zu informieren. Diese Daten, wie auch weitere relevante umweltbezogene Daten werden seitens der Fachbehörden mit Hilfe des stadtinternen Umweltinformationssystems vorgehalten und ständig aktualisiert.

Mit den genannten Instrumentarien lassen sich die umweltbezogenen Handlungserfordernisse für das Plangebiet aufzeigen.

Überwachungsmaßnahmen, die über die gesetzliche Zuständigkeit der Fachbehörden hinausgehen, sind bezüglich des Erreichens der Entwicklungsziele der artenschutzrechtlichen Maßnahmen notwendig. Zur Erfolgskontrolle und Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist ein Monitoring durchzuführen. Das Monitoring umfasst eine Überprüfung des Entwicklungsstandes der Maßnahmen im 1., 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung der Ausgleichsflächen sowie die Festlegung gegebenenfalls erforderlicher Maßnahmen zur Korrektur und / oder Ergänzung. Die Gutachter treffen zudem Aussagen darüber, ob und in welchem Umfang in den Folgejahren das Monitoring fortzusetzen ist.

4.8 Zusammenfassung

Bei dem Bebauungsplanbereich „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81, handelt es sich um bisher landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen östlich der bestehenden Baugebiete im Bereich der Rominten-, Rossitten- und Trakehnenstraße sowie der Straße Breites Bleek. Ziel der Planung ist es, neue Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser verschiedenen Typs und einige Mehrfamilienhäuser zu entwickeln. Im Gebiet Trakehnenstraße sollen ca. 250 Wohneinheiten entstehen; im Gebiet Breites Bleek ca. 15 Wohneinheiten.

Als voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB, die mit diesem Bebauungsplan vorbereitet werden, sind insbesondere der Verlust und die Veränderung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen und der Verlust von Boden und Bodenfunktionen durch Versiegelung zu nennen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Berücksichtigung von anerkannten Beurteilungsmaßstäben bewertet. Als Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Beeinträchtigungen sind für das Baugebiet vorgesehen:

- Durchgrünung des Baugebietes,
- landschaftliche Einbindung des Baugebietes,
- Schaffung öffentlicher Grünflächen mit Erholungswegen,
- Regenwasserrückhaltung in offener Grabenführung.

Zur Kompensation der verbleibenden erheblichen Eingriffsfolgen sind wie folgt Ausgleichsmaßnahmen geplant:

- Auf ca. 1,47 ha sollen der Springbach renaturiert, Feuchtwiesen und Amphibienlaichgewässer ausgebildet, Einzelbäume und Sträucher gepflanzt und offene Biotopstrukturen entwickelt werden.
- Auf ca. 0,78 ha soll artenreiches extensives Grünland entwickelt werden.
- Auf ca. 0,38 ha sollen halbruderaler Gras- und Staudenfluren entwickelt, Initialpflanzungen vorgenommen und der Springbach an seinem Quellbereich renaturiert werden.
- Auf ca. 2,16 ha sollen Blühstreifen zum artenschutzrechtlichen Ausgleich der Feldlerchenreviere angelegt und die Nutzung anteilig verbleibender Ackerflächen extensiviert werden. Darüber hinaus sind im Hinblick auf sonstige Biotopfunktionen die Anlage von zwei Amphibienlaichgewässern und die Entwicklung und Pflege von extensivem Grünland vorgesehen.
- Auf ca. 1,81 ha sollen ebenfalls Blühstreifen zum artenschutzrechtlichen Ausgleich der Feldlerchenreviere und die Nutzung anteilig verbleibender Ackerflächen extensiviert werden.

Ferner werden zum Schutz vor Lärmbelastungen des neuen Wohngebietes Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf bestehenden Straßen führt nicht zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen in bestehenden Wohngebieten. Die Lärmimmissionen durch den Verkehr auf der A 395 sind hier pegelbestimmend.

Durch die genannten Maßnahmen werden die Umweltauswirkungen minimiert und im Sinne der Eingriffsregelung weitgehend ausgeglichen.

Zur Erfolgskontrolle und Überprüfung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird im 1., 3. und 5. Jahr nach Fertigstellung der Ausgleichsflächen ein Monitoring durchgeführt.

5 Begründung der Festsetzungen

5.0 Städtebauliches Konzept

Innerhalb des Geltungsbereiches A sind zwei Wohngebiete geplant, die durch die Stadtbahntrasse voneinander getrennt werden.

Das Teilgebiet Breites Bleek grenzt östlich an die Wohnbebauung zwischen Leipziger Straße und Horstgraben Bleek an und arrondiert dieses kleine Siedlungsgebiet. Hier sind ca. 15 Wohneinheiten in Form von freistehenden Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und Reihenhäusern vorgesehen. Die Erschließung erfolgt über eine Verlängerung der Straße Breites Bleek.

Das Teilgebiet Trakehnenstraße grenzt östlich an die Trakehnenstraße an und ergänzt das sogenannte Ostpreußenviertel. Hier sind ca. 250 Wohneinheiten in Form von kleineren Mehrfamilienhäusern (ca. 118 WE) sowie in Form von Einfamilienhäusern (ca. 132 WE, freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenhäuser) vorgesehen. Die Mehrfamilienhäuser sollen entlang der Trakehnenstraße und im Süden an der Planstraße entstehen. Hier ist auch eine Kindertagesstätte geplant. Die Erschließung erfolgt über Trakehnenstraße, Rominten-, Rossitten- und Trakehnenstraße sowie ergänzend über die Senefelderstraße. Die innere Erschließung dieses Gebietes erfolgt über Ringstraßen. Beide Teilgebiete werden durch großzügige Grünräume miteinander verbunden, gegliedert und eingerahmt. Diese Räume erfüllen sowohl ökologische und entwässerungstechnische Funktionen als auch Erholungs- und Freizeitfunktionen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeine Wohngebiete

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung werden alle Wohnbauflächen im Plangebiet als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzt.

Dadurch kann es ermöglicht werden, dass hier Bereiche entstehen, die zwar vorwiegend dem Wohnen dienen, in welchen jedoch auch andere mit einer Wohnnutzung vereinbare und verträgliche Nutzungen untergebracht werden können.

Dabei handelt es sich um die der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe, die gemäß § 4 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten allgemein zulässig sind. In den am besten erschlossenen Bereichen an der Trakehnenstraße bzw. im westlichen Abschnitt der Planstraße D (WA 1.1 und WA 1.2) sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen nur ausnahmsweise zulässig. Mit der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit kann sichergestellt werden, dass diese Nutzungen nur zugelassen werden, wenn sie mit der angrenzenden Wohnbebauung verträglich sind. In den übrigen Gebieten werden sie – auch nicht ausnahmsweise – zugelassen, da hier der Wohnnutzung der Vorrang eingeräumt werden soll und die Erreichbarkeit über die verkehrsberuhigten Bereiche nur eingeschränkt ist.

Grundsätzlich ausgeschlossen sind im gesamten Geltungsbereich A jedoch Gartenbaubetriebe und Tankstellen, da diese sich wegen ihres großen Flächenbedarfs und ihres Störpotentials nicht in das städtebauliche Konzept für diesen Standort einfügen würden.

Die Zulässigkeit auch anderer Nutzungen soll eine mit dem Wohnen verträgliche Nutzungsmischung ermöglichen. Dadurch können allgemeine städtebauliche Ziele wie eine Stadt der kurzen Wege, Sicherung der Grundversorgung oder die Schaffung von Arbeitsplätzen im näheren Wohnumfeld zumindest teilweise erreicht werden. Dabei werden insbesondere Entwicklungsmöglichkeiten auch in mittel- bis langfristiger Sicht geschaffen. Da ein Bebauungsplan grundsätzlich zeitlich unbegrenzt gilt, soll er auch Raum für Entwicklungen schaffen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch Festsetzungen der Grund- und Geschossflächenzahl, der zulässigen Vollgeschosse und der Höhe baulicher Anlagen bestimmt.

5.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Für den überwiegenden Teil der Allgemeinen Wohngebiete wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt, sodass eine Einfamilienhausbebauung auf kleineren Grundstücksflächen sowie Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhausbebauungen entsprechend möglich sind. Dieser Wert entspricht dem Höchstwert für ein Allgemeines Wohngebiet gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

Auf Teilflächen mit Hinterlieger-Grundstücken an der Ostseite der mittigen Grünachse (WA 3) soll eine etwas lockerere Einfamilienhausbebauung auf größeren Grundstücken entstehen. Deshalb wird hier eine GRZ von 0,3 festgesetzt.

Die jeweils festgesetzte GRZ darf gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO für Stellplätze und Garagen einschließlich der Zufahrten sowie für Nebenanlagen und sonstige Versiegelungen um bis zu 50 % überschritten werden. Damit ist sichergestellt, dass auch ausreichende Flächen – insbesondere für Stellplätze und Garagen – in Anspruch genommen werden dürfen.

5.2.2 Geschossflächenzahl (GFZ)

Die Geschossflächenzahl berücksichtigt die jeweils festgesetzte Grundflächenzahl und die zulässige Zahl der Vollgeschosse (s.u.). Sie wird für den überwiegenden Teil der Allgemeinen Wohngebiete mit 0,8 festgesetzt und lässt somit die angestrebte Bebauung zu. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 3 wird der niedrigeren GRZ entsprechend eine GFZ von 0,6 festgesetzt, so dass auch hier die GRZ für eine zweigeschossige Bebauung ausgeschöpft werden kann. In dem Allgemeinen Wohngebiet WA 5.1 im nördlichen Bereich des Teilgebietes Breites Bleek wird eine GFZ von 0,4 zugelassen, da hier nur eine Bebauung mit einem Vollgeschoss zulässig ist.

5.2.3 Zahl der Vollgeschosse

Im weit überwiegenden Teil der Baugebiete werden zwei Vollgeschosse zugelassen. Damit wird es auch im Einfamilienhausbereich ermöglicht, auf verhältnismäßig kleinen Grundstücken eine rationelle Grundrissgestaltung vorzusehen, somit eine hohe Wohnraumversorgung zu schaffen und damit auch einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu leisten.

Abweichend hiervon wird im nördlichen Bereich des Teilgebietes Breites Bleek (WA 5.1) nur ein Vollgeschoss zugelassen. Damit passt sich die Bebauung weitgehend dem westlich angrenzenden bestehenden Baugebiet an der Straße Breites

Bleek an.

Der hier geltende Bebauungsplan ST 70 setzt im Norden und Osten eine Bebauung mit maximal einem Vollgeschoss fest. Richtung Westen ist entlang der Stadtbahntrasse eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen zulässig. Der Bebauungsplan ST 81 setzt südlich der Planstraße F eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen fest. Damit können hier in der Nähe der Stadtbahnhaltestelle Gebäude, z.B. Reihenhäuser, mit einer heutigen Ansprüchen genügenden Wohnfläche entstehen. Die Gebäude dürfen eine Traufhöhe von 6,50 m und eine Firsthöhe von 10,0 m nicht überschreiten. Es sind nur Satteldächer mit einer Neigung von 20° bis 45° und gegeneinander versetzte Pultdächer mit einer Neigung von 15° bis 30° zulässig. In dem Zusammenspiel dieser Festsetzungen kann erreicht werden, dass die neuen Gebäude den Charakter von Einfamilienhäusern mit geneigten Dächern erhalten, auch wenn sie zwei Vollgeschosse aufweisen. Der Abstand zwischen den eingeschossigen Gebäuden am Ostrand des bestehenden Wohngebietes (Breites Bleek Nr. 25 – 31) beträgt mindestens 20,0 m. Zudem haben die Südseiten der bestehenden Gebäude mit 10,0 m den gleichen Abstand zur südlichen Grundstücksgrenze wie die neuen Gebäude (festgesetzte Baugrenze), so dass die neuen Gebäude auch nicht unmittelbar negativ auf die Freibereiche (Terrassen, Gärten) der bestehenden angrenzenden Gebäude einwirken.

5.2.4 Höhen baulicher Anlagen

Die Festsetzungen zur zulässigen Zahl der Vollgeschosse werden um Festsetzungen zur Gebäudehöhe ergänzt. Damit wird – im Zusammenspiel mit der jeweils zulässigen Dachform – insbesondere geregelt, ob bzw. in welchem Umfang ein zusätzlicher Dachausbau (bei geneigten Dächern) bzw. ein zusätzliches Staffelgeschoss (bei Flachdächern) zulässig ist.

In den Baugebieten WA 1.1 und WA 1.2, die an oder in der Nähe der Trakehnenstraße liegen und in denen Flachdächer vorgeschrieben sind, sollen auch kleinere Mehrfamilienhäuser ermöglicht werden. Aus diesem Grund soll hier zusätzlich zu den zwei Vollgeschossen ein Staffelgeschoss möglich sein. Es ist deshalb eine Höhe von 10,0 m zulässig. Eine solche Höhe ist städtebaulich verträglich, auch wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite niedrigere Gebäude mit einem Vollgeschoss und ausgebautem Dachgeschoss vorhanden sind. Denn zwischen diesen beiden Bereichen liegt die Trakehnenstraße, die einschließlich der Nebenanlagen eine künftige Breite von insgesamt ca. 19,0 m haben wird. In diese Straßenfläche ist eine 2,50 m breiter Grünstreifen integriert, in welchem eine dichte Reihe mittel- bis großkroniger Laubbäume gepflanzt werden wird. Somit ist ein ausreichender Puffer zwischen der Bestandsbebauung und der geplanten Bebauung gesichert.

In den Baugebieten WA 2.1, die zwischen der Gebäudereihe an der Trakehnenstraße und der mittigen Grünfläche [2] liegen und in denen ebenfalls ein Flachdach vorgeschrieben ist, sollen Einfamilienhäuser entstehen. Dafür reichen bei entsprechender Grundfläche des Gebäudes zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss aus. Ein zusätzliches Staffelgeschoss bei Flachdachbauweise führt in der Regel dazu, dass das Gebäude an mindestens einer oder zwei Gebäudeseiten den Eindruck einer dreigeschossigen Bebauung vermittelt, was dem hier vorgesehenen Einfamilienhauscharakter widersprechen würde.

In den Baugebieten WA 2.2, WA 2.3, und WA 3, die zwischen der mittigen Grünfläche [2] und den Planstraßen B und E liegen und in denen geneigte Dächer vorgeschrieben sind, sollen ebenfalls Einfamilienhäuser entstehen. Hier ist eine Höhe von

maximal 10,0 m zulässig. Damit können zum einen klassische eingeschossige Einfamilienhäuser mit ausgebautem Dachgeschoss entstehen und zum anderen zweigeschossige Einfamilienhäuser mit leicht geneigten Dächern, die keinen nennenswerten Ausbau mehr ermöglichen. Durch die Begrenzung der Höhe auf 10,0 m kann erreicht werden, dass die Spielräume, die durch die Festsetzungen zur Geschossigkeit und zur Gebäudehöhe zwar nicht zu stark beschränkt, aber doch so kanalisiert werden, dass zu starke Abweichungen in den Proportionen voneinander vermieden werden. Dies wirkt sich positiv auf das Ortsbild aus.

In den Baugebieten WA 4.1 und WA 4.2 an dem östlichsten Rand der geplanten Bebauung muss die Höhe mindestens 8,0 m betragen. Diese Festsetzung wird aus Lärmschutzgründen getroffen: Nur mit einer solchen Höhe werden durch die Eigenabschirmung der Gebäude sowohl die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume an der Westseite als auch die Außenwohnbereiche ausreichend vor den Lärmimmissionen durch die A 395 geschützt.

Die übrigen Höhenfestsetzungen werden analog zur festgesetzten Dachform getroffen. Im Baugebiet WA 4.1 (geneigte Dächer) ist eine Traufhöhe von 6,50 m und eine Firsthöhe von 10,0 m zulässig. Im Baugebiet WA 4.2 (Pultdach) wird eine Firsthöhe von 10,0 m zugelassen.

Im Baugebiet WA 5.1 im Teilgebiet Breites Bleek ist eine Traufhöhe von 5,0 m und eine Firsthöhe von 10,0 m zulässig. Mit der Traufhöhe wird berücksichtigt, dass hier nur ein Vollgeschoss zulässig ist, ein Drempe jedoch auch im ausgebauten Dachgeschoss eine gute Raumnutzung bieten kann. Im Baugebiet WA 5.2 im Teilgebiet Breites Bleek ist analog zu den anderen Baugebieten, in denen zwei Vollgeschosse zulässig und geneigte Dächer festgesetzt sind, wird eine Traufhöhe von 6,50 m und eine Firsthöhe von 10,0 m zugelassen.

Die festgesetzten Traufhöhen dürfen für Zwerchgiebel und Zwerchhäuser um maximal 1,50 m auf maximal der Hälfte der jeweiligen Gebäudeseite überschritten werden. Damit wird es bei Gebäuden mit geneigten Dächern ermöglicht, im Dachraum Räume mit guter Belichtung und zumindest teilweiser Stehhöhe anzuordnen.

Dadurch, dass – unabhängig von der Zahl der Vollgeschosse und der jeweiligen Dachform – kein Gebäude eine Höhe von 10,0 m überschreiten darf, wird sichergestellt, dass keine extremen Abweichungen in der Höhenentwicklung möglich sind. Im Zusammenspiel mit der zu erwartenden Begrünung in den Straßen, auf den einrahmenden Grünflächen und in den Hausgärten, kann so auch in Bezug auf die Außen- und Fernwirkung ein harmonisches und ausgewogenes Ortsbild entstehen.

5.2.5 Fläche für Gemeinbedarf

Für das Kita-Grundstück wird die gleiche bauliche Ausnutzung wie in den benachbarten Baugebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 1.3 zugelassen (GRZ 0,4, GRZ 0,8, zwei Vollgeschosse, Gebäudehöhe 10,0 m.) Auch wenn diese Ausnutzung für eine eingeschossige vier-Gruppen-Kita nicht erforderlich ist, bestehen keine städtebaulichen Bedenken gegen eine andere bauliche Ausnutzung des Grundstücks. Im Rahmen der festgesetzten Gemeinbedarfsnutzung werden so Spielräume für einen eventuell in der Zukunft gegebenen zusätzlichen Raumbedarf geschaffen. Auch die Dachform wird nicht vorgegeben, da es sich bei der Nutzung Kita um eine besondere Form der Nutzung handelt, die auch architektonisch als Solitär erscheinen kann.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise, Anzahl der Wohneinheiten

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgelegt. Diese orientieren sich an dem der Planung zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept (Nutzungsbeispiel). Sie halten zu den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen einen Abstand von mindestens 3,0 m ein, sind ansonsten aber großzügig gefasst. Damit besteht zum einen Fläche für eine angemessene Gestaltung der Grundstücke gegenüber dem öffentlichen Raum, zum anderen werden Spielräume in der künftigen Bebauung geschaffen.

Im südlichen Abschnitt der Trakehnenstraße ist ein Abstand der Bebauung von der Straße von mindestens 8,0 m einzuhalten, ebenso östlich der Planstraßen B, E und C. Hier soll die Bebauung von den Straßen abgerückt entstehen, um auf der bevorzugten Westseite der Gebäude die Freibereiche anordnen zu können. Östlich der Planstraßen B, E und C kommt noch das Erfordernis hinzu, von der Autobahn abgewandte ruhige Außenwohnbereiche zu sichern.

Gegenüber den öffentlichen Grünflächen sind an besonders exponierten Stellen Abstände von 5,0 m einzuhalten. Hier sollen die Gebäude nicht zu massiv auf die Grünflächen einwirken. Dies betrifft insbesondere die Ostseite der mittigen Grünfläche 2 mit dem geöffneten Graben.

Für Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppen, Kellerlichtschächte, Balkone, Terrassen und Loggien sind Überschreitungen der Baugrenzen zulässig. Damit wird eine flexible Grundstücksgestaltung durch bauliche Anlagen ermöglicht, die geringere Außenwirkungen haben, als die Hauptgebäude selbst.

In den Baugebieten WA 1.1 und WA 1.2 ist eine abweichende Bauweise festgesetzt. Es sind Gebäude bis zu einer Länge von maximal 25,0 m zulässig. Damit wird die Länge der hier vorgesehenen Mehrfamilienhäuser an der Trakehnenstraße auf ein verträgliches Maß begrenzt.

In den Baugebieten WA 4.1, WA A 4.2 und WA 2.3 am Ostrand des Teilgebietes Trakehnenstraße und WA 5.2 im Teilgebiet Breites Bleek wird keine Bauweise festgesetzt. Damit ist eine offene Bauweise zulässig, in welcher gemäß § 22 BauNVO die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand als Einzelhäuser, Doppelhäuser oder Hausgruppen mit einer Länge von jeweils maximal 50,0 m zulässig sind. In diesen Baugebieten sollen neben Einzel- und Doppelhäusern insbesondere auch Reihenhäuser möglich sein. Am Ostrand des Teilgebietes Trakehnenstraße kann eine solche Bebauung mit Hausgruppen den Schallschutz verbessern.

In den übrigen Baugebieten wird festgesetzt, dass hier nur Einzel- oder Doppelhäuser zulässig sind. Damit wird dem hier vorgesehenen Einfamilienhauscharakter der Wohngebiete Rechnung getragen.

In den für den Mehrfamilienhausbau vorgesehenen Baugebieten WA 1.1 und WA 1.2 sind maximal 10 Wohneinheiten je Gebäude zulässig. Im Zusammenspiel mit der hier festgesetzten maximalen Gebäudelänge von 25,0 m und der maximal zulässigen Zahl von zwei Vollgeschossen mit Staffelgeschoss kann damit erreicht werden, dass hier nur kleinere Mehrfamilienhäuser mit einer überschaubaren Anzahl von Wohnungen je Gebäude errichtet werden.

In allen übrigen Baugebieten sind je Wohngebäude maximal zwei Wohnungen zulässig. Diese Festsetzung ermöglicht in jedem Einfamilienhaus auch die Unterbrin-

gung einer Einliegerwohnung, die häufig gern zur Unterbringung für weitere Familienmitglieder genutzt wird. Damit wird der hier vorgesehene Einfamilienhauscharakter unterstützt.

Mit den Festsetzungen zur Zahl der Wohneinheiten je Gebäude soll auch die Zahl der Bewohner in dem Rahmen gehalten werden, der in der Entwurfsplanung und der Abwägung zugrunde gelegt worden ist und die Dimensionierung der Wohnfolgeeinrichtungen und der Straßenräume mitbestimmt hat.

5.4 Stellplätze und Garagen

Je Grundstück ist nur eine kombinierte Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,0 m zulässig. Die Lage dieser Ein- und Ausfahrt ist im Benehmen mit dem Straßenbaulasträger festzulegen, damit dabei auch die Standorte notwendiger Bestandteile des öffentlichen Straßenraums, wie Beleuchtungsmasten, Verkehrszeichen, Begrünung, Besucherparkplätze, Schaltkästen usw. berücksichtigt werden können.

Durch die Beschränkung der Anzahl der Grundstückszufahrten und deren Breite kann erreicht werden, dass die Vorzonen der Gebäude eher durch Vorgärten und die damit verbundenen Grünstrukturen geprägt werden. Ferner kann in den öffentlichen Verkehrsflächen ausreichend Raum für öffentliche Parkplätze sowie Baumpflanzungen zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung geschaffen und so eine größere Verkehrssicherheit für Fußgänger erreicht werden.

Eine Ausnahme von der Festsetzung „eine Ein- und Ausfahrt je Grundstück“ kann jedoch erteilt werden, wenn ein Doppelhaus oder eine Reihenhaushausgruppe auf einem Grundstück – also ohne die dabei normalerweise übliche eigentumsrechtliche Grundstücksteilung – errichtet werden soll. Diese Bauformen sind dadurch charakterisiert, dass sie eine vertikale Gliederung für die Wohneinheiten aufweisen und es für jede Wohnung einen separaten Eingang sowie einen separaten Privatgarten gibt. Von ihrer Nutzung und äußeren Wahrnehmung her handelt es sich um Einfamilienhäuser in verdichteter Bauweise. In diesen Fällen kann eine Ein- und Ausfahrt je Doppelhaushälfte oder je Reihnhaus zugelassen werden. Denn würden die Bauformen mit den normalerweise üblichen Grundstücksteilungen errichtet, wäre auch je Wohneinheit eine Ein- und Ausfahrt zuzulassen.

Für ein Mehrfamilienhaus hingegen gilt diese Ausnahme nicht. Solche Gebäude müssen einen Gemeinschaftsstellplatz oder eine Gemeinschaftstiefgaragenanlage über eine einzige Ein- und Ausfahrt vorsehen. Bei Mehrfamilienhäusern ist eine Zuordnung eines Einstellplatzes zu einzelnen Wohneinheiten weder möglich noch nötig. Deshalb hat hier die Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsflächen und damit verbunden die Notwendigkeit, möglichst wenige Ein- und Ausfahrten einzurichten, einen Vorrang vor eventuellen privaten Wünschen zur Unterbringung der PKW auf dem Grundstück.

Die Zufahrtseiten von Garagen und offenen Garagen (Carports) müssen einen Abstand von mindestens 5,0 m von der öffentlichen Verkehrsfläche einhalten. Durch diesen Abstand wird dafür Sorge getragen, dass die notwendige Rückstoßflächen auf privaten Grundstücksflächen liegt. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit in erheblichem Maße erhöht, da eine Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenraum besser ermöglicht wird.

Ferner kann nur so sichergestellt werden, dass in den verkehrsberuhigten Berei-

chen auf der gegenüberliegenden Straßenseite öffentliche Parkplätze bzw. Baumstandorte untergebracht werden können. Ohne diese Festsetzungen würde in den verkehrsberuhigten Bereichen bei einer ausgebauten Breite der öffentlichen Verkehrsfläche (Planstraßen B, C, D, E und F) von 6,5 m der öffentliche Raum als Rückstoßfläche von Garagen benötigt werden. Die Ausbaubreite dieser Straßen ist so bemessen, dass einseitig Flächen für öffentliche Parkplätze und Bäume, die der Straßenraumgestaltung dienen, zur Verfügung stehen.

Nicht zuletzt sichert der 5,0 m tiefe Abstand von Garagen und offenen Garagen (Carports) auf der Vorfläche einen zweiten Einstellplatz. Damit wird dem Erfordernis, bei Einfamilienhäusern zwei Einstellplätze nachzuweisen, Rechnung getragen (s. Kap. 5.10.4). Auch können dabei zwei nebeneinanderliegende Garagen über eine einzige Zufahrt angefahren werden.

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

Außerhalb der Baugrenzen werden Stellplätze und Garagen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sie müssen jedoch entlang von öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen mit ihren Längs- und Rückseiten einen Abstand von mindestens 1,0 m einhalten und sind, wenn 3,0 m Abstand zur Grundstücksgrenze unterschritten wird, zu begrünen. Diese Festsetzung wird getroffen, um eine zu starke, gestalterisch negative Wirkung dieser baulichen Anlagen (Gebäude mit ungestalteten geschlossenen Fassaden) auf den begrenzten öffentlichen Raum durch eine optische Einengung zu vermeiden. Neben Garagenwänden sind davon auch offene Garagen (Carports) als bauliche Anlagen betroffen. Bei Letzteren ist generell nicht auszuschließen, dass die Seite zum öffentlichen Raum zu einem späteren Zeitpunkt geschlossen wird, so dass ebenfalls die Wirkung einer Garage erreicht wird. Auch die Wirkung von offenen Stellplätzen, die unmittelbar an den öffentlichen Raum angrenzen, ist negativ zu bewerten, so dass auch solche Anlagen den Mindestabstand einhalten müssen.

5.5 Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Die neuen Wohnbauflächen sind sehr gut an die Stadtbahnstrecke der Linie 1 (Stöckheim-Wenden) angebunden. Die Haltestelle „Trakehnenstraße“ grenzt unmittelbar an die beiden neuen Wohngebiete an. An der Leipziger Straße befinden sich im Einmündungsbereich der Romintenstraße die Stadtbahnhaltestelle und die Bushaltestelle „Siekgraben“. Die Entfernung zur Trakehnenstraße beträgt ca. 450 m. Beide Haltestellen sind fußläufig sehr gut zu erreichen.

Für Fußgänger und Radfahrer ist eine Querung über die Stadtbahntrasse vorgesehen (s. Kap. 5.5.4). Aus Sicherheitsgründen müssen die Grundstücke im Teilgebiet Breites Bleek, die unmittelbar an den Haltestellenbereich angrenzen, eine bauliche Einfriedung (Zaun, Mauer) errichten (s. Kap. 5.10.3).

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden für das Teilgebiet Trakehnenstraße neun verschiedene Erschließungsvarianten geprüft. Dabei wurden folgende Aspekte geprüft und in der Abwägung entsprechend ihrer Bedeutung gewichtet: Verkehrserschließung, städtebauliche Struktur, Natur und Landschaft, Lärmimmissionen, Baumaßnahmen, Kosten und Finanzierung, Grunderwerb und Planungsrecht. In Bezug auf das Teilgebiet Breites Bleek wurde nur ein Anschluss an die vorhandene Straße Breites Bleek untersucht.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass unter Abwägung aller Gesichtspunkte die Anbindung beider Teilgebiete an die bestehenden Wohngebiete vorgesehen werden soll. Das Teilgebiet Trakehnenstraße soll zusätzlich an die Senefelderstraße angebunden werden.

Die einzelnen Erschließungsvarianten, die untersuchten Kriterien sowie die Gründe, die zur Entscheidung über die jeweils vorgesehene Erschließung geführt haben, sind in Kap. 4.2 dargestellt. Im Folgenden wird auf diese Erschließungslösungen detaillierter eingegangen.

Teilgebiet Trakehnenstraße

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Trakehnenstraße, der Romintenstraße und der Rossittenstraße, einschließlich der Einmündung in die Leipziger Straße wurde gutachterlich untersucht (WVI, Januar 2017). In einer Erweiterung der Untersuchung (WVI, Juli 2017) wurden der Analysefall 2016/2017, der Prognose-Nullfall 2025 und die Planfälle Varianten A bis D1 untersucht und gegenübergestellt. Bei der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen Erschließung über Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße handelt es sich um die Variante B1.

Die Verkehrsnachfrageentwicklung in Braunschweig und in Stöckheim bis zum Prognosehorizont 2025 wurde mit dem Verkehrsmodell für die Region Braunschweig (WVI, Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung) ermittelt. Danach gehen die Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall im Stadtgebiet von Stöckheim nördlich des Stöckheimer Marktes leicht zurück. Dies begründet sich u.a. durch geringere prognostizierte Einwohnerzahlen im Jahr 2025 in den Bestandswohnhäusern. Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens aus dem Teilgebiet Trakehnenstraße lässt in Summe über den Quell- und Zielverkehr an einem Werktag von 1.318 Kfz-Fahrten pro Tag erwarten (im weiteren Verlauf des Gutachtens auf 1.320 Kfz/24 h gerundet). Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen:

- 1.228 Kfz-Fahrten werden pro Tag durch die Bewohner des Neubaugebiets einschließlich 130 Kfz-Fahrten von Besuchern und 76 Kfz-Fahrten pro Tag von und zur Kindertagesstätte durchgeführt.
- 90 Kfz-Fahrten werden pro Tag von außerhalb des Neubaugebietes durch andere Eltern, Mitarbeiter und die Anlieferung der Kita durchgeführt.

Die Spitzenstunde der Verkehrsnachfrage aus dem Neubaugebiet liegt mit 119 Kfz/h zwischen 7:00 und 8:00 Uhr am Morgen und besteht überwiegend aus

Quellverkehr. Am späten Nachmittag befindet sich die Spitzenstunde der Verkehrsnachfrage mit 110 Kfz/h in Summe aus Quell- und Zielverkehr zwischen 17:00 und 18:00 Uhr.

Das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen verteilt sich auf die bestehenden Straßen.

In Bezug auf die in diesem Bebauungsplan vorgesehene Variante B 1 (Erschließung über Trakehnenstraße, Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße) ist mit folgenden Veränderungen der Verkehrsaufkommen an den maßgeblichen bestehenden und geplanten Straßen zu rechnen (WVI, Juli 2017):

Straßenabschnitt	Analysefall 2016/2017 Kfz/24 h	Prognose- Nullfall 2025 Kfz/24 h	Planfall Variante B1 2025 Kfz/24 h
Trakehnenstraße zwischen Romintenstraße und Rossittenstraße	nicht berechnet, sehr gering	nicht berechnet, sehr gering	250
Rossittenstraße zwischen Trakehnenstraße und Romintenstraße	250 - 500	220 - 440	320 - 580
Romintenstraße zwischen Trakehnenstraße und Rossittenstraße	250	220 - 520	930 – 1.260
Romintenstraße zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße	1.070	960	1.840
Leipziger Straße zwischen Romintenstraße und Mascheroder Weg	4.740 – 6.320	4.690 – 6.540	4.340 – 6.110
Senefelderstraße	1.250 – 8.500	1.190 - 8.150	1.200 – 8.450
Planstraße D	nicht vorhanden	nicht vorhanden	750 - 800
Planstraße G	nicht vorhanden	nicht vorhanden	1.170

Verkehr Trakehnenstraße:

Die vorgenannten Zahlen aus dem Verkehrsgutachten stellen nicht alle Details der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrssituation auf der Trakehnenstraße dar. Deshalb werden die folgenden ergänzenden Betrachtungen und Bewertungen vorgenommen:

- Nördlich der Rossittenstraße kann für die 8 Einfamilienhäuser, die an der Trakehnenstraße und am Ostpreußendamm liegen, im Prognose-Nullfall 2025 ein Verkehrsaufkommen von 35 Kfz/24 h unterstellt werden.
- Südlich der Romintenstraße kann für die 4 Einfamilienhäuser, die an der Trakehnenstraße liegen, im Prognose-Nullfall 2025 ein Verkehrsaufkommen von 18 Kfz/24 h unterstellt werden.
- Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan (WVI, Ergänzung Juli 2017) kommt bei der Variante B1, die dem Bebauungsplan ST 81 zugrunde liegt, für die Trakehnenstraße nördlich der Romintenstraße zu einer Verkehrsprognose von 250 Kfz/24 h für den werktäglichen Verkehr (WTV). Darin ist bereits pauschal ein Anteil von 12 Lkw-Fahrten/24 h enthalten.

- Für die Trakehnenstraße südlich der Romintenstraße wird im Gutachten keine eigenständige Zahl ausgewiesen, da es sich hier um eine Sackgasse handelt, die von den verschiedenen Erschließungsvarianten nicht betroffen ist. Da hier von der Trakehnenstraße – anders als weiter nördlich – auch keine neuen Wohngrundstücke erschlossen werden sollen, wird hier für den auf die Wohnnutzung bezogenen Verkehr im Wesentlichen eine Fortsetzung der Bestandsituation unterstellt.

- Verkehr der Wertstoffcontainerstationen:

Der Bedarf und die Standortwahl für die Wertstoffcontainerstationen ist in Kap. 5.9 dargelegt und begründet.

Die Wertstoffcontainerstationen sind gut für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen und werden von diesen Verkehrsteilnehmern auch genutzt werden. Dennoch ist anzunehmen, dass ein großer Teil der Nutzer die Stationen mit dem Pkw anfährt und zwar insbesondere bei Wegen, die ohnehin durchgeführt werden, so dass hier weitgehend Mitnahmeeffekte zu verzeichnen sind. Die Wege sind im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan ST 81 bei der Betrachtung der Erschließungsvarianten als integraler Bestandteil des Verkehrsaufkommens des Wohngebietes inkludiert und nicht gesondert ausgewiesen.

Es ist jedoch möglich, den Verkehr separat abzuschätzen, der durch die Wertstoffcontainerstationen zusätzlich dadurch verursacht wird, dass die Bewohner die Stationen anfahren und an den Wendepunkten wenden. Dabei kann erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, dass jeder Haushalt die Wertstoffcontainer per Pkw alle zwei Wochen anfährt. Im Teil des Wohngebietes nördlich der Planstraße A sind ca. 130 WE geplant, im Teil südlich der Planstraße A ca. 120 WE. Verteilt auf 12 Werktagen (an Sonn- und Feiertagen ist die Nutzung untersagt) ergeben sich daraus rund 20 Fahrten je Werktag und je Station. Die Fahrten werden im Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr stattfinden, da die Nutzung von Wertstoffcontainern nachts untersagt ist. Die Leerung erfolgt ebenfalls alle zwei Wochen, so dass der Anteil an Schwerverkehr am werktäglichen Verkehr nur sehr gering ist und im Rahmen eines üblichen Wohngebietsverkehrs liegt.

In der Trakehnenstraße nördlich der Rossittenstraße können somit zu den ermittelten 250 Kfz/24 h, in denen bereits ein Anteil von 12 Lkw-Fahrten enthalten ist, weitere 20 Kfz/24 h angenommen werden, so dass sich hier ein Aufkommen von 270 Kfz/24 h ergibt.

In der Trakehnenstraße südlich der Romintenstraße können zusätzlich zu den bisherigen 18 Kfz/24 h für die Wertstoffcontainerstation weitere 20 Kfz/24 h angenommen werden, so dass sich hier ein Aufkommen von 38 Kfz/24 h ergibt.

- Verkehr Kindertagesstätte:

Das Verkehrsgutachten geht aufgrund des damals vorliegenden Sachstandes von drei Kindergartengruppen zu je 25 Kindern aus, insgesamt also 75 Kinder, und berechnet auf dieser Basis das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch den Hol- und Bringverkehr (ca. 152 Kfz/24 h). Der Berechnung liegen qualifizierte Annahmen über den Anteil von Pkw-Fahrten (jeweils zwei Fahrten Bringen und zwei Fahrten Holen pro Tag), den Anteil von Mitnahmeeffekten ohne zusätzliche Fahrten (d.h. Hol- und Bringverkehr in Verbindung mit anderen Pkw-Fahrten, z.B. zur Arbeit) zugrunde. Ferner wird ein Anteil an Hol- und Bringverkehr zu Fuß und

mit dem Fahrrad erfolgen. Die gute Lage der Kita ermöglicht eine gute Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad, insbesondere aus dem Neubaugebiet aber auch aus anderen Wohngebieten der näheren Umgebung. Auch dabei sind Mitnahmeeffekte zu erwarten: z.B. auf dem Weg zur Bus- oder Straßenbahnhaltestelle, oder zum Einkaufen. In der Summe ergibt sich daraus im Mittel ein Hol- und Bringverkehr von ca. zwei Pkw-Fahrten pro Kind pro Tag.

In den Berechnungen der Verkehrsalternativen wird auch bereits berücksichtigt, dass auf mittlere Sicht – nach Ende der ersten Entwicklungsphase des Baugebietes – ca. 50 % der Kinder aus dem Baugebiet kommen und ca. 50 % von außerhalb, insbesondere aus dem Ostpreußenviertel.

Einschließlich des Verkehrs der Mitarbeiter (ca. 10 Kfz/24 h) und Lieferanten (ca. 2 Pkw/24 h und 2 Lkw/24 h) ergibt sich somit gemäß Verkehrsgutachten ein Verkehrsaufkommen von ca. 166 Kfz/24 h.

Im Laufe der Konkretisierung der Planungen wurde der Kinderbetreuungsbedarf konkreter ermittelt und im städtebaulichen Vertrag mit 80 Plätzen festgelegt (vier Gruppen, davon zwei kleinere Krippengruppen). Damit kann sich grundsätzlich das Verkehrsaufkommen entsprechend geringfügig erhöhen. Für die zusätzliche Gruppe können zwei zusätzliche Mitarbeiter - Fahrten pro Tag angenommen werden. Sicherheitshalber wird eine Zunahme von 10 Fahrten für den zusätzlichen Hol- und Bringverkehr sowie von 6 Fahrten für weitere Mitarbeiter unterstellt. Eine Zunahme des Lieferverkehrs ist dabei nicht zu erwarten. Somit ergibt sich ein Verkehrsaufkommen durch die Kindertagesstätte von insgesamt 182 Kfz/24 h.

Der Kita-Verkehr fällt in der Regel nur Werktags von montags bis freitags an und nur tags während der Öffnungszeiten (i.d.R. von 7:00 bis 16:00 Uhr) und deren Randzeiten.

- Verkehr Wertstoffcontainer + Kindertagesstätte:

Aufgrund von Sicherheitsbedenken sollen Wertstoffcontainerstationen und Eingangsbereiche von Kindertagesstätten grundsätzlich nicht nebeneinander angeordnet werden (s. Kap. 5.8). Das wahrscheinliche und in der bisherigen Hochbauplanung gemäß Nutzungsbeispiel zum Bebauungsplan berücksichtigte Szenario ist deshalb die Anordnung der Wertstoffcontainerstation an der Trakehnenstraße und die Anordnung von Eingang und Zufahrt der Kindertagesstätte an der Planstraße D (Verkehrsaufkommen Trakehnenstraße: 38 Kfz/24 h).

Die gleichzeitige Anordnung der Wertstoffcontainerstation und von Eingang und Zufahrt der Kindertagesstätte an der Trakehnenstraße würde aufgrund der Sicherheitsanforderungen in Bezug auf den zu erwartenden Verkehr und Verkehrslärm im Abschnitt der Trakehnenstraße südlich der Romintenstraße ein unwahrscheinliches worst-case-Szenario darstellen. Selbst wenn eine solche Konstellation zum Zuge käme, würde dies nicht bedeuten, dass der gesamte Hol- und Bringverkehr über die Trakehnenstraße südlich der Romintenstraße abgewickelt würde. Es ist davon auszugehen, dass ein nennenswerter Teil der Fahrzeuge – je nach Herkunft aus dem Baugebiet oder aus dem Ostpreußenviertel und abhängig von der beabsichtigten weiteren Fahrtroute auch an der Romintenstraße, der Planstraße D oder der Trakehnenstraße nördlich der Romintenstraße anhalten, um die Kinder zur Kindertagesstätte zu bringen.

Dennoch soll im Interesse einer konservativen Betrachtung dieses unwahrscheinliche worst-case-Szenario betrachtet werden. Dabei ergibt sich für die Trakehnenstraße südlich der Romintenstraße ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 220 Kfz/24 h (18 Bestand + 20 Wertstoffcontainer + 182 Kita).

- **Bewertung Verkehr Trakehnenstraße:**

Somit kann unter gesonderter Berücksichtigung des Verkehrs, der durch die beiden Wertstoffcontainerstationen und ggf. die Lage von Eingang und Zufahrt der Kindertagesstätte an der Ostseite der Trakehnenstraße für den Abschnitt nördlich der Rossittenstraße ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 270 Kfz/24 h und für den Abschnitt südlich der Romintenstraße ein Verkehrsaufkommen von 220 Kfz/24 h unterstellt werden.

Damit erhöht sich das Verkehrsaufkommen in den beiden Abschnitten zwar um den Faktor 8 (Norden) bzw. um den Faktor 12 (Süden, worst-case-Szenario). Diese hohen Steigerungsfaktoren sind jedoch nur dadurch bedingt, dass das Verkehrsaufkommen im Analysefall und im Prognose-Nullfall 2025 aufgrund der hier noch nicht abgeschlossenen Siedlungsentwicklung sehr gering ist.

Seit den 70er Jahren war im Bereich der Trakehnenstraße eine weitere erhebliche Siedlungsentwicklung (Gewerbegebiet mit Durchgangsstraße für Gewerbeverkehr von der Anschlussstelle BS-Heidelberg bis zum Salzdahlumer Weg) vorgesehen, die bisher nicht abgeschlossen wurde. Mit Veränderungen der Situation war seitens der Anwohner deshalb schon vor und seit der Realisierung des Ostpreußenviertels immer zu rechnen (s. Kap. 4.5.6 Lärm).

Das im Prognosefall 2025 in absoluten Zahlen zu erwartende Verkehrsaufkommen von 220 – 270 Kfz/Tag auf der Trakehnenstraße ist insgesamt sehr gering, und liegt an der unteren Grenze der für Wohngebiete gemäß RAS 2006 üblichen Verkehrsaufkommens von bis zu 400 Kfz/Stunde bzw. 4.000 Kfz/Tag. Der zukünftig zu erwartende Verkehr kann damit als gut verträglich eingestuft werden. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Hol- und Bringverkehr einer Kindertagesstätte bestimmte Stoßzeiten hat, wie insbesondere am Morgen. Im Gegenzug treten dafür Tageszeiten auf, in denen kein nennenswerter Verkehr auftritt.

Die vorhandene Verkehrsberuhigung im Ostpreußenviertel (Tempo 30) sowie die geplante Erschließung im neuen Wohngebiet über verkehrsberuhigte Wohn- und Erschließungsstraßen verhindert, dass großräumiger Verkehr in diesen Bereich hineingezogen wird. Der Verkehr verbleibt deshalb auch zukünftig im Wesentlichen auf den Hauptverkehrsstraßen Leipziger Straße und Mascheroder Weg.

In der Variante B1 entstehen Durchgangsverkehre durch das neue Wohngebiet in Höhe von 550 Kfz/Tag. Der größte Anteil dieser Fahrten kommt aus dem Ostpreußenviertel mit Ziel Gewerbeansiedlungen Senefelderstraße bzw. Anschlussstelle Braunschweig-Stöckheim. Darüber hinaus sind einige wenige Fahrten aus Stöckheim (Siekgraben) zu erwarten, die auch die Romintenstraße zusätzlich belasten. Durch das „Umklappen“ eines Anteils Eigenverkehr der Anwohner von Westen nach Osten zur Senefelderstraße bleiben die Verkehrsbelastungen auf der Romintenstraße gegenüber der Variante A nahezu unverändert.

Wesentliche Durchgangsverkehre durch das Neubaugebiet bzw. über die Romintenstraße aus den Ortsteilen Merverode oder Rüningen sind nach den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell nicht zu erwarten.

Von dem zu erwartenden Durchgangsverkehr aus dem Ostpreußenviertel ist demnach vor allem das neue Wohngebiet betroffen. In Anbetracht der insgesamt geringen zu erwartenden absoluten Verkehrsmengen (750 bis 800 Kfz/24 h) auf der am stärksten belasteten Planstraße D (innerhalb der Bebauung) kann dieser zusätzliche Verkehr jedoch hingenommen werden.

Die maßgebende Richtlinie für die Planung und Gestaltung von Stadtstraßen ist die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“, RAST 06 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Sie ist ein zentrales Regelwerk für den Straßenentwurf und hat eine hohe Verbindlichkeit.

Die RAST 06 benennt unterschiedliche Querschnitte, die sich u.a. aus den Nutzungsansprüchen des Fuß- und Radverkehrs, des Kfz-Verkehrs, des ÖPNV sowie der Straßenraumbreite ableiten. Für unterschiedliche Straßentypen werden dafür unter anderem Fahrbahnbreiten, typische Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten genannt.

In Bezug auf die Trakehnenstraße, die Romintenstraße und die Rossittenstraße kann festgestellt werden, dass auch zu den Spitzenzeiten lediglich Werte von deutlich unter 200 Kfz/h erreicht werden. Damit werden die in der RAST 06 genannten typischen Verkehrsmengen für Wohnstraßen von bis zu 400 Kfz/h für Wohnstraßen deutlich unterschritten.

Ein Vergleich der vorhandenen verkehrsräumlichen Situation in den betrachteten Straßenzügen im Ostpreußenviertel mit den Regelbreiten und Verkehrsmengen der RAST 06 zeigt, dass die vorhandenen Fahrbahnbreiten der den Richtwerten für Wohnstraßen entsprechen. Die vorhandenen Verkehrsräume sind auf allen drei Straßen für den Begegnungsfall Pkw – Pkw ausreichend. Für den Begegnungsfall Lkw – Pkw werden die Richtwerte auf der Rossittenstraße teilweise unterschritten. Aufgrund der sehr seltenen Lkw-Fahrten und damit Begegnungsfälle Lkw – Pkw, bei denen u.a. in Querstraßen ausgewichen werden kann, sind diese Verkehrssituationen unproblematisch.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind somit keine Anpassungen in den Straßen im Ostpreußenviertel erforderlich.

Bei der Senefelderstraße hingegen handelt es sich nach der Definition der RAST 06 um eine Gewerbestraße. Hier muss vom Begegnungsfall Lkw – Lkw ausgegangen werden. Die hierfür erforderliche Fahrbahnbreite ist mit 6,73 m bis 7,92 m vorhanden. Im Seitenraum sind keine Flächen für parkende Fahrzeuge vorgesehen; im nördlichen Abschnitt wird jedoch am Rand der Fahrbahn geparkt.

Die Breiten der in der Senefelderstraße vorhandenen Gehwege mit 1,95 m bis 2,35 m Breite entsprechen nicht den Anforderungen des Regelwertes von 2,50 m bzw. der Empfehlung von 3,00 m an Gewerbestraßen. An der Ostseite der Senefelderstraße fehlt im mittleren und nördlichen Abschnitt ein Gehweg ganz. Der Ausbau der Gehwege ist auch ohne zusätzliche Erschließung des Wohngebietes geboten. Der Bebauungsplan ST 76 aus dem Jahr 2008 setzt die dafür erforderlichen Flächen als öffentliche Verkehrsflächen fest.

Auch wenn das Teilgebiet im Siedlungszusammenhang an das Ostpreußenviertel angebunden wird, steigt mit der Anbindung des Wohngebietes an die Senefelderstraße die Bedeutung der Senefelderstraße für Fußgänger und Radfahrer an, da sich hierüber ein neuer kurzer Weg zum Verbrauchermarkt ergibt. Deshalb ist in der Planstraße G ein einseitiger Gehweg vorgesehen, der an den vorhandenen durchgehenden Gehweg auf der Westseite der Senefelderstraße anschließt. Zusätzlich steht die vorhandene

Anbindung über eine öffentliche Freizeitverbindung vom südlichen Ende der Trakehnenstraße aus und entlang des Verbrauchermarktes über dessen Grundstück auch für die Neubürger zur Verfügung.

Eine zwingende Notwendigkeit, an der Senefelderstraße beidseitige Gehwege in richtlinienkonformer Breite und ggf. auch die gutachterlich empfohlenen Radwege als Voraussetzung für die Entwicklung des neuen Wohngebietes auszubauen, besteht nicht, da die Senefelderstraße nicht die einzige Anbindung des neuen Wohngebietes an das öffentliche Straßennetz darstellt, sondern eine qualifizierte Anbindung für alle Verkehrsteilnehmer über Romintenstraße und Rossittenstraße gesichert ist.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten und der Einmündungen mit einer „rechts-vor-links-Regelung“ ist nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) bewertet worden. Darin werden Qualitätsstufen von A (ausgezeichnete Qualität) bis F (völlig ungenügende Qualität) vergeben. Das Beurteilungskriterium für die Qualität des Verkehrsablaufs bildet gemäß HBS die mittlere Wartezeit. Maßgebend für die erreichbare Qualitätsstufe im gesamten Knoten ist der Verkehrsstrom mit den größten Wartezeiten. Es wurden jeweils die Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag untersucht.

Gemäß Rundschreiben Straßenbau 14/2015 des Bundesverkehrsministeriums soll bei Planungen zu Um-, Aus- und Neubauten die Qualitätsstufe D als Mindestqualität zugrunde gelegt werden.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan ST 81 wurden auch in allen Varianten die von den Verkehrsveränderungen betroffenen Knoten untersucht. Die verkehrstechnische Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Leipziger Straße / Romintenstraße / Siekgraben in der Variante B1 kommt zu folgenden Ergebnissen:

Am Knotenpunkt Leipziger Straße/Romintenstraße/Siekgraben wird im Ist-Zustand (Analysefall 2016/2017 in der Morgenspitze die Qualitätsstufe D (ausreichende Qualität) erreicht. Verantwortlich hierfür sind die Linksabbiegeströme aus der Zufahrt vom Siekgraben in die Leipziger Straße. Es kommt in der Zufahrt Siekgraben zu geringfügigen Rückstauerscheinungen. Die übrigen Knotenströme können leistungsfähig abgewickelt werden. In der Nachmittagsspitze ist der Knotenpunkt mit der Qualitätsstufe B (gute Qualität) ausreichend leistungsfähig.

Im Planfall Variante B1 2025 kann der Knotenpunkt den zusätzlichen Verkehr leistungsfähig abwickeln. Der Knotenpunkt erreicht in der Morgenspitze die Qualitätsstufe C (befriedigende Qualität, mittlere Wartezeit 48s) und in der Nachmittagsspitze die Qualität B (gute Qualität, mittlere Wartezeit 32s). Anpassungen an dem Lichtsignalprogramm sind nicht erforderlich. Durch das neue Wohngebiet wird die bestehende Situation in der Prognosesituation 2025 damit nicht verschlechtert.

Es ist nicht erkennbar, dass der Knoten Leipziger Straße in Bezug auf die Stadtbahn besonders unfallgefährdet ist oder durch das neue Wohngebiet wird.

Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr wird sicher geführt (Lichtsignalanlagen, ausgebaute Übergänge).

Der Knotenpunkt Senefelderstraße/Mascheroder Weg ist bereits ohne die zusätzliche Anbindung an das Wohngebiet in den Nachmittagsspitzen am Normalwerktag und Freitag sowie in der Mittagsspitze am Samstag nicht leistungsfähig. Er erreicht die Qualitätsstufe F (völlig ungenügende Qualität). Maßgebender Strom ist der Linksabbiegerverkehr aus der Senefelderstraße. Die langen Wartezeiten auf diesem Strom führen

heute dazu, dass rund ein Drittel der eigentlichen Linksabbieger nach rechts abbiegt und an der Inhoffenstraße wendet. Mit der Anbindung an das Wohngebiet ist der Knoten in der Nachmittagsspitzenstunde weiterhin nicht ausreichend leistungsfähig (Qualitätsstufe F: völlig ungenügende Qualität). In der Morgenspitzenstunde wird die Qualitätsstufe B erreicht (gute Qualität).

Der Ausbau des Knotens Senefelderstraße/Mascheroder Weg ist deshalb für die Funktionstüchtigkeit der ergänzenden Erschließung des neuen Wohngebietes über die Senefelderstraße erforderlich. Aufgrund der bereits heute vorhandenen ungenügenden Qualität ist der Ausbau auch in der Bestandssituation erforderlich und vorgesehen. Im Bebauungsplan „Senefelderstraße/Mascheroder Weg“, ST 76, aus dem Jahr 2008 ist eine Fläche für einen Kreisverkehrsplatz bereits planerisch gesichert. Der Ausbau scheiterte bisher an der mangelnden Verkaufsbereitschaft der verschiedenen betroffenen Eigentümer. Mittlerweile liegt eine leicht geänderte Planung vor, die nur noch Flächen eines einzigen Eigentümers in Anspruch nimmt. Sie ist mit dem Bebauungsplan ST 76 vereinbar, da dessen Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Der von dieser modifizierten Planung betroffene Eigentümer ist grundsätzlich verkaufsbereit, so dass hier von einer Umsetzbarkeit ausgegangen werden kann. Andernfalls kommt die Durchführung eines Enteignungsverfahrens zur Umsetzung des im Bebauungsplan ST 76 festgesetzten Kreisverkehrsplatzes in Betracht. Unabhängig von Einzelheiten der Umsetzung ist zu beachten, dass die Senefelderstraße – wenn auch unzureichend – an das öffentliche Straßennetz angebunden ist.

Am Knoten Leipziger Straße/Mascheroder Weg/Brauerskamp kann der Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. In der Morgenspitze wird Qualitätsstufe B (gute Qualität) und in der Nachmittagsspitze die Qualitätsstufe D (ausreichende Qualität) erreicht.

Um die Verkehre aus dem Teilgebiet Trakehnenstraße auf umliegende Straßen zu verteilen, sieht der Bebauungsplan unter Berücksichtigung der beschriebenen Belange vor, dass die Variante B1 mit Erschließung über Trakehnenstraße, Romintenstraße und Rossittenstraße einerseits und über die Planstraße G zur Senefelderstraße andererseits umgesetzt werden soll. Die Verkehre verteilen sich von dort auf die Leipziger Straße und den Mascheroder Weg mit Anschluss an die A 395.

Die Trakehnenstraße (Tempo-30-Zone) wird im Zuge der Entwicklung des Neubaugebietes auch an der östlichen Seite mit den notwendigen öffentlichen Nebenanlagen (Gehweg, öffentliche Parkplätze, Bäume) ausgestattet. Über die Straße verläuft außerdem eine wichtige Freizeitverbindung vor allem für Radfahrer. Deshalb erhält sie als besonderes Gestaltungselement auf der Ostseite eine durchgehende Baumreihe. Am nördlichen und südlichen Ende der Trakehnenstraße sind den zukünftigen Anforderungen entsprechende Wendeanlagen vorgesehen. Im südlichen Bereich wird eine Wertstoffcontainerstation in die Nebenanlagen integriert.

Die Planstraße A wird als Tempo-30-Zone mit beiderseitigen Gehwegen, öffentlichen Parkplätzen und Bäumen ausgebaut und gestaltet. Über diese Straße erfolgt auch die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen östlich des Neubaugebietes. Deshalb können werden hier die Parkplätze und Bäume in den Seitenräumen angelegt und nicht wechselseitig in der Fahrbahn.

Demgegenüber werden in den Planstraßen D und E, die ebenfalls als Tempo-30-Zone mit beidseitigen Gehwegen ausgebaut werden, Bäume innerhalb der Fahrbahn angeordnet; das Parken erfolgt ebenfalls in der Fahrbahn. Damit wird hier – zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine weitere verkehrsberuhigende Wirkung erreicht.

Die übrigen Planstraßen innerhalb des geplanten Wohngebietes werden als verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen (Spielstraßen, Schrittgeschwindigkeit) ausgebaut, in denen wechselseitig öffentliche Parkplätze und Bäume angeordnet werden.

Die Planstraße G, die von dem Wohngebiet zur Senefelderstraße führt, ist als Tempo-30-Zone mit in der Fahrbahn wechselseitig angeordneten Bäumen konzipiert. Dadurch soll eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden. Da auf der Ostseite der Planstraße G keine Nutzungen vorgesehen sind, ist im Rahmen der Erschließung des Wohngebietes der Ausbau eines Gehweges auf der Westseite ausreichend. Nur im Bereich des Grundstücks Senefelderstraße 8 A ist aufgrund der vorhandenen Bebauung ein Gehweg auch auf der Ostseite erforderlich.

Die bestehende Zufahrt für den landwirtschaftlichen Verkehr zur verbleibenden Ackerfläche zwischen dem Wohngebiet und der A 395 wird über die Planstraße A auch weiterhin sichergestellt. Grundsätzlich ist eine Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen auch über die Senefelderstraße möglich.

Teilgebiet Breites Bleek

Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek und von dort an die Leipziger Straße angebunden. Dabei wird von der Straße Breites Bleek aus zur Erschließung des Neubaugebietes das städtische Flurstück 499, Flur 7, Gemarkung Stöckheim, in Anspruch genommen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans „Breites Bleek“, ST 70, Rechtskraft 2005, war ursprünglich eine Erweiterung der Bauflächen über den Horstgraben hinaus Richtung Stadtbahntrasse geplant gewesen. Aus eigentumsrechtlichen Gründen ließ sich diese Planung nicht umsetzen, so dass die Wohnbauflächen auf die heute bebauten Bereiche reduziert wurden. Um eine spätere Bebauung der genannten Flächen jedoch zu einem späteren Zeitpunkt zu ermöglichen, wurde das Flurstück 499 von einer Bebauung ausgespart. Es hat genau die Dimensionierung, die für eine verkehrsberuhigte Straßenfläche benötigt wird. Im Bebauungsplan ST 70 wurde die Fläche zunächst als öffentliche Grünfläche festgesetzt. In dem Bebauungsplan ST 81 wird sie nun als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und kann so der Erschließung des Neubaugebietes dienen. Die Planstraße F ist als verkehrsberuhigter Bereich mit wechselseitigen Bäumen und öffentlichen Parkplatz konzipiert. Sie mündet in einer Wendeanlage.

In der Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan ST 81 (WVI, Januar und Juli 2017) wurde für das Teilgebiet Breites Bleek ein Verkehrsaufkommen von 78 Kfz/24 h prognostiziert, die über die Straße Breites Bleek abfließen. Dieses Verkehrsaufkommen führt in der Spitzenstunde am Morgen und am Nachmittag zu zusätzlichen 7 Kfz/h in der Summe von Quell- und Zielverkehr.

Im Analysefall 2025 hat die Straße Breites Bleek im Einmündungsbereich zur Leipziger Straße ein Verkehrsaufkommen von 370 Kfz/24 h, im Prognose-Nullfall 2025 von 320 Kfz/24 h und in allen Planfällen 2025 von 400 Kfz/24 h.

Die Verkehrszunahme und das Verkehrsaufkommen insgesamt sind somit äußerst moderat. Das Neubaugebiet kann problemlos an das vorhandene Straßennetz angebunden werden.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Neben den öffentlichen Straßen, die dem Fuß- und Radverkehr dienen, werden im Bebauungsplan die Wege für den Fuß- und Radverkehr als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt, die eine besondere Bedeutung im Wegenetz haben. Vom nördlichen Ende der Trakehnenstraße aus wird eine Verbindung zum

Fuß- und Radweg geschaffen, der entlang der Stadtbahntrasse verläuft. Wegen der übergeordneten Bedeutung nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern auch z.B. als Schulweg, wird diese Verbindung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt. Dies gilt auch für die Verbindung aus dem Teilgebiet Breites Bleek, die zur Stadtbahnhaltestelle führt. Eine weitere Verbindung verläuft zwischen der Planstraße B und der Trakehnenstraße, die ebenfalls vor allem der Erreichbarkeit der Haltestelle (und dem Rettungsverkehr, s.u.) dient. Die Verbindung vom südlichen Ende der Trakehnenstraße zur Kleiststraße dient der Verbindung der Wohnbereiche (Kita, Schule, Stöckheimer Markt) sowie ebenfalls dem Rettungsverkehr (s. Kap. 5.5.5.).

An der Planstraße G, die zur Senefelderstraße führt, ist bis auf den Abschnitt im Bereich des Grundstücks Senefelderstraße 8 A ein einseitiger Gehweg ausreichend. Im nördlichen Abschnitt kann dieser zur Steigerung der Attraktivität durch die angrenzende öffentliche Grünfläche geführt werden. Da es sich nicht nur um einen Freizeitweg handelt, wird er ebenfalls als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Im südlichen Abschnitt ist eine Führung durch die Grünfläche nicht möglich, da hier die Flächen für den Jugendplatz benötigt werden. Deshalb verläuft der Gehweg hier entlang der Fahrbahn der Planstraße G.

Vom südlichen Ende der Trakehnenstraße aus besteht darüber hinaus innerhalb einer öffentlichen Grünfläche eine Verbindung für den Fuß- und Radverkehr Richtung Mascheroder Weg zum dort vorhandenen Verbrauchermarkt.

Ferner werden in den öffentlichen Grünflächen mehrere attraktive neue Freizeitwege angelegt, die mit den bestehenden Angeboten vernetzt werden (s. Kap. 5.6).

5.5.4 Querung der Stadtbahntrasse

Im Zuge der Freiraumplanung für die Bereiche entlang des Springbaches ist eine Querung der Stadtbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer mit Anbindung an den Fuß- und Radweg parallel zur Stadtbahntrasse vorgesehen. Damit können vielfältige Wegeverbindungen ermöglicht und zu attraktiven Rundwegen nördlich und südlich des Springbaches verbunden werden. Die Querung soll unmittelbar südlich des Springbaches angeordnet werden. Damit besteht eine Blickbeziehung zu der vorhandenen Querung nördlich des Springbaches. Diese Blickbeziehung ist aus Sicherheitsgründen zweckmäßig. Die genaue Lage berücksichtigt darüber hinaus vorhandene Maststandorte und Böschungen.

Für diese Querung liegt eine Vorplanung vom 26. Januar 2017 vor, die grundsätzlich mit der Verkehrs-GmbH abgestimmt ist. Die nach dieser Planung für die Querung erforderliche Fläche ist im Bebauungsplan als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt und in ihrer grundsätzlichen Lage und Führung im Nutzungsbeispiel dargestellt. Der Bebauungsplan ST 81 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für diese Querung schaffen. Er setzt deshalb die erforderlichen Flächen fest. Der durch die Querung verursachte geringfügige Eingriff in Boden, Natur und Landschaft ist bei der Dimensionierung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Ausgleichsflächen) bereits berücksichtigt. Weitere öffentliche oder private Belange sind von der Querung nicht betroffen.

Bei der geplanten Stadtbahnquerung handelt es sich um die Änderung einer Betriebsanlage im Sinne des § 28 (1) Personenbeförderungsgesetz. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbBV) hat zu prüfen, ob ein

den Bebauungsplan ergänzendes Planfeststellungsverfahren bzw. Plangenehmigungsverfahren erforderlich ist oder ob ein Antrag auf Planverzicht ausreicht. Letzteres ist der Fall, wenn es sich um eine Änderung von unwesentlicher Bedeutung handelt. Dies ist der Fall, wenn u.a. folgende Bedingungen erfüllt sind: eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich, öffentliche Belange sind nicht berührt, Rechte anderer sind nicht betroffen. Die erforderlichen Schritte werden im Rahmen der Umsetzung der Planung durchgeführt. Wegen der Geringfügigkeit der Maßnahme ist damit zu rechnen, dass ein einfacher Antrag auf Planverzicht ausreicht.

Die Stadtbahnquerung stellt eine Betriebsanlage i.S.d. § 20 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) dar. Die bauliche Umsetzung bedarf gemäß § 60 i.V. mit § 62 BOStrab der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB). Zuständige Behörde ist die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA). Mit Schreiben vom 9. April 2018 hat die LEA mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für diese Querung im Rahmen des Bebauungsplans ST 81 bestehen.

Zusätzlich ist es erforderlich, die Zustimmung der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) als Technischer Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) einzuholen. Dazu müssen der Verkehrs-GmbH ausführungsreife Planunterlagen mit Erläuterungsbericht vorgelegt werden. In diesem Rahmen können die in der Vorplanung noch nicht enthaltenen Details (z.B. zu Materialien, zur genauen Führung der Geländer etc.) konkreter festgelegt und abgestimmt werden. Die Verkehrs-GmbH wird dann den Antrag auf Zustimmung bei der Technischen Aufsichtsbehörde stellen.

Diese genannten Verfahren können soweit erforderlich im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren im Rahmen der Umsetzung der Planung durchgeführt werden.

5.5.5 Rettungsverkehr

Mit der Anbindung an die Senefelderstraße über die Planstraße G wird für das Teilgebiet Trakehnenstraße eine zusätzliche Erreichbarkeit für den Rettungsverkehr gesichert.

Ferner wird der vorhandene Gehweg von der Kleiststraße zur Wendeanlage am südlichen Ende der Trakehnenstraße auf 3,5 m verbreitert und mit tragfähigem Unterbau ausgebaut. Der Weg erhält beidseitig einen Absperrpfosten mit Schließung für die Feuerwehr und ist durch den motorisierten Individualverkehr nicht befahrbar. Damit wird für die Feuerwehr oder andere Rettungsfahrzeuge eine weitere Zufahrt zum Teilgebiet Trakehnenstraße sichergestellt und gleichzeitig eine weitere Rettungszufahrt für das Ostpreußenviertel geschaffen, welches bisher nur über eine einzige ausgebauten Zufahrt an die Romintenstraße angebunden war. Diese zusätzliche Rettungszufahrt über die Kleiststraße reicht für Rettungsverkehre aus. Deshalb ist die Anbindung an die Senefelderstraße unter dem Gesichtspunkt Rettungsverkehr keine zwingende Voraussetzung für die Entwicklung Teilgebietes Trakehnenstraße.

Auch der Verbindungsweg zwischen der Planstraße B und der Wendeanlage am nördlichen Ende der Trakehnenstraße dient der Feuerwehr als zweite Zufahrt in das Neubaugebiet, wird entsprechend ausgebaut und vor Individualverkehr durch Absperrpfosten geschützt.

Die Wohnbauflächen im Teilgebiet Breites Bleek werden über die Leipziger Straße

und die Straße Breites Bleek angefahren. Im Notfall richtet die Feuerwehr eine provisorische Zufahrt über die Stadtbahntrasse mit Anschluss an die Trakehnenstraße her.

5.6 Grünordnung, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Flächen für die Landwirtschaft

Das grünordnerische und naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept für den Bebauungsplan ST 81 leitet sich ab aus den fachlichen Zielsetzungen in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild, die Anforderungen an Freizeit und Erholungsnutzungen, den in der Bestandsanalyse für das Gebiet konkret festgestellten Wertigkeiten des Naturhaushaltes und der landschaftlichen Situation. Die Maßnahmen erfüllen sowohl städtebauliche als auch ökologische Funktionen.

5.6.1 Grünordnung

Private Flächen

Stellplatz- und Garagenanlagen für jeweils mindesten 6 Pkw sind durch Sträucher oder Hecken einzugrünen. Ferner sind Stellplatzanlagen mit mehr als 6 Stellplätzen durch Laubbäume zu gliedern. Damit können diese Anlagen gestalterisch so in das Wohnumfeld integriert werden, dass die visuellen Beeinträchtigungen reduziert sind.

Auf den Grundstücken in den Baugebieten WA 1.1 und WA 1.2, auf denen Mehrfamilienhäuser zulässig und vorgesehen sind, sind bei Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten je angefangene 500 m² Grundstücksfläche mindestens ein Laubbaum oder Obstbaum zu pflanzen. Ferner sind die Standorte von Müllboxen einzugrünen und die Übergänge von Tiefgaragen in die Freiflächen zu modellieren. Damit soll sichergestellt werden, dass auch auf solchen Grundstücken ein Mindestmaß an gestalterisch wirksamer Begrünung erfolgt. In Einfamilienhausbereichen werden solche Festsetzungen nicht für erforderlich gehalten, da hier die bauliche Inanspruchnahme der Flächen üblicherweise geringer ist und die Eigentümer erfahrungsgemäß eine ausreichende Grundstücksbegrünung vornehmen.

Öffentliche Flächen

Die öffentlichen Straßen sollen durch Baumpflanzungen gestaltet und gegliedert werden, die der jeweiligen Straßenfunktion entsprechen. So ist an der Ostseite der Trakehnenstraße ein durchgehender 2,50 m breiter Grünstreifen mit mittel- bis großkronigen Laubbäumen vorgesehen. Durch den für die Bäume vorgegebenen Regelabstand sollen diese nach entsprechender Entwicklung als annähernd geschlossene Baumreihe wahrgenommen werden und wirken. Damit kann die Bedeutung dieser Straße für den stadtteilübergreifenden Radverkehr in Nord-Süd-Richtung unterstrichen werden.

In den Planstraßen A bis F innerhalb der geplanten Wohnbauflächen sind klein- bis mittelkronige Laubbäume vorgesehen, die nach Möglichkeit an die jeweiligen öffentlichen Parkplätze angrenzen sollen, um diese zu markieren. In der Planstraße G sollen mindestens mittelkronige Laubbäume gepflanzt werden, um auf dieser anbaufreien Strecke eine möglichst hohe verkehrsberuhigende Wirkung und gestalterische Einbindung am Ortsrand zu erzielen.

In den drei geplanten Wendeanlagen sind großkronige Laubbäume vorgesehen, die diese großen Verkehrsflächen angemessen gestalten und einen optischen Blickpunkt am jeweiligen Ende der Verkehrsflächen schaffen.

Die Fläche zwischen dem öffentlichen Erschließungsweg Ostpreußendamm und der

Stadtbahnstrecke ist als Verkehrsgrün festgesetzt. Es handelt sich hierbei um eine Aufwallung, die im Zuge des Stadtbahnbaus entstanden ist und als Begleitgrün mit leichter Lärmschutzfunktion charakterisiert werden kann.

Das Freiraumkonzept sieht Grün- und Erholungsflächen innerhalb des Geltungsbezirks A sowie eine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen vor. Dadurch entstehen vielfältige Wegebeziehungen, die insbesondere auch wohnungsnahe Rundwege unterschiedlicher Länge ermöglichen. Die wenigen vorhandenen Grünstrukturen entlang der Stadtbahntrasse werden dabei in das Konzept integriert.

Die Grünflächen sollen grundsätzlich landschaftlich gestaltet und dabei durch Bäume, Gehölzpflanzungen, Bodenmodellierungen sowie Rasen- und Wiesenflächen gegliedert werden. In die Grünflächen sollen Angebote für Spiel und Aufenthalt integriert werden. Für Kinderspielangebote ist eine Gesamtdimension von 350 m² vorgesehen, die dezentral in den öffentlichen Grünflächen angeordnet werden sollen.

Öffentliche Grünfläche [1]

Am Nordrand der geplanten Wohngebiete ist eine öffentliche Grünfläche mit einem integrierten Freizeitweg vorgesehen. Es handelt sich dabei um einen weiteren Abschnitt der Grünverbindung, die von der Oker kommend zwischen den Ortsteilen Stöckheim und Meverode Richtung Osten führt. Diese Grünverbindung wird bis zum Ostrand der Wohnbauflächen erweitert. Von dort ist perspektivisch eine Fortsetzung nach Osten über die A 395 in den unverbauten Landschaftsraum mit Anbindung an die Stadtteile Heidberg und Mascherode vorgesehen. Voraussetzung hierfür ist allerdings der Ausbau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die A 395, deren Realisierbarkeit zurzeit nicht feststeht.

Die räumliche und konzeptionelle Bündelung öffentlicher Grünflächen mit Maßnahmenflächen (s. Kap. 5.6.2) sichert die Grünzäsur zwischen Meverode und Stöckheim, stärkt sie in ihrer Erlebbarkeit und ermöglicht eine ökologische Aufwertung der Springbachachse. Die Erholungsfunktion dieser Ost-West-Verbindung als öffentliche Grünfläche wird erheblich durch die unmittelbar angrenzenden Bereiche gestärkt, in denen der Springbach renaturiert werden soll. Dies ist mit einer erheblichen Aufwertung des Landschaftsbildes verbunden. Weiterhin ist die Querung der Stadtbahnstrecke eine wichtige Voraussetzung zur Sicherung vielfältiger Wegebeziehungen (s. Kap.5.5.4).

Öffentliche Grünfläche [2]

Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird mittig durch eine Grün- und Wasserfläche in Nord-Süd-Richtung durchzogen. In dieser Zone verläuft der geöffnete und naturnah gestaltete Horstgraben, der der Niederschlagswasserentwässerung der östlich angrenzenden Ackerflächen und des Teilgebietes Trakehnenstraße dient. Begleitend zu diesem Graben verläuft ein Weg, der sowohl als Freizeitweg als auch als Unterhaltungsweg dient und für diese Funktion entsprechen auszubauen ist. Die Grünfläche wird im Übrigen durch Baum- und Strauchpflanzungen gestaltet. Innerhalb des Grünbereichs werden Graben und Weg leicht mäandrierend geführt und können so einen positiven Beitrag zum Orts- und Landschaftsbild leisten.

Die Gestaltung dieser Grünfläche einschließlich des Entwässerungsgrabens ist im Detail folgendermaßen vorgesehen: Zu den unmittelbar angrenzenden Baugrundstücken wird ein 1,0 m breiter Unterhaltungstreifen hergestellt und mit einer standortgerechten Gras- und Kräutereinsaat begrünt.

Begleitend zum Entwässerungsgraben [1] wird ein Weg in der Funktion als Freizeitweg und als Unterhaltungsweg hergestellt. Dabei wird ein 1,50 m breiter begrünter Bankett- und Unterhaltungstreifen zwischen Grabenoberkante und Weg angelegt. Der Weg wird in einer Breite von 2,60 m ausgebaut. Er wird in Abschnitten auf einer Berme als Bestandteil des Grabenprofils geführt. Auf der vom Graben abgewandten Seite des Weges wird ein 0,90 m breiter gehölzfreier Randstreifen mit einer standortgerechten Gras- und Kräutersaat angelegt. Wegebegleitend werden wechselseitig und in variierender Anordnung mindestens 45 Laubbäume als Einzelbäume und in Baumgruppen gepflanzt.

Damit kann sowohl den Anforderungen an die Unterhaltung des Grabens entsprochen als auch eine angemessene landschaftsbezogene Gestaltung der Grün- und Wasserflächen erreicht werden.

Öffentliche Grünfläche [3]

Am Ostrand des Teilgebietes Trakehnenstraße ist eine öffentliche Grünfläche als Ortsrandeingrünung, ebenfalls mit einem integrierten Freizeitweg vorgesehen. Als Biotopstruktur im Kontext mit der angrenzenden verbleibenden Feldflur wie auch als abschirmendes Element gegenüber den Emissionen der Feldbewirtschaftung sind Heckenabschnitte als prägendes Element vorgesehen.

Öffentliche Grünfläche [4]

Im Südosten des Teilgebietes Trakehnenstraße ist eine weitere Grünfläche vorgesehen, die eine Verbindung der übrigen geplanten Grünflächen mit dem Grünzug sichert, der vom Mascheroder Weg kommend bis zum südlichen Ende der Trakehnenstraße führt. Diese Fläche ist auch aus immissionsschutzrechtlichen Gründen als Abstandsfläche zwischen dem Gewerbegebiet Senefelderstraße und dem neuen Wohngebiet erforderlich. Die Fläche soll teilweise als Obstbaumwiese gestaltet werden und bietet so ein attraktives und lehrreiches Umfeld für die angrenzende Kindertagesstätte.

Öffentliche Grünfläche [5]

Die öffentliche Grünfläche [5] stellt die Fortsetzung der öffentlichen Grünfläche [4] nach Osten dar und dient ebenfalls der Vernetzung der verschiedenen Bereiche. In diese Grünfläche wird ein Jugendplatz in einer Größe von 1.600 m² integriert. Hier könnten zum Beispiel folgende Nutzungen untergebracht werden: Streetballfeld, Bolzplatz, Riesenschaukel, Boulderfelsen, Slackline, Tischtennisplatten und ein überdachter Treffpunkt. Auch eine Skate-Anlage ist unter Berücksichtigung der 18. BImSchV 2017 grundsätzlich möglich. Für die konkrete Gestaltung des Jugendplatzes wird eine Jugendbeteiligung durchgeführt. Weitere – insbesondere immissionsschutzrechtliche Einzelheiten – sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu klären.

Ferner ist ein Freizeitweg anzulegen, der zur Planstraße G führt. Damit kann eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Senefelderstraße und insbesondere zum dort angesiedelten SB-Markt geschaffen werden.

Öffentliche Grünfläche [6]

Hierbei handelt es sich um eine kleine, bereits vorhandene Fläche am südlichen Ende der Trakehnenstraße, die die als Feuerwehrezufahrt auszubauende bestehende Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Kleiststraße aufnimmt.

Öffentliche und private Flächen

Um die Voraussetzungen für eine gute Entwicklung und langfristige Sicherung des Baumbestandes insbesondere in Straßen und auf Stellplatzanlagen zu schaffen, werden als Regelwert für die Mindestgröße der offenen Vegetationsfläche je Baum 9 m² festgesetzt. Die Vegetationsfläche sollte dabei mindestens 2 m breit sein, damit sich ein guter Wurzelansatz ausbilden kann und eine hohe Standfestigkeit der Bäume gewährleistet ist.

Die festgesetzten Pflanzqualitäten für anzupflanzende Bäume und Gehölze stellen einen Kompromiss zwischen zeitnaher Erreichung der gewünschten Wirkung und guter Anwuchsgarantie dar.

Durch Fristen für die Herstellung der festgesetzten Anpflanzungen und sonstigen Begrünungsmaßnahmen soll eine zu große zeitliche Spanne zwischen Realisierung der Bebauung und dem Erreichen der gestalterischen und eingriffsmindernden Wirkung der Begrünung verhindert werden. Für die zukünftigen Anwohner entsteht mit der zügigen Herstellung der öffentlichen Grünflächen möglichst zeitnah ein attraktives Wohnumfeld.

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

Unter Berücksichtigung der eingriffsmindernden Wirkung aller Grünordnungsmaßnahmen im Geltungsbereich A verbleibt ein Ausgleichsdefizit. Dieses wird durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Es handelt sich dabei um die Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in den Geltungsbereichen A, B, C, D und E.

Geltungsbereich A: Nist- und Lebensstätten an Gebäuden

Aufgrund moderner Bauweisen und Wärmeisolierungsverfahren, die keine Unterschlupfmöglichkeiten für gebäudebewohnende Arten mehr bieten, sind die Bestände der betroffenen Vogel- und Fledermausarten auch im Stadtgebiet von Braunschweig stark rückläufig. Alle Vogelarten – also auch die gebäudebewohnenden – sind streng geschützt. Bei den Fledermäusen sind sogar alle Arten auf der Roten Liste gefährdeter Arten mit unterschiedlichem Gefährdungsgrad aufgeführt.

Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs wird auch den neu entstehenden Hausgärten und Grünanlagen ein spezifischer Biotopwert beigemessen. Diese Biotope im Siedlungsraum sind zwar als Nahrungshabitate für gebäudebewohnende Arten geeignet, bieten jedoch kaum geeignete Quartiermöglichkeiten. Zur Erfüllung der ökologischen Funktion ist daher die Installation von Nistgelegenheiten bzw. -hilfen aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlich.

Aus diesem Grund sind an Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten (Mehrfamilienhäuser) und Gebäuden innerhalb der festgesetzten Fläche für Gemeinbedarf (Kindertagesstätte) 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.

Bei einer frühzeitigen Berücksichtigung bei der Planung und dem Bau von Gebäuden ist die Gestaltung von Nistgelegenheiten ohne Mehrkosten möglich. Zum Beispiel reichen für Mauersegler erreichbare Mauersimse unter den Dachüberständen

und für Fledermäuse die Anbringung von Ortgangbrettern bzw. Attikakanten mit einem lichten Abstand von 1,3 cm bis 3,0 cm aus. Es kann dadurch mit einfachsten Bauweisen eine große Anzahl von Nistgelegenheiten bereitgestellt werden. Im Mehrfamilienhausbereich gibt es in Braunschweig erprobte Maßnahmenbündel, die nachweisen, dass die Umsetzung der Festsetzungen für die Bauherren keine unzumutbaren Belastungen mit sich bringt.

Die je Mehrfamilienhaus festgesetzte Anzahl an Nist- und Lebensstätten orientiert sich an der potentiellen Eignung des Gebietes und an der Erfahrung, dass die Bestände an Vögeln und Fledermäusen über die Jahre schwanken und deshalb in der Regel – auch abhängig von veränderlichen kleinklimatischen Standortbedingungen – nur ein Bruchteil der Nist- und Lebensstätten effektiv besiedelt wird.

Geltungsbereiche A; B, C und D (teilweise)

Im Geltungsbereich A ist der Springbach als naturnahes Gewässer in einem neuen mäandrierenden Verlauf herzustellen. In den Randbereichen des neuen Gewässerlaufes sind Mulden und Altarmstrukturen zur Ausbildung von Feuchtwiesenvegetationen und Amphibienlaichgewässern anzulegen. Auf den angrenzenden Flächen sind blütenreiche halbruderalen Gras- und Staudenfluren zu entwickeln, sowie Bäume und flächenhafte Gehölzbestände zu pflanzen.

Im Geltungsbereich B erfolgt die Entwicklung von artenreichem Grünland. Das Entwicklungsziel gilt sowohl für die Teilfläche [1] wie auch für die Teilfläche [2]. Die Abgrenzung in zwei Teilflächen dient nur der gesonderten Zuordnung der Teilfläche [2] als Ausgleichsmaßnahme für die Planstraße G, da im städtebaulichen Vertrag gesonderte Regelungen zur Realisierung dieser Straße zu treffen sind.

Ausnahmsweise dürfen die Maßnahmen aus dem Geltungsbereich B auch auf dem unmittelbar angrenzenden Flurstück 272, Flur 3, Gemarkung Stöckheim, durchgeführt werden, wenn diese Fläche zur Verfügung steht. Die genannte Fläche würde sich für eine solche Kompensationsmaßnahme sehr gut eignen. Stünde sie zur Verfügung könnte auch der dort verlaufende Weg so verlegt werden, dass der Altarmbereich der Oker vor Störungen geschützt wäre und sich insgesamt naturschutzfachlich besser entwickeln könnte. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans steht die Fläche nicht zur Verfügung. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass ein Erwerb noch vor Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen gelingt. Deshalb soll der Bebauungsplan einer solchen Lösung nicht entgegenstehen. Sie müsste vertraglich bzw. eigentumsrechtlich abgesichert werden.

Im Geltungsbereich C ist der Quellbereich des Springbachs naturnah zu gestalten. Die angrenzenden Flächen sind zu blütenreichen halbruderalen Gras- und Staudenfluren zu entwickeln, ergänzend sind standortgerechte Gehölze zu pflanzen.

Im Geltungsbereich D wird die Fläche nordwestlich der Böschung als extensives Grünland entwickelt. Darüber hinaus werden zwei Amphibienlaichgewässer angelegt.

Die genannten Maßnahmen in den Geltungsbereichen A, B, C und D (teilweise) dienen dem Ausgleich der mit der Planung verbundenen Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft, der Steigerung der Biodiversität und tragen zur Verbesserung des Landschaftsbildes sowie der naturnahen Erholung bei.

Geltungsbereich D (teilweise) und E

Die geplante Bebauung im Bereich des Bebauungsplans führt zu dem Verlust an Lebensraum für Tiere der offenen Feldflur. Damit kommt es teilweise zu Konflikten mit den Belangen des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG. Zur Vermeidung von Verstößen gegen den Artenschutz sind in Bezug auf die Feldlerche und das Rebhuhn Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Um den Verlust der fünf Feldlerchen-Reviere zu kompensieren, werden mehrere Brachstreifen in angemessener Größe und geeigneter Lage artgerecht angelegt und dauerhaft erhalten. Die Lebensraumfunktionen der Brache-/Blühstreifen werden ergänzt und optimiert durch den Ausschluss synthetischer Pflanzenschutzmittel auf den in den Geltungsbereichen anteilig verbleibenden Ackerflächen.

Mit den für diese Flächen konkret festgesetzten Maßnahmen für die Feldlerche wird der Kompensationsbedarf aller im Plangebiet festgestellten Arten, die zum Teil als gefährdet eingestuft werden, in einem ausreichenden Maße gedeckt.

Im Geltungsbereich D ist von diesen Maßnahmen die bestehende Ackerfläche südöstlich der Böschung betroffen.

Für den Geltungsbereich E ist ausnahmsweise die Anlage von Brachestreifen auf dem östlich angrenzenden Flurstück 73, Flur 12, Gemarkung Hondelage zulässig. Diese Lösung kann gewählt werden, wenn hier eine gemeinsame Bewirtschaftung durch einen Pächter möglich ist. Dann wäre eine solche Anlage der Brachestreifen unter Bewirtschaftungsgesichtspunkten günstiger, als wenn nur die Fläche im Geltungsbereich E zur Verfügung steht. Der Bebauungsplan soll einer solchen Lösung nicht im Wege stehen. Sie müsste vertraglich bzw. eigentumsrechtlich abgesichert werden.

Pflanzqualitäten

Die festgesetzten Pflanzqualitäten für anzupflanzende Bäume und Gehölze stellen einen Kompromiss zwischen zeitnaher Erreichung der erforderlichen Ausgleichswirkung und guter Anwuchsgarantie dar. Zur Sicherung der angesetzten Ausgleichsfunktionen sind heimische standortgerechte Gehölze zu verwenden. Gemäß dem Leitfaden des BMU (2012) ist die Verwendung von Gehölzen aus autochthonen Erntebeständen mit dem Herkunftsgebiet 1 zu beachten.

Zeitliche Bindung für die Umsetzung der Maßnahmen

Mit der zeitlichen Bindung für die Umsetzung wird eine zu große zeitliche Spanne zwischen Vollzug des Eingriffs und Erreichen der ausgleichenden Wirkung verhindert.

Zuordnung

Die Zuordnungsfestsetzung ist Voraussetzung dafür, dass bei Bedarf mittels der städtischen Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen die Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen von den späteren Eigentümern (= Eingriffsverursachern) erhoben werden können. Da ein städtebaulicher Vertrag mit der Erschließungsträger abgeschlossen wird, in welchem dieser sich zur Übernahme aller Kosten verpflichtet, ist eine Abrechnung nach dieser Satzung grundsätzlich entbehrlich. Die Zuordnungsfestsetzung wird dennoch vorsichtshalber getroffen, um eine andere rechtmäßige Finanzierungsmöglichkeit sicherzustellen.

Dabei werden nur 75 % der öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (ohne Planstraße G) mit einer Zuordnung von Aus-

gleichsflächen belastet. Bei den übrigen 25 % handelt es sich um Flächen, die bereits heute im Bestand vorhanden und abgerechnet sind (z.B. die bestehende Trakehnenstraße, der Ostpreußendamm, der Geh- und Radweg entlang der Stadtbahntrasse) und für die deshalb keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind.

Für die Planstraße G wird eine gesonderte Zuordnung getroffen, um die im städtebaulichen Vertrag zu treffenden Finanzierungsvereinbarungen für die geplante Anbindung an die Senefelderstraße zu berücksichtigen (s. Kap. 8.2). Deshalb ist die Ausgleichsfläche im Geltungsbereich B in zwei Teilflächen geteilt und unterschiedlich zugeordnet. Dabei ist die Teilfläche [2] der Planstraße G zugeordnet, da sie den Ausgleich konkret für diese Planstraße herbeiführt.

5.6.3 Flächen für die Landwirtschaft

In Verlängerung der Planstraße A ist eine Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt. Auf dieser Fläche soll eine Zufahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge zu den verbleibenden Ackerflächen entstehen. Damit wird ein Ersatz für den bisherigen landwirtschaftlichen Weg geschaffen, der von der Trakehnenstraße aus Richtung Osten bis zur A 395 führt. Da für diese Fläche besondere Anforderungen an den technischen Ausbau und die Pflege im Vergleich zu einem Freizeitweg bestehen, soll die Flächen in die Zuständigkeit (Pflege, Unterhalt) des Feldmarksrealverband übertragen werden. Die Fläche kann dabei im Eigentum der Stadt verbleiben und an den Feldmarksrealverband verpachtet werden. Über ein Gehrecht zugunsten der Stadt bzw. durch das allgemein geltende Betretungsrecht von landwirtschaftlichen Wegen gemäß NNatschG wird die Inanspruchnahme durch Spaziergänger gesichert.

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

Zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans ST 81 ein schalltechnisches Gutachten erstellt, welches in zwei Teile gegliedert ist (Teil 1: Trakehnenstraße, Teil 2: Breites Bleek). Die Ergebnisse dieser Untersuchung und ergänzender Betrachtungen (Kindertagesstätte, Wertstoffcontainerstationen) sind im Umweltbericht dargestellt (s. Kap. 4.5.6 Prognose).

Von dem geplanten Wohngebiet gehen keine Emissionen in einem Umfang aus, der die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der bestehenden Umgebung erfordern würde. Dies betrifft insbesondere den zusätzlichen Verkehrslärm, aber auch die Emissionen der Kindertagesstätte und der Wertstoffcontainerstationen. Diese Wohnfolgeeinrichtungen wirken sich sowohl auf die bestehende Wohnbebauung als auch auf die geplante Wohnbebauung aus. Die Emissionen der Wertstoffcontainerstationen können im Rahmen der üblichen Inbetriebnahme durch eine entsprechende Art der Ausführung (Art der Container, Abschirmung) reduziert werden.

In den geplanten Wohnbauflächen können in unterschiedlichem Umfang die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ durch Straßen- und Schienenverkehr sowie die Orientierungswerte (DIN 18005) bzw. die Immissionsrichtwerte (TA Lärm) durch Gewerbebetriebe überschritten werden (s. Kap. 4.5.6 Prognose bei Durchführung der Planung). Dabei kann ausgeschlossen werden, dass die gerichtlich festgelegten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten werden.

Der geplante Jugendplatz und die bestehende Bezirkssportanlage Meverode hingegen verursachen keine Überschreitungen der Orientierungswerte (DIN 18005) bzw. der Immissionsrichtwerte (18. BImSchV 2017).

Die Prüfung der Anlage aktiver Schallschutzmaßnahme (Wall/Wand) ergab folgende Ergebnisse:

- Eine Erhöhung des vorhandenen Lärmschutzwalls entlang der A 395 (z.B. durch eine aufgesetzte Mauer) hätte aufgrund der Ausbreitungswege nur eine geringe Wirksamkeit. Auch ist eine Umsetzung aufgrund der zu beachtenden Vorschriften (Bundes-Fernstraßengesetz: u.a. Bauverbotszone, Planfeststellungsverfahren) schwierig. Insbesondere müsste im Falle der Inanspruchnahme der Bauverbotszone (z.B. durch eine weitere Fahrspur) die Lärmschutzanlage zurückgebaut und neu errichtet werden. Hierfür gäbe es keine gesicherte Finanzierung.
- Die Anlage einer Lärmschutzanlage entlang der Stadtbahnstrecke im Teilgebiet Breites Bleek soll aus städtebaulichen Gründen und aus Gründen der sozialen Sicherheit nicht erfolgen: Das Wohngebiet soll gegenüber dem öffentlichen Fußweg und der Haltestelle der Stadtbahnstrecke nicht abgeschirmt werden. Neben optischen Gründen spielen hier auch Gründe des Sicherheitsempfindens eine Rolle.
- Die Anlage einer Lärmschutzanlage zwischen Gewerbegebiet Senefelderstraße und Wohngebiet soll aus städtebaulich-grünordnerischen Gründen nicht erfolgen. Diese Räume sollen nicht unnötig abgeschirmt und uneinsehbar gestaltet werden. Stattdessen werden hier größere Abstandsflächen vorgesehen, die die Immissionssituation deutlich entschärfen und die für Freizeit Zwecke genutzt werden können.
- Für den Jugendplatz sind immissionsschutzrechtlich gemäß 18 BImSchV 2017 keine Maßnahmen erforderlich, da die Immissionsrichtwerte bei dem unterstellten Nutzungskatalog eingehalten werden können. Dennoch soll er im Interesse einer möglichst flexiblen Anpassung des Nutzungskatalogs an den konkreten Bedarf gegenüber der angrenzenden Wohnbebauung über das immissionsschutzrechtliche Erfordernis hinaus durch eine Aufwallung/Absenkung in einer Höhe von mindestens 1,5 m wirksam abgeschirmt werden. Aus gestalterischen Gründen ist vorgesehen, diese Höhe zur Hälfte (0,75 m) durch gestaltete Bodenmodellierungen und zur anderen Hälfte (0,75 m) durch eine Absenkung zu realisieren.

Zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse werden im Bebauungsplan folgende Festsetzungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen getroffen:

In allen Baugebieten sind passive bauliche Schallschutzmaßnahme durchzuführen. Dabei sind im überwiegenden Bereich die Bestimmungen für den Lärmpegelbereich III der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ (1989) zu beachten. In einem kleineren Bereich im Nordwesten des Teilgebiets Breites Bleek reichen die Bestimmungen für den Lärmpegelbereich II aus. In einem weiteren kleinen Teilbereich im Südosten des Teilgebiets Trakehnenstraße ist der Lärmpegelbereich IV anzusetzen.

Die Festsetzungen der Lärmpegelbereiche orientieren sich an den Ergebnissen des Gutachtens für das erste Obergeschoss (kritische Immissionshöhe). Ergänzend sind die Bestimmungen der VDI-Richtlinie 2791 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ zu beachten.

Die festgesetzten Lärmpegelbereiche wurden auf Basis des maßgeblichen Außenlärmpegels ermittelt, der aus den um 3 dB(A) erhöhten Verkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) resultiert. Dabei entspricht der Lärmpegelbereich II gemäß

DIN 4109 einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 56 dB(A) bis 60 dB(A), der Lärmpegelbereich III einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 61 dB(A) bis 65 dB(A) und der Lärmpegelbereich IV einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 66 dB(A) bis 70 dB(A).

Aus den Lärmpegelbereichen resultieren die erforderlichen Schalldämmmaße der Bauteile zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb von Gebäuden. Durch die Kenntlichmachung der Lärmpegelbereiche im Bebauungsplan können sich Ansiedlungswillige auf die vorhandene Lärmsituation einstellen und in Anwendung der DIN 4109 in Verbindung mit der VDI 2719 für eine geeignete Schalldämmung der Umfassungsbauteile inklusive der Fenster und deren Zusatzeinrichtungen (z.B. Lüftungseinrichtungen) sorgen. Der Nachweis zur Einhaltung der Schalldämmmaße ist mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen zugehörig zur Bauanzeige/zum Bauantrag zu erbringen und der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

Durch die heute übliche Bauweise und der im Allgemeinen einzuhaltenden Bestimmungen (insbesondere der Energieeinsparverordnung EnEV) ist davon auszugehen, dass in den Lärmpegelbereichen II und III das erforderliche Schalldämmmaß der Außenbauteile und der Fenster bereits bei üblicher Ausführung eingehalten wird.

Es kann jedoch nicht zwingend vorausgesetzt werden, dass ein diesen Vorschriften genügendes Fenster auf jeden Fall die erforderlichen schalltechnischen Anforderungen und insbesondere die Anforderungen an eine schallgedämmte Lüftung erfüllt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits ab einem Beurteilungspegel von 45 dB(A) vor dem Fenster ein ungestörter Schlaf oft nicht mehr möglich ist und deshalb die Lüftung von Schlafräumen und Kinderzimmern unabhängig von geöffneten Fenstern zu sichern ist. Je nach Schutzstatus des Raumes (Schlafraum/Kinderzimmer oder sonstiger schutzbedürftiger Aufenthaltsraum) sind deshalb insbesondere die Anforderungen der VDI-Richtlinie 2791 an schallgedämmte Lüftungseinrichtungen zu erfüllen.

Im Süden des Teilgebietes Trakehnenstraße befinden sich die am stärksten von Lärmimmissionen betroffenen Bereiche. Die hier zu beachtenden Lärmquellen (Gewerbegebiet Senefelderstraße, Jugendplatz, A 395) machen in Ergänzung zu der vorgesehenen Abstandsfläche und zu den Festsetzungen der Lärmpegelbereiche folgende Festsetzungen erforderlich:

- Zum Schutz vor Gewerbelärm sind in den Baugebieten WA 1.2 und WA 2.3 in den nach Süd-Südost gerichteten Fassaden von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen offenbare Fenster unzulässig. Damit wird ein Schutz vor den prognostizierten geringfügigen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm von maximal 1 dB(A) gewährleistet. Da sich gemäß TA Lärm der Immissionsort für eine Schallpegelmessung 0,5 m vor dem geöffneten Fenster befindet, ist die Festsetzung, dass hier keine offenen Fenster zulässig sind, erforderlich. Diese Festsetzung ist bei der Ausrichtung der Gebäude zu berücksichtigen.
- Ferner sind in diesen Baugebieten WA 1.2 und WA 2.3 Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, offene Loggien und Balkone nur auf den von den genannten Lärmquellen abgewandten Gebäudeseiten zulässig. Damit wird die Eigenabschirmung von Gebäuden wirksam als Lärmschutzmaßnahme eingesetzt. Sofern ein solcher lärmgeschützter Außenwohnbereich zur Verfügung steht, ist ausnahmsweise auch ein zweiter Außenwohnbereich zulässig, der die Anforderungen an den Lärmschutz nicht erfüllt (z.B. durch einen Anbau geschützte Terrasse im Erdgeschoss und ungeschützter Balkon im Obergeschoss). Damit kann zum einen

den allgemeinen Anforderungen des Lärmschutzes und zum anderen dem Bedürfnis im Einzelfall nach weiteren Aufenthaltsbereichen (die z.B. nur zu bestimmten Zeiten einen ruhigen Aufenthalt bieten) Genüge getan werden.

- Die Einhaltung der genannten Festsetzungen in den Baugebieten WA 1.2 und WA 2.3 erfordert besondere Anstrengungen bei der Gebäudeplanung. Für diesen Bereich sind deshalb die grundsätzlichen Ausnahmemöglichkeiten, die der Bebauungsplan vorsieht, von besonderer Bedeutung (s.u.).

Im Osten des Teilgebietes Trakehnenstraße liegen die Bereiche, die neben dem Baugebiet WA 2.3 am stärksten vom Verkehrslärm der A 395 betroffen sind. Neben den genannten Festsetzungen zu den Lärmpegelbereichen werden hier folgende spezielle Festsetzungen getroffen:

- In den Baugebieten 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 Gebäudeseiten zulässig. Sofern ein solcher lärmgeschützter Außenwohnbereich zur Verfügung steht, ist ebenfalls ausnahmsweise ein zweiter Außenwohnbereich zulässig, der die Anforderungen an den Lärmschutz nicht erfüllt.
- Die Hauptgebäude dürfen maximal 4,5 m Abstand zur jeweiligen Grundstücksgrenze einhalten. Bezogen auf zwei aneinandergrenzende Grundstücke ergibt sich so ein maximaler Abstand zwischen Hauptgebäuden von 9,0 m. Dieser Abstand reicht einerseits aus und ist andererseits erforderlich, um eine wirksame Gebäudeabschirmung für die Westseite der Gebäude mit den nach Westen orientierten Aufenthaltsräumen und für die an dieser Seite anzuordnenden Außenwohnbereiche zu erreichen.
- Ferner müssen die Gebäude in den Baugebieten WA 4.1 und WA 4.2 eine Gebäudehöhe von mindestens 8,0 m einhalten. Die Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen, zur Dachform- und Dachneigung berücksichtigen dieses Erfordernis. Auch diese Festsetzung dient der Abschirmung der Westseite der Gebäude und der Außenwohnbereiche.

Von den genannten Lärmschutzfestsetzungen kann abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Weise gewährleistet wird. Diese Möglichkeit berücksichtigt die Tatsache, dass im Rahmen eines Bebauungsplans nur pauschalisierte Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen getroffen werden können, die jedoch die zahlreichen Möglichkeiten der architektonischen Umsetzung im Sinne einer architektonischen Selbsthilfe nicht erfassen können.

In Bezug auf die Hauptgebäude fallen darunter Maßnahmen wie: Grundrissorientierung schutzbedürftiger Räume auf der lärmabgewandten Seite, fensterunabhängige mechanische Belüftung mit dem Schalldämmmaß der Fenster, Querlüftung, Doppelverglasung, besondere Fensterkonstruktionen, Vorbauten wie verglaste Wintergärten.

In Bezug auf die Außenwohnbereiche können Maßnahmen wie bauliche Abschirmungen von Terrassen (z.B. 2,0 m hohe Wand oder Nebengebäude), erhöhte Brüstungen bzw. Teil- oder Vollverglasungen von Balkonen und Loggien in Betracht kommen.

Die Ermittlung bzw. Dimensionierung dieser Schallschutzmaßnahmen im Rahmen von Ausnahmeregelungen ist unter Berücksichtigung von Abständen, Hindernissen im Schallausbreitungsweg, baulichen Gebäudeanordnungen und der Gebäudegeo-

metrie vorzunehmen und mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen, zugehörig zur Bauanzeige/zum Bauantrag zu erbringen. Die Berechnungsverfahren zum Nachweis im Einzelfall sind in den Textlichen Festsetzungen und Hinweisen als Hinweis Nr. 2.2 enthalten.

5.8 Soziale Infrastruktur

Fläche für den Gemeinbedarf: Kindertagesstätte

Im Plangebiet werden sich erfahrungsgemäß viele junge Familien niederlassen. Dementsprechend ist dafür Sorge zu tragen, dass die Versorgung mit ausreichend Plätzen in einer Kindertagesstätte gewährleistet wird. Deshalb wird eine Fläche für Gemeinbedarf für die Errichtung einer Kindertagesstätte festgesetzt. Auf Basis der zu erwartenden Bedarfsstruktur ist eine Kindertagesstätte mit zwei Kindergarten- gruppen für jeweils bis zu 25 Kinder und zwei Krippengruppen für jeweils bis zu 15 Kinder vorgesehen.

Die Kindertagesstätte dient zunächst der Versorgung des neuen Wohngebietes. Im Laufe der Jahre nach dem Erstbezug mit üblicherweise zahlreichen Kindern ist damit zu rechnen, dass die Anzahl von Kindern aus dem Neubaugebiet abnimmt und die Einrichtung auch der Versorgung von Kindern aus den angrenzenden Wohn- quartieren, insbesondere aus dem Ostpreußenviertel, dienen wird. Hier ist mit einem Generationenwechsel und somit mit einem wieder steigenden Bedarf zu rechnen.

Die Lage im südlichen Bereich der Trakehnenstraße, nahe der Einmündung von Romintenstraße und Planstraße D sowie im Schnittpunkt verschiedener Fußgänger- und Radfahrerverbindungen ist dafür ideal, da sie eine gute Erreichbarkeit sowohl aus dem Neubaugebiet als auch aus den angrenzenden bestehenden Wohngebieten sicherstellt. Neben der Erreichbarkeit für Pkw ist der Standort gut für Fußgänger (z.B. auf dem Weg zu einer Bus- oder Stadtbahnhaltestelle oder in Verbindung mit einem Einkaufs-Weg) oder für Radfahrer geeignet. Betrachtet man das Neubaugebiet und das Ostpreußenviertel als eine städtebauliche Siedlungseinheit, was es ja tatsächlich auf Dauer sein wird, und zwar als Siedlungseinheit, die mittelfristig von der Kindertagesstätte versorgt werden soll, so liegt die Kindertagesstätte an der verbindenden Trakehnenstraße im mittleren Bereich dieses Gebietes.

Ferner grenzt eine öffentliche Grünfläche an das Grundstück der Kita an, so dass hier auch außerhalb des Kita-Geländes ein nutzbarer Erlebnisraum für Kinder zur Verfügung steht.

Gemäß dem entwickelten Vorentwurf für die Kindertagesstätte, der im unverbindlichen Nutzungsbeispiel dargestellt ist, ist die Eingangsseite der Kita an der Planstraße D geplant. Damit wird vermieden, dass sie im Bereich des Standortes für Wertstoffcontainer an der Trakehnenstraße liegt. Entsprechend den Hinweisen des Entsorgungsbetriebes ALBA soll aus Sicherheitsgründen ein Eingangsbereich einer Kita nicht im Bereich einer Wertstoffcontainerstation angeordnet werden. Die Wertstoffcontainerstation ist im Bebauungsplan festgesetzt und somit gesichert (s. Kap. 5.9). Grundsätzlich sind jedoch auch andere Konstellationen denkbar, die sich im Rahmen der Umsetzung der Planung herausstellen können, wie z.B. eine Trennung zwischen Eingang (Planstraße D) und Mitarbeiter- sowie Lieferzufahrt (Planstraße D oder ggf. Trakehnenstraße) oder Veränderungen der Wertstoffentsorgung. Deshalb setzt der Bebauungsplan an der Trakehnenstraße kein Verbot der Ein- und Ausfahrt zum Kita-Grundstück fest.

Schulversorgung

Stöckheim verfügt über eine gute schulische Versorgung aller Altersgruppen. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde geprüft, wie auch unter Berücksichtigung der beiden neuen Wohngebiete in Stöckheim (Stöckheim-Süd und Trakehnenstraße/Breites Bleek) die Grundschulversorgung gesichert werden kann.

In Bezug auf die Grundschule Stöckheim wird ein Erhalt der Dreizügigkeit und ein Ausbau als Ganztageseinrichtung angestrebt. Zur Sicherung der Versorgung sollen deshalb die vorhandenen Grundschulkapazitäten in Meverode hinzugezogen werden. Auch hier ist der Ausbau zu einer Ganztageseinrichtung vorgesehen. Damit kann ein ausreichendes Angebot geschaffen werden. Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die benachbarten Schulbezirke Stöckheim und Meverode zusammenzulegen. Die Änderung der Schulbezirkssatzung für die Zusammenlegung der Schulbezirke Stöckheim und Meverode ist zum Schuljahr 2022/2023 (Wirksamkeit 1. August 2022) geplant.

Schülerinnen bzw. Schülern im Sekundarbereich I und II steht das Schulangebot im gesamten Stadtgebiet offen. Ein Anspruch auf einen Platz an der nächstgelegenen weiterführenden Schule (IGS Heidberg oder Gymnasium Raabeschule) besteht nicht.

Kinderspielplätze, Jugendplatz

Das Teilgebiet Breites Bleek liegt im Spielplatzbereich 72-7, der zwischen Leipziger Straße, Springbach, und Stadtbahntrasse/Ostpreußendamm liegt. Hier befindet sich der Spielplatz Breites Bleek mit einer Gesamtgröße von 570 m². Der Bedarf an Kinderspielfläche durch die neu hinzukommenden ca. 15 WE kann mit diesem Bestand gedeckt werden.

Das Teilgebiet Trakehnenstraße liegt im Spielplatzbereich 72-8, der zwischen Trakehnenstraße, Stadtbahn, Springbach, A 395 und dem Gewerbegebiet Senefelderstraße liegt. Durch die hier geplante Neubebauung entsteht ein Bedarf an Kinderspielfläche von 750 m². Dieser Bedarf kann grundsätzlich durch den vorhandenen Spielplatz Bischofsburgweg/Ortelsburgweg (Spielplatzbezirk 72-6) mit einer Größe von 2.315 m² mit gedeckt werden. Die geplante Neubebauung liegt weit überwiegend im Umkreis von 350 m. Dieser Umkreis entspricht dem nach DIN 18034 anzunehmenden Oberwert für eine noch gegebene Erreichbarkeit des Spielplatzes für Kinder der Altersgruppe 6 bis 12 Jahre. Ein kleinerer Bereich liegt im Nordosten des Neubaugebietes weiter entfernt als 350 m.

Die Versorgung mit ausreichenden Kinderspielflächen wird folgendermaßen gesichert: der vorhandene Spielplatz Bischofsburgweg/Ortelsburgweg wird aufgewertet. Zusätzlich werden in die öffentlichen Grünflächen Spielflächen für Kinder integriert (z.B. wegebegleitende Spielstationen). Die Finanzierung der genannten Maßnahmen soll im städtebaulichen Vertrag mit der Erschließungsgesellschaft gesichert werden.

Im Nordosten von Stöckheim gibt es keinen Jugendplatz. Unter Berücksichtigung des Bedarfes durch das Neubaugebiet Breites Bleek/Trakehnenstraße besteht in diesem Bereich ein Defizit von insgesamt 1.600 m². Dieser Bedarf kann durch den geplanten Jugendplatz im Südwesten des Geltungsbereichs A gedeckt werden. Für die schalltechnische Untersuchung wurde ein typisches in Frage kommendes Nutzungsspektrum angenommen. Dabei wurden Nutzungen angenommen wie Streetballfeld, Bolzplatz, Riesenschaukel, Boulderfelsen, Slackline, Tischtennisplatten und

ein überdachter Treffpunkt. Derartige Nutzungen sind mit der angrenzenden Wohnbebauung vereinbar. Auch eine Skate-Anlage ist unter Berücksichtigung der 18. BImSchV 2017 grundsätzlich möglich. Für die konkrete Gestaltung des Jugendplatzes wird eine Jugendbeteiligung durchgeführt. Weitere – insbesondere immissionschutzrechtliche Einzelheiten – sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu klären.

5.9 Weitere technische Infrastruktur

Schmutz- und Niederschlagswasser

Nach Einschätzung der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH ist die Aufnahmefähigkeit der öffentlichen Schmutzwasser- und Regenwasser-Kanalnetze in ausreichendem Maße gegeben. Die Schmutzwasser-Entwässerung soll über das vorhandene Kanalnetz in der Rossitten- und Romintenstraße erfolgen. In der Planstraße A ist zur Ableitung von Schmutzwasser ein Pumpwerk vorgesehen (Pumpwerk Nr. 141).

Aufgrund der momentanen Auslastung des Horstgrabens soll ein neuer leistungstärkerer Graben ausgehoben werden, der das anfallende Oberflächenwasser in den Springbach ableitet Entwässerungsgraben [1]. Dieser Graben soll eine Sohlbreite von 2,0 m, eine Tiefe im Mittel von 1,5 m, eine obere Breite je nach Profilausformung von ca. 8,0 m bis 13,0 m sowie eine Gesamtlänge von ca. 680 m erhalten. Der Graben soll nicht ständig Wasser führen, weswegen die Grabensohle oberhalb der festgestellten Grundwasserstände liegen soll. Der Graben soll insgesamt ein Gesamtvolumen von über 5.000 m³ besitzen und in dem zentralen Grünsteifen des Baugebiets östlich der Trakehnenstraße geführt werden. Der Graben fungiert somit auch als Regenrückhalteeinrichtung.

An dem Abschnitt des Horstgrabens, der im Teilgebiet Breites Bleek liegt Entwässerungsgraben [2], sind keine Maßnahmen erforderlich. Er kann seine Entwässerungsfunktion unverändert erfüllen.

Strom

Das geplante Baugebiet wird durch Heranführung von Mittel- und Niederspannungsleitungen aus den angrenzenden Wohnbereichen (Rominten-/ Rossittenstraße) angebunden. Zur Sicherstellung der Stromversorgung wird eine Trafostation notwendig. Die dafür notwendige Grundstücksfläche (5,0 x 7,0 m) wird im Bebauungsplan festgesetzt. Die Station selbst hat Maße von 3,0 x 3,6 x 1,6 m. Aus technischen Gründen muss die Station im mittleren Bereich des Teilgebietes Trakehnenstraße liegen. Um die hochwertige Gestaltung der Planstraße A und der mittigen Grünfläche nicht einzuschränken, wird die Trafostation in die öffentliche Grünfläche am Ost- rand des Gebietes gelegt. Da hier auch eine Zufahrtsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge vorgesehen ist, ist auch die Erreichbarkeit der Station für Fahrzeuge von BS-Netz gesichert.

Gas

An der östlichen Seite der heutigen Fahrbahn der Trakehnenstraße befinden sich Leitungstrassen der Gasversorgung, die für die Versorgung des Ortsteils Stöckheim von Bedeutung sind (400 m Mitteldruckgas- und 100 m Hochdruckgasleitung). Diese Leitungen liegen im Bereich der geplanten Baumreihe oder auf geplanten privaten Baugrundstücken und müssen deshalb in die Trakehnenstraße verlegt werden, da sie nicht überbaut und nicht mit Bäumen bepflanzt werden dürfen. Näheres wird im Rahmen des koordinierten Leitungsplans im Rahmen der Umsetzung der Planung festgelegt.

Das Teilgebiet Breites Bleek erhält wie der westliche angrenzenden Bereich eine Gasversorgung durch Anschluss an das bestehende Netz.

Ob das Teilgebiet Trakehnenstraße eine Gasversorgung erhält, hängt davon ab, ob eine Nahwärmeversorgung realisiert wird. Es wird nur eines der Systeme zur Anwendung kommen.

Sofern das Gebiet mit Gas versorgt werden soll, ist in Stöckheim eine neue Gasdruckregelanlage zu schaffen. Diese muss aus technischen Gründen möglichst zentral in Stöckheim liegen und nicht im Geltungsbereich A des Bebauungsplans ST 81. Sie hat nur einen sehr geringen Flächenbedarf von ca. 3,0 x 6,0 m und kann entsprechend einer Abstimmung mit BS/Netz auf einer öffentlichen Fläche im Bereich der Anna-Löhr-Straße untergebracht werden.

Nahwärme

Das geplante Baugebiet bietet sich für eine Nahwärmeversorgung an. Durch diese Versorgungsvariante werden die im EEWärmeG vorgeschriebenen Kriterien für die Verwendung von regenerativen Energien im Neubau erfüllt. Auch die Errichtung von KfW-Effizienzhäusern (KfW 55 –Standard) wird dadurch gut ermöglicht. Sofern diese Versorgungsvariante gewählt wird, ist eine ca. 100 m² große Fläche für eine Energiezentrale zu sichern. Das Gebäude hat Abmessungen von ca. 8,0 x 11,0 m. Da hier Holzpellets gelagert werden, muss die Fläche anfahrbar sein. Die Anlieferung der Holzpellets erfolgt ca. alle drei Wochen.

Zur Sicherung einer Nahwärmeversorgung wird im Bebauungsplan eine geeignete Fläche in der Grünfläche südlich des Kita-Grundstückes an der Wendeanlage der Trakehnenstraße festgesetzt. Sofern die Fläche nicht in Anspruch genommen wird, kann sie in die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche einbezogen werden.

Wasser

Die Versorgung mit Wasser erfolgt durch Anschluss an das vorhandene Netz. Der Wasserverband Weddel-Lehre stellt Löschwasser von 48 m³/h zur Verfügung. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird geklärt, ob dieses Angebot für die Kita reicht, oder ob hierfür eine Zisterne vorzusehen ist.

Steuerungs- und Kommunikationstechnik

Parallel zur Stadtbahntrasse sowie an der östlichen Seite der heutigen Fahrbahn der Trakehnenstraße befinden sich Anlagen der Steuerungs- und Kommunikationstechnik, die dem Betrieb der BS/Netz dienen. Sie werden von der EWE Netz GmbH für BS/Netz betrieben und verwaltet. Auch diese Anlagen müssen in die Trakehnenstraße verlegt werden, da sie nicht überbaut und nicht mit Bäumen bepflanzt werden dürfen. Näheres wird im Rahmen des koordinierten Leitungsplans im Rahmen der Umsetzung der Planung festgelegt.

Breitbandversorgung

Für das Baugebiet ist eine Breitbandversorgung mit Glasfaserkabeln mittels FTTH (Fibre-to-the-home) vorgesehen. Die Erschließung erfolgt aus dem TK-Knoten in der Romintenstraße über die Planstraßen, in denen die erforderlichen Schutzrohre verlegt werden. Eine endgültige Aussage über die Versorgung der Grundstücke ist abhängig von der geplanten Bebauung und kann erst im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert werden.

Für die Breitbandversorgung ist eine kleine Technikstation erforderlich. Sie kann

auch baulich in die Energiezentrale integriert werden, wenn eine Nahwärmeversorgung vorgesehen ist. Ihr Standort (unabhängig davon, ob mit oder ohne Energiezentrale) wird deshalb ebenfalls in der Grünfläche südlich des Kita-Grundstückes an der Wendeanlage der Trakehnenstraße festgesetzt.

Beleuchtung

Für die Beleuchtung ist ein Schaltschrank erforderlich. Der dafür erforderliche Standort wird im Bereich der Planstraße A unmittelbar an der mittigen Grabenachse festgesetzt.

Wertstoffcontainer

Zur Ergänzung der haushaltsnahen Wertstofffassung soll grundsätzlich in Braunschweig für ca. 500 Einwohner eine Wertstoffcontainerstation zur Verfügung stehen.

Aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Einwohnerzahl im Nordosten von Stöckheim sind zusätzliche Wertstoffcontainer aufzustellen. Insgesamt sollen zwei Glascontainer, zwei Papiercontainer, ein Bekleidungscontainer und eventuell ein Container für Elektrokleingeräte aufgestellt werden. Die Container sollen auf zwei Standorte verteilt werden, womit sich je Standort drei bis maximal vier Container ergeben. Im Bebauungsplan sind in Abstimmung mit dem Entsorgungsträger ALBA zwei Standorte festgesetzt und somit planungsrechtlich gesichert, wobei die Zahl der Container nicht festgesetzt wurde. Bei einem größeren Bedarf wird in der Regel eine weitere Station eröffnet. Dies ist in Wohngebieten, vor allem auch in öffentlichen Straßenräumen grundsätzlich auch ohne eine Festsetzung im Bebauungsplan möglich. Es handelt sich um wichtige Wohnfolgeeinrichtungen, die der Zweckbestimmung von Wohngebieten und deren Funktionsfähigkeit dienen.

Bei der Standortwahl wurden die betrieblichen Belange von ALBA berücksichtigt (Vermeidung von Leerfahrten und Umwegen, Wendemöglichkeit, Verfügbarkeit von Flächen, die gut in andere Nebenanlagen, wie insbesondere Parkplätze integriert werden können, Erreichbarkeit durch große Fahrzeuge und Möglichkeit der Leerung mit Kränen. Aufgrund dieser Anforderungen können Wertstoffcontainerstationen am besten in Straßen mit ausreichenden nutzbaren Fahrbahnbreiten und Nebenanlagen (Gehwege, Parkplätze) und einer guten Straßenraumgestaltung (Bäume, Grünstreifen) untergebracht werden. Ferner ist eine gute Erreichbarkeit, sowohl für den Autoverkehr als auch für den Radfahrer und Fußgängerverkehr auf deren Wegen, wie zum Beispiel zu den Bus- und Stadtbahnhaltestellen, zur Innenstadt, zum SB-Markt an der Senefelderstraße oder zum Stöckheimer Markt, eine wichtige Voraussetzung für eine gute Akzeptanz. Eine solche gute Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer entspricht insbesondere auch der politischen Zielsetzung der Stadt Braunschweig, die im Rahmen des Entsorgungskonzeptes für Wertstoffe entwickelt wurde.

Die Trakehnenstraße erfüllt diese Bedingungen in idealer Weise. Deshalb sind die beiden Stationen jeweils im Norden und im Süden in der Nähe der Wendeanlagen vorgesehen.

Auch die Belange der Wohnbevölkerung wurden in angemessenem Umfang beachtet. So wurden die Stationen auf der Seite der Neubebauung und nicht auf der Seite der bestehenden Bebauung angeordnet, um die Veränderungen für die Bestandsgebäude so gering wie möglich zu halten. Die sich aus der Nutzung ergebenden Verkehrsmengen, Verkehrs- und Betriebslärmemissionen wurden gesondert betrachtet und gewürdigt. Im Ergebnis sind sie als verträglich einzustufen (s. Kap. 4.6.5.6 Lärm: Prognose Straßenverkehrslärm und Prognose Wertstoffcontainer Betrieb, Kap. 5.5.2 Verkehr Trakehnenstraße).

Andere Standorte, die in Bezug auf Belästigungen durch die Nutzung der Wertstoffcontainer besser geeignet sind und keine anderen Nachteile aufweisen, bieten sich nicht an. Sie sind durch die Festsetzung im Bebauungsplan jedoch nicht ausgeschlossen. Wertstoffcontainerstationen sind in Wohngebieten planungsrechtlich grundsätzlich zulässig. Die Festsetzung der bereits mit dem Entsorgungsträger abgestimmten Standorte im Bebauungsplan erfüllt dabei eine wichtige Hinweisfunktion, da die bestehenden und die künftigen Anlieger sich auf diese Veränderung bereits einstellen können und sichert die Standorte planungsrechtlich ab.

5.10 Örtliche Bauvorschriften

5.10.1 Geltungsbereich und Anlass

Ziel einer städtebaulichen Planung ist es, neben einer Ordnung der Funktionen in einem Plangebiet auch eine ansprechende Gestaltung zu verwirklichen, um insgesamt ein harmonisches Ortsbild zu erreichen. Dabei wird das Ortsbild vor allem durch die Gebäude (Höhe, Dächer), aber auch durch die Außenanlagen, Begrünung und den Straßenraum bestimmt. Da die städtebaulichen Festsetzungen allein nicht ausreichen, die gewünschte gestalterische Ordnung zu sichern, werden sie durch örtliche Bauvorschriften ergänzt.

Die Qualität von Wohnquartieren resultiert auch aus einer angemessenen Homogenität in Gestaltungsfragen. Dem entgegen ist eine wachsende Vielfalt von Angeboten im Bausektor festzustellen, die den privaten Bauherren die Umsetzung nahezu jeder individuellen Gestaltungsidee ermöglichen. Hinzu kommen Anforderungen, die aus ökologischer Sicht heutzutage an Gebäude gestellt werden müssen. Dies wirkt sich auch auf die Dachneigung und Gebäudestellung aus.

Um ein gewisses Maß an Homogenität zu gewährleisten, steckt der vorliegende Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen einen Rahmen ab, der extreme Abweichungen bei den wichtigsten Gestaltungselementen ausschließen soll, jedoch im Übrigen eine individuelle Gestaltung der Gebäude zulässt.

Die örtlichen Bauvorschriften gelten für alle Wohnbauflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

5.10.2 Dächer

Ein herausragendes Gestaltungselement eines Baugebietes ist das Dach. Vor allen Dingen seine Form, Farbe und sein Volumen prägen das Gesamtbild einer Siedlung weithin sichtbar und entscheidend. Aber auch die einzelnen Straßen- und Freiräume innerhalb der Siedlung werden durch das Aussehen der Dächer stark beeinflusst.

In der Abwägung sind ein harmonisches Ortsbild, eine städtebauliche Vielfalt sowie der Wunsch der Bauherren nach möglichst großer Baufreiheit zu berücksichtigen.

Die Festsetzungen zu Dachformen und Dachneigungen dienen dem Ziel, in dem Wohngebiet sowohl flache als auch geneigte Dächer zuzulassen. Insbesondere ist in den letzten Jahren eine Renaissance des Flachdaches zu beobachten, die zu interessanten und städtebaulich attraktiven baulichen Lösungen führen kann. Daneben gehören geneigte Dächer nach wie vor zu den typischen prägenden Dachformen, insbesondere im Einfamilienhausbau. In Bezug auf geneigte Dächer werden die Dachformen auf Satteldächer und Pultdächer beschränkt.

Durch die Beschränkung der Dachformen auf ausgewählte Typen wird eine harmonische Ortsbildgestaltung erreicht und einer gestalterischen Beliebigkeit entgegengewirkt. Dennoch wird durch das differenzierte Angebot dem Bedürfnis von Bauherren nach unterschiedlichen Dachformen entsprochen.

Die Dachformen werden jeweils auf verschiedene städtebaulich zusammenhängende Teilgebiete des geplanten Wohngebietes beschränkt und konzentriert, um so die beabsichtigte städtebauliche Ordnung sicherzustellen. Die Festsetzungen berücksichtigen dabei auch die Festsetzungen zur zulässigen Zahl der Vollgeschosse und zur Höhe baulicher Anlagen sowie zu den Wohnformen, die ermöglicht werden sollen.

Im gesamten Bereich zwischen Trakehnenstraße und der mittigen Grabenachse (WA 1.1, WA 1.2 und WA 2.1) werden Flachdächer festgesetzt. Damit erhält der westliche Bereich des Teilgebietes Trakehnenstraße in Bezug auf die Dachform ein einheitliches Erscheinungsbild. Das Flachdach steht sowohl für kleinere Mehrfamilienhäuser als auch für Einfamilienhäuser auf ausreichend großen Flächen zur Verfügung. Die Anordnung im Westen des neuen Wohngebietes ermöglicht die hier angestrebten kleinen Mehrfamilienhäuser, da ein Flachdach im Obergeschoss eine optimale Raumausnutzung für eine separate Wohneinheit bietet.

Im gesamten Bereich zwischen der mittigen Grabenachse und dem künftigen Siedlungsrand werden geneigte Dächer (Satteldächer und gegeneinander versetzte Pultdächer) festgesetzt. Damit erhält auch der östliche Bereich des Teilgebietes Trakehnenstraße in Bezug auf die Dachform ein einheitliches Erscheinungsbild. Geneigte Dächer stehen für die verschiedenen Einfamilienhausformen auf ausreichend großen Flächen zur Verfügung.

Aus städtebaulich-gestalterischer Sicht ist das Satteldach aufgrund seiner einfachen und klassischen Grundform zu bevorzugen, da es am ehesten zu einem harmonischen Ortsbild beiträgt. In Kombination mit den Festsetzungen zu Traufhöhen, die auch Drempe zulassen, zu Firsthöhen, Dachneigungen, Dachgauben, Zwerchgiebeln und Zwerchhäusern werden ausreichende Möglichkeiten der individuellen Gestaltung und Wohnraumschaffung sichergestellt. Ergänzend werden gegeneinander versetzte Pultdächer zugelassen. Diese sind bis auf die zwei höhenversetzten Firste als Variation des Satteldaches anzusehen. So kann eine etwas größere Vielfalt geboten werden. Weitere geneigte Dachformen wie Krüppelwalmdach, Walmdach oder Zeldach oder sonstige Dachformen wie Tonnendach sollen nicht zugelassen werden, da sonst die angestrebte städtebauliche Ordnung aufgrund allzu großer Beliebigkeit nicht erreicht werden könnte.

Am Ostrand des neuen Wohngebietes sind nur Pultdächer zugelassen. Damit wird auch hier in geordneter Form eine Fläche für Pultdächer angeboten. Ein Pultdach ist zudem für den hier erforderlichen Schallschutz gut geeignet.

An der westlichen Seite der Trakehnenstraße befinden sich eingeschossige Reihenhäuser mit einem ausgebauten geneigten Dachgeschoss. Auf der Ostseite sind zweigeschossige Gebäude mit einem ausgebauten Staffelgeschoss mit Flachdach zulässig. Zwischen dem Bestand und den geplanten Gebäuden befindet sich ein Abstand von 25,0 m bis 35,0 m. Die Trakehnenstraße wird mit beidseitigen Nebenanlagen einschließlich einer durchgehenden Baumreihe ausgebaut. Die Unterschiede der Dachformen zwischen dem Bestand und der Planung sind in Anbetracht dieser räumlichen Situation städtebaulich gut verträglich. Es besteht keine Notwendigkeit, beide Seiten einer Straße mit gleichartigen Gebäuden zu bebauen.

Auch im Teilgebiet Breites Bleek sind nur geneigte Dächer (Satteldächer und gegeneinander versetzte Pultdächer) zulässig. Damit passt sich das Gebiet an die bestehende westlich angrenzende Bebauung an und fügt sich somit städtebaulich gut ein.

Die festgesetzten Dachneigungen für geneigte Dächer berücksichtigen die jeweils zulässige Dachform (z.B. Satteldach) und legen dafür einen Spielraum fest, innerhalb dessen das Dach gestaltet werden kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im gesamten Plangebiet zwei Vollgeschosse zulässig sind, teilweise mit zusätzlichem Dachgeschoss oder Staffelgeschoss, teilweise ohne ein zusätzliches solches Geschoss. Es ist aber nicht zwingend, dass jeder Bauherr dieses Maximum ausnutzt. So ist es zu erwarten, dass z.B. neben einem Einfamilienhaus mit zwei Vollgeschossen ein Einfamilienhaus mit nur einem Vollgeschoss entsteht. Das Gebäude mit einem Vollgeschoss benötigt zur Schaffung des üblicherweise gewünschten Wohnraums ein steileres Dach (z.B. Satteldach) als ein Gebäude mit zwei Vollgeschossen, welches auch die maximal zulässige Gebäudehöhe zu beachten hat. Deshalb ist der zulässige Spielraum für die Neigung von Dächern, insbesondere von Satteldächern, relativ groß.

Für Satteldächer sind damit Neigungen von 20° bis 45° zulässig, für Pultdächer von 10° bis 25° und für gegeneinander versetzte Pultdächer von 15° bis 30°.

Durch die Beschränkung der Dachgauben, Zwerchgiebel und Zwerchhäuser auf eine Breite von maximal der Hälfte der betroffenen Dachfläche soll im Wesentlichen sichergestellt werden, dass die Dachfläche/das Hauptgebäude gegenüber diesen Ausbauten dominant bleibt.

Hinsichtlich Material und Farbe der Dächer werden ebenfalls Spielräume eröffnet. Es sind Dacheindeckungen sowohl mit roten bis braunen als auch mit grauen bis schwarzen Farbtönen zulässig. Ausgeschlossen werden dadurch die seit einigen Jahren sich auf dem Markt befindlichen Farben wie hell- und dunkelblau, grün oder gelb etc. Auch glänzende Oberflächen sind unzulässig. Diese Farben und Oberflächen würden mit ihrer aggressiven Wirkung das Ortsbild empfindlich beeinträchtigen. Ferner werden Glasdächer und -elemente, solarthermische Anlagen und Fotovoltaikanlagen sowie begrünte Dachflächen allgemein zugelassen. Von ihnen gehen keine negativen Auswirkungen wie von leuchtenden bunten Farben auf das Ortsbild aus. Solarthermische Anlagen und Fotovoltaikanlagen sind zudem in der Abwägung zwischen städtebaulichen Belangen und den Belangen einer umweltfreundlichen Energieversorgung gegenüber anderen Dacheindeckungen (z.B. rote Ziegel) nicht schlechter zu stellen.

Dächer von Garagen, offenen Garagen und Nebenanlagen mit mehr als 40 m² Fläche und einer Neigung von bis zu 10° sind mindestens extensiv zu begrünen. Da diese Anlagen von Obergeschossen aus eingesehen werden können, ist hier eine grüne Gestaltung anzustreben, um den Anblick von größeren ungestalteten Flächen zu vermeiden. Daneben können ökologische Funktionen unterstützt werden. Durch die Festlegung einer Mindestgröße ab der die Festsetzung eingehalten werden muss, sind normale Einfamilienhäuser mit bis zu zwei Garagen nicht betroffen. Bei Garagenanlagen ab 3 Garagen ist eine extensive Begrünung aus gestalterischen Gründen erforderlich und auch (z.B. wirtschaftlich und technisch) zumutbar.

5.10.3 Einfriedungen

Einfriedungen an öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen sind nur als Hecke oder als bauliche Einfriedung (z.B. Mauer, Holzwand), dann jedoch nur

bis zu einer Höhe von maximal 1,20 m, zulässig. Hierdurch wird einerseits dem Bedürfnis nach einer Einfriedung der Grundstücke Rechnung getragen; andererseits soll der öffentliche Raum durch zu massive und geschlossene Einfriedungen nicht optisch eingeengt werden.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 5.2 sind angrenzend an die Stadtbahntrasse (Fläche für Bahnanlagen) Einfriedungen nur als bauliche Einfriedung zulässig. Damit soll dem Sicherheitserfordernis gegenüber der Stadtbahnstrecke Rechnung getragen werden. Bei Einfriedungen als Hecke oder Strauchreihe besteht die Gefahr, dass z.B. Kinder durch Lücken in der Begründung auf die Stadtbahnstrecke gelangen können. Die maximale Höhe der Einfriedung muss deshalb mindestens 1,0 m und darf maximal 1,40 m betragen.

5.10.4 Einstellplätze

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

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

Es hat sich in der Vergangenheit herausgestellt, dass bei klassischer Einfamilienhausbebauung die Herstellung von einem Einstellplatz je Wohneinheit heutzutage nicht ausreicht, um den Bedarf zu decken. Viele Haushalte verfügen über zwei Pkw. Deshalb sind bei solchen Bebauungsstrukturen (freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenendhäuser) je Wohneinheit 2,0 Einstellplätze je Wohnung auf den Baugrundstücken herzustellen. Bei diesen Wohnformen stehen die entsprechenden Flächen auf den Grundstücken zur Verfügung. Um den Platzbedarf dennoch so gering wie möglich zu halten, sind auch hintereinanderliegende Stellplätze zulässig („gefangene Stellplätze“). Die Nachweispflicht kann so zum Beispiel dadurch erfüllt werden, dass die 5,0 m tiefe Vorfläche einer Garage als weiterer 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) zumutbar ist.

Für verdichtete Wohnformen wie Mehrfamilienhäuser wird von einem geringeren durchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen. Auch sollen verdichtete Wohnformen wie Reihenhäuser nicht durch übermäßige Festsetzungen erschwert werden. So können bei den heute üblichen Reihenhaustypen und den dazugehörigen Grundstücksgrößen zwei Einstellplätze kaum auf dem jeweiligen Grundstück realisiert werden. Deshalb ist für Reihenmittelhäuser und Mehrfamilienhäuser nur 1,0 Einstellplatz je Wohnung nachzuweisen.

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

Die Festsetzungen berücksichtigen die überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung, insbesondere über die Stadtbahnlinie 1.

6 Gesamtabwägung

Mit dem in diesem Bebauungsplan vorgesehenen Wohngebiet soll aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Baugrundstücken sowohl für Einfamilienhäuser, als auch für Mehrfamilienhäuser ein angemessenes Angebot geschaffen werden. Insbesondere die sehr gute Anbindung an das öffentliche Bus- und Straßenbahnlinienetz und die Nähe zu bestehenden Wohnquartieren sowie zu Nahversorgungseinrichtungen begünstigen die Entwicklung der Flächen. Das geplante Wohngebiet nutzt vorhandene Infrastrukturen und wird in den städtebaulichen Kontext des Ortsteils Stöckheim eingebunden.

Im Ergebnis stellte sich bei der Prüfung von Erschließungsvarianten heraus, dass die Variante B1 mit einer Anbindung sowohl an Romintenstraße und Rossittenstraße als auch an die Senefelderstraße weiterverfolgt werden soll. Sie sichert die stadtstrukturell gewünschte Anbindung an bestehende Wohngebiete und ermöglicht gleichzeitig einen direkten Weg aus dem Wohngebiet Richtung Verbrauchermarkt und A 395. Auch unter Beachtung von zu erwartendem Durchgangsverkehr führt sie zu einer Verkehrsentslastung gegenüber der ursprünglich angestrebten Variante A (ausschließliche Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße) auf dem Abschnitt der Romintenstraße zwischen der Einmündung der Rossittenstraße und der Leipziger Straße um ca. 440 Kfz/24 h. Ferner bietet diese Variante gegenüber der Variante A zusätzliche Sicherheiten in besonderen Fällen (Feuerwehreinsätze, Unfälle, Straßenbauarbeiten etc.). Abweichend von der Situation der vergangenen Jahre ist in Bezug auf die Anbindung an die Senefelderstraße mittlerweile eine Umsetzbarkeit gegeben. Auch unter weiteren Aspekten wie Natur und Landschaft, Erholung, Lärmimmissionen, Baumaßnahmen, Kosten und Finanzierung, Grunderwerb und Planungsrecht ist diese Variante vorteilhaft bzw. gut verträglich und umsetzbar.

Für das Teilgebiet Breites Bleek ist eine Anbindung an das angrenzende bestehende Wohngebiet die städtebaulich, verkehrlich und wirtschaftlich angemessene Lösung.

Die auf die geplante Wohnbebauung einwirkenden Lärmimmissionen, insbesondere aus dem Verkehr der A 36, aus dem durch die neuen Wohngebiete führenden Verkehr, aus angrenzenden Gewerbegebieten und weiteren Lärmquellen können durch die festgesetzten verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen so weit gemindert werden, dass gesunde Wohnverhältnisse gesichert werden können.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt zwischen dem Teilgebiet Trakehnenstraße und der A 36 eine gewerbliche Entwicklung geplant sein, so kann die Planung dieses Gewerbegebietes so erfolgen, dass für die neue Wohnbebauung ein ausreichender Schallschutz gewährleistet ist (z.B. Abstände, Nutzungsarten, Lärmschutzmaßnahmen).

Auch die Bestandsbebauung, insbesondere im Ostpreußenviertel, wird nur in einem zumutbaren Maß durch zusätzliche Lärmimmissionen belastet. Da der Verkehrslärm der A 36 pegelbestimmend ist, ist eine Zunahme der Verkehrslärmimmissionen nur um bis zu 1 d(B)A zu erwarten. Damit können die für den Tag geltenden Orientie-

rungswerte weiterhin eingehalten werden. Die für die Nacht geltenden Orientierungswerte, die im Prognose-Nullfall 2025 bereits um bis zu 2 dB(A) überschritten werden, können künftig um bis zu 3 dB(A) überschritten werden. Diese Überschreitung ist jedoch hinnehmbar, da sie überwiegend durch die bestehende Vorbelastung bedingt ist und da Lärmzunahmen von 1 dB(A) nicht wahrnehmbar sind. Auch die zusätzlichen sozialadäquaten Immissionen durch Wohnfolgeeinrichtungen (Kindertagesstätte, Wertstoffcontainerstationen sind als zumutbar und damit als hinnehmbar zu bewerten.

Die Beeinträchtigungen von weiteren Umweltschutzgütern (Tiere, Pflanzen, Landschaft, Boden, Wasser, Klima, Luft, sonstige Sachgüter) stehen in der Gewichtung hinter dem Belang der Deckung des dringenden Wohnbedarfs der Bevölkerung und damit hinter dem Bedarf an der Realisierung der Wohnbebauung zurück und sind hinzunehmen. Dies betrifft insbesondere auch den Verlust an Lebensräumen für geschützte Arten (Feldlerche, Rebhuhn). Die Beeinträchtigungen werden durch die verschiedenen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft so weit wie möglich ausgeglichen; Ersatzlebensräume für die bedrohten Tierarten werden geschaffen. Der Verlust der derzeit Kalt- und Frischluft produzierenden Fläche wird durch eine relativ geringe Bebauungsdichte und die vorgesehenen Grünbereiche gemildert.

Die Stadt Braunschweig verfolgt das Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Sie fördert Maßnahmen der Innenentwicklung in hohem Maße (s. Kap. 4.6.6). Dennoch reichen diese Maßnahmen nicht aus, den Bedarf an Wohnbauland in einer wachsenden Großstadt wie Braunschweig zu decken. Es ist deshalb auch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen erforderlich. Im vorliegenden Fall sind siedlungsnahen Flächen betroffen mit einer mäßigen Bedeutung für Boden, Natur und Landschaft. Deshalb tritt in der Abwägung der Vorrang der Innenentwicklung gemäß § 1 a (2) BauGB hinter der Inanspruchnahme siedlungsnaher landwirtschaftlicher Flächen zurück.

Die geplanten Grünflächen im Geltungsbereich A einschließlich der Erholungs- und Freizeitinfrastruktur und der Renaturierung von Gewässern fördern die Naherholungsfunktionen im Siedlungsbereich und verbessern das Orts- und Landschaftsbild.

Auch unter Berücksichtigung der Belange der Anlieger aus den angrenzenden Wohngebieten – insbesondere aus dem Ostpreußenviertel (vor allem Romintenstraße, Rossittenstraße, Trakehnenstraße) – ist die Planung als gut verträglich zu bewerten. Die für die Bestandsbebauung zu erwartenden Verkehrsmengen sowie Lärmimmissionen bewegen sich im üblichen Rahmen vergleichbarer Wohngebiete. Die im Vergleich zur Bestandssituation zu erwartenden Veränderungen entsprechen einer normalen Siedlungsentwicklung, wie sie in einer Großstadt für Braunschweig zu erwarten und zur Deckung des steigenden Bedarfs Wohngebietsfläche erforderlich ist. Gegenüber der ursprünglichen Planung eines Gewerbegebietes mit einer Erschließung über die Trakehnenstraße führt das Wohngebiet zu erheblich niedrigeren Verkehrsaufkommen und Lärmimmissionen. Durch die Anlage der Kindertagesstätte wird die Versorgungslage verbessert, da sie mittelfristig auch den Bewohnern der bestehenden Wohngebiete zur Verfügung steht. Die großzügigen Grünflächen mit den darin integrierten Wegen, Aufenthalts- und Spielbereichen, verbessert die Erholungsangebote gegenüber der heutigen nicht nutzbaren Ackerfläche erheblich.

Das planerische Ziel, ein Wohngebiet für insgesamt 265 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohnformen (Einfamilienhäuser verschiedener Typen, Mehrfamilienhäuser) einschließlich der notwendigen Erschließung, sozialen Infrastruktur (Kindertagesstätte) und Erholungsinfrastruktur zu realisieren, kann nicht an anderer Stelle

im Stadtgebiet oder auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität erreicht werden. Für die hier vorgesehene relativ lockere städtebauliche Struktur stehen im Stadtgebiet keine geeigneten Siedlungsbrachen zur Verfügung, die anstelle von Ackerflächen aktiviert werden könnten. Flächen, die sich für eine Innentwicklung ohne nennenswerte Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft eignen, werden im Rahmen der Wohnungsbauoffensive der Stadt Braunschweig ebenfalls planerisch aktiviert und stehen insofern nicht als Alternative zur Verfügung. Auch sollen innerstädtische Gebiete vorrangig dem Mehrfamilienhausbau dienen. Die hier betroffenen Ackerflächen sind bereits dadurch in ihrer Wertigkeit für Natur und Landschaft und damit auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen beeinträchtigt, dass sie im bereits besiedelten Bereich liegen und nur über den relativ schmalen Grünzug am Springbach eine Verbindung zur freien Landschaft aufweisen.

Aus den genannten Gründen ist in der Gesamtabwägung die vorgesehene Entwicklung des Wohngebiets mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, den sozialen und umweltschützenden Anforderungen vereinbar. Insbesondere sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Eigentumsbildung, die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung, die Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Belange des Umweltschutzes im Rahmen der Planung miteinander gerecht abgewogen worden.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

7.1 Geltungsbereich A

Allgemeine Wohngebiete	ca. 8,20 ha
Flächen für Gemeinbedarf	ca. 0,27 ha
Öffentliche Verkehrsflächen Trakehnenstraße/Ostpreußendamm sowie Planstraßen A bis F	ca. 2,30 ha
Öffentliche Verkehrsflächen Planstraße G	ca. 0,15 ha
Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	ca. 0,31 ha
Flächen für Versorgungsanlagen	ca. 0,01 ha
Stadtbahnflächen	ca. 0,24 ha
Öffentliche Grünflächen incl. Wasserflächen	ca. 4,00 ha
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 1,47 ha
Geltungsbereich A gesamt	ca. 16,95 ha

7.2 Geltungsbereiche B, C, D und E

Geltungsbereich B Teilfläche 1 (Gemarkung Stöckheim) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 0,53 ha
Geltungsbereich B Teilfläche 2 (Gemarkung Stöckheim) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 0,25 ha
Geltungsbereich C (Gemarkung Mascherode) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 0,38 ha
Geltungsbereich D (Gemarkung Querum) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 2,16 ha

Geltungsbereich E (Gemarkung Hondelage) Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 1,81 ha

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Für die Verwirklichung des Baugebietes sind der Ausbau der öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und der Fläche für die Landwirtschaft (Zufahrt zur Ackerfläche) der Ausbau der Anlagen der Ver- und Entsorgung, die Herstellung des offenen Entwässerungsgrabens, die Anlage der öffentlichen Grünflächen einschließlich des Jugendplatzes und der Spielangebote für Kinder, der Bau einer Kindertagesstätte sowie die Durchführung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft erforderlich.

Für die Verwirklichung der Anbindung an die Senefelderstraße (Planstraße G) sind zusätzlich folgende Maßnahmen erforderlich:

- Grunderwerb für die Planstraße G und Ausbau der Straße
- Herrichtung der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Geltungsbereich B, Teilfläche 2.

Ferner ist für die Verbesserung des Verkehrsabflusses aus der Senefelderstraße auf den Mascheroder Weg der Grunderwerb sowie der Ausbau des Kreisverkehrplatzes Senefelderstraße / Mascheroder Weg erforderlich.

8.2 Kosten und Finanzierung

8.2.1. Städtebaulicher Vertrag

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird zwischen der Stadt Braunschweig, der Stadtentwässerung GmbH und den drei Erschließungspartnern („Vorhabenträgerin“) ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Darin verpflichtet sich die Vorhabenträgerin grundsätzlich dazu, die Maßnahmen, die in kausalem Zusammenhang mit der Realisierung des Baugebietes stehen, auf eigene Kosten durchzuführen bzw. zu finanzieren. Nicht erfasst von diesen Regelungen ist der Kreisverkehrplatz Senefelderstraße/Mascheroder Weg, da diese Maßnahme auch ohne das neue Wohngebiet erforderlich ist und deshalb von der Stadt Braunschweig umgesetzt und finanziert wird.

Im Folgenden sind die Maßnahmen aufgeführt.

8.2.2 Grunderwerb

Für die unentgeltliche, kosten- und lastenfreie Übertragung der sich im Eigentum der Vorhabenträgerin bzw. ihrer Mitglieder befindlichen künftigen öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und der Fläche für die Landwirtschaft, der Flächen für Versorgung, der Grünflächen, sowie der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auf die Stadt wird ein Grundstücksübertragungsvertrag abgeschlossen. Die Fläche für Gemeinbedarf (Kita) soll im Eigentum der Stadt verbleiben.

Die Flächenanteile im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ST 81, die als überörtlich einzustufen und deshalb von der Stadt zu finanzieren sind (Anteile des Jugendplatzes und der Kita) haben einen Grundstückswert von insgesamt ca. 33.000 € Grunderwerbskosten. Da sich die Flächen im Eigentum der Stadt befinden, sind hierfür keine finanziellen Mittel aufzubringen.

Die Grunderwerbskosten für die im Bebauungsplan ST 76 festgesetzte Ergänzung von Gehwegen an der Senefelderstraße werden nach dem Straßenausbaubeitragsrecht von den Anliegern der Senefelderstraße abgerechnet.

Die Grunderwerbskosten für den im Bebauungsplan ST 76 festgesetzten Kreisverkehrsplatz Senefelderstraße/Mascheroder Weg sind über städtische Haushaltsmittel und ggf. Fördermittel zu finanzieren.

8.2.3 Öffentliche Verkehrsflächen

Die Übernahme der Kosten für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsflächen einschließlich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und der Fläche für die Landwirtschaft im Geltungsbereich des Bebauungsplans ST 81 durch die Vorhabenträgerin wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Die Erschließungsanlagen Trakehnenstraße und Ostpreußendamm sind erschließungsbeitragsrechtlich noch nicht endgültig entsprechend dem bisher geltenden Bebauungsplan ST 57 hergestellt. Die endgültige Herstellung erfolgt nach dem Beschluss über den Bebauungsplan ST 81. Die „Altanlieger“ auf der Westseite der Trakehnenstraße haben die Erschließungsbeiträge abgelöst. Bei der damaligen Berechnung wurde der Halbteilungsgrundsatz beachtet. Das heißt, das von dem vorhandenen Bestand von den „Neuanliegern“ auf der Ostseite der Trakehnenstraße noch ein Teil des damaligen Erschließungsaufwandes zu übernehmen ist. Die Vorhabenträgerin soll gemäß dem städtebaulichen Vertrag diesen Erschließungsaufwand übernehmen. Andernfalls müsste die Stadt die „Neuanlieger“ auf der Ostseite der Trakehnenstraße zu Erschließungsbeiträgen für den damals angefallenen Erschließungsaufwand heranziehen.

Die Kosten für die im Bebauungsplan ST 76 festgesetzte Ergänzung von Gehwegen an der Senefelderstraße werden nach dem Straßenausbaubeitragsrecht von den Anliegern der Senefelderstraße abgerechnet.

Die Kosten für den im Bebauungsplan ST 76 festgesetzten Kreisverkehrsplatz Senefelderstraße/Mascheroder Weg ist über städtische Haushaltsmittel und Fördermittel zu finanzieren. Im Haushalt sind die entsprechenden Mittel für das IP 2020/2021 angemeldet. Die Maßnahme wurde ferner in das Mehrjahresförderprogramm des Landes 2020-2024 aufgenommen.

8.2.4 Öffentliche Grünflächen und Gemeinbedarf

Die Kosten für die Herstellung der öffentlichen Grünflächen einschließlich der Erholungs- und Kinderspielinfrastruktur wird gemäß städtebaulichem Vertrag durch die Vorhabenträgerin übernommen. Darin enthalten sind auch die Kosten für die geplante zusätzliche Stadtbahnquerung.

Die Kosten für die Herstellung des Jugendplatzes und der Kindertagesstätte werden zwischen der Stadt Braunschweig und der Vorhabenträgerin aufgeteilt, da der Ju-

gendplatz und die Kindertagesstätte sowohl der Bedarfsdeckung für das Neubaugebiet (örtlicher Bedarf) als auch u.a. der Bedarfsdeckung bestehender Wohngebiete im Nordosten von Stöckheim dienen (überörtlicher Bedarf). Die Stadt hat dabei mit Kostenanteilen von rd. 83.000 € (Jugendplatz) und rd. 305.000 € (Kindertagesstätte) zu beteiligen. Diese Kosten sind im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung sicherzustellen. Die Kostenaufteilung wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Auch die Übernahme der Kosten für die Aufwertung des bestehenden Spielplatzes Bischofsburgweg/Ortelsburgweg durch die Vorhabenträgerin wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

8.2.5 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Kosten für die Herstellung der Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft werden von der Erschließungsträgerin übernommen.

8.2.6 Entwässerung

Die Kosten für Entwässerungsmaßnahmen sind sogenannte besondere Maßnahmen gemäß Abwasserentsorgungskonzept für Erschließungsgebiete. Diese werden von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH übernommen und über Abwassergebühren refinanziert. Dazu gehören auch die Kosten für das Schmutzwasser-Pumpwerk in der Planstraße A.

In die öffentliche Grünfläche [2] ist der Entwässerungsgraben [1] integriert, der aus der im Bebauungsplan festgesetzten Wasserfläche und der beidseitigen Böschung einschließlich der Flächen für die Unterhaltung besteht. Der Graben dient der Rückhaltung und Entsorgung von Regenwasser von Flächen östlich der A 395, östlich des Neubaugebietes und der Flächen im Geltungsbereich A. Daher ist im Rahmen des städtebaulichen Vertrages über die Kostenverteilung zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH zu entscheiden.

Für die Regenwasserkanalisation im Neubaugebiet werden die Kosten zu je 50 % auf beide Partner übertragen.

Für den Haushalt der Stadt Braunschweig entstehen keine Kosten für die Entwässerung.

8.2.7 Leitungen

Für die Verlegung von vorhandenen Gas- und Steuerungsleitungen wird die Übernahme der Kosten durch die Erschließungsgesellschaft im städtebaulichen Vertrag geregelt.

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

Während des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan befinden sich noch einzelne Flächen innerhalb des Geltungsbereichs A im Eigentum der Stadt Braunschweig. Neben Restflächen z.B. im Bereich der Trakehnenstraße, an der Straße Breites Bleek und der Stadtbahntrasse handelt es sich um das ca. 2,1 ha große Flurstück 189/93, Flur 7, Gemarkung Stöckheim.

Diese städtischen Flächen werden an die Erschließungsgesellschaft verkauft, um so die einheitliche Entwicklung des Baugebietes durch die Erschließungsgesellschaft sicherzustellen. Die verschiedenen städtischen Flächen stellen Teilflächen von künftigen Verkehrs-, Grün-, Gemeinbedarfs- und Bauflächen dar, die nicht separat genutzt oder vermarktet werden können.

Darüber hinaus sind bodenordnende Maßnahmen für den Bebauungsplan nicht erforderlich.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes ST 81 treten die Festsetzungen der Bebauungspläne ST 57, ST 70 und ST 76 außer Kraft.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB vom 14. März 2018 bis 16. April 2018

Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG Taubenstraße 7 38106 Braunschweig Schreiben vom 16. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Wie in unserem Schreiben vom 20.09.2017 erläutert, bietet sich für das Bebauungsgebiet „Trakehnenstraße/Breites Bleek“ im Sinne einer nachhaltigen und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung verpflichteten Lösung die Realisierung einer regenerativen und innovativen Nahwärmeversorgung an. Hierzu hat es bereits erste Gespräche mit dem Erschließungsträger, der Erschließungsgesellschaft Trakehnenstraße GmbH & Co. KG, gegeben. Diese umweltfreundliche Möglichkeit das Neubaugebiet mit Wärme zu versorgen, ergibt sich mit der Planung und dem Bau eines Energie-Effizienz-Quartiers (EEQ), welches BS/ENERGY in Kooperation mit der Stadt Braunschweig und dem Erschließungsträger zuvor vertraglich abstimmen kann. Durch diese Versorgungsvariante werden nicht nur die im EEWärmeG vorgeschriebenen Kriterien für die Verwendung von regenerativen Energien im Neubau erfüllt, sondern auch die Errichtung von KfW-Effizienzhäuser ist recht einfach gegeben. Auf diese Weise würde ein zusätzliches Neubaugebiet entstehen, was maßgeblich zu der Erreichung der umweltpolitischen Ziele der Stadt Braunschweig beitragen würde. In Punkt 4.6.5 der Begründung zum B-Plan wird erwähnt, dass eine Nahwärmeversorgung möglich ist, was	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Der Bebauungsplan ermöglicht sowohl eine Versorgung mit Gas als auch eine Versorgung mit Nahwärme. Im Bebauungsplan wurde bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein mit der Braunschweiger Versorgungs-AG abgestimmter Standort für eine Nahwärmestation am südlichen Ende der Trakehnenstraße gesichert.

wir zusammen mit dem Erschließungsträger weiter prüfen werden. Im Sinne einer einheitlichen und wirtschaftlich realisierbaren Erschließung wird jedoch keine Parallelerschließung mit einem Energie-Effizienz-Quartier (EEQ) und Erdgas erfolgen. Perspektivisch ist es möglich, diese Nahwärmelösung in eine Fernwärmevariante zu überführen. Beispiele für eine effiziente Quartiersversorgung sind das EEQ Hungerkamp in Gliesmarode/Querum, welches mit seiner Holzfeuerung und seinem Biomethan-Blockheizkraftwerk regenerative Wärme und Strom erzeugt, sowie das in Umsetzung befindliche EEQ Stöckheim Süd.	
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Im Bebauungsplan wurde bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein Standort für eine Nahwärmestation am südlichen Ende der Trakehnenstraße gesichert.
Braunschweiger Netz GmbH Taubenstraße 7 38106 Braunschweig Schreiben vom 19. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Zu der oben genannten Anfrage nehmen wir für die Sparten Strom-, Gas- und Wasserversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik / Breitbandversorgung wie folgt Stellung: Die aufgeführten Betriebsmittel stehen im Eigentum der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG. Die Braunschweiger Netz GmbH ist der Betreiber bzw. Pächter der Versorgungsanlagen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Stromversorgung:	
Für die Erschließung ist es erforderlich, in den neuen Straßenkörpern / Nebenanlagen Trassen für die Stromversorgung freizuhalten. Hierzu zählen auch die Rad- und Gehwege zwischen Planstraße B und der Trakehnenstraße, sowie Trakehnenstraße und Stadtbahntrasse. Für die zukünftige energetische Entwicklung ist eine Verbindung zwischen Erschließung Breites Bleek und Erschließung Trakehnenstraße notwendig. Weiter soll	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet Im Zuge der Ausführungsplanungen ist ein koordinierter Leitungsplan zu erstellen und mit der Braunschweiger Netz GmbH sowie der Stadt Braunschweig abzustimmen.

eine Einbindung der Planstraße F in das Bestandsnetz Breites Bleek erfolgen.	
Zur Sicherstellung der elektrischen Energieversorgung des derzeitigen Bestandes und der geplanten Bebauung, ist eine Transformatorstation notwendig. Im Hinblick möglicher Elektromobilität wird eine Grundstücksfläche von 5,0 m x 7,0 m benötigt. Dieser Standort ist im Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift bereits mit dem Symbol für Elektrizitätsanlagen ausgewiesen worden.	Im Bebauungsplan wurde bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein Standort für eine Transformatorstation in der öffentlichen Grünfläche östlich der Planstraße A gesichert.
Bedingt durch die notwendige technische Ausrüstung zur elektrischen Energieversorgung besitzt diese Station jeweils an allen Seiten Revisionstüren bzw. Lüftungselemente. Daher kann dem Zusatz der textlichen Festlegungen Abschnitt B örtliche Bauvorschrift unter Punkt IV zur Einfriedung nicht entsprochen werden. Eine endgültige Aussage zur Detailplanung hinsichtlich der elektrischen Versorgung kann erst erfolgen, wenn Art und Umfang der Erschließung bekannt sind. Aus Sicht der Stromversorgung können sich daher noch Änderungen ergeben.	Es ist bekannt, dass eine umfassende Eingrünung von Anlagen zur Stromversorgung aufgrund von Leitungen etc. häufig nicht möglich ist, insbesondere wegen der Leitungen. Deshalb ermöglicht die textliche Festsetzung B IV auch eine Einzäunung des Grundstücks für die Transformatorenstation. Es geht dabei nur darum, diese Flächen gegenüber öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen abzuschirmen. Näheres kann im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Grünplanung geklärt werden.
Gas- und Wasserversorgung:	
Bei der momentan im Bebauungsplan vorgesehenen Ausgestaltung der östlichen Begrenzung der Trakehnenstraße, sind die für den Ortsteil Stöckheim wesentlichen Versorgungstrassen der Mitteldruckgas- und Hochdruckgasversorgung nicht im Bestand zu halten. Bei der schon unter Pkt. 5.9 der Erläuterungen zum B-Plan geforderten Umverlegung dieser Trassen entstehen erhebliche Kosten für die Gasversorgung (Schätzkosten ca. 160.000 €) da ca. 400 m Mitteldruck- und 100 m Stahl-Hochdruckleitung umverlegt werden müssten. Durch die geplanten neuen Baumstandorte (siehe Pläne vom Ingenieurbüro Zander) würde die Versorgungsleitungen überpflanzt werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Im Zuge der Ausführungsplanungen ist ein koordinierter Leitungsplan zu erstellen und mit der Braunschweiger Netz GmbH sowie der Stadt Braunschweig abzustimmen. Gemäß städtebaulichen Vertrag sind die Kosten für die Verlegung von bestehenden Leitungen vom Erschließungsträger zu übernehmen.
Bei der unter Punkt 5.9 der Erläuterungen zum B-Plan beschriebenen Versorgung des Teilbereiches Breites Bleek mit Gas, sind in der geplanten Straße die erforder-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet.

lichen Leitungsräume für die Gasversorgung zur Verfügung zu stellen.	Im Zuge der Ausführungsplanungen ist ein koordinierter Leitungsplan zu erstellen und mit der Braunschweiger Netz GmbH sowie der Stadt Braunschweig abzustimmen.
Nach momentanem Planungsstand ist die Stellung einer Gasdruckregelanlage für den Ortsteil Stöckheim erforderlich. Mit den zuständigen Fachbereichen der Stadt Braunschweig wurde hierfür bereits ein Standort festgelegt, der außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Voraussetzungen für eine Gasversorgung können erfüllt werden.
Sofern das Wärmekonzept eine Erschließung mit Nahwärme vorsieht, wird eine Parallelerschließung mit Gasversorgungsleitungen nicht realisiert.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Der Bebauungsplan ermöglicht sowohl eine Versorgung mit Gas als auch eine Versorgung mit Nahwärme.
Steuerungs- und Kommunikationstechnik:	
Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Anlagen der Steuerungs- und Kommunikationstechnik. Diese verlaufen in einer Schutzrohranlage parallel zur Stadtbahntrasse sowie in den Nebenanlagen der Trakehnenstraße. Durch die geplanten neuen Baumstandorte (siehe Pläne vom Ingenieurbüro Zander) würde die Schutzrohranlage überpflanzt werden. Aus diesem Grund muss die Anlage in eine neue Versorgungstrasse umverlegt werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Im Zuge der Ausführungsplanungen ist ein koordinierter Leitungsplan zu erstellen und mit der Braunschweiger Netz GmbH sowie der Stadt Braunschweig abzustimmen. Gemäß städtebaulichen Vertrag sind die Kosten für die Verlegung von bestehenden Leitungen vom Erschließungsträger zu übernehmen.
Breitbandversorgung:	
Für das Baugebiet ist eine Breitbandversorgung mit Glasfaserkabeln mittels FTTH (Fibre-to-the-home) vorgesehen. Die Erschließung erfolgt über die Planstraßen, in denen die erforderlichen Schutzrohre verlegt werden. Zur Sicherstellung der Breitbandversorgung ist der bereits eingetragene Standort der Technikzentrale der Breitbandversorgung notwendig, auch wenn die geplante Energie- bzw. Heizzentrale nicht realisiert wird.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Im Bebauungsplan wurde bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein Standort für eine Breitbandstation am südlichen Ende der Trakehnenstraße ge-

	sichert. Die Station kann in eine Nahwärmestation integriert werden, ist aber auch unabhängig davon umsetzbar.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Im Bebauungsplan wurden bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein Standort für eine Transformatorstation in der öffentlichen Grünfläche östlich der Planstraße A und ein Standort für eine Breitbandstation am südlichen Ende der Trakehnenstraße gesichert.
Deutsche Telekom Technik GmbH Friedrich-Seele-Straße 7 38122 Braunschweig Schreiben vom 19. März 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Wenn sich gegenüber unserer Stellungnahme vom 28.07.2015 gegenüber dem Planungsbüro Claussen-Seggelke Stadtplaner keine wesentlichen Änderungen ergeben haben, gilt diese Stellungnahme weiterhin.	Die Stellungnahme der Telekom vom 28.07.2015, auf die Bezug genommen wird, wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB abgegeben. Sie ist im Anschluss an diese Stellungnahme wiedergegeben.
Bitte beachten sie auch unseren Trassenplan zur geplanten Ausgleichsfläche „E“.	Im Randbereich der Hagendorfstraße befindet sich eine Leitung der Telekom. Diese Straßenparzelle liegt nicht im Geltungsbereich E. Die Ausgleichsmaßnahmen wirken sich auf die Leitung nicht aus.
Deutsche Telekom Technik GmbH Friedrich-Seele-Straße 7 38122 Braunschweig Schreiben vom 28. Juli 2015 <i>Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB</i>	Stellungnahme der Verwaltung <i>Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB im Jahr 2015 lag noch kein ausgearbeiteter Bebauungsplanentwurf mit Begründung vor.</i>
Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o.g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind.	Die in dem Plan dargestellten Leitungen der Telekom liegen in den bestehenden Verkehrsflächen der Trakehnenstraße und der Senefelderstraße.
Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung des Neubaugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur in unterirdischer Bauweise nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung sowie einer ausreichenden Planungssicherheit möglich ist. Wir bitten daher sicherzustellen, dass - für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet die ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftig gewidmeten Verkehrswege möglich ist, - entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB folgende Flächen als mit einem Leitungsrecht zu belasten festgesetzt werden und im zweiten Schritt eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch zugunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, mit folgendem Wortlaut eingetragen wird: "Beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die Telekom Deutschland GmbH, Bonn, bestehend in dem Recht auf Errichtung, Betrieb, Änderung und Unterhaltung von Telekommunikationslinien, verbunden mit einer Nutzungsbeschränkung." - der Erschließungsträger verpflichtet wird, in Abstimmung mit uns im erforderlichen Umfang Flächen für die Aufstellung von oberirdischen Schaltgehäusen auf privaten Grundstücken zur Verfügung zu stellen und diese durch Eintrag einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, im Grundbuch kostenlos zu sichern. - eine rechtzeitige und einvernehmliche Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt,	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Im Zuge der Ausführungsplanungen ist ein koordinierter Leitungsplan zu erstellen und mit der Telekom sowie der Stadt Braunschweig abzustimmen. Die Stellungnahme enthält keine Hinweise darauf, auf welchen Flächen das geforderte Leitungsrecht festgesetzt werden soll. Die Leitungen können und sollten grundsätzlich in öffentlichen Verkehrsflächen verlegt werden. Für die Grundstücke, die als Hinterlieger über einen privaten Stichweg an die öffentliche Straße angebunden werden müssen, wurde im Bebauungsplan bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung gesichert.

- die geplanten Verkehrswege nach der Errichtung der TK-Infrastruktur in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordination mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der im Briefkopf genannten Adresse so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.	
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Im Bebauungsplan wurde für Grundstücke mit einer privaten Erschließung bereits zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung gesichert.
EWE NETZ GmbH Petzvalstraße 18 38104 Braunschweig Schreiben vom 19. März 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Im Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und Anlagen der EWE NETZ GmbH. Diese Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden. Sollte sich durch Ihr Vorhaben die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger	Der Stellungnahme liegt kein Plan mit den Anlagen der EWE NETZ GmbH (Lichtwellenleitern bzw. Leerrohren) bei. In einem Abstimmungsgespräch zwischen den Leitungsträgern, der Erschließungsgesellschaft und der Stadt am 24. November 2017 wurde festgestellt, dass einige der genannten Anlagen im östlichen Bereich der Trakehnenstraße liegen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Im Zuge der Ausführungsplanungen ist ein koordinierter Leitungsplan zu erstellen und mit der EWE NETZ GmbH sowie der Stadt Braunschweig abzustimmen. Gemäß städtebaulichen Vertrag sind die

vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt. Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagen Auskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können – damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt. Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen.	Kosten für die Verlegung von bestehenden Leitungen vom Erschließungsträger zu übernehmen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen Helene-Künne-Allee 5 38122 Braunschweig Schreiben vom 16. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Wir werden erneut am Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes „Trautenbergenstraße/Breites Bleek, ST 81“ der Stadt Braunschweig beteiligt. Mit Schreiben vom 10.08.2015 und 06.04.2018 hatten wir uns bereits zur Planung bzw. zum im Parallelverfahren befindlichen Flächennutzungsplan geäußert. Die darin getroffenen Aussagen halten wir weiterhin aufrecht.	Die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer vom 10. August 2015, auf die Bezug genommen wird, wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB abgegeben. Sie ist im Anschluss an diese Stellungnahme wiedergegeben. Die Stellungnahme vom 6. April 2018 wurde zur parallel durchgeführten 87. Än-

	derung des Flächennutzungsplans abgegeben und wird im Rahmen der FNP-Änderung behandelt.
Die externe Kompensation ist auf vier verschiedenen Flächen vorgesehen. Wir gehen davon aus, dass hinsichtlich der Flächenumnutzung einvernehmliche Absprachen mit den Grundeigentümern bzw. Flächenbewirtschaftern erfolgt sind. Zu den einzelnen Geltungsbereichen ist folgendes anzumerken:	Die vier Kompensationsflächen in den Geltungsbereichen B, C, D und E befinden sich im Eigentum des Erschließungsträgers. Der Übergang der Flächen in das Eigentum der Stadt ist vertraglich geregelt.
Geltungsbereich B, Gemarkung Stöckheim: Laut Planung soll die Fläche als artenreiches Grünland entwickelt werden. Wir gehen davon aus, dass die teilweise Überplanung des Flurstücks aus einer Kombination mit anderen Kompensationsmaßnahmen bzw. Poollösungen resultiert.	Es ist das Ziel der Stadt Braunschweig, die Flächen in der Okeraue insgesamt so weiterzuentwickeln, dass sie den Belangen von Natur und Landschaft gerecht werden.
Geltungsbereich C, Gemarkung Mascherode: Im Geltungsbereich liegt der Quellbereich des Springbachs, der naturnah mit Gras und Staudenfluren und standortgerechten Gehölzen gestaltet werden soll. Sofern Drainagestränge im Plangebiet liegen sollten, sind diese von Gehölzüberpflanzung freizuhalten. Die Unterhaltung der Acker bzw. Grünland angrenzenden Gehölze ist sicherzustellen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung beachtet.
Geltungsbereich D, Gemarkung Querum: Die Fläche soll als extensives Grünland entwickelt werden. Darüber hinaus ist die Anlage von zwei Amphibienlaichgewässern vorgesehen. Außerdem sollen im südöstlichen Bereich der Böschung Brachestreifen angelegt werden.	Die Hinweise entsprechen den Textlichen Festsetzungen zum Geltungsbereich D.
Geltungsbereich E, Gemarkung Hondelage: Die Fläche ist ohne synthetische Pflanzenschutzmittel zu bewirtschaften und teilweise mit einer Blümmischung zu bestellen, alternativ ist die Anlage von Brachestreifen vorgesehen. Letzteres lässt sich nur bei fortgesetzter einheitlicher Bewirtschaftung des derzeitigen Schlages umsetzen. Eine Verschlechterung der Bewirtschaftungsstruktur sollte vermieden werden.	Die Textlichen Festsetzungen zum Geltungsbereich E wurden aufgrund der Stellungnahme des BUND geringfügig geändert („ökologischer Landbau gemäß EG-Verordnung Nr. 834/2007“ anstelle von „ohne synthetische Pflanzenschutzmittel“). Die beschriebene wesentliche Zielrichtung der Maßnahmen wurde dabei jedoch beibehalten. Der Bebauungsplan lässt über die Ausnahmeregelung A VII 6.2 im Interesse einer besseren Bewirtschaftung auch eine

	andere Ausformung der Maßnahmenfläche zu, wenn die Pacht- und Eigentumsverhältnisse dies ermöglichen.
Zum jetzigen Kenntnisstand erheben wir zum Planvorhaben im Grundsatz keine Bedenken. Wir behalten uns jedoch vor, erforderlichenfalls zu einem späteren Zeitpunkt ergänzend zur Planung Stellung zu nehmen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen Helene-Künne-Allee 5 38122 Braunschweig Schreiben vom 10. August 2015 Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB	Stellungnahme der Verwaltung <i>Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB im Jahr 2015 lag noch kein ausgearbeiteter Bebauungsplanentwurf mit Begründung vor.</i>
Wir werden am Parallelverfahren der 87. Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Plan) „Trakehnenstraße Ost“ und an den Bebauungsplänen (B-Pläne) ST 81 Trakehnenstraße Ost sowie ST 84 Breites Bleek Ost der Stadt Braunschweig beteiligt.	Im weiteren Verlauf wurden die beiden Plangebiete wegen der engen planerischen Zusammenhänge zu dem Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“ verbunden.
87. Änderung des Flächennutzungsplanes „Trakehnenstraße Ost“: Der Geltungsbereich befindet sich im Stadtteil Stöckheim östlich der Trakehnenstraße und hat eine Größe von 15,5 ha. Der rechtskräftige F-Plan stellt für den Bereich „Gewerbliche Baufläche“ dar. Da die Festsetzungen der folgenden Bebauungspläne aus den Darstellungen nicht entwickelt werden können, muss der F-Plan im Parallelverfahren geändert werden. Zukünftig ist die Darstellung von „Wohnbaufläche“ vorgesehen. Der nördliche Teil der östlich angrenzenden gewerblichen Baufläche wird in den Änderungsbereich einbezogen, dort soll zukünftig Grünfläche dargestellt werden. Die Fläche wird derzeit als Ackerland genutzt.	Die Hinweise beziehen sich auf den Flächennutzungsplan und werden zur Kenntnis genommen.

Flächennutzungsplan „Breites Bleek“: Das Gebiet Breites Bleek wird bereits als Wohnbaufläche dargestellt. Eine Änderung des F-Plans ist für diese Fläche nicht erforderlich.	
Bebauungspläne: Gegenstand der Planung sind zwei Flächen in der Ortslage Stöckheim, für die je ein Bebauungsplan im Parallelverfahren aufgestellt werden soll. ST 81 Trakehnenstraße-Ost: Das Gebiet ist 12,8 ha groß und wird im Westen durch die Trakehnenstraße, im Nord-Westen durch die Stadtbahntrasse, im Norden durch den Springbach entlang des südlichen Ortsrands von Melverode und im Süden durch ein Gewerbegebiet begrenzt. Die Erschließung erfolgt über die Rominten- und Rossittenstraße. ST 84 Breites Bleek-Ost: Das Gebiet hat eine Fläche von 1,9 ha und wird im Westen durch das bestehende Baugebiet Breites Bleek, im Norden durch den Springbach und im Osten und Süden durch die Stadtbahn begrenzt. Die Erschließung erfolgt über das westlich angrenzende Wohngebiet.	Im weiteren Verlauf der Planung wurden die beiden Plangebiete wegen der engen planerischen Zusammenhänge zu dem Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“ verbunden. Im weiteren Verlauf der Planung wurde zusätzlich eine Anbindung an die Senfelderstraße vorgesehen.
Nachdem wir die Planunterlagen geprüft haben, kommen wir zu folgendem Ergebnis:	
Mit der vorliegenden Bauleitplanung soll in erheblichem Umfang bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche für eine Bebauung bereitgestellt werden. Trotz einer auf regionaler Ebene insgesamt rückläufigen Bevölkerungszahl ist eine weiter ansteigende Siedlungsflächenentwicklung zu beobachten. Vor dem Hintergrund derartiger Entwicklungen hat der Gesetzgeber den Schutz von Grund und Boden durch eine Reihe rechtlicher Vorgaben gestärkt, die zu berücksichtigen und planerisch abzuarbeiten sind. Die Neuinanspruchnahme von Flächen wird hiermit nicht ausgeschlossen, ist aber mit einer erhöhten Darlegungspflicht verbunden. Wir halten es daher	Für den Bebauungsplan ST 81 wurde zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB eine umfangreiche Begründung mit Umweltbericht erarbeitet. Diese enthält Aussagen zum Bedarf an Wohnbauflächen in Braunschweig sowie zur Abwägung mit dem Belang des Bodenschutzes.

für geboten, die Begründung des Bebauungsplanentwurfes entsprechend zu ergänzen.	
Neben der Inanspruchnahme neuer Bauflächen ist die Landwirtschaft auch durch die hiermit verbundene Abarbeitung der Eingriffsregelung betroffen. Zu diesem Punkt findet sich im Begründungstext folgender Punkt: In beiden B-Plänen werden im Norden Grünflächen ausgewiesen. Es existiert ein Grünzug in Ost-West-Richtung entlang des Springbachs bzw. der Grenze zwischen Stöckheim und Meverode. Dieser soll im Zuge der Entwicklung beider Baugebiete nach Osten fortgesetzt werden. Hier ist Rücksicht auf die bestehende Dränage zu nehmen. Bei Bepflanzung ist davon auszugehen, dass durch Verwurzelung die Funktion der Dränage nicht mehr gegeben ist. Wir regen an, den Grünzug nicht weiter als die geplante Bebauung vorzunehmen. Der Auslauf der Dränage befindet sich auf dem geplanten Gebiet und muss vor Baubeginn verlegt werden.	Für die Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB wurde ein Bebauungsplanentwurf erarbeitet, der konkrete Kompensationsmaßnahmen festsetzt. Die Begründung mit Umweltbericht enthält eine umfassende Auseinandersetzung mit der Eingriffsregelung und den festgesetzten Maßnahmen. Ferner hat dieser Bebauungsplanentwurf aus der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB die ursprünglich in der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB geplante öffentliche Grün- und Maßnahmenfläche bis zur A 395 bereits nicht mehr enthalten. Die Festsetzungen gehen nicht mehr über die Ausdehnung des Wohngebietes hinaus. Sofern Drainagen durch die Abtrennung von Grün- und Bauflächen von den weiterhin bestehenden Ackerflächen betroffen sind, hat der Erschließungsträger diese im Rahmen der Umsetzung der Planung zu beachten und ggf. zu ersetzen.
Potenzielle Emissionsbeeinträchtigungen in Form von Lärm, Staub und Gerüchen sind aus der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld nicht auszuschließen. Sie sind von den zukünftigen Anwohnern als ortsüblich zu tolerieren.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Wohnbauflächen werden gegenüber den Ackerflächen durch eine 10,0 m breite öffentliche Grünflächen abgeschirmt.
Wir möchten daraufhin weisen, dass die im und um das Baugebiet gelegenen Wirtschaftswege für Landmaschinen uneingeschränkt passierbar bleiben müssen. Die verbleibenden Flächen im Osten sind ausschließlich über den vorhandenen Feldweg zu erreichen.	Die künftige Erschließung der verbleibenden Ackerflächen ist folgendermaßen gesichert: Die Zufahrt erfolgt wie bisher über die Romintenstraße und die Trakehnenstraße. Von der Trakehnenstraße aus wird die Planstraße A so ausgebaut, dass sie für die Befahrung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet ist. Vom östlichen Ende der Planstraße A aus wird ein landwirtschaftlicher Weg ausgebaut, der ca. 80 m nach Norden führt und dort an den vorhandenen Feldweg anschließt. Ferner ist eine Erreichbarkeit über die Senefelderstraße sowie die Planstraßen

	G und E bis zum landwirtschaftlichen Weg möglich.
Die verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen sind dräniert und müssen nach Westen entwässert werden. Über den Horstgraben werden auch sehr große Teile der Feldmark Mascherode entwässert, was über ein minimales Gefälle geschieht. Bei Umlegung des Grabens darf auf keinen Fall der Wasserspiegel angehoben oder die Fließgeschwindigkeit verringert werden, da dies zu einer Vernässung der verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen östlich und westlich der A 395 führen würde. Auch die Unterhaltungsarbeiten des Grabens dürfen nicht eingeschränkt werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Für das Gebiet wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet, welches auch die heutigen Funktionen des Horstgrabens berücksichtigt. Weitere Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der Stadt und dem Erschließungsträger abzustimmen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Hinweise zum Bodenschutz, zur Eingriffsregelung, zur Ausdehnung des Grünzuges am Springbach nach Osten, zu Emissionen der Landwirtschaft, zur Erschließung und zur Entwässerung von landwirtschaftlichen Flächen wurden bereits im Entwurf des Bebauungsplans zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB berücksichtigt.
Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH Leonhardtstraße 11 30175 Hannover Schreiben vom 9. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Wir haben die Unterlagen zu den o.g. Anhörungsverfahren durchgesehen und stellen aus fachtechnischer Sicht zu lfd. Nr. 5.5.4 der Anlage – Querung der Stadtbahntrasse – Folgendes fest: Querung der Stadtbahnstrecke für Fußgänger und Radfahrer am Springbach stellt eine Betriebsanlage i.S.d. § 20 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) dar und betrifft die Belange der Braunschweiger Verkehrs- GmbH (BSVG). Die Pläne des Anhörungsverfahrens sehen wir als nachrichtlich an. Die bauliche Umsetzung bedarf gem. § 60 i.V.m. § 62 BOStrab der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB). Zuständige Behörde gem. Zuständigkeitsverordnung - Verkehr	Die Stellungnahme nimmt Bezug auf die Begründung zum Bebauungsplan: Kap. 5.5.4 „Öffentliche Verkehrsflächen – Querung der Stadtbahntrasse“. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Es liegt bereits ein mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH abgestimmter Entwurf zu Stadtbahnquerung vor. Die Ausführungsplanung und die weitere Abstimmung mit den genannten zuständigen Stellen im Rahmen der Umsetzung der Planung wird gemäß städtebaulichem

(ZustVO-Verkehr) und durch Beleihung ist die LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH. Gegen die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen für diese Querung im Rahmen eines Bebauungsplans ST 81 haben wir keine Bedenken. Die BSVG erhält eine Durchschrift dieses Schreibens.	Vertrag vom Erschließungsträger in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig übernommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel Sophienstraße 5 38304 Wolfenbüttel Schreiben vom 11. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Gegen den o.a. Bebauungsplanentwurf bestehen auch weiterhin keine grundsätzlichen Bedenken. Seit dem 01.01.2016 ist der GB Wolfenbüttel für den durch die o.a. Planung betroffenen Abschnitt 20 der Bundesautobahn BAB A 395 zuständig.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Auf die Stellungnahme gemäß § 4 (1) BauGB vom 23.07.2015 des damals zuständigen regionalen Geschäftsbereiches Hannover, dass der Bund keine Lärmschutzmaßnahmen für das geplante Baugebiet errichtet und auch keine Kosten hierfür übernimmt, weise ich hin.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Lärmemissionen, die sich gemäß Verkehrsprognose 2025 u.a. von der A 395 ergeben und auf die geplanten Wohngebiete einwirken. Er setzt entsprechende Schallschutzmaßnahmen fest.
Die Entwässerung der in einer Entfernung von größer 250 m östlich des geplanten Baugebietes verlaufenden BAB A 395 (Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 4 vom 11.12.1970, Az.: EL-1-2-8-83 00.98/142/70) muss auch bei Verlegung des Entwässerungsgrabens (Horstgraben) und der Renaturierung des Springbaches weiterhin schadlos gewährleistet bleiben.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Für den Bebauungsplan wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet, welches auch die heutigen Entwässerungsfunktionen des Horstgrabens berücksichtigt. Ebenso sind die heutigen Entwässerungsfunktionen des Springbaches in der geplanten Umgestaltung berücksichtigt. Weitere Einzelheiten werden im Rahmen der Ausführungsplanung zur Umsetzung der Planung festgelegt und zwischen der

	Stadt und dem Erschließungsträger abgestimmt.
Unter der Voraussetzung, dass die vorstehenden Hinweise und die Anmerkungen aus der Stellungnahme gem. § 4 (1) BauGB vom 23.07.2015 im weiteren Bauleitplanverfahren berücksichtigt werden, stimme ich dem Bebauungsplanentwurf in straßenbau- und verkehrlicher Hinsicht zu.	Über den o.g. Aspekt der Nicht-Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen hinaus enthielt die genannte Stellungnahme aus dem Jahr 2015 keine weiteren Hinweise. Auf eine Wiedergabe wird deshalb verzichtet.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Stadtentwässerung Braunschweig Taubenstraße 7 38106 Braunschweig Schreiben vom 4. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Der vorliegende Bebauungsplanentwurf wird zur Kenntnis genommen. Die öffentlichen Entwässerungsanlagen sind mit dem Planer dieses Gebietes abgestimmt worden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Wir weisen erneut darauf hin, dass Baumstandorte, die "seiten-wechselnd" in den Erschließungsstraßen vorgesehen werden, aus leitungstechnischer Sicht ungünstig sind. Wir empfehlen, die betreffenden Baumstandorte in den Planstraßen B bis E nicht derart anzuordnen.	In den Wohnstraßen sollen Bäume wechselseitig angeordnet werden, um eine hochwertige Straßenraumgestaltung und insbesondere eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Insbesondere auf die verkehrsberuhigende Wirkung kann nicht verzichtet werden. Höhere Anforderungen an die Leitungsverlegung sind deshalb hinzunehmen. Die wechselseitige Anordnung der Baumstandorte ist im Rahmen der Ausführungsplanung und des zu erstellenden koordinierten Leitungsplans zu berücksichtigen und im Detail zwischen der SEBS und anderen Leitungsträgern, der Stadt und dem Erschließungsträger abzustimmen.
Im übrigen wird dem Bebauungsplan Trakennenstraße/Breites Bleek soweit zugestimmt. Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Schunterstraße 17 38106 Braunschweig Schreiben vom 4. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Zum oben genannten Bebauungsplan nimmt der BUND Braunschweig auch im Namen des BUND Landesverbands wie folgt Stellung:	
zu A – Städtebau VI Grünordnung, Wasserflächen:	Die Nummerierung der Textlichen Festsetzungen unter VI wurde nach der Behördenbeteiligung geringfügig geändert. Im Folgenden sind die aktuellen Nummern aufgeführt und den früheren Nummern gegenübergestellt.
<u>VI 2.4</u> Die extensive Pflege der Grünflächen sollte näher definiert werden. Insbesondere die Pflege der Wiesenbereiche sollte durch ein- bis zweimalige Mahd im Jahr mit Entfernen des Mähguts festgesetzt werden. Nur so lässt sich langfristig ein Blühaspekt entwickeln, der für Insekten, Vögel und andere Kleintiere Nahrung und Lebensraum bietet. Darüber hinaus sollte, sofern Ansaaten erforderlich sind, an die Bodenverhältnisse angepasste Saatgutmischungen aus regionalen Saatgut mit geringem Grasanteil verwendet werden. Ein Auftrag von Mutterboden sollte möglichst unterbleiben.	<u>Neu VI 2.5</u> Die öffentlichen Grünflächen werden im Sinne allgemeiner ökologischer Funktionen wie auch zur Minimierung der Unterhaltungsaufwendungen möglichst extensiv gepflegt. Dabei sind jedoch die Erfordernisse, die sich aus ihrer Zweckbestimmung und Funktion als Spiel-, Erholungs- und Aufenthaltsraum im Wohnumfeld ergeben, zu berücksichtigen. Die diesbezügliche Funktionalität ist durch Pflege und Unterhaltung zu sichern und die Pflege dafür im Einzelfall bedarfsweise anzupassen. Eine konkrete Festsetzung zur Art der extensiven Pflege für z.B. Wiesenbereiche innerhalb von öffentlichen Grünflächen erfolgt daher – anders als für Zielbiotoptypen auf Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft – nicht. Das gilt analog für die für die Herstellung von Rasen-/Wiesenflächen zur Anwendung kommenden Saatgutmischungen in öffentlichen Grünflächen. Diese werden nach standörtlicher Eignung sowie Eignung im Hinblick auf die Nutzung/Funktion von Flächen innerhalb des öffentlichen Grüns ausgewählt. Mögliche ökologische Aspekte, wie z.B. Kräuteranteil in der Saatgutmischung, werden dabei berücksichtigt. Für den durch die Maßnahmen im Plan-

	gebiet (z.B. Anlage des Entwässerungsgrabens) anfallenden Bodenaushub ist ein gebietsinternes Bodenmanagement beabsichtigt. Der Bodenaushub soll – soweit möglich – landschaftsgerecht vor Ort wieder eingebaut werden. Ein darüberhinausgehender Auftrag von Mutterboden ist nicht beabsichtigt. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Bodenschutz finden Beachtung.
Es sollten nur heimische Bäume und Sträucher gepflanzt werden, wobei deren Funktion als Nahrungsquelle für Tiere besonders berücksichtigt werden sollte.	Für die Anpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünflächen sind überwiegend heimische Gehölze zu verwenden. Die Verwendung von nicht heimischen Gehölzen ist damit im Einzelfall zulässig, wenn gestalterische oder standörtliche Aspekte dies begründen. Die Verwendung von blühenden/fruchtenden Gehölzen als Nahrungsquelle für Tiere wird berücksichtigt. Auf Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sind – anders als auf öffentlichen Grünflächen – grundsätzlich nur heimische Gehölzarten zu verwenden.
<u>VI 2.5</u> Warum sollen auf den Grünflächen 1 und 2 keine großkronigen Bäume gepflanzt werden? Diese würden sich insbesondere auf Fläche 1 anbieten.	<u>Neu VI 2.6</u> Diese Festsetzung bezieht sich ausschließlich auf die öffentlichen Grünfläche 2 und den Entwässerungsgraben 1. Sie bezieht sich nicht auf die öffentliche Grünfläche 1. Die öffentliche Grünfläche 2 verläuft als ca. 22 m breiter Korridor zwischen privaten Wohnbauflächen. Die Grünfläche wird wesentlich bestimmt durch den darin offen geführten Entwässerungsgraben 1 und den begleitenden Freizeit-/Unterhaltungsweg. Der Raumanspruch dieser Anlagen und Funktionen, die damit verbundenen Unterhaltungserfordernisse sowie die Grenzbeziehung zu den privaten Wohnbauflächen schränken die Verwendung von großkronigen Baumarten ein. Die Festsetzung gibt daher vor, dass für die anzupflanzenden Bäume in diesem Bereich überwiegend mittelkronige Arten zu verwenden sind. Die Verwendung

	großkroniger Arten ist dadurch im Einzelfall bei geeigneten Standortpotentialen nicht ausgeschlossen.
<u>VI 2.7</u> Wir begrüßen die Anpflanzung von Obstbäumen und weisen darauf hin, dass diese regelmäßiger Pflege bedürfen.	<u>Neu VI 2.8</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
<u>VI 2.9</u> Ebenso begrüßen wir die offene Führung des Entwässerungsgrabens. Dieser Graben wird innerhalb des Baugebiets mehrfach von Straßen gekreuzt. Die Durchlässigkeit für Tiere sollte unbedingt gegeben sein, auch wenn der Graben nicht ganzjährig Wasser führen wird. Von einer Verrohrung in diesen Abschnitten sollte daher abgesehen werden und ein größerer Querschnitt der Brücken eingeplant werden.	<u>Neu VI 2.10</u> In der Abwägung ist der ökologische Mehrwert der Durchlässigkeit eines oftmals trockenfallenden oder nur wenig Wasser führenden Entwässerungsgrabens dem bautechnischen und finanziellen Mehraufwand von insgesamt vier offenen Brückenbauwerken gegenüberzustellen. Im Ergebnis wird dieser bautechnische und finanzielle Mehraufwand nicht für vertretbar gehalten. Die Straßenquerschnitte der Planstraßen A, B und C sind im Bereich der Kreuzungspunkte soweit wie möglich verschmälert worden. Damit konnte die Länge der verrohrten Abschnitte für den Entwässerungsgraben minimiert werden.
VII Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft: Der BUND begrüßt die Festlegungen in diesem Abschnitt, schlägt aber folgende Ergänzungen vor:	
<u>VII 1</u> Wir schlagen vor, dass nicht nur an Gebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten Nisthilfen installiert werden sollen, sondern auch an kleineren Gebäuden, da deutlich weniger Mehrfamilienhäuser als Einfamilienhäuser in diesem Baugebiet entstehen sollen. Außerdem könnten die zukünftigen Eigentümer auf diese Weise hinsichtlich des Schutzes wildlebender Tiere sensibilisiert werden.	<u>VII 1</u> Die Sicherung von Nist- und Lebensstätten für gebäudebewohnende Vogel- und Fledermausarten wird von der Stadt Braunschweig ausdrücklich unterstützt. Im Mehrfamilienhausbereich gibt es in Braunschweig erprobte Maßnahmenbündel, um diese umzusetzen. Dabei ist eine umfassende Beratung der Bauherren unter Berücksichtigung der jeweiligen Standortfaktoren erforderlich. Im Mehrfamilienhausbereich ist die Umsetzung entsprechender Festsetzungen gut möglich. Die einzelnen Bauherren von Einfamilienhäusern sollen jedoch nicht mit solchen zusätzlichen Maßnahmen belastet werden. Hier ist eher eine gute Aufklärung

	anzustreben mit dem Ziel, dass geeignete Maßnahmen freiwillig durchgeführt und auf Dauer unterhalten werden.
<u>VII 2.1</u> Die Anlage des mäandrierenden Verlaufs des Springbachs sollte so erfolgen, dass sich eine Eigendynamik entwickeln kann.	<u>VII 2.1</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Für den Verlauf des Springbaches liegt bereits eine Fachplanung vor, die die Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan ist und die eine Eigendynamik des renaturierten Springbaches zum Ziel hat. Diese Planung wird im Rahmen der Ausführungsplanung weiter konkretisiert und zwischen der Stadt Braunschweig und dem Erschließungsträger abgestimmt.
<u>VII 2.6</u> Nach drei Jahren soll nur noch eine sporadische Mahd der zu entwickelnden Ruderalflur stattfinden, um die Fläche gehölzfrei zu halten. Diese Form der Pflege wird nicht ausreichen, eine blütenreiche Fläche zu erhalten. Angesichts der allgemeinen Eutrophierung der Landschaft ist zu erwarten, dass sich dann eine Entwicklung zu einer Goldruten- oder Landreitgrasflur einstellen wird, insbesondere wenn das Mähgut nicht entfernt wird, sondern nur geschlegelt wird. Eine Mahd mit Entfernen ist zumindest alle zwei Jahre in wechselnden Bereichen erforderlich. Das Pausieren würde verschiedene Insektenarten fördern, die bei der Überwinterung auf höhere Strukturen wie Stängel angewiesen sind.	<u>VII 2.6</u> Bereits im Bebauungsplan zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde festgesetzt, dass die Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Geltungsbereich A durch eine alle zwei Jahre wechselnde Mahd gehölzfrei und blütenreich zu halten sind.
<u>VII 3.1</u> Die extensive Beweidung sollte hinsichtlich des Zeitraums und der Zahl der Tiere definiert werden. Dabei ist auf den Schutz von Bodenbrütern und Blütenpflanzen zu achten.	<u>VII 3.1</u> Die Stadt Braunschweig wird Eigentümerin der betroffenen Flächen im Geltungsbereich B. Bestandteil der Nutzungsüberlassung an einen Landwirt sind „Auflagen zur Grünlandverpachtung“, die Details der Bewirtschaftung enthalten, wie z.B. die Begrenzung auf 1 Großvieheinheit (GVE) je Hektar und Jahr. Solche Details würden den Rahmen der Festsetzungen eines Bebauungsplans sprengen. Sie

	sind auch nicht als Festsetzung im Bebauungsplan erforderlich, da der Begriff „extensive Beweidung“ einen ausreichend definierten Rahmen vorgibt.
<u>VII 4.1</u> Beim Rückbau der Überlaufschwelle muss dafür gesorgt werden, dass die derzeitige Größe und Volumen des Quelltümpels erhalten bleibt.	<u>VII 4.1</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Dieser Aspekt wird auf Basis der Textlichen Festsetzungen VII 4.1 im Rahmen der Ausführungsplanung weiter berücksichtigt und zwischen der Stadt Braunschweig und dem Erschließungsträger abgestimmt. Dabei ist die Vorgabe einzuhalten, dass die Größe und der Wasserspiegel des Quellteiches stabil zu halten sind. Das Volumen soll durch eine Grundräumung wieder vergrößert und der herausgenommenen Kalkgruss in das Sohls substrat des neuen Verlaufs eingebracht werden.
<u>VII 4.2</u> Es sollte überlegt werden, ob nicht auch auf eine Ansaat verzichtet werden könnte. Dafür sollte in den ersten zwei bis drei Jahren beobachtet werden, welche Pflanzenarten von allein aufwachsen. Erst wenn das Resultat nicht zufriedenstellend ist, sollte eine Aussaat erfolgen. Auch hier wird es zur Entwicklung einer blütenreichen Gras- und Staudenflur nicht ausreichen, nur sporadisch zu mähen (s.o.). Das Mähgut muss von der Fläche entfernt werden.	<u>VII 4.2</u> Bereits im Bebauungsplan zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde festgesetzt, dass die Flächen im Geltungsbereich C durch eine alle zwei Jahre wechselnde Mahd gehölzfrei und blütenreich zu halten sind. An geeigneten Stellen soll die spontane Selbstbegrünung von Rohboden zugelassen werden.
<u>VII 6.1</u> Die Einschränkung auf synthetische Pflanzenschutzmittel sollte entfallen. Es sollten keinerlei Pflanzenschutzmittel ausgebracht werden - z.B. auch keine "biologischen" oder mineralischen Pflanzenschutzmittel oder Pflanzenextrakte. Hinsichtlich der Verwendung der "Göttinger Mischung" sollte überlegt werden, ob zum Schutz von Rebhühnern nicht jeweils nur eine Hälfte der Flächen neu eingesät wird, die andere Hälfte bis zum Folgejahr stehen bleibt (s. Empfehlungen der Biologischen Schutzgemeinschaft	<u>VII 6.1</u> Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB setzt der Bebauungsplan anstelle der genannten Einschränkung auf synthetische Pflanzenschutzmittel fest, dass die Fläche im Geltungsbereich E im ökologischen Landbau gemäß EG-Verordnung Nr. 834/2007 zu bewirtschaften ist. Jeweils die Hälfte der Fläche ist fortlaufend und wechselseitig im Frühjahr mit der „Göttinger Mischung“ neu zu bestellen.

Göttingen e.V. + Universität Göttingen, Abt. Naturschutzbiologie, https://www.undekade-biologischevielfalt.de/undekade/media/170915110721w2189r65.pdf). Die "Göttinger Mischung" sollte durch heimische Wildkräuter angereichert werden.	
<u>VII 6.2</u> Die Möglichkeit, einen Streifen mit der "Göttinger Mischung" in ein benachbartes Feld zu verlegen, wird begrüßt. Neuere Studien haben belegt, dass durch derartige Streifen innerhalb eines Ackers auch die Zahl der Nützlinge steigt, so dass positive Effekte auch für die bewirtschaftete Fläche zu verzeichnen sind. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Maßnahme zu Förderung von Rebhühnern und Lerchen zweckmäßigerweise näher an der Eingriffsfläche erfolgen sollten.	<u>VII 6.2</u> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Erschließungsträger hat mit Unterstützung der Stadt Braunschweig in einem mehrere Monate dauernden Prozess nachgewiesenermaßen versucht, Flächen für Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen im Bereich Stöckheim, also im Bereich der Eingriffsfläche, zu erwerben. Diese Bemühungen waren bis auf die Flächen im Geltungsbereich B, die sich für die Förderung von Rebhühnern und Lerche nicht eignen, leider erfolglos. Deshalb musste auf die weiter entfernt liegenden Flächen in der Gemarkung Hondelage zurückgegriffen werden.
zu B - Örtliche Bauvorschrift II Dächer	
Flachdächer sollten grundsätzlich begrünt werden, nicht erst ab einer Größe von 40 m². Neben der klimatischen Bedeutung kann durch die Dachbegrünung bei entsprechender Pflanzenauswahl auch ein positiver Effekt für die Insektenvielfalt erzielt werden.	Dachbegrünungen können positive Wirkungen auf das Kleinklima und die Artenvielfalt haben. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch die Entscheidungsfreiheit der Bauherren über die Ausbildung von Flachdächern unter Technik-, Kosten- und Pflegegesichtspunkten höher gewichtet. Bei Garagenanlagen hingegen kommt der Aspekt der Einsehbarkeit von höher gelegenen Wohngeschossen und somit der Aspekt eines verträglichen Wohnumfeldes hinzu. Aus diesen Gründen wird eine Dachbegrünung nicht für Wohngebäude, sondern nur für Garagenanlagen und sonstige Nebenanlagen mit mehr als 40 m² Grundfläche festgesetzt.
Außerdem sollte die Nutzung von Sonnenenergie, wenn nicht vorgeschrieben, ausdrücklich begrüßt werden und Bauherren aktiv auf Fördermöglichkeiten hingewiesen werden.	Der Bebauungsplan lässt Solarthermie- und Photovoltaikanlagen auf Dächern ausdrücklich zu. Die Stadt Braunschweig unterstützt grundsätzlich die Nutzung der Sonnenenergie. Aufgaben wie z.B. eine Beratung

	von Bauherren sind jedoch nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.
zu 5 - Begründung der Festsetzungen	
5.2 Maß der baulichen Nutzung Die Überschreitung der jeweils festgesetzten Grundflächenzahl um 50 % ist aus unserer Sicht angesichts des vorgegebenen Ziels, die Versiegelung weiterer Bodenflächen zu minimieren, nicht akzeptabel.	Der Bebauungsplan ST 81 nimmt bisher unbebaute Ackerflächen in Anspruch und verursacht somit einen Eingriff in Boden, Natur und Landschaft. Da diese Flächen künftig nicht mehr Bestandteil der freien Landschaft sind, ist es sinnvoll, sie möglichst intensiv baulich zu nutzen, um den Landschaftsverbrauch zu rechtfertigen. Ziel ist es, die für das Baugebiet guten Standortfaktoren (Arrondierung eines bestehenden Ortsteils, gute Infrastruktur) gut auszunutzen. Eine gute Ausnutzung von Siedlungsflächen reduziert unter Berücksichtigung des anhaltend hohen Bedarfs an Baugrundstücken die Notwendigkeit, andere Bereiche der freien Landschaft, die weniger gut an vorhandene Siedlungsbereiche angebunden sind, zu beanspruchen. Reduziert man die Grundflächenzahl, so wird zwar ein geringerer Teil der Baugrundstücke bebaut und ein größerer Teil von Bodenfläche bleibt erhalten. Jedoch weisen diese Flächen als Bestandteil von intensiv genutzten Wohngrundstücken eine geringere Qualität für Natur und Landschaft aus, als unbebauten Flächen in der freien Landschaft.
5.9 Nahwärme Die Wärmeversorgung sollte über ein niedertemperiertes Nahwärmenetz anstelle einer Pellet-Heizung erfolgen. Die Wärmebereitstellung könnte über effiziente Solewasser-Wärmepumpen mit solarer Energiequelle (Fotovoltaikanlagen auf den Dächern) erfolgen. Für die saisonale Speicherung der Solarenergie würde sich ein Latentwärmespeicher (Eisspeicher) anbieten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an den Erschließungsträger zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung weitergeleitet. Der Bebauungsplan steht den Vorschlägen nicht entgegen.
Erschließung: Entgegen den Planungen sollte die Haupteerschließung zur Vermeidung eines erhöhten Verkehrsflusses durch die angrenzenden Wohngebiete über die Senefelderstraße erfolgen (Variante B), wie bereits in der Vorlage 12953/09 von Seiten der Politik als Grundlage für einen städtebaulichen Vertrag vorgesehen war. Aus dem vorliegenden Umweltbericht	Die im Bebauungsplan vorgesehene Erschließung über die Romintenstraße, die Rosstittenstraße und die Senefelderstraße (Variante B 1) ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung von Erschließungsvarianten und der Abwägung verschiedenster öffentlicher und privater Belange (s. Begründung zum Bebauungsplan Kap. 4.4.2 und Kap. 5.5.2).

geht hervor, dass eine Kreiselösung unabhängig vom Bebauungsplan ohnehin von der Stadt verfolgt wird, um die derzeitige problematische Verkehrssituation an der Kreuzung Senefelderstraße/Mascheroder Weg zu lösen. Auch unter diesem Aspekt bietet sich Variante B zur Anbindung des Baugebiets an. Die direktere Anbindung an die A 395 ist auch aus klimatischen Gründen zu bevorzugen.	Die Unterschiede in den jeweiligen Verkehrsaufkommen zwischen den Varianten B und B 1 sind nicht so gravierend, dass davon das Lokalklima bzw. die Lufthygiene wesentlich beeinflusst wären. Es finden je nach Variante lediglich Verkehrsverlagerungen auf unterschiedliche Straßenabschnitte und keine Reduzierungen des Verkehrsaufkommens in Stöckheim statt. Lufthygienische Grenzwertüberschreitungen durch das Baugebiet sind nicht zu erwarten.
Darüber hinaus wurde bereits vor einiger Zeit auch über die zukünftige Nutzung der östlich bis zur A 395 angrenzenden Fläche diskutiert. Wir halten eine gemeinsame Betrachtung beider Bereiche für sinnvoll und bitten um Auskunft über die aktuellen Absichten.	Die Flächen östlich des geplanten Wohngebietes sind im geltenden Flächennutzungsplan als „Gewerbliche Bauflächen“ dargestellt. Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig aus dem Jahr 2015 sind sie nicht enthalten. Über die künftige Nutzung dieser Flächen wird im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu entscheiden sein. Die derzeitige Nutzung als landwirtschaftliche Fläche kann bis auf weiteres beibehalten werden. Eine andere (insbesondere bauliche) Nutzung hat das geplante bzw. realisierte Wohngebiet zu berücksichtigen. Die Notwendigkeit, die künftige Nutzung dieser Flächen bereits im Rahmen des Bebauungsplans ST 81 festzulegen, wird nicht gesehen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Bereits im Bebauungsplan zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurden folgende Festsetzungen getroffen: • Die Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Geltungsbereich A sind durch eine alle zwei Jahre wechselnde Mahd gehölzfrei und blütenreich zu halten. • Die Flächen im Geltungsbereich C sind durch eine alle zwei Jahre wechselnde Mahd gehölzfrei und blütenreich zu halten. An geeigneten Stellen soll die

	spontane Selbstbegrünung von Rohboden zugelassen werden. • Anstelle der Einschränkung auf synthetische Pflanzenschutzmittel ist die Fläche im Geltungsbereich E im ökologischen Landbau gemäß EG-Verordnung Nr. 834/2007 zu bewirtschaften. Jeweils die Hälfte der Fläche ist fortlaufend und wechselseitig im Frühjahr mit der „Göttinger Mischung“ neu zu bestellen.
Niedersächsisches Landvolk Braunschweig e.V. Helene-Künne-Allee 5 38122 Braunschweig Schreiben vom 23. April 2018	<u>Stellungnahme der Verwaltung</u>
Wir haben mit Poststempel vom 23. bzw. 15. März die Unterlagen für die o.g. Verfahren erhalten. Der im Stadtteil Stöckheim liegende Geltungsbereich wird gegenüber den Planungen aus dem Jahr 2015 von 15,5 ha auf 16,5 ha vergrößert. Die überplanten Flächen werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Der Verbrauch hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen ist auf ein Minimum zu reduzieren. Es sollten weniger wertvolle Flächen in Anspruch genommen oder die Möglichkeiten der Innenentwicklung in Betracht gezogen werden.	Braunschweig ist eine wachsende Großstadt. Die von der Stadt Braunschweig grundsätzlich bevorzugten Maßnahmen der Innentwicklung reichen nicht aus, den Bedarf an Wohnbauflächen zu decken. Deshalb müssen auch landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden, wobei vorrangig siedlungsnahen Flächen mit guter Infrastruktur entwickelt werden. Die Begründung zum Bebauungsplan enthält hierzu weitere Ausführungen, insbesondere Kap. 4.6.6 Sparsamer Umgang mit Boden.
Bei der Realisierung der aufgeführten Planungen ist die Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sicherzustellen.	Die künftige Erschließung der verbleibenden Ackerflächen ist folgendermaßen gesichert: Die Zufahrt erfolgt wie bisher über die Romintenstraße und die Trakehnenstraße. Von der Trakehnenstraße aus wird die Planstraße A so ausgebaut, dass sie für die Befahrung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet ist. Vom östlichen Ende der Planstraße A aus wird ein landwirtschaftlicher Weg ausgebaut, der ca. 80 m nach Norden führt und dort

	an den vorhandenen Feldweg anschließt. Ferner ist eine Erreichbarkeit über die Senefelderstraße sowie die Planstraßen G und E bis zum landwirtschaftlichen Weg möglich.
Weiterhin weisen wir darauf hin, dass diese Flächen mit intakten Drainagen und einem Vorflutsystem ausgestattet sind. Der Ist-Zustand ist aufrecht zu erhalten bzw. wieder herzustellen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet.
Weitere Anregungen und Bedenken behalten wir uns vor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Braunschweiger Verkehrs-GmbH Am Hauptgüterbahnhof 28 38126 Braunschweig Schreiben vom 27. April 2018	Stellungnahme der Verwaltung
Die in den vorliegenden Unterlagen dargestellten Erläuterungen und Planungen zu einer neuen Stadtbahnquerungsstelle südlich der Brücke Grenzgraben sowie zur Grundstückseinfriedung entlang der Stadtbahntrasse werden von uns mitgeteilt. Wir bitten die weitere Ausführungsplanung zur Stadtbahnquerung eng mit uns abzustimmen und die notwendigen Unterlagen zur Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab zu erstellen. Der Antrag auf Zustimmung bei der LEA wird dann durch unser Haus gestellt. Leider war es uns nicht möglich innerhalb der gesetzten Frist Stellung zu nehmen. Wir bitten dennoch um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung der Planung an den Erschließungsträger weitergeleitet. Es liegt bereits ein mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH abgestimmter Entwurf zu Stadtbahnquerung vor. Die Ausführungsplanung und die weitere Abstimmung mit den genannten zuständigen Stellen im Rahmen der Umsetzung der Planung wird gemäß städtebaulichem Vertrag vom Erschließungsträger in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig übernommen.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Trakehnenstraße/Breites Bleek

ST 81

Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 9. Oktober 2018 bis 9. November 2018

Vorbemerkungen

Während der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen zum Bebauungsplan insgesamt 86 Stellungnahmen ein.

Sieben Stellungnahmen gingen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie sonstigen Stellen ein. Darunter befanden sich drei Stellungnahmen ohne Anregungen zur Planung; diese werden deshalb im Folgenden nicht aufgeführt.

Einige Bürgerinnen und Bürger haben mehrere Schreiben verfasst. In einigen Haushalten (gleicher Nachname, gleiche Adresse) haben einzelne Haushaltsmitglieder jeweils eigene Stellungnahmen abgegeben, davon teilweise mehrere je Person. Dabei wurden von 12 Haushalten insgesamt 35 Stellungnahmen abgegeben.

Somit können die Stellungnahmen 56 Haushalten zugeordnet werden. Diese liegen überwiegend im Ostpreußenviertel. Einige wenige Stellungnahmen gingen aus dem bestehenden Wohngebiet an der Straße Breites Bleek ein. Nur eine einzige Stellungnahme ging von außerhalb ein (Bertha-von-Suttner-Straße/Leipziger Straße).

In der jeweiligen Stellungnahme der Verwaltung wird auf Datenschutzgründen auf die Nennung von Namen und Adressen verzichtet. Für die Gewichtung der vorgebrachten privaten Belange ist die Ermittlung der konkreten Betroffenheit jedoch von Bedeutung. Deshalb wird bei den jeweiligen Einwänden die Lage des betroffenen Grundstückes/Wohnhauses beschrieben. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird diese Beschreibung nicht jedes Mal bewertet.

Es gilt folgende grundsätzliche Bewertung der jeweiligen Lage: Relevant ist die Lage eines Grundstückes in Bezug auf die Romintenstraße, die Rossittenstraße und die Trakehnenstraße, da nur hier Veränderungen im Verkehrsaufkommen zu erwarten sind. Die davon abgehenden untergeordneten Stichstraßen und Wege sind davon nicht betroffen. Deshalb wird die Lage des Grundstückes in Bezug auf eine dieser drei Straßen beschrieben, auch wenn die postalische Adresse eine andere ist, z.B. Ortelsburgweg. Bei Grundstücken in zweiter oder dritter Reihe bzw. hinter einer Garagenanlage wird generell eine geringere Empfindlichkeit und damit eine geringere Betroffenheit gesehen, als bei Grundstücken, die unmittelbar an die HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSEN angrenzen. Darunter wiederum werden Grundstücke unmittelbar an der Romintenstraße als am meisten betroffen eingestuft, da das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Rossittenstraße und der Trakehnenstraße deutlich niedriger ist. Die längs der Romintenstraße und der Rossittenstraße angeordneten Garagenanlagen haben Längen von 15,0 m bis 20,0 m. Sie führen

somit nicht zu einer vollständigen Abschirmung von Grundstücken gegenüber Straßen, führen jedoch aufgrund ihrer Anordnung zu einem Abstand der zugehörigen Grundstücke/Gebäude von 20,0 m zum Fahrbahnrand bzw. von 16,0 m zum Rand der öffentlichen Verkehrsfläche (Gehweg) und schirmen die zum Garten hin orientierten Erdgeschoss- und Freibereiche gegenüber den öffentlichen Verkehrsflächen ab.

Wie aus der Abwägung zu den einzelnen Kriterien zu ersehen ist, sind jedoch in allen Lagen keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen zu erwarten.

In den Stellungnahmen ging es im Wesentlichen um einige zentrale Punkte, wie z.B. die Erschließung. Um Wiederholungen bzw. die Aufsplittung in Detailspekte, verteilt auf mehrere Stellungnahmen und eine damit einhergehende Unübersichtlichkeit zu vermeiden, sind diese Punkte im Folgenden aufgeführt und mit einer zusammenfassenden Abwägung versehen. Die Überschriften zu den einzelnen Abwägungen sind dabei nur als Orientierungshilfe (Titel, Haupteinwand) zu verstehen. Die konkreten einzelnen Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen sind der wörtlichen Wiedergabe in der anschließenden Abwägungstabelle zu entnehmen.

In der Abwägungstabelle wird jeweils auf die zugehörigen Punkte der Abwägung verwiesen. Weitere Einzelaspekte, die über die grundsätzlichen und sich wiederholenden Themen hinausgehen, werden bei den einzelnen Stellungnahmen behandelt.

Bei den meisten der eingegangenen Stellungnahmen ging es um das Teilgebiet Trakehnenstraße. Deshalb wird im Folgenden in den Stellungnahmen der Verwaltung nur von „Wohngebiet“ gesprochen. Damit ist das Teilgebiet Trakehnenstraße gemeint. In den Fällen, in denen es um das Teilgebiet Breites Bleek geht, wird dieses ausdrücklich erwähnt.

Abwägung zu den zentralen Themen

Abwägung Nr.	Titel
1	Senefelderstraße
2	Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung
3	Durchgangsverkehr
4	Verkehrsprognose
5	Umwege + CO ₂ -Ausstoß
6	Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
7	Knoten Leipziger Straße
8	Siekgraben/Leipziger Straße
9	Feuerwehr
10	Landwirtschaftlicher Verkehr
11	Kreisverkehrsplatz
12	Baustellenverkehr
13	Schlesiendamm
14	Zusage Schlesiendamm
15	Fortschrittliche Verkehrskonzepte
16	Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
17	Dachformen
18	Kindertagesstätte
19	Kinderspielplatz
20	Entwurf BI
21	Zentraler Bereich
22	Ostpreußenviertel - Struktur
23	Klimaschutz
24	Ausgleichsflächen
25	Forderungen Fachbereiche/Gutachter
26	Umweltbericht
27	Umweltverträglichkeitsprüfung
28	Sozialverträglichkeitsprüfung, Nachhaltigkeitsprüfung
29	Wertminderung
30	Beschlusslage Erschließung
31	10 Jahre alte überholte Planung
32	Planungsaufwand
33	Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
34	Bürgerversammlung
35	Vorhabenträgerin
36	Flächen zwischen Wohngebiet und A 395

Abwägung Nr. 1: Senefelderstraße

Das Neubaugebiet soll ausschließlich über die Senefelderstraße erschlossen werden (Erschließungsvariante B).

Im Rahmen des Planverfahrens wurden mehrere Erschließungsvarianten untersucht. Dabei wurden folgende Kriterien betrachtet: Verkehr (u.a. Leistungsfähigkeit, Ausbaustandard für Kfz-Verkehr, Radfahrer, Fußgänger), Städtebauliche Struktur, Natur und Landschaft, Lärmimmissionen, Baumaßnahmen, Kosten und Finanzierung, Grunderwerb und Planungsrecht.

In der Begründung zum Bebauungsplan sind die einzelnen Varianten und deren Auswirkungen sowie die Festsetzungen im Bebauungsplan in Bezug auf die im Bebauungsplan festgesetzte Variante B1 beschrieben und bewertet (s. Kap. 4.2.2 Erschließungsvarianten und Kap. 5.5.2 Motorisierter Individualverkehr). Die Begründung ist Bestandteil der Abwägung. Auf eine Wiederholung der darin aufgeführten Umstände wird deshalb verzichtet.

Grundsätzlich wird aus städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gründen folgende Zuordnung von Verkehrsströmen angestrebt: Wohngebiete sollen über Wohngebiete erschlossen werden, Gewerbegebiete sollen über Gewerbegebiete erschlossen werden.

Im Ergebnis stellte sich bei der Variantenprüfung heraus, dass die Variante B1 mit einer Anbindung sowohl an Romintenstraße und Rossittenstraße als auch an die Senefelderstraße weiterverfolgt werden soll. Sie sichert die stadtstrukturell gewünschte Anbindung an bestehende Wohngebiete und ermöglicht gleichzeitig einen direkten Weg aus dem Wohngebiet Richtung Verbrauchermarkt und A 395. Auch unter Beachtung von zu erwartendem Durchgangsverkehr führt sie zu einer Verkehrsentslastung gegenüber der ursprünglich angestrebten Variante A (ausschließliche Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße) auf dem Abschnitt der Romintenstraße zwischen der Einmündung der Rossittenstraße und der Leipziger Straße um ca. 440 Kfz/24 h. Ferner bietet diese Variante zusätzliche Sicherheiten in besonderen Fällen (Feuerwehreinsätze, Unfälle, Straßenbauarbeiten etc.). In der Summe der Bewertungskriterien ist festzustellen, dass diese Variante B1 die verschiedenen Anforderungen an die Erschließung unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen der Anwohner im Ostpreußenviertel am besten erfüllt.

Diese Variante B1 liegt deshalb dem Bebauungsplans ST 81 zugrunde. Der Bebauungsplan ST 81 setzt mit der Planstraße G eine Verbindungsstraße zur Senefelderstraße fest. Die erforderliche Grundstücksfläche wurde von der Vorhabenträgerin erworben. Im städtebaulichen Vertrag wird die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet, diese Straßenverbindung auszubauen. Damit ist die Realisierung dieser Variante gesichert. Die von der Vorhabenträgerin damit zu übernehmenden gegenüber der Variante A höheren Kosten für die Planstraße G sowie für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Romintenstraße und Rossittenstraße können in der Gesamtabwägung hingenommen werden.

Es wird nicht verkannt, dass eine ausschließliche Erschließung des Wohngebietes über die Senefelderstraße (Variante B) dazu führen würde, dass das Ostpreußenviertel kein zusätzliches Verkehrsaufkommen – weder aus dem Wohngebiet noch aufgrund von Durchgangsverkehr - verzeichnen würde. Auch wird nicht verkannt, dass Bezüge zwischen dem Ostpreußenviertel und dem neuen Wohngebiet durch Wege für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden können, auch wenn der private Kfz-Verkehr unterbunden würde. Die Abwägung zwischen dem zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen (Höhe, Wirkungen) und den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen (Städtebau, Erschließung, Sozialer Zusammenhang, Wohn- und Erschließungsqualität für die Neubürger etc.) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Variante B1 zu favorisieren ist. Im Folgenden sind die wesentlichen Gründe für diese Abwägungsentscheidung dargestellt:

- Die Trennung der Erschließung in zwei völlig unterschiedliche Richtungen gemäß Variante B erschwert ein harmonisches Zusammenwachsen der Wohngebiete im Sinne einer sozialen Quartiersbildung. Demgegenüber verdeutlicht die Anbindung an das beste-

hende Wohngebiet in Variante B1 die Zusammengehörigkeit der beiden Wohnsiedlungen; das neue Wohngebiet wird so zu einer natürlichen Erweiterung des Quartiers. Wäre die Wohngebietsentwicklung im Nordosten von Stöckheim seinerzeit Ende der 70er Jahre von Anfang an größer geplant worden, hatte man sicher für die gesamte Wohnbaufläche eine einheitliche Erschließung von der Leipziger Straße aus vorgesehen. Auch wenn in beiden Varianten eine Verbindung für Radfahrer und Fußgänger möglich ist, so wird der Verbindung für privaten Kfz-Verkehr in diesem Zusammenhang eine entsprechend hohe Bedeutung zugemessen: innerhalb der Wohnsiedlungsstrukturen ist auch mit einem Verkehrsbedarf zurechnen, der über den Rad- und Fußverkehr hinausgeht (z.B. Kindertagesstätte, öffentliche und private Dienstleistungen, private Kontakte). Diesem Verkehrsbedarf soll entsprochen werden; eine Abkoppelung würde die Verbindungen behindern und zu größeren Umwegen führen.

- Die Verkehrsführung ist bei Variante B nicht sinnfälliger: Eine der Nutzung entsprechende Straßenhierarchie und -führung wird unterlaufen; die Orientierung wird erschwert. Es ist kaum vermittelbar, wenn Gebäude, die sich in großer Nähe zueinander oder sogar auf gegenüberliegenden Straßenseiten einer Wohnstraße (Trakehnenstraße) befinden, nur über völlig verschiedene und weit auseinander liegende Wege erreichbar sind (Leipziger Straße/Romintenstraße bzw. Mascheroder Weg/Senefelderstraße). Bei der Variante B1 dagegen kann das neue Wohngebiet so, wie man es üblicherweise im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen erwarten würde, über das bestehende Wohngebiet gefunden und erreicht werden. Die Erschließung ist insofern „logisch“.
- Bei Variante B entsteht eine negative Adressbildung für ein hochwertiges Neubaugebiet. Die Erschließung erfolgt über eine ungestaltete Gewerbestraße und durch ein ungestaltetes Gewerbe- und Handelsgebiet. Dies benachteiligt die Bewohner des neuen Wohngebietes gegenüber z.B. den Bewohnern des Ostpreußenviertels. Anders als hierzu im Jahr 2017 mit dem Alternativentwurf der Bürgerinitiative vorgeschlagen, werden keine realistischen Möglichkeiten gesehen, die bestehende Bebauung entlang der Senefelderstraße mit einer hochwertigen Gestaltung zu versehen oder sie durch eine neue hochwertige Bebauung zu ersetzen. Bei der Variante B1 dagegen kann das Wohngebiet als Erweiterung des bestehenden Ostpreußenviertels angesehen und darüber auch erreicht werden. Dies ist ein bedeutsamer Faktor für die Außenwirkung und damit die Wertigkeit des neuen Wohngebietes.
- Die vorhandene Trakehnenstraße wird bei Variante B nicht für die Erschließung von Wohnbauflächen ausgenutzt. Dies ist stadtwirtschaftlich ungünstig. Die Trakehnenstraße wurde seinerzeit (für den damals noch vorgesehenen Gewerbeverkehr) schon auf der Westseite mit großzügigen Nebenanlagen versehen, die nur noch auf der Ostseite ergänzt werden müssen. Würde im Rahmen einer Untervariante zur Variante B eine Bebauung entlang der Trakehnenstraße über die Trakehnenstraße selbst erschlossen, um die Straße auszunutzen, so wären die übrigen Neubauflächen hiervon getrennt; die Spaltung würde somit auch das Neubaugebiet selbst treffen. Bei der Variante B1 wird die Trakehnenstraße zur Erschließung von Wohngebäuden ausgenutzt. Damit wird auch städtebaulich deutlich, dass es sich bei dem neuen Wohngebiet um eine Fortsetzung der Quartiersentwicklung im Nordosten von Stöckheim und nicht um eine isolierte Wohninsel handelt.
- Wenn die Senefelderstraße die Haupteerschließung für das Wohngebiet darstellen soll, sind nach gutachterlicher Empfehlung in der Senefelderstraße beidseitig die Gehwege zu vervollständigen und zusätzlich beidseitige Radwege anzulegen. Die Empfehlungen basieren auf der RAST 06 für Gewerbestraßen, die dem Charakter und Verkehrsmengen der Senefelderstraße entsprechen.

Im südlichen Abschnitt der Senefelderstraße vom Mascheroder Weg bis zur Grundstücksgrenze von Bauhaus sind Gehwege auf beiden Seiten der Fahrbahn angelegt.

Nördlich von Bauhaus ist lediglich auf der westlichen Seite der Fahrbahn ein Gehweg vorhanden. Auf der östlichen Seite fehlt nördlich von Bauhaus ein Gehweg vollständig. Die vorhandenen Gehwegbreiten entsprechen mit 1,95 m bis 2,35 m Breite nicht dem in der RSt 06 genannten Regelwert von 2,50 m, empfohlen werden für Gewerbegebiete sogar 3,0 m. Der Mindestwert liegt bei 2,10 m; auch dieser Wert wird auf der Westseite an allen betrachteten Querschnitten unterschritten.

Radverkehrsanlagen sind entlang der Senefelderstraße weder in Form von Radfahrstreifen noch in Form von Radwegen vorhanden. Unter Berücksichtigung des steigenden Radverkehrs in Braunschweig stellt dies bereits heute keinen zufriedenstellenden Zustand dar. Bei der Erschließung des Wohngebietes über die Senefelderstraße wird gutachterlich unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsbelastungen im südlichen Bereich der Senefelderstraße von bis zu 9.440 Kfz/24 h am Normalwerktag bzw. am Samstag noch deutlich darüber die Einrichtung eigener Radverkehrsanlagen empfohlen.

Die Anlage der Nebenanlagen ist bei einer ausschließlichen Anbindung an die Senefelderstraße (Variante B) von besonderer Wichtigkeit: In diesem Fall wird das Wohngebiet dem Gewerbegebiet zugeordnet; die Adressbildung und Orientierung Richtung Wohngebiet wird über die Senefelderstraße gelenkt. Ist diese Straße im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger als Zufahrt in das Wohngebiet verankert, so wird sie auch entsprechend verstärkt von Fußgängern und Radfahrern in Anspruch genommen. Deshalb ist eine sichere Führung dieser Verkehrsteilnehmer auf der Gewerbestraße erforderlich. Dabei wird nicht verkannt, dass das Verkehrsaufkommen Richtung Norden auf bis zu 1.200 Kfz/24 h sinkt. Das Erfordernis, die Nebenanlagen zu vervollständigen, rührt demnach nicht daher, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Wohngebiet so hoch ist, dass diese vorgesehen werden müssen, sondern daher, dass vermehrt mit Fußgänger- und Radfahrerverkehr auf einer Gewerbestraße zu rechnen ist.

Für die Vervollständigung der Gehwege und die Anlage von Radwegen stehen keine Flächen zur Verfügung. Der Bebauungsplan ST 76 aus dem Jahr 2008 setzt nur Flächen für die Vervollständigung der Gehwege fest, ohne dass diese bisher erworben werden konnten. Für Radwege sind weder die erforderlichen Flächen planungsrechtlich gesichert, noch besteht eine gesicherte Finanzierbarkeit.

Ist hingegen das Wohngebiet über die Erschließung auch dem Ostpreußenviertel zugeordnet, so hat insbesondere die Vervollständigung der Gehwege bzw. der Ausbau von Radverkehrsanlagen im Rahmen der Entwicklung des Wohngebietes eine geringere Bedeutung für das Straßennetz. Der für das Gewerbegebiet grundsätzlich erforderliche Ausbau – mindestens der Gehwege auf der Ostseite – kann außerhalb der Entwicklung des Wohngebietes auf Basis des Bebauungsplans ST 76 weiterverfolgt werden.

Eine Mindestausstattung an sicheren Wegen zumindest für Fußgänger zum Verbrauchermarkt ist dadurch gegeben, dass an der Planstraße G und an der Senefelderstraße ein einseitiger Gehweg geplant (Planstraße G) bzw. vorhanden (Senefelderstraße) ist.

Dabei wird auch die bestehende Verbindung insbesondere für Fußgänger Richtung Verbrauchermarkt in die Gesamtbetrachtung einbezogen. Vom südlichen Ende der Trautenbergenstraße führt eine Freizeitverbindung durch eine öffentliche Grünfläche bis zur Gebrüder-Grimm-Straße. Von dort kann man über eine befestigte Fläche entlang des Verbrauchermarktes zu dessen Eingang gelangen. Diese befestigte Fläche befindet sich jedoch bereits auf dem Grundstück des Verbrauchermarktes und ist insofern nicht öffentlich-rechtlich gesichert. Sie entspricht in ihrer Breite nicht den Anforderungen, die an einen kombinierten Fuß- und Radweg zu stellen sind, kann gleichwohl auch durch Radfahrer genutzt werden.

In der Gesamtabwägung der verschiedenen Aspekte und Wirkungen der einzelnen Erschließungsvarianten überwiegen die Vorteile einer Erschließung sowohl über die Romin-

tenstraße und die Rossittenstraße als auch über die Senefelderstraße gegenüber der abschließlichen Erschließung über die Senefelderstraße.

Abwägung Nr. 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung

Das Verkehrsaufkommen im Ostpreußenviertel ist zu hoch. Die daraus resultierende Lärm- und Luftbelastung ist zu hoch

Für die im Teilgebiet Trakehnenstraße vorgesehenen 250 Wohneinheiten und die geplante Kindertagesstätte werden in Summe über den Quell- und Zielverkehr an einem Werktag 1.320 Kfz-Fahrten/24 h prognostiziert. Dieses verteilt sich auf die angrenzenden Straßen Trakehnenstraße, Romintenstraße, Rossittenstraße, Senefelderstraße (s. Begründung Kap. 5.5.2).

Im Planfall Variante B1 2025 ist im Ostpreußenviertel mit folgendem Verkehrsaufkommen zu rechnen:

- Trakehnenstraße zwischen Romintenstraße und Rossittenstraße: 250 Kfz/24 h,
- Rossittenstraße zwischen Trakehnenstraße und Romintenstraße: 320-580 Kfz/24 h,
- Romintenstraße zwischen Trakehnenstraße und Rossittenstraße: 930-1.260 Kfz/24 h,
- Romintenstraße zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße: 1.840 Kfz/24 h.

Es handelt sich hierbei um verträgliche Verkehrsmengen, die den Maßstab von Wohngebieten bei weitem nicht sprengen. Auch zu den Spitzenzeiten werden Werte von deutlich unter 200 Kfz/h erreicht werden. Damit werden die in der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen genannten typischen Verkehrsmengen von Wohnstraßen von bis zu 400 Kfz/h deutlich unterschritten.

Auch in Hinblick auf die Lärmbelastung durch diesen Verkehr sind keine unzumutbaren Veränderungen zu erwarten. Im Bereich bestehender öffentlicher Straßen, die keine wesentliche Änderung erfahren, gelten keine Regelwerke zum Schutz vor Geräuschemissionen aufgrund eines bestehenden oder steigenden Verkehrsaufkommens. Für die planerische Abwägung wurden dennoch die Lärmimmissionen im Ostpreußenviertel untersucht. Dieses ist im geltenden Bebauungsplan ST 57 als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt.

Die Berechnung der zukünftigen Lärmimmissionen in den bestehenden Straßen im Ostpreußenviertel ergab, dass sich die Geräuschsituationen nicht maßgeblich voneinander unterscheiden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass wesentliche Teile entlang der betrachteten Straßenabschnitte durch die übergeordneten Straßenabschnitte – insbesondere die A 395 – beeinträchtigt werden. Die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr auf der A 395 sind vor Ort pegelbestimmend.

An den Bestandsgebäuden im Ostpreußenviertel sind unter Berücksichtigung des Verkehrs aus dem Teilgebiet Trakehnenstraße rechnerisch Lärmbelastungen von bis zu 54 dB(A) tags und bis zu 48 dB(A) nachts zu erwarten. Damit kann Tags der Orientierungswert der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) auch mit dem neuen Wohngebiet eingehalten werden. Nachts wird der Orientierungswert von 45 dB(A) bereits in der Bestandsituation mit bis zu 47 dB(A) überschritten.

Durch das Verkehrsaufkommen aus dem Teilgebiet Trakehnenstraße erhöhen sich die Beurteilungspegel effektiv um maximal bis zu 1 dB(A) tags und nachts. Dieser Wert liegt weit unterhalb des Bereiches von + 3 dB(A), der wahrnehmbar bzw. erheblich ist.

Damit führt der zusätzliche Verkehr aus dem neuen Wohngebiet zu einer geringen relativen zusätzlichen Lärmbelastung und unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes sowie der Vorbelastung durch die A 395 zu einer zumutbaren absoluten Lärmbelastung.

Die Bewertung dieser Geräuschimmissionen aus dem zusätzlichen Straßenverkehr kann hilfsweise auch anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfolgen. Diese gilt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche für den Bau von öffentlichen Straßen. Im vorliegenden Fall kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre ausgeschlossen werden. Ebenso kann für die Bestandsbebauung ausgeschlossen werden, dass aufgrund des zusätzlichen Verkehrs aus den beiden Teilgebieten die gerichtlich festgelegten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten werden.

Die Trakehnenstraße ist im Vergleich zur Rossittenstraße, Romintenstraße und Senefelderstraße mit Abstand am wenigsten von zusätzlichem Verkehr, Lärm und Luftbelastung betroffen.

Eine unzumutbar hohe Luftbelastung im Ostpreußenviertel ist aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens nicht zu erwarten. Das Verkehrsaufkommen sowie die daraus resultierenden Luftbelastungen liegen im üblichen Rahmen vergleichbarer Wohngebiete. Darüber hinaus ist aufgrund der bestehenden lockeren Bebauungsstruktur eine gute Durchlüftung gewährleistet.

Abwägung Nr. 3: Durchgangsverkehr

Es soll kein Durchgangsverkehr durch das Ostpreußenviertel fahren. Der Durchgangsverkehr ist zu hoch.

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan ST 81 hat in allen Varianten nicht nur die Verkehrsabwicklung aus dem neuen Wohngebiet, sondern auch Verlagerungseffekte durch Durchgangsverkehre berücksichtigt. Diese Effekte sind in den prognostizierten Verkehrsaufkommen enthalten. Durch die Planung ergeben sich folgende Veränderungen der Verkehrsbelastungen (jeweils von Ost nach West auf der am stärksten betroffenen Romintenstraße):

Im Prognose Nullfall 2025 ist auf der Romintenstraße zwischen Trakehnenstraße und Rossittenstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 220 bis 520 Kfz/24 h und zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße von 960 Kfz/24 h zu rechnen.

Dieses Verkehrsaufkommen erhöht sich im Planfall Variante B1 2025 im Abschnitt zwischen Trakehnenstraße und Rossittenstraße auf 930 bis 1.260 Kfz/24 h und im Abschnitt zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße auf 1.840 Kfz/24 h. Insgesamt ist mit Erhöhungen des Verkehrsaufkommens auf der Romintenstraße in Höhe von 740 bis 930 Kfz/24 h (Abb. 3-13 des Gutachtens) zu rechnen. Die Zunahmen verteilen sich relativ gleichmäßig auf die einzelnen Straßenabschnitte. Demgegenüber hätte eine ausschließliche Anbindung an die Romintenstraße (Variante A) ein Verkehrsaufkommen im Abschnitt zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße in Höhe von 2.280 Kfz/24 h nach sich gezogen. Hier lässt sich mit der Variante B1 eine etwas geringere Belastung als mit der Variante A erreichen. Im Abschnitt zwischen Trakehnenstraße und Rossittenstraße ergeben sich zwischen den beiden Varianten kaum Unterschiede. Daraus lässt sich ablesen, dass trotz des prognostizierten Durchgangsverkehrs eine gleichmäßigere Verkehrsverteilung auf der Romintenstraße stattfindet.

Die vorhandene Verkehrsberuhigung im Ostpreußenviertel (Tempo 30) sowie die geplante Erschließung im neuen Wohngebiet über verkehrsberuhigte Wohn- und Erschließungsstraßen verhindert, dass großräumiger Verkehr in diesen Bereich hineingezogen wird. Der Verkehr verbleibt deshalb auch zukünftig im Wesentlichen auf den Hauptverkehrsstraßen Leipziger Straße und Mascheroder Weg.

In der Variante B1 entstehen Durchgangsverkehre durch das neue Wohngebiet in Höhe

von 550 Kfz/Tag. Der größte Anteil dieser Fahrten kommt aus dem Ostpreußenviertel mit Ziel Gewerbeansiedlungen Senefelderstraße bzw. Anschlussstelle Braunschweig-Stöckheim. Darüber hinaus sind einige wenige Fahrten aus Stöckheim (Siekgraben) zu erwarten, die auch die Romintenstraße zusätzlich belasten. Durch das „Umkappen“ eines Anteils Eigenverkehr der Anwohner von Westen nach Osten zur Senefelder Straße bleiben die Verkehrsbelastungen auf der Romintenstraße gegenüber der Variante A nahezu unverändert.

Wesentliche Durchgangsverkehre durch das Neubaugebiet bzw. über die Romintenstraße aus den Ortsteilen Meverode oder Rüningen sind nach den Berechnungen mit dem Verkehrsmodell nicht zu erwarten.

Von dem zu erwartenden Durchgangsverkehr aus dem Ostpreußenviertel ist demnach vor allem das neue Wohngebiet betroffen. In Anbetracht der insgesamt geringen zu erwartenden absoluten Verkehrsmengen (750 bis 800 Kfz/24 h) auf der am stärksten belasteten Planstraße D (innerhalb der Bebauung) kann dieser zusätzliche Verkehr jedoch hingenommen werden.

Eine Beschränkung der Zufahrten in das Ostpreußenviertel und das neue Wohngebiet nur für Anlieger und Anlieferverkehr der Anlieger ist aufgrund des moderaten Durchgangsverkehrs nicht erforderlich. Die Anordnung von verkehrslenkenden Maßnahmen erfolgt nur bei Bedarf und liegt außerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplanes. Es werden jedoch verkehrsberuhigende Maßnahmen in den betroffenen Straßen (Romintenstraße, Planstraßen D und G) vorgesehen, die dazu beitragen, dass die Strecke für Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist.

Es wird nicht verkannt, dass bei einer Realisierung der Variante B (ausschließliche Anbindung an die Senefelderstraße) im Ostpreußenviertel kein Durchgangsverkehr zu erwarten wäre. Unter Berücksichtigung der beschriebenen städtebaulichen, verkehrlichen und sozialen Ziele und des insgesamt moderaten und verträglichen Durchgangsverkehrs werden die positiven Wirkungen der Variante B1 jedoch höher gewichtet als die absolute Vermeidung von Durchgangsverkehr. Dies gilt auch für die anderen beiden Varianten A bzw. C, die eine ausschließliche Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße bzw. an den Schlesien-damm vorsehen und damit ebenfalls Durchgangsverkehr im Ostpreußenviertel ausschließen.

Abwägung Nr. 4: Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose ist überholt. Der gemäß RLS-90 vorgeschriebene Prognosehorizont von 10-15 Jahren ist nicht eingehalten

Das erste Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan ST 81 wurde mit Beginn der Planungsarbeiten im Jahr 2015 beauftragt und begonnen. Eine Aktualisierung und die Fertigstellung erfolgten im Januar 2017. Inhalt dieses Gutachtens ist die Untersuchung einer ausschließlichen Anbindung des Wohngebietes an Romintenstraße und Rossittenstraße (Variante A). In einem zweiten Gutachten wurden weitere Erschließungsvarianten untersucht. Dieses Gutachten wurde im Juli 2017 fertiggestellt.

Die Gutachten haben somit eine hohe Aktualität. Für die Prognose wurde das zum Zeitpunkt der Erstellung der Gutachten zur Verfügung stehende Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig mit dem Prognosehorizont 2025 verwandt. Diese Prognose umfasst die beschlossenen und voraussichtlich bis zum Prognosehorizont umgesetzten verkehrlichen und infrastrukturellen Maßnahmen sowie Baugebietsentwicklungen in Stöckheim, in Braunschweig und im Umland (z.B. Stöckheim-Süd). Das Verkehrsmodell mit dem Prognosezeitraum 2030 stand erst ab Mai 2018 zur Verfügung. Zu diesem Zeitpunkt waren die Planungsarbeiten für die öffentliche Auslegung bereits abgeschlossen. Hierzu gehörten neben der Erstellung des sehr umfangreichen Verkehrsgutachten auch das darauf basierende Schallgutachten sowie die Bestandteile des Bebauungsplans. Da in Stöckheim aktuell kein weiteres Wohn –oder Gewerbegebiet geplant ist, bestand auch keine Notwendigkeit, dass

Verkehrsgutachten erneut zu erstellen.

Abwägung Nr. 5: Umwege + CO₂-Ausstoß

Die zusätzlichen Pkw-Fahrten führen zu großen Umwegen und zu einem hohen CO₂-Ausstoß

Für die im Teilgebiet Trakehnenstraße vorgesehenen 250 Wohneinheiten und die geplante Kindertagesstätte werden in Summe über den Quell- und Zielverkehr an einem Werktag 1.320 Kfz-Fahrten/24 h prognostiziert. Für das Teilgebiet Breites Bleek werden 78 Kfz-Fahrten/24 h prognostiziert. Diese Prognosen überschreiten die in einigen Stellungnahmen unterstellten 300 Fahrten/24 h aus beiden Teilgebieten zusammen deutlich und sind realistischer. Die Berechnungen, wonach bei 300 Fahrten täglich insgesamt 10.900 km mehr Strecke gefahren und dabei 3 Tonnen CO₂ mehr ausgestoßen werden, als wenn das Baugebiet nur an die Senefelderstraße angebunden wird, sind nicht nachvollziehbar. Es wird nicht angegeben, welche Routen und sonstigen Annahmen unterstellt wurden. Gerade durch die Anbindung in zwei Richtungen (Leipziger Straße und Mascheroder Weg) wird gewährleistet, dass die Neubürger den jeweils kürzesten Weg mit dem Kfz wählen.

Abwägung Nr. 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit

Romintenstraße, Siekgraben und Leipziger Straße sollen verkehrsberuhigt ausgebaut werden. Die Verkehrssicherheit von Kindern und älteren Menschen wird auf der Romintenstraße gefährdet.

Im Rahmen der Entwicklung des Wohngebietes sind verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Romintenstraße und der Rossittenstraße vorgesehen. In diesen beiden bestehenden Straßen sollen an jeweils vier Stellen Fahrbahnverengungen auf 4,0 m Breite vorgenommen werden, so dass hier ein Begegnungsverkehr Pkw-Pkw nicht mehr möglich ist. Dies erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme und vermindert so die Möglichkeit, unachtsam und zu schnell durch das Ostpreußenviertel zu fahren. Die Kosten für diese Maßnahmen werden gemäß städtebaulichem Vertrag von der Vorhabenträgerin übernommen, da ihre Notwendigkeit ursächlich mit der Entwicklung des neuen Wohngebietes verbunden ist. Dem Vertrag liegen die entsprechenden Pläne bei. Damit ist die Umsetzung gesichert. Die Maßnahmen wurden im August/September 2018 sowohl im Stadtbezirksrat 211 Stöckheim-Leiferde als auch im Planungs- und Umweltausschuss vorgestellt und akzeptiert.

Durch die Fahrbahnverengungen ist nicht mit einem „Stau vor jeder Nase“ zu rechnen. Auch eine Gefährdung von Fahrradfahrern wird nicht gesehen. In Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr üblicherweise auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahnen sind in der Romintenstraße und Rossittenstraße noch breiter als im neuen Wohngebiet. Gerade wegen dieses großzügigen Straßenausbaus wurden seitens der Anwohner und des Stadtbezirksrates bauliche verkehrsberuhigende Maßnahmen gefordert, da die vorhandene verkehrsrechtliche Ausweisung als Tempo-30-Zone offenbar nicht ausreicht, ein regelkonformes Verhalten der Anlieger und ihrer Besucher zu erreichen. Die Einhaltung der vorgeschriebenen maximalen Geschwindigkeit in Wohngebieten kann nicht grundsätzlich und dauerhaft über polizeiliche Verkehrskontrollen sichergestellt werden. Solche Kontrollen sind nur in konzentriert auf besonders gefährdete Bereiche mit einem hohen Verkehrsaufkommen möglich.

Im Siekgraben ist aufgrund der Verkehrsverhältnisse und der prognostizierten Verkehrszahlen eine Verkehrsberuhigung im Zusammenhang mit der Entwicklung des neuen Wohngebietes nicht zwingend erforderlich. Sie soll jedoch zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in diesem Rahmen durchgeführt werden. Dabei ist der Linienbusverkehr zu berücksichtigen. Es sind drei Fahrbahnverengungen auf 4,0 m vorgesehen. Die Finanzierung erfolgt durch die Stadt aus dem Ansatz „Global Umbauten Straßen“. Die Verwaltung hat hierüber in der Mitteilung 18-08671 („Entwicklung der Infrastrukturangebote in Stöckheim“ berichtet.

Auf der Leipziger Straße sind die prognostizierten Verkehrszahlen (2025) trotz der zusätzlichen Wohngebiete gegenüber dem Ist-Zustand (2016) leicht rückläufig. Aufgrund des übergeordneten Charakters der Leipziger Straße als Hauptverkehrsstraße sind hier keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen vorgesehen. Die Einrichtung einer Querungshilfe im Bereich Bertha-von-Suttner-Straße wird geprüft und bei Bedarf im Rahmen der üblichen Straßenumbaumaßnahmen umgesetzt.

Im neuen Wohngebiet werden die neuen Straßen schmaler und verkehrsberuhigender konzipiert, als dies bei den Straßen im Ostpreußenviertel heute der Fall ist: in den Tempo-30-Zonen erhalten die Fahrbahnen nur eine Breite von 5,50 m. Innerhalb dieser Fahrbahn darf geparkt werden; zusätzlich werden Baumstandorte integriert. Für einen sicheren Fußgängerverkehr sind beidseitig 2,50 m breite Gehwege vorgesehen. Dies betrifft auch die Planstraße G, die zur Senefelderstraße führt. Sie erhält einen einseitigen 2,50 m breiten Gehweg und wird in der Fahrbahn durch zahlreiche Baumpflanzungen verkehrsberuhigend ausgebaut, so dass diese Verbindung für Durchgangsverkehr von außerhalb unattraktiv wird. Die Mischverkehrsflächen (Schrittgeschwindigkeit) im neuen Wohngebiet haben nur eine Parzellenbreite von 6,50 m. Die Flächen werden durch Parkstände und Bäume gegliedert.

Mit diesen Maßnahmen kann eine angepasste Fahrweise erreicht werden. Damit ist eine ausreichende Verkehrssicherheit auch für Kinder und Senioren gewährleistet. In Bezug auf die Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr ist zu berücksichtigen, dass für Kinder grundsätzlich eine altersgerechte Beaufsichtigung und Verkehrserziehung erforderlich ist. Im Ostpreußenviertel sind jedoch keine Zustände zu erwarten, die über das normale Verkehrsgeschehen in vergleichbaren Wohngebieten hinausgehen.

Abwägung Nr. Nr. 7: Knoten Leipziger Straße

Der Knoten Leipziger Straße / Romintenstraße / Siekgraben ist nicht ausreichend leistungsfähig.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von vorfahrtsregulierten Knotenpunkten und der Einmündungen mit einer „rechts-vor-links-Regelung“ ist nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) bewertet worden. Darin werden Qualitätsstufen von A (ausgezeichnete Qualität) bis F (völlig ungenügende Qualität) vergeben. Das Beurteilungskriterium für die Qualität des Verkehrsablaufs bildet gemäß HBS die mittlere Wartezeit. Maßgebend für die erreichbare Qualitätsstufe im gesamten Knoten ist der Verkehrsstrom mit den größten Wartezeiten. Es wurden jeweils die Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag untersucht.

Gemäß Rundschreiben Straßenbau 14/2015 des Bundesverkehrsministeriums soll bei Planungen zu Um-, Aus- und Neubauten die Qualitätsstufe D als Mindestqualität zugrunde gelegt werden.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan ST 81 wurden auch in allen Varianten die von den Verkehrsveränderungen betroffenen Knoten untersucht. Die verkehrstechnische Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Leipziger Straße / Romintenstraße / Siekgraben in der Variante B1 kommt zu folgenden Ergebnissen:

Am Knotenpunkt Leipziger Straße/Romintenstraße/Siekgraben wird im Ist-Zustand (Analysefall 2016/2017 in der Morgenspitze die Qualitätsstufe D (ausreichende Qualität) erreicht. Verantwortlich hierfür sind die Linksabbiegeströme aus der Zufahrt vom Siekgraben in die Leipziger Straße. Es kommt in der Zufahrt Siekgraben zu geringfügigen Rückstauerscheinungen. Eine Verbesserung könnte durch eine Anpassung des Lichtsignalprogramms erreicht werden. Dies wäre z.B. im Fall der Erschließungsvariante A ohne Anbindung an die Senefelderstraße vorzusehen. Die übrigen Knotenströme können leistungsfähig abgewickelt werden. In der Nachmittagsspitze ist der Knotenpunkt mit der Qualitätsstufe B (gute Qualität) ausreichend leistungsfähig.

Im Planfall Variante B1 2025 kann der Knotenpunkt den zusätzlichen Verkehr leistungsfähig abwickeln. Der Knotenpunkt erreicht in der Morgenspitze die Qualitätsstufe C (befriedigende Qualität, mittlere Wartezeit 48s) und verbessert sich somit gegenüber dem Ist-Zustand aufgrund des zu erwartenden veränderten Verkehrsaufkommens. In der Nachmittagspitze wird die Qualität B (gute Qualität, mittlere Wartezeit 32s) erreicht. Anpassungen an dem Lichtsignalprogramm sind nicht erforderlich. Durch das neue Wohngebiet wird die bestehende Situation in der Prognosesituation 2025 damit nicht verschlechtert.

Es ist nicht erkennbar, dass der Knoten Leipziger Straße in Bezug auf die Stadtbahn besonders unfallgefährdet ist oder durch das neue Wohngebiet wird.

Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr wird sicher geführt (Lichtsignalanlagen, ausgebaute Übergänge).

Gelegentliche Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Kfz-Fahrer sind Bestandteil eines normalen Verkehrsgeschehens.

Abwägung Nr. 8: Siekgraben/Leipziger Straße

Die Anwohner vom Siekgraben und von der Leipziger Straße sollen nicht belastet werden.

Auf dem Siekgraben sind im Planfall Variante B1 2025 gegenüber dem Prognose Nullfall 2025 keine Veränderungen zu erwarten.

Auf der Leipziger Straße sind im Planfall Variante B1 2025 gegenüber dem Prognose Nullfall 2025 folgende Veränderungen zu erwarten: Zunahme des Verkehrs um 460 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen Einmündung Romintenstraße und Bertha-von-Suttner-Straße; Abnahme des Verkehrs um 360 bis 430 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen Romintenstraße und Mascheroder Weg. In Anbetracht des Gesamtverkehrsaufkommens auf der Leipziger Straße in diesen beiden Abschnitten im Prognose Nullfall 2025 in Höhe von 5.440 bis 6.540 Kfz/24 h sind diese Veränderungen nicht erheblich. Insbesondere wirken sie sich nicht erheblich auf die zusätzlichen Lärmbelastungen auf. Erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ist eine spürbare zusätzliche Lärmbelastung von + 3 dB(A) zu erwarten.

Abwägung Nr. 9: Feuerwehr

Feuerwehr und Rettungswagen werden Durchfahrtsprobleme bekommen.

Für Rettungsfahrzeuge aller Art stehen vom übergeordneten Straßennetz drei Zufahrten in das Wohngebiet zur Verfügung: Von der Leipziger Straße über die Romintenstraße, von der Leipziger Straße über die Kleiststraße (neu) und von dem Mascheroder Weg über die Senefelderstraße (neu). Damit ist in hohem Maße für eine Erreichbarkeit des Wohngebietes vorgesorgt. Auch die Rettungssituation im Ostpreußenviertel wird sich durch die neuen Zufahrten über die Kleiststraße und die Senefelderstraße erheblich verbessern.

Abwägung Nr. 10: Landwirtschaftlicher Verkehr

Der landwirtschaftliche Verkehr soll über die Senefelderstraße laufen

Der landwirtschaftliche Verkehr wird sich durch die erhebliche Reduzierung der landwirtschaftlichen Flächen gegenüber dem bisherigen Zustand reduzieren.

Er kann wie bisher über die Romintenstraße geleitet werden. Die Planstraße A weist einen entsprechenden Querschnitt auf. Von dort ist am Ostrand des Gebietes eine Zufahrt auf kurzem Wege zu dem vorhandenen Feldweg gesichert (Fläche für die Landwirtschaft). Er kann jedoch auch über die Senefelderstraße und die Planstraße G verlaufen. Diese Führung ist durch die Anbindung an die Senefelderstraße zusätzlich grundsätzlich ermöglicht worden. Erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen des Ostpreußenviertels durch landwirtschaftlichen Verkehr sind nicht zu erwarten, sondern im Vergleich zur bisherigen Situation

eine Verbesserung aufgrund der reduzierten landwirtschaftlichen Flächen.

Abwägung Nr. 11: Kreisverkehrsplatz

Der Kreisverkehrsplatz Senefelderstraße/Mascheroder Weg soll ausgebaut werden und zwar vor Beginn der Erschließung für das Baugebiet.

In allen untersuchten Erschließungsvarianten, die eine Anbindung an die Senefelderstraße vorsehen, wurde unterstellt, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Senefelderstraße/Mascheroder Weg durch einen Kreisverkehrsplatz oder eine Lichtsignalanlage verbessert wird. Unter dieser Voraussetzung kann der Verkehr aus dem Neubaugebiet in allen Varianten über diesen Knoten abgewickelt werden.

Dieser Knotenpunkt ist bereits heute ohne die zusätzliche Anbindung des Wohngebietes in den Nachmittagsspitzen am Normalwerktag und Freitag sowie in der Mittagsspitze am Samstag nicht leistungsfähig. Er erreicht die Qualitätsstufe F (völlig ungenügende Qualität). Der Ausbau ist deshalb auch unabhängig von dem Wohngebiet erforderlich. Im Bebauungsplan „Senefelderstraße/Mascheroder Weg“, ST 76, aus dem Jahr 2008 ist eine Fläche für einen Kreisverkehrsplatz bereits planerisch gesichert. Der Ausbau scheiterte bisher an der mangelnden Verkaufsbereitschaft der verschiedenen betroffenen Eigentümer. Mittlerweile liegt eine leicht geänderte Planung vor, die nur noch Flächen eines einzigen Eigentümers in Anspruch nimmt. Sie ist mit dem Bebauungsplan ST 76 vereinbar, da sie dessen Grundzüge der Planung nicht berührt. Der von dieser modifizierten Planung betroffene Eigentümer ist verkaufsbereit. Die Verhandlungen hierzu befinden sich in einem fortgeschrittenen Stadium. Im Jahr 2019 ist die konkrete Ausbauplanung und die Beantragung von Fördermitteln vorgesehen. Für die Jahre 2020 und 2021 sind die entsprechenden Haushaltsmittel im IP vorgesehen. Mit der Maßnahme soll somit im Jahr 2020 begonnen werden.

Der Zeitpunkt für den Beginn der Erschließung des Wohngebietes steht noch nicht fest. Es ist nicht auszuschließen, dass die Erschließung zeitweise mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes zusammenfallen könnte. Für den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes werden ca. 8 Monate Bauzeit angenommen. Die Bauzeit für die Erschließung wird einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen.

Für den Fall des zeitweisen Zusammenfallens sind besondere Maßnahmen des Baustellenmanagements erforderlich, um einen geregelten Ablauf sicherzustellen. Solche Maßnahmen sind jedoch ohnehin erforderlich, um die Zugänglichkeit des Gewerbegebietes Senefelderstraße mit seinem sehr hohen Kundenaufkommen während der Bauphase für den Kreisverkehrsplatz sicherzustellen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Spitzenzeiten des Baustellenverkehrs nicht mit den Spitzenzeiten des Kundenverkehrs (insbes. Freitagnachmittag und Samstagvormittag) zusammenfallen.

Unabhängig von Einzelheiten der Umsetzung ist zu beachten, dass die Senefelderstraße jedoch grundsätzlich – wenn auch unzureichend – an das öffentliche Straßennetz angebunden ist.

Abwägung Nr. 12: Baustellenverkehr

Der Baustellenverkehr soll über die Senefelderstraße laufen

Gemäß städtebaulichen Vertrag erfolgt die Baustellenzu- und -abfahrt ausschließlich über die Planstraße G und damit über die Senefelderstraße. Hierzu hat die Vorhabenträgerin alle Vertragspartner und deren Nachunternehmer in den Bauverträgen zu verpflichten. Vor Ort wird diese Regelung durch eine deutliche Hinweisbeschilderung unterstützt. Einzelheiten der Verkehrsabwicklung werden im Rahmen der Baustellenplanung zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin festgelegt. Für den Baustellenverkehr zum Teilgebiet Breites Bleek ist eine provisorische Überquerung der Stadtbahntrasse vorgesehen.

Dadurch sollten die Belastungen der Anwohner im Sinne einer allgemeinen Vermeidung

vermeidbarer Immissionen so weit wie möglich reduziert werden. Die Abwicklung des Baustellenverkehrs ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans oder von Baugenehmigungsverfahren.

Abwägung Nr.13: Schlesiendamm

Das neue Baugebiet soll über den Schlesiendamm erschlossen werden.

In einigen der Stellungnahmen zu diesem Thema wird eine Erschließung über den „Sachsendamm“ gefordert. Der Sachsendamm verläuft von der Salzdahlumer Straße/A 39-Anschlussstelle Südstadt bis zur A 395-Anschlussstelle Heidberg. Von dort heißt die Straßenverbindung Schlesiendamm, sie führt bis zur Glogaustraße/Militschstraße. Es wird deshalb im Folgenden von einer Erschließung über den Schlesiendamm gesprochen, der Sachsendamm ist darin eingeschlossen.

Im Rahmen des Planverfahrens wurden mehrere Erschließungsvarianten untersucht. Dabei wurden folgende Kriterien betrachtet: Verkehr (u.a. Leistungsfähigkeit, Ausbaustandard für Kfz-Verkehr, Radfahrer, Fußgänger), Städtebauliche Struktur, Natur und Landschaft, Lärmimmissionen, Baumaßnahmen, Kosten und Finanzierung, Grunderwerb und Planungsrecht.

In der Begründung zum Bebauungsplan sind die einzelnen Varianten und deren Auswirkungen sowie die Festsetzungen im Bebauungsplan in Bezug auf die gewählte Variante B1 beschrieben und bewertet (s. Kap. 4.2.2 Erschließungsvarianten und Kap. 5.5.2 Motorisierter Individualverkehr). Die Begründung ist Bestandteil der Abwägung. Auf eine Wiederholung der darin aufgeführten Umstände wird deshalb verzichtet.

Die Erschließung des Wohngebietes über die Verlängerung des Schlesiendamms wurde in verschiedenen Varianten untersucht (Varianten C, C1, C2, C3, D, D1). Die Varianten unterscheiden sich darin, ob das Baugebiet zusätzlich an Romintenstraße und Rossittenstraße und/oder an die Senefelderstraße angebunden wurde (C-Varianten) bzw. ob die Verlängerung des Schlesiendamms direkt an die Trakehnenstraße angebunden wurde (D-Varianten).

Eine Anbindung des neuen Wohngebietes an eine Verlängerung des Schlesiendamms würde dazu führen, dass ein sehr hoher Anteil von über 80 % des Verkehrs aus dem neuen Wohngebiet diese Anbindung nutzen würde, auch wenn gleichzeitig eine Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße bzw. die Senefelderstraße bestünde. Zu berücksichtigen ist jedoch dabei der jeweils zu erwartende Durchgangsverkehr. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im bestehenden und künftigen Straßennetz insbesondere in Bezug auf Durchgangsverkehr im Ostpreußenviertel bzw. im neuen Wohngebiet sind je nach Variante unterschiedlich hoch. Auf eine nochmalige detaillierte Darstellung wird an dieser Stelle verzichtet (s. Begründung), da diese Lösung aus anderen Gründen nicht Grundlage der Erschließung für das neue Wohngebiet werden soll.

An den Knoten Schlesiendamm/Militschstraße/Glogaustraße sowie A 395 / Sachsendamm/Schlesiendamm können alle Varianten über den Schlesiendamm leistungsfähig abgewickelt werden.

Unter der Annahme, dass die Einwender keinen zusätzlichen Verkehr im Ostpreußenviertel wünschen, wird im Folgenden davon abgesehen, diese unterschiedlichen Einflüsse detailliert darzustellen. Es werden die grundsätzlichen Nachteile aller C- und D- Varianten beschrieben und ergänzend – analog zur ausschließlichen Anbindung an die Senefelderstraße – die Nachteile einer ausschließlichen Anbindung des Wohngebietes an die Verlängerung des Schlesiendamms (Variante C) beschrieben und bewertet.

Dabei wird nicht verkannt, dass eine ausschließliche Erschließung des Wohngebietes über die Verlängerung des Schlesiendamms dazu führen würde, dass das Ostpreußenviertel kein zusätzliches Verkehrsaufkommen – weder aus dem Wohngebiet noch aufgrund von Durchgangsverkehr – verzeichnen würde. Auch wird nicht verkannt, dass Bezüge zwischen

dem Ostpreußenviertel und dem neuen Wohngebiet durch Wege für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden können, auch wenn der private Kfz-Verkehr unterbunden würde. Die Abwägung zwischen dem zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen (Höhe, Wirkungen) und den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen (Freiraum und Landschaft, Städtebau, Erschließung, Sozialer Zusammenhang, Kosten und Finanzierung etc.) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Variante B1 zu favorisieren ist. Im Folgenden sind die wesentlichen Gründe für diese Abwägungsentscheidung dargestellt:

Bei allen Varianten C und D sind folgende Aspekte in die Abwägung einzubeziehen:

- Es ist eine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft bzw. von Erholungsflächen am Springbach einschließlich der Renaturierungsflächen im Bereich des Springbaches, in der Freizeitverbindung Springbachachse und in der Freizeitverbindung vom Schlesiendamm zum Wohngebiet zu erwarten. Es ist mit wesentlich größeren Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft bzw. einer wesentlich geringeren Ausgleichswirkung der geplanten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Bereich der Springbachachse zu rechnen. Deshalb wären erheblich größere Ausgleichsflächen erforderlich. Die Inanspruchnahme von Flächen bzw. Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft sind gemäß den einschlägigen Vorschriften im Baugesetzbuch und im Bundesnaturschutzgesetz zu vermeiden oder zu vermindern. Diese Ziele würden mit der Verlängerung des Schlesiendamms ohne zwingende Notwendigkeit unterlaufen.
- Bei allen Varianten C und D sind zusätzliche Lärmimmissionen in der Kleingartenanlage Ibenkamp, auf den Erholungsflächen Springbachachse, im neuen Wohngebiet Breites Bleek und im neuen Wohngebiet Trakehnenstraße zu erwarten. Auch wenn hier die Lärmimmissionen der A 395 insgesamt pegelbestimmend sein dürften, ist insbesondere die zusätzliche Belastung von Erholungsräumen durch Straßenverkehrslärm negativ zu bewerten. Im Gegenzug dazu ist Straßenlärm in Wohngebieten, der aus der Pkw-Nutzung der Anlieger resultiert, als ortsüblich hinzunehmen und nicht vermeidbar.
- Bei allen Varianten C und D muss der Schlesiendamm auf ca. 500 m Länge neu ausgebaut werden, einschließlich einer Brücke über den Springbach. Dafür ist mit zusätzlichen Kosten in Höhe von ca. 1,5 bis 2,0 Mio € zu rechnen. In dieser Kostenschätzung ist bereits unterstellt, dass die Brücke nur den Ausbaustand erhalten würde, der für die Erfüllung ihrer Verkehrsfunktionen notwendig wäre. Es besteht keine Notwendigkeit, eine genauere Kostenschätzung durchzuführen. Dazu wäre auch eine Vorplanung erforderlich. Allein schon die durch die Bauverwaltung ermittelte Größenordnung von ca. 1,5 bis 2,0 Mio € reicht aus, um eine Bewertung dieser Alternative in Bezug auf die Kosten im Vergleich zu anderen Alternativen vorzunehmen.

Da wesentlich preisgünstigere Erschließungsvarianten zur Verfügung stehen, könnte diese Summe voraussichtlich nicht der Erschließungsgesellschaft übertragen werden (mangelnde Erforderlichkeit, Gefährdung der Wirtschaftlichkeit des Wohngebietes), so dass die Finanzierung dieser Maßnahme voraussichtlich von der Stadt Braunschweig getragen werden müsste. Anders als beim Kreisverkehrsplatz Senefelderstraße/Mascheroder Weg, für den seit Jahren ein anerkannter dringender öffentlicher Bedarf besteht, ist die Bereitstellung von Haushaltsmitteln in der hier in Rede stehenden Größenordnung nicht erforderlich und damit nicht gerechtfertigt.

In Bezug auf die Variante C (ausschließliche Anbindung an den Schlesiendamm) sind zusätzlich folgende Kriterien in die Abwägung einzubeziehen:

- Das neue Wohngebiet ist städtebaulich dem Ortsteil Stöckheim zuzuordnen und stellt eine Arrondierung der Wohngebiete im Nordosten Stöckheims dar. Öffentliche und private Versorgungsangebote sowie die Freiraumangebote in Stöckheim werden von den

Neubürgern genutzt. Die Neubürger sollen sich dem Ortsteil Stöckheim zugehörig fühlen und sich in diesen integrieren. Eine ausschließliche Anbindung an den Schlesiendamm würde dieser städtebaulichen und sozialen Zuordnung eklatant widersprechen. Das Wohngebiet würde an den Ortsteil Meverode angebunden, der durch eine breite Grünzäsur deutlich von Stöckheim getrennt ist.

- Auch verkehrlich würde eine solche Anbindung allen Maßstäben einer geordneten und nachvollziehbaren Verkehrsinfrastruktur widersprechen. Die Orientierung würde erheblich erschwert.

In der Gesamtabwägung der verschiedenen Aspekte und Wirkungen der Erschließungsvarianten C und D scheiden diese insbesondere wegen der damit verbundenen Beeinträchtigungen von Natur, Landschaft und Erholung und der hohen Kosten aus. Es überwiegen die Vorteile einer Erschließung über Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße (Variante B1) gegenüber der Erschließung über den Schlesiendamm.

Abwägung Nr. 14: Zusage Schlesiendamm

Es wurde seinerzeit zugesagt, dass die Flächen östlich der Trakehnenstraße über Schlesiendamm und Ostpreußendamm erfolgen würde und dass im Ostpreußenviertel kein Durchgangsverkehr zu erwarten sei.

In einigen der Stellungnahmen zu diesem Thema wird eine Erschließung über den „Sachsendamm“ gefordert. Der Sachsendamm verläuft von der Salzdahlumer Straße/A 39-Anschlussstelle Südstadt bis zur A 395-Anschlussstelle Heidberg. Von dort heißt die Straßenverbindung Schlesiendamm, sie führt bis zur Glogaustraße/Militschstraße. Es wird deshalb im Folgenden von einer Erschließung über den Schlesiendamm gesprochen, der Sachsendamm ist darin eingeschlossen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Rahmen der Entwicklung des Ostpreußenviertels Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre zugesagt worden sein soll, dass die Erschließung der Flächen zwischen Trakehnenstraße und A 395 ausschließlich über den Schlesiendamm und den Ostpreußendamm erfolgen würde. Die tatsächlich vorgenommenen und in den Bebauungsplänen aus dieser Zeit (insbesondere im Bebauungsplan ST 57 aus dem Jahr 1978) verankerten Planungen lassen eine andere Konzeption erkennen. Die damalige Verkehrsplanung sah folgendes Verkehrsnetz vor: Von der damaligen B 4 (heute A 395/Anschlussstelle Heidberg) sollte der Schlesiendamm bis zur Glogaustraße/Militschstraße führen. Daran anschließend war der Ostpreußendamm bis zum nördlichen Ende der Trakehnenstraße geplant. Von der Trakehnenstraße sollte die Straßenverbindung zum einen weiter als Ostpreußendamm zur Leipziger Straße führen. Zum anderen sollte die Straßenverbindung über die Trakehnenstraße zum Mascheroder Weg und von dort als Schanzenkamp (heute: Inhoffenstraße) zum südlichen Ortsrand von Stöckheim führen. Diese Erschließung war in ihrer Großzügigkeit dem geplanten Gewerbegebiet angemessen. Die Breite der für die Trakehnenstraße vorgesehene Straßenparzelle beträgt 20,0 m.

Von der Trakehnenstraße gehen die Romintenstraße und die Rossittenstraße ab. Eine Trennung zwischen Gewerbeverkehr und Wohngebietsverkehr war nicht vorgesehen und bei der gegebenen Erschließungskonzeption auch nicht möglich, da an der Westseite der Trakehnenstraße eine Wohnbebauung realisiert wurde. Es war also mit Durchgangsverkehr durch das Ostpreußenviertel – und zwar sowohl mit gewerblichem als auch mit nicht-gewerblichem Verkehr – zu rechnen gewesen.

Mit Rücksicht auf das damals schon im Entwurf des Flächennutzungsplans von 1975 dargestellte Gewerbegebiet wurde das Ostpreußenviertel im Bebauungsplan ST 57 aus dem Jahr 1978 als Allgemeines Wohngebiet (WA) und nicht als Reines Wohngebiet (WR) festgesetzt (s. Begründung ST 57). An der Leipziger Straße, am Ostpreußendamm und an der Trakehnenstraße sind 2,50 m hohe Lärmschutzwände zulässig. Ferner sind an der Seite

zur Trakehnenstraße Fenster von Aufenthaltsräumen unzulässig, sofern keine Lärmschutzwand errichtet wird bzw. keine Lärmschutzfenster eingebaut werden (s. Textliche Festsetzungen ST 57).

Somit war vorgesehen, dass das Gewerbegebiet östlich der Trakehnenstraße über die Trakehnenstraße selbst erschlossen werden sollte. Es sollte für Gewerbeverkehr eine durchgehende Straßenverbindung von der heutigen Anschlussstelle Heidelberg bis in den Süden von Stöckheim geben. Zusätzlich war eine Verbindung durch das Ostpreußenviertel zur Leipziger Straße Bestandteil der Planung. Die Anwohner mussten sich insgesamt auf ein weit höheres Verkehrsaufkommen – und dazu noch auf die Nachbarschaft eines Gewerbegebietes – einstellen, als dies mit dem nun vorgesehenen Wohngebiet der Fall sein wird.

Damit führt die Planung zu einer wesentlichen Verbesserung gegenüber der ursprünglich geplanten Situation.

Über viele Jahrzehnte hinweg war der Schlesiendamm nicht ausgebaut. Der Sachsendamm endete an der Anschlussstelle Heidelberg. Auf der Westseite der A 395 wurde Verkehr nach Melverode über die Ausfahrtsrampe von der A 395 in Gegenrichtung zur Briestraße geleitet. Dieser verkehrliche Missstand wurde erst mit dem Ausbau des Schlesiendamms bis zur Glogaustraße/Militschstraße behoben. Damit wurde Melverode von Durchgangsverkehr von und nach Stöckheim über Briegstraße/In den Langen Äckern/Leipziger Straße (im nördlichen Abschnitt bis Einmündung Glogaustraße) entlastet. Eine zusätzliche Belastung der Leipziger Straße im Abschnitt Stöckheim war damit nicht verbunden.

Mit diesem Ausbau des Schlesiendamms waren keine Absichten oder Versprechungen zu einer Verlängerung Richtung Ostpreußendamm verbunden. Die für den Ostpreußendamm in den 70er Jahren vorgesehenen Flächen stehen seit Jahren nicht mehr zur Verfügung, da hier zwischenzeitlich die Stadtbahn gebaut wurde. Der Ostpreußendamm existiert heute nur noch als kleine Stichstraße, die von der Trakehnenstraße aus zwei Einfamilienhausgrundstücke erschließt.

Abwägung Nr. 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte

Die Planung ist verstößt gegen die Entwicklung moderner Verkehrskonzepte. Es fehlt ein Mobilitätskonzept

Aufgrund der Nähe zu den zwei Stadtbahn-bzw. Bushaltestellen „Trakehnenstraße“ und „Siekgraben“ ist das Wohngebiet optimal an einen leistungsfähigen ÖPNV angebunden. Ferner ist es optimal durch Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr in alle Richtungen erschlossen. Aufgrund des guten Angebotes an öffentlichen und privaten Dienstleistungsangeboten in Stöckheim bzw. Melverode (Grundschule) können zahlreiche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden. Die geplanten öffentlichen Straßen wurden auf das Mindestmaß reduziert, um einerseits ihren Erschließungsfunktionen gerecht zu werden und andererseits verkehrsberuhigend zu wirken. Modelle wie car-sharing o.ä. werden durch die Planung nicht behindert, sondern können ergänzend durchgeführt werden. Es ist nicht das Ziel dieses Bebauungsplans, ein Quartier nur für Bewohner zu schaffen, die sich dauerhaft verpflichten, kein privates Kfz zu führen. Auch ist es nicht das Ziel dieses Bebauungsplans, die privaten Kfz am Rande des Wohngebietes zu konzentrieren, nur um ein Kfz-freies Wohnumfeld innerhalb des Wohngebietes zu schaffen. Besondere Konzepte für Kfz-freie oder Kfz-arme Wohngebiete kommen eher für Gebiete mit verdichteten Mehrfamilienhausbau und einer sehr großen Anzahl von Wohnungen in Betracht.

Abwägung Nr. 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
Die Gebäude an der Trakehnenstraße sind zu hoch. Hohe Gebäude sollen am Ostrand bzw. Nordrand vorgesehen werden.

Die bestehende Bebauung an der Westseite der Trakehnenstraße weist ein Vollgeschoss und ein ausgebauten Dachgeschoss (geneigtes Dach) auf. An der Ostseite sind maximal zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss (flaches Dach) zulässig. Der Abstand zwischen den bestehenden Gebäuden an der Trakehnenstraße und den Baugrenzen für die geplanten Gebäude beträgt 25,0 m bis 35,0 m.

Die Tatsache, dass an der Ostseite der Trakehnenstraße eine um ein Vollgeschoss höhere Bebauung zugelassen wird, wird nicht mit einer „nötigen Trennung vom Altviertel“ begründet. Die angeführte Begründung zum Bebauungsplan beschreibt stattdessen, dass der Höhenunterschied zwischen Bestand und Planung städtebaulich vertretbar ist. Diese Verträglichkeit lässt sich folgendermaßen herleiten:

Die auf der Westseite bestehenden Gebäude weisen ein Vollgeschoss sowie ein ausgebauten Dachgeschoss auf. Die Abstände der Bestandsgebäude zur Grenze der öffentlichen Verkehrsfläche betragen 3,0 m bis 7,0 m. Der Bebauungsplan ST 57 (1978) lässt auf der Westseite der Trakehnenstraße maximal ein Vollgeschoss zu. Die Firsthöhe ist in der zugehörigen Örtlichen Bauvorschrift ST 64 Ö auf maximal 7,50 m beschränkt. Dachgauben sind unzulässig. Damit sind keine nennenswerten Ausbaureserven bzw. Aufstockungen zulässig. Die Abstände zur öffentlichen Straße müssen gemäß Bebauungsplan ST 57 mindestens 3,0 m einhalten. In der Bewertung können somit der vorhandene Bestand und künftige eventuelle Neubauten mit einem Mindestabstand von 3,0 m unterstellt werden.

Die geplanten Gebäude dürfen maximal zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss aufweisen. Die maximale Gebäudehöhe ist auf 10,0 m beschränkt. Es ist ein Flachdach vorgeschrieben. Eine dreigeschossige Bebauung mit Pultdach ist nicht zulässig. Im nördlichen Bereich dürfen die Gebäude auf bis zu 3,0 m an die Trakehnenstraße heranrücken. Im südlichen Bereich müssen die Gebäude einen Abstand von mindestens 8,0 m zur Trakehnenstraße einhalten. Die für die Trakehnenstraße festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche ist 19,0 m breit. Gemäß § 5 NBauO müssen Gebäude einen Grenzabstand von 0,5 H einhalten. Dabei dürfen gemäß § 6 NBauO benachbarte Verkehrsflächen öffentlicher Straßen bis zu ihrer Mittellinie dem Baugrundstück zugerechnet werden, also bis zu einer Breite von 9,5 m. Unter der Annahme, dass ein 10,0 m hohes Gebäude in einem Abstand von 3,0 m von der Grundstücksgrenze zur Trakehnenstraße errichtet werden soll, würden nur 2,0 m von dessen erforderlichen Grenzabstand auf die Trakehnenstraße umgelegt werden.

Daraus ist ersichtlich, dass auch bei einer maximalen Ausschöpfung der Festsetzungen des Bebauungsplans die gemäß NBauO einzuhaltenden Abstände weit unterschritten werden. Hinzu kommt, dass an der Ostseite der Trakehnenstraße aus gestalterischen Gründen mindestens 26 mittel- bis großkronige Laubbäume zu pflanzen sind. Diese werden den ungehinderten Blick auf die Gebäude abmildern.

Insgesamt ist eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss als sehr maßvoll zu bewerten. Auch wenn die Bebauung auf der Westseite ein Geschoss niedriger ist, so kann hier nicht von einer unzumutbaren Belästigung gesprochen werden. Auch ein unvertretbarer städtebaulicher Bruch ist nicht festzustellen. Abweichungen zwischen einem und zwei Vollgeschossen treten in Einfamilienhausgebieten häufig bereits auf unmittelbar benachbarten Grundstücken auf. Im vorliegenden Fall stellt die Trakehnenstraße mit ihrer großzügigen Ausgestaltung mit beidseitigen Gehwegen, Park- und Baumstreifen, einem einseitigen Radweg auf der Westseite und einem einseitigen zusätzlichen durchgehenden Baumstreifen auf der Ostseite einen ausreichenden Puffer zwischen den beiden Bereichen dar.

Gegenüber dem heutigen Zustand mit einer Ackerfläche östlich der Trakehnenstraße können Schattenwürfe der neuen Bebauung nicht ausgeschlossen werden, insbesondere in

den Erdgeschossen in den Wintermonaten bei schräg stehender Sonne. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Wohnqualität der bestehenden Wohngebäude sind damit jedoch nicht verbunden. Zum einen sind dabei die verhältnismäßig großen Abstände von 25,0 m bis 35,0 m zwischen den Gebäuden zu berücksichtigen. Zum anderen können Verschattungen in Wohnsiedlungen – insbesondere unter Berücksichtigung der Abstandsvorschriften gemäß NBauO, die sehr viel geringere Abstände zulassen – grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden und sind hinzunehmen.

Auch eventuelle Einblicke in Dachräume sind hinzunehmen. Das Leben in Wohngebieten in städtischen Siedlungsgebieten bringt es mit sich, dass ein völlig von anderen Menschen abgeschottetes Leben nicht möglich ist. Sofern ein Bedarf an Abschirmung besteht, kann hier zu den üblichen Mitteln wie Vorhänge, Rollos etc. zurückgegriffen werden. Die Abstände zwischen den vorhandenen und den geplanten Gebäuden lassen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen erwarten. Die in der Trakehnenstraße geplante Baumreihe führt zu einer weiteren Abschirmung. Dabei braucht nicht einmal in die Abwägung eingestellt zu werden, dass an der Trakehnenstraße gemäß Bebauungsplan ST 57 Fenster von Aufenthaltsräumen unzulässig sind, sofern keine Lärmschutzwand errichtet wird (wurde nicht errichtet) noch Lärmschutzfenster eingebaut werden (nicht nachprüfbar).

Inwiefern eine nach Osten ausgerichtete vorhandene PV-Anlage durch die neuen Gebäude in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt werden könnte, kann ohne genauere Prüfung nicht beurteilt werden. Eine solche Prüfung ist jedoch nicht erforderlich. Aufgrund der beschriebenen Umstände wären eventuelle Beeinträchtigungen hinzunehmen. Über den Bestand hinaus ist davon auszugehen, dass neue PV-Anlagen vorzugsweise auf der Westseite von Gebäuden angebracht werden, sofern keine Südseite zur Verfügung steht.

Dem Vorschlag, an der Trakehnenstraße niedrigere Gebäude und am Ostrand bzw. am Nordrand des Wohngebietes höhere Gebäude anzuordnen, soll nicht gefolgt werden. Die Unterschiede in der zulässigen Höhenentwicklung sind insgesamt sehr gering. Gebäude mit Flachdach im mittleren Bereich (WA2.1) dürfen eine maximale Höhe von 6,50 m aufweisen. Alle übrigen Gebäude mit Flachdach oder geneigtem Dach dürfen eine maximale Höhe von 10,0 m erreichen. Gebäude an der Ostseite des Wohngebietes müssen aus Lärmschutzgründen (Eigenabschirmung) eine Höhe von mindestens 8,0 m erreichen. Dies bedeutet, dass bis auf die Teilflächen im mittleren Bereich überall eine Höhe von 10,0 m zulässig ist. Wie oben ausgeführt handelt es sich dabei um Gebäudehöhen, die auch unter Berücksichtigung des Bestandes sehr gut verträglich sind und nicht zu groben städtebaulichen Brüchen führen.

An der Trakehnenstraße sollen kleinere Mehrfamilienhäuser ermöglicht werden, um zu einer ausgewogenen Mischung an Wohnformen beizutragen. Diese Mehrfamilienhäuser können über die Trakehnenstraße sehr gut erschlossen werden. Es ist nicht zweckmäßig, die Gebäude mit der (relativ) höchsten Anzahl von Wohngebäuden in den rückwärtigen Bereichen eines Wohngebietes anzuordnen. Dort sind im nördlichen Bereich (Planstraße B) sparsam ausgebaute Mischverkehrsflächen (Spielstraßen/Schrittgeschwindigkeit) vorgesehen. An der Trakehnenstraße dagegen ist die Erschließung auf kurzem Wege gut möglich; hier können auch ausreichend öffentliche Besucherparkplätze im Straßenraum angeordnet werden.

Die in der Planung vorgesehene nur sehr eingeschränkte Staffelung der Höhe von Gebäuden ist auch städtebaulich in sich stimmig. Sie berücksichtigt die aus städtebaulichen Gründen jeweils festgesetzte zulässige Dachform: Westlich der mittigen Grün-Grabenachse sind nur Flachdächer zulässig. Für Einfamilienhäuser reicht dabei eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen ohne Staffelgeschoss aus und damit auch eine Höhe von 6,50 m. Damit kann auch eine gewisse Einheitlichkeit in diesem Bereich sichergestellt werden. Östlich der mittigen Grabenachse sind geneigte Dächer zulässig. Für geneigte Dächer werden größere Gebäudehöhen benötigt, um die zu erwartenden Wohnflächenbedürfnisse befriedigen zu können.

Eine besondere städtebauliche Begründung oder Notwendigkeit dafür, die Höhe von Gebäuden an der Trakehnenstraße zu senken, wird nicht gesehen. Die vorgeschlagene Erhöhung an der Ostseite ist bereits erfüllt: Hier dürfen die Gebäude bereits gemäß Bebauungsplan eine Höhe von 10,0 m haben. Auch Belange des Lärmschutzes oder der Wohnbedingungen für Alt- und Neubewohner erfordern führen nicht zu einer anderen Bewertung.

Mit zunehmender Entfernung von der Trakehnenstraße (z.B. von bestehenden Gebäuden am Ortelsburgweg oder an der Romintenstraße) sinkt die mögliche Betroffenheit (Einsichtnahme, Schattenwurf o.ä.) entsprechend.

Gegenüber dem hier ursprünglich geplanten Gewerbegebiet ist die im Bebauungsplan ST 81 vorgesehene Planung als Verbesserung anzusehen. In Gewerbegebieten wird üblicherweise eine Gebäudehöhe von mindestens 12,0 m zugelassen. Auch optisch ist der Anblick von Gewerbebauten häufig als störender anzusehen, als der von Wohngebäuden.

Abwägung Nr. 17: Dachformen

Es sollen keine Flach- oder Pultdächer vorgesehen werden, bzw. nicht an der Trakehnenstraße

Der Bebauungsplan ST 81 setzt westlich der Grün/-Grabenachse Flachdächer fest. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass seit einigen Jahren eine starke städtebauliche und architektonische Entwicklung in Richtung Flachdach zu verzeichnen ist. Dieser Entwicklung soll Rechnung getragen werden. Die Anordnung im Westen ermöglicht die hier angestrebten kleinen Mehrfamilienhäuser, da ein Flachdach im Obergeschoss eine optimale Raumausnutzung für eine separate Wohneinheit bietet. Für die nach wie vor beliebten Gebäude mit geneigten Dächern (Satteldach, gegeneinander versetztes Pultdach) sind die Flächen östlich der Grün/-Grabenachse vorgesehen, so dass auch hier ein Angebot geschaffen wird. Am Ostrand sind nur Pultdächer zulässig: Damit wird auch hier in geordneter Form eine Fläche für Pultdächer angeboten. Ein Pultdach ist zudem für den hier erforderlichen Schallschutz gut geeignet. Durch diese Zuordnung kann eine städtebauliche Ordnung in Bezug auf die Dachformen und das dadurch wesentlich geprägte Erscheinungsbild der Siedlung gesichert werden. Das gewünschte Zusammenwachsen des bestehenden mit dem geplanten Wohngebiet hängt nicht von der Dachform ab. Allein durch die heutige Architektursprache und die verwendeten Materialien werden die beiden Teilflächen optisch auf Dauer voneinander unterscheidbar sein, wie es in allen Siedlungsgebieten unterschiedlicher Entstehungszeiten üblich ist.

Abwägung Nr. 18: Kindertagesstätte

Die Kindertagesstätte hat einen falschen Standort und verschärft die Personalsituation. Errichtung mit Erstbezug erforderlich.

Die Kita dient zunächst der Versorgung des neuen Wohngebietes. Im Laufe der Jahre nach dem Erstbezug mit üblicherweise zahlreichen Kindern ist damit zu rechnen, dass die Anzahl von Kindern abnimmt und die Kita auch der Versorgung von Kindern aus den angrenzenden Wohnquartieren, insbesondere aus dem Ostpreußenviertel dienen wird. Durch die Lage am südlichen Ende der Trakehnenstraße ist die Kita zu Fuß oder mit dem Fahrrad aus den angrenzenden Bereichen und dem neuen Wohngebiet gleichermaßen gut zu erreichen. Auch die Wege zu den nächsten Stadtbahnhaltestellen Siekgraben und Trakehnenstraße von jeweils ca. 400 m sind nicht als unzumutbar weit zu bezeichnen.

Auch die Tatsache, dass Kinder auch mit dem Pkw zur Kita gebracht werden, ist berücksichtigt worden: im Verkehrsgutachten ist ein Verkehrsaufkommen von 76 Kfz-Fahrten pro Tag aus dem Neubaugebiet sowie ein Verkehrsaufkommen von 90 Kfz-Fahrten pro Tag von außerhalb von und zur Kita eingestellt und somit in der Abwägung berücksichtigt worden. Bei einer ausschließlichen Anbindung des Neubaugebietes und der Kita an die Senefelderstraße würde der Bring-und-Holverkehr aus dem Ostpreußenviertel große Umwege fahren müssen.

Die Kindergartenbedarfsplanung wird fortlaufend aktualisiert. Veränderungen durch unterschiedliche Bevölkerungsentwicklungen wie Generationswechsel in Folge der Altersstruktur der Bewohner oder Hinzutreten von Neubaugebieten werden dabei berücksichtigt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde von der Fachverwaltung der Bedarf weiterer Kindergarten- und Krippenplätze im Stadtteil Stöckheim überprüft mit dem Ergebnis, dass für das Neubaugebiet eine Viergruppen-Kita erforderlich ist. Dabei wird auch das Ziel verfolgt, eine wohnortnahe Versorgung zu sichern. Deshalb wird nicht eine Lösung verfolgt, nach der vorhandene Kitas auf z.B. 5 oder 6 Gruppen ausgebaut werden sollen. Deshalb können fortlaufende Erweiterungen bestehender Einrichtungen den Bedarf an Neubauten nicht ersetzen. Der Personalbestand muss entsprechend aufgestockt werden.

Im städtebaulichen Vertrag wird die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet, die Kita zu errichten. Die Räumlichkeiten und das Außengelände müssen spätestens bis zur Bezugsfertigkeit von 50 % der geplanten Wohneinheiten zur Verfügung stehen. Damit ist zu einem möglichst frühzeitigen Zeitpunkt ein rechtzeitiges Angebot für die Neubürger gesichert. Eine Übergangsphase, in der für die ersten Bewohner ein Angebot möglicherweise nicht sofort bereitsteht, kann und muss dabei hingenommen werden.

Abwägung Nr. 19: Kinderspielplatz

Im neuen Wohngebiet soll ein Kinderspielplatz vorgesehen werden.

Der durch das Neubaugebiet entstehende Bedarf von 750 m² kann durch den Spielplatz Bischofsburgweg/Ortelsburgweg mit einer Größe von 2.315 m² mit gedeckt werden. Die geplante Neubebauung liegt überwiegend im Umkreis von 350 m. Dieser Umkreis entspricht dem nach DIN 18034 anzunehmenden Oberwert für eine noch gegebene Erreichbarkeit für Kinder der Altersgruppe 6 bis 12 Jahre. Dieser Spielplatz wird im Rahmen der Entwicklung des neuen Wohngebietes auf Kosten der Vorhabenträgerin aufgewertet. Es ist anzunehmen, dass dieser Spielplatz von den Neubürgern genutzt wird, so dass sich hier die genannten wichtigen Kontaktmöglichkeiten ergeben, wobei hier sogar noch Kontaktmöglichkeiten zu Bewohnern des Ostpreußenviertels bestehen.

Zusätzlich werden in die öffentlichen Grünflächen im neuen Wohngebiet Spielflächen für Kinder integriert (Spielstationen). Insgesamt stellen auch die großzügigen Grünflächen im Neubaugebiet einen Spiel- und Kontaktraum dar.

Die Straßen im Ostpreußenviertel bzw. im neuen Wohngebiet sind bzw. werden als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und sind mit beidseitigen Gehwegen versehen. Insofern stellt die zu querende Trakehnenstraße keine andere Situation dar, als es bereits heute innerhalb des Ostpreußenviertels und künftig innerhalb des neuen Wohngebietes zu erwarten ist. Besondere Gefährdungen, die über das grundsätzlich nicht auszuschließende Gefährdungspotential von Kindern im Straßenverkehr hinausgehen, sind nicht erkennbar.

Abwägung Nr. 20: Entwurf B1

Der Alternativentwurf der Bürgerinitiative soll berücksichtigt/umgesetzt werden.

In den Stellungnahmen wird mehrfach auf eine von der Bürgerinitiative vorgelegte Alternativplanung Bezug genommen, ohne diese konkret zu benennen oder beizufügen. Der Verwaltung sind zwei Konzepte bekannt, die im Auftrag der Bürgerinitiative erstellt wurden. Es handelt sich um einen städtebaulichen Entwurf (März 2017) und um ein städtebauliches Strukturkonzept (September 2018). Diese Konzepte sind zum besseren Verständnis als Anlagen 7 b und 7 c beigelegt.

Im Rahmen dieser Forderung wird überwiegend nicht genau benannt, aus welchen Gründen einer dieser Konzepte umgesetzt werden soll. Das wesentliche Merkmal beider Konzepte ist die ausschließliche Erschließung des Wohngebietes über die Senefelderstraße, so dass davon auszugehen ist, dass dies der Hauptgrund für die Favorisierung dieser Konzepte ist.

Der städtebauliche Entwurf (März 2017) wurde am 21. März 2017 der Verwaltung mündlich vorgestellt. Er hat folgende Merkmale: Gleichzeitige Realisierung eines Gewerbegebietes auf den Flächen bis zur A 395, Erschließung des Wohngebietes und des Gewerbegebietes von der Senefelderstraße aus, Verbesserung der Gestaltung der Senefelderstraße und der Gewerbegrundstücke an der Senefelderstraße, Konzentrierung der Einstellplätze für das Wohngebiet entlang der Trakehnenstraße am Westrand und entlang der neuen Erschließungsstraße am Ostrand des Wohngebietes; im Übrigen soll das Wohngebiet für den privaten Kfz-Verkehr gesperrt bleiben. Die Mehrfamilienhäuser sind im Nordosten Richtung Stadtbahnhaltestelle, Springbachachse und Gewerbegebiet hin orientiert, Reihenhäuser und freistehende Einfamilienhäuser in Richtung Trakehnenstraße und Gewerbegebiet Senefelderstraße. Die Bebauung wendet sich weitgehend von der Trakehnenstraße ab. Zwischen den Erschließungsstraßen für das Wohngebiet und das Gewerbegebiet liegt eine Grünzone. Es können oder sollen mehr Wohneinheiten geschaffen werden, als im Entwurf des Bebauungsplans ST 81 vorgesehen sind.

Der vorgelegte Entwurf ist als städtebauliche Idee zu verstehen und in den funktionalen Details (innere Erschließung, Müll, Feuerwehr, Entwässerung, Freiraum, Lärm etc.) nicht so weit durchgearbeitet, wie der Entwurf, der dem Bebauungsplan zugrunde liegt. Die erforderlichen detaillierten Fachplanungen würden zu Veränderungen führen, die das „Bild“ des Gebietes verändern würden, insbesondere in Bezug auf die innere Erschließung und die damit verbundene Anordnung von Gebäuden.

Das städtebauliche Strukturkonzept (September 2018) hat folgende Merkmale: Gleichzeitige Realisierung eines Gewerbegebietes auf den Flächen bis zur A 395, Erschließung des Wohngebietes und des Gewerbegebietes von der Senefelderstraße aus, verkehrsberuhigte Bereiche innerhalb des Wohngebietes analog zum Entwurf des Bebauungsplans ST 81, Konzentrierung der Einstellplätze für das Wohngebiet entlang der Trakehnenstraße am Westrand und entlang der neuen Erschließungsstraße am Ostrand des Wohngebietes; Verschiebung der Kita in Richtung Jugendplatz. Es können oder sollen mehr Wohneinheiten geschaffen werden, als im Entwurf des Bebauungsplans ST 81 vorgesehen sind.

Für ein Wohngebiet gibt es zahlreiche Möglichkeiten der städtebaulichen, verkehrlichen, freiraumplanerischen und entwässerungstechnischen Planung. Es ist nicht erkennbar, warum die Konzepte der Bürgerinitiative vorgezogen werden sollten. Da die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger hierzu keine konkreten Hinweise enthalten, ist eine vertiefte Bewertung dieser Konzepte und ein detaillierter Vergleich mit dem Entwurf für den Bebauungsplan entbehrlich. Zu den wesentlichen Aspekten kann folgendes ausgeführt werden:

- Zur ausschließlichen Erschließung über die Senefelderstraße wird an entsprechender Stelle ausführlich Stellung genommen.
- Mit der gleichzeitigen Entwicklung eines Gewerbegebietes auf den Flächen bis zur A 395 soll nach Auffassung der Bürgerinitiative die Isolierung des Wohngebietes bei einer ausschließlichen Erschließung über die Senefelderstraße aufgefangen werden. Der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig stellt für die Flächen zwischen dem Wohngebiet und der A 395 seit 1978 Gewerbliche Bauflächen dar, sodass eine gewerbliche Nutzung planungsrechtlich vorbereitet und prinzipiell möglich ist. Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2015 sind die Flächen wegen fehlender Entwicklungsperspektiven nicht dargestellt. Zurzeit gibt es keine konkreten Planungen für diese Flächen. Die Erschließungsplanung für das Wohngebiet berücksichtigt deshalb im Bebauungsplan ST 81 auch die Belange der Landwirte, so dass die Flächen bis auf weiteres als landwirtschaftliche Flächen genutzt werden können. Sollte das Gebiet später einmal als Gewerbegebiet oder für eine andere Nutzung entwickelt werden, so wäre hierfür ein eigenes Bebauungsplanverfahren und ggf. ein Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan erforderlich, in dessen Rahmen auch die Erschließung festzulegen wäre.

- Die vorgeschlagene zusätzliche Verdichtung der Wohnbebauung, v. a. Richtung Stadtbahnhaltestelle, würde den Zielen des Stadtbezirksrates, die Infrastruktur im Stadtteil nicht weiter durch eine zu große Bevölkerungszunahme zu belasten, zuwiderlaufen.

Abwägung Nr. 21: Zentraler Bereich

Es soll ein zentraler Bereich als neue Mitte des Wohngebietes vorgesehen werden.

Dieser zentrale Bereich soll sich an dem Ostpreußenviertel im Bereich Ortelsburgweg/Bischofsburgweg mit baulicher Umfassung orientieren und einen Spielplatz sowie Sozialeinrichtungen an einem inneren Straßenriegel vorsehen. Im mittleren Bereich des Ostpreußenviertels befindet sich ein öffentlicher Spielplatz. Die Mehrfamilienhäuser umgeben eine großzügige private Grünfläche, die durch den öffentlichen Ortelsburgweg durchquert und somit erlebbar, wenn auch nicht durch die Öffentlichkeit nutzbar sind. Sozialeinrichtungen sind nicht vorhanden, auch eine zentrale innere Straße gibt es ebenfalls nicht, sondern nur den Ortelsburgweg für Fußgänger und Radfahrer.

Auch das neue Wohngebiet hat eine Mitte. Diese ist aufgrund der Rahmenbedingungen (u.a. Länge und Breite der zur Verfügung stehenden Wohnbauflächen, Lage und Länge der Trakehnenstraße, Anforderungen an die Entwässerung) anders strukturiert, als im Ostpreußenviertel: es handelt sich um die mittige Grün-Grabenachse, die neben der Entwässerung insbesondere Raum Erholung bietet. Darüber hinaus ist das Wohngebiet im Norden, Osten und Süden durch Grünflächen eingerahmt, die weitere Erholungsflächen, sowie Spielangebote für Kinder und Jugendliche bieten. Die Kita als soziale Einrichtung liegt an der Schnittstelle der bestehenden mit der geplanten Wohnbebauung und grenzt an diese Grünflächen an.

Abwägung Nr. 22: Struktur Ostpreußenviertel

Das Neubaugebiet soll so gebaut werden, wie das Ostpreußenviertel.

Im Ostpreußenviertel befinden sich Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser und freistehende Einfamilienhäuser. Der Haupteinschluss erfolgt über drei großzügig ausgebaute Straßen (Romintenstraße, Rossittenstraße und Trakehnenstraße). Von dort gehen kleinere Nebenstraßen bzw. Fußwege zu den Reihenhäusern ab. Im mittleren Bereich befinden sich eine größere private Grünfläche, die den Mehrfamilienhäusern zugeordnet ist sowie ein öffentlicher Spielplatz. Diese Grünflächen werden durch den öffentlichen Ortelsburgweg miteinander verbunden. Damit hat das Gebiet eine in sich konsistente städtebauliche Struktur.

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, ein neues Wohngebiet zu konzipieren. Dies hängen von vielen Faktoren und Rahmenbedingungen ab, wie z.B. die umgebende Bebauung, die Erschließung, Versorgung mit Grünflächen und sozialer Infrastruktur und auch von allgemeinen Entwicklungen im Städtebau. Eine Notwendigkeit, ein an ein Plangebiet angrenzendes Wohngebiet zu kopieren, wird nicht gesehen. Auch das neue Wohngebiet hat eine in sich konsistente städtebauliche Struktur, die sich in der Anordnung der Bebauung, der Erschließung und der Freiräume widerspiegelt.

Abwägung Nr. 23: Klimaschutz

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht ausreichend berücksichtigt. Die Bürger sind zu diesem Thema nicht ausreichend in die Planung einbezogen worden.

Die Belange des Klimaschutzes sind gemäß § 1 (6) Nr. 7 c BauGB ein wichtiger Belang in der städtebaulichen Planung. Dieser Belang steht gleichberechtigt neben zahlreichen anderen Belangen gemäß § 1 (6) Nr. 1 bis 13 BauGB. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 ist ein Klimagutachten erstellt worden. Darin wurde im Wesentlichen die stadtklimatische Situation vor und nach Realisierung der des Wohngebietes untersucht (Kalt- und Frischluftproduktion der heutigen Ackerfläche,

Regionale Luftleitbahn R 7, lufthygiensiche Situation) Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Planung nicht zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die klimatisch-lufthygienische Situation im Bereich der geplanten und der angrenzenden Wohngebiete führt.

In der Begründung zum Bebauungsplan sind die Bestandssituation sowie die Prognose zu diesen Aspekten beschrieben und bewertet. Die Begründung ist Bestandteil der Abwägung. Auf eine Wiederholung der darin aufgeführten Umstände wird deshalb verzichtet.

In den Stellungnahmen zu diesem Thema werden zusätzlich weitere Aspekte, die den Klimaschutz betreffen, genannt. Es handelt sich hierbei um Aspekte, die die konkrete bauliche Ausgestaltung des Wohngebietes und der Gebäude im Interesse der Anstrengungen zum globalen Klimaschutz für eine Reduzierung der Erderwärmung und zur Ressourcenschonung betreffen.

Minimierung des Wärmebedarfs von Gebäuden:

Ziel der städtebaulichen Planung für dieses Gebiet im Nordosten von Stöckheim ist eine Arrondierung der vorhandenen Siedlungsstruktur. Anders als in anderen neuen Wohngebieten in Braunschweig (z.B. Noltemeyer-Höfe, Nördliches Ringgebiet) wird an diesem Standort aus städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Gründen nicht eine möglichst hohe bauliche Verdichtung in kompakter Bauweise angestrebt, sondern es soll ein Angebot für den Einfamilienhausbau in verschiedenen Bautypen (Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser) geschaffen werden, ergänzt durch kleinere Mehrfamilienhäuser. Dabei wird hingenommen, dass diese etwas aufgelockerten Baustrukturen grundsätzlich höhere Wärmeverluste der Gebäude aufweisen können als geschlossen Baustrukturen. Dabei hängt der Wärmeverlust eines Gebäudes in starkem Maße von der baulichen Ausführung ab. Aufgrund der einschlägigen Vorschriften zur Wärmedämmung von Gebäuden ist sichergestellt, dass heutige Gebäude grundsätzlich deutlich geringere Wärmeverluste aufweisen, als dies früher der Fall war.

Der städtebauliche Entwurf für das Wohngebiet ist durch die zentrale Grün- und Grabenachse geprägt. Diese verläuft natürlicherweise dem Gefälle und der Entwässerungsrichtung des Horstgrabens folgend von Süden nach Norden. Um die Gestaltungs- und Erholungsziele für diese Achse nicht mehr als nötig zu unterlaufen, wurden die Querungen durch Straßen so weit wie möglich reduziert. Das Gebiet hat insgesamt eine größere Ausdehnung in Süd-Nord-Richtung als in Ost-West-Richtung. Aus diesen Faktoren ergibt sich, dass ein größerer Teil der Straßenzüge in Nord-Süd-Richtung verläuft. Aus städtebaulichen und stadtwirtschaftlichen Gründen ist es anzustreben, dass die Erschließungsstraßen zur Erschließung möglichst vieler Grundstücke genutzt werden, so dass es vorteilhaft ist, wenn die Schmalseiten von Grundstücken entlang der Straße liegen.

Daraus ergibt sich, dass die Gebäude, die gemäß den Festsetzungen in der örtlichen Bauvorschrift ein geneigtes Dach aufweisen müssen, voraussichtlich mit der breiteren Gebäudeseite eine Orientierung nach Osten und nach Westen aufweisen werden. Dies betrifft die Flächen östlich der Grün- und Grabenachse und somit etwas weniger als die Hälfte der Bauflächen. In Bezug auf die Ergiebigkeit von Solarthermie –und Photovoltaikanlagen ist eine Nord-Südausrichtung vorteilhafter. Aufgrund der fortgeschrittenen technischen Entwicklungen sind solche Anlagen jedoch heutzutage durchaus auch für eine Orientierung nach Westen gut geeignet und üblich. Die Orientierung des Gebäudes ist heutzutage kein ausschließlicher Aspekt mehr für die Einsetzbarkeit solcher Anlagen. Unterschiede in der Ergiebigkeit je nach Gebäudestellung können in diesem Rahmen hingenommen werden.

Für die Gebäude, die gemäß den Festsetzungen in der örtlichen Bauvorschrift ein Flachdach aufweisen müssen, gibt es in Bezug auf die Anordnung von Solarthermie -und Photovoltaikanlagen keine Einschränkungen. Dies betrifft die Flächen westlich der Grün-und Grabenachse und somit etwas mehr als die Hälfte der Bauflächen.

Im Gebiet ist eine eher aufgelockerte Siedlungsstruktur und eine Bebauung mit maximal

zwei Vollgeschossen und teilweise einem Staffelgeschoss vorgesehen. In diesem Rahmen können Verschattungen (z.B. in den Erdgeschossen) nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sie sind jedoch nur in dem für solche Wohngebiete üblichen geringen Rahmen zu erwarten. Eine strenge und ausschließliche Zeilenbauweise mit großen Abständen zwischen den Baureihen wäre mit den Zielen einer städtebaulich abwechslungsreichen Bebauung und einer guten – und dabei maßvollen – Ausnutzung der vorhandenen wertvollen Wohnbauflächen nicht vereinbar.

Aus den genannten Gründen wird in der Abwägung der unterschiedlichen Belange keine zwingende Notwendigkeit gesehen, den städtebaulichen Entwurf allein oder vorrangig Klimaschutztechnischen Zielstellungen zu unterwerfen.

CO₂-freie Deckung des verbleibenden Wärmebedarfs:

Die Nutzung von Solarthermie –und Photovoltaikanlagen ist ausdrücklich zulässig. Es besteht keine Rechtsgrundlage, die Heizungsform im Bebauungsplan festzusetzen, da hier eine besondere städtebauliche Begründung fehlt (Kurgebiet o.ä.). Der Bebauungsplan sichert jedoch eine Fläche für eine Nahwärmestation (Holzpellets). Mit dieser Versorgungsvariante werden die im EEWärmeG vorgeschriebenen Kriterien für die Verwendung von regenerativen Energien im Neubau erfüllt. Auch die Errichtung von KfW-Effizienzhäusern wird dadurch gut ermöglicht. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 wird diese Versorgungsvariante von dem Versorgungsträger und der Erschließungsgesellschaft favorisiert. Es kann im Rahmen der Abwägung dazu jedoch keine verbindliche Aussage getroffen werden.

DIFU-Studie und Bürgerbeteiligung:

In einigen Stellungnahmen wird auf die Studie „Klimaschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“, Erscheinungsjahr 2017 (Stand 2014) des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU), Berlin, verwiesen. In dieser Studie, an der auch einige Städte Niedersachsens teilgenommen haben, werde eine rechtzeitige Einbindung der Bürger gefordert, um die dort formulierten Klimaziele im Rahmen der Entwicklung neuer Wohngebiete zu erreichen.

Die Studie wurde durch das DIFU im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich verbindliche Bauleitplanung, erstellt. Sie wurde in den Jahren 2013/2014 durchgeführt und wertet die Erfahrungen der beteiligten 10 Kommunen zur Umsetzung von Klimaschutzziele im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Baugebiete aus. Auf dieser Basis gibt sie Empfehlungen zu instrumentellen und prozessualen Gestaltungsoptionen. Neben den Festsetzungsmöglichkeiten nach den Bestimmungen des BauGB und der BauNVO wurden auch Maßnahmen untersucht, die in städtebaulichen Verträgen oder Grundstückskaufverträgen vereinbart werden können.

Die Empfehlung der rechtzeitigen Einbindung der betroffenen Bürger bezieht sich in der Studie auf die Kommunikation erhöhter Anforderungen, die manche Städte über städtebauliche oder privatrechtliche Verträge festlegen. Es geht dabei z.B. um die frühzeitige Information zu Effizienzhaussiedlungen oder bei Vorgabe bestimmter Heizsysteme zur Steigerung der Akzeptanz und nicht um eine zusätzliche Beteiligung der Öffentlichkeit zum Thema Klimaschutz im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen.

Im Rahmen des hier in Rede stehenden Bebauungsplans wurde die Öffentlichkeit gemäß §§ 3 (1), (2) BauGB zweimal beteiligt. Am 1. Dezember 2016 fand eine Bürgerversammlung statt; die Unterlagen standen ergänzend vom 21. bis 30. November 2016 im Aushang und im Internet zur Verfügung. In der Zeit vom 9. Oktober bis 9. November 2018 fand die öffentliche Auslegung statt. Die Notwendigkeit einer weiteren Beteiligung speziell zum Thema Klimaschutz wird im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 nicht gesehen. Im städtebaulichen Vertrag werden keine besonderen Maßnahmen zum Klimaschutz (z.B. in und an den Gebäuden) vereinbart, so dass auch keine besonderen Maßnahmen der Information der künftigen Bewohner erforderlich sind.

Die Stadt Braunschweig erarbeitet zurzeit eine „Leitlinie klimagerechte Bauleitplanung“. Diese befindet sich zurzeit noch in der Abstimmung und soll anschließend in den politischen Gremien beraten werden. In der Leitlinie werden zusammenfassend die Handlungsansätze im Rahmen der Entwicklung von Baugebieten aufgezeigt, die den Klimaschutz unterstützen können. Dabei ist erkennbar, dass die Umsetzung möglicher Maßnahmen einer jeweiligen Entscheidung im Einzelfall vorbehalten sein muss – vor allem, da sich Maßnahmen auch gegenseitig widersprechen oder sogar ausschließen können (z.B. Dichte versus Belüftung). Eine verbindliche Vorgabe für Bauleitplanverfahren stellt die Leitlinie nicht dar.

Abwägung Nr. 24: Ausgleichsflächen

Die Ausgleichsflächen sind nicht in der Nähe des Eingriffsortes festgesetzt.

Zur Sicherung der erforderlichen Ausgleichsflächen wurden erhebliche Anstrengungen unternommen mit dem Ziel, diese möglichst in der Nähe des Eingriffsortes umzusetzen. Es wurden zahlreiche Eigentümer von geeigneten Flächen in den Bereichen Stöckheim, Leiferde und Mascherode angefragt. Die Verkaufsbereitschaft war jedoch nur bedingt gegeben. Trotz dieser Schwierigkeiten ist es gelungen, einen großen Teil der benötigten Flächen in dem von dem Eingriff betroffenen Naturraum umzusetzen.

Der Bebauungsplan ST 81 setzt im Geltungsbereich A und damit in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebieten in großem Umfang Flächen für Ausgleichsmaßnahmen als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft fest. Für die Ausgleichserfordernisse, die hier nicht gedeckt werden können, werden weitere Flächen in den in relativer Nähe befindlichen Geltungsbereich B (Stöckheim), C (Mascherode), sowie im weiter entfernt liegenden Geltungsbereich D (Querum) festgesetzt. Für Maßnahmen des besonderen Artenschutzes werden hohe Anforderungen an die Art der Flächen gestellt. Geeignete Flächen für die Feldlerche konnten im Umfeld der neuen Wohngebiete nicht sichergestellt werden. Deshalb werden diese Flächen in den weiter entfernt liegenden Geltungsbereichen D (Querum) und E (Hondelage) festgesetzt.

Gemäß § 1a (3) BauGB können die Festsetzungen für Ausgleichsflächen und -maßnahmen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen, soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist. Dies ist hier der Fall. Gesetzliche Vorgaben werden nicht verletzt.

Abwägung Nr. 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter

Forderungen von Fachbereichen und Gutachtern sind nicht erfüllt. Formulierungen sind widersprüchlich. Aussagen von Gutachten fehlen.

Es wird bemängelt, dass Bewertungsänderungen und Forderungen von Fachbereichen und Gutachtern, wie z.B. nach vertiefenden Untersuchungen bzw. nach einer Ausrichtung des Wohngebietes nach klimatischen/ökologischen Gesichtspunkten weder in der Vorlage, noch im Nutzungsbeispiel noch im Vertrag berücksichtigt werden. Formulierungen seien widersprüchlich. Auch würden viele Aussagen von Gutachten fehlen.

Aus den Stellungnahmen geht nicht hervor, um welche Forderungen welcher Stellen bzw. um welche widersprüchlichen oder fehlenden Formulierungen in welchen Planbestandteilen es sich handelt, so dass eine inhaltliche Prüfung nicht möglich ist. Zu prüfen wären in diesem Zusammenhang auch nicht die genannten Quellen (Vorlage, Nutzungsbeispiel oder Vertrag), sondern die Zeichnerischen und Textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sowie die Begründung mit Umweltbericht. Insbesondere der Umweltbericht als Ergebnis der Umweltprüfung enthält eine umfangreiche Auseinandersetzung mit klimatischen und sonstigen ökologischen Themen.

Ferner ist zu beachten, dass in einem Bebauungsplan zahlreiche Sachverhalte und Rah-

menbedingungen zu einem schlüssigen und abgewogenen Gesamtkonzept zusammengeführt werden müssen. Dabei sind Gutachten und Stellungnahmen von Fachbereichen der Stadt Braunschweig sowie von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange als Vertreter verschiedenster Belange in die Abwägung einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass einzelne Anregungen zur Planung zwingend umzusetzen sind.

Abwägung Nr. 26: Umweltbericht

Der Umweltbericht ist älter und nicht vollständig. Die Umweltbelange sind nicht nachvollziehbar bewertet worden. § 44 BNatSchG ist nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Der Umweltbericht als gesonderter Bestandteil der Begründung hat – wie auch alle anderen Planunterlagen, die gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegt wurden – den Stand vom 20. April 2018. Er basiert auf Gutachten und umweltbezogenen Stellungnahmen, die mit Beginn der Planungsarbeiten seit 2015 erstellt und u.a. im Rahmen der Behördenbeteiligungen eingeholt wurden. Der Zeitraum zwischen der Fertigstellung der Planunterlagen und der öffentlichen Auslegung erklärt sich damit, dass sowohl der Stadtbezirksrat 211 Stöckheim-Leiferde als auch der Planungs- und Umweltausschuss jeweils Beratungsbedarf angemeldet hatten, was zu Verschiebungen in der politischen Beschlussfassung führte. Da sich im Rahmen der politischen Entscheidungsfindung keine Änderungserfordernisse ergeben haben, wurde die Planung unverändert zur öffentlichen Auslegung beschlossen und ausgelegt. Der Umweltbericht entspricht somit dem zum Zeitpunkt der Auslegung aktuellen Stand der Planung und ist nicht überholt.

In den entsprechenden Stellungnahmen werden keine konkreten Aspekte genannt, die im Umweltbericht unzureichend oder nicht nachvollziehbar behandelt werden. Deshalb ist eine inhaltliche Prüfung nicht möglich. Die Begründung zum Bebauungsplan enthält gemäß § 2 a BauGB einen Umweltbericht als gesonderten Teil. Dieser wurde auf Basis der Anlage 1 zum Baugesetzbuch erstellt. Zu beachten ist dabei, dass die Basis für den Inhalt des Umweltberichtes nicht die Fassung des BauGB 2017 mit der zugehörigen Anlage 1 ist, sondern die zuvor geltende „alte“ Fassung des BauGB. Gemäß den Überleitungsvorschriften des § 245 c BauGB 2017 können Bauleitplanverfahren, die vor dem 13. Mai 2017 förmlich eingeleitet worden sind, nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden, wenn die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden ist. Dies ist hier der Fall: Die Behördenbeteiligung nach § 4 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 16. Juli 2015 bis 17. August 2015 durchgeführt. Deshalb ist es zulässig, den Umweltbericht nach Anlage 1 des BauGB in der „alten“ Fassung zu gestalten.

Die Vorschriften von § 44 BNatSchG (besonderer Artenschutz) sind in der Planung ausreichend berücksichtigt worden. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Begründung mit Umweltbericht, Kap. 4.5.2 Tiere und Pflanzen verwiesen, die Bestandteil der Abwägung ist. Die sich daraus ergebenden erforderlichen artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen werden in den Geltungsbereichen D und E festgesetzt.

Abwägung Nr. 27: Umweltverträglichkeitsprüfung

Es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Die für eine UVP vorgeschriebenen Verfahrensschritte sind durchzuführen.

Für den Bebauungsplan ST 81 ist weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung noch eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Die Prüfung der Umweltbelange erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens; ebenso die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit. Dies ergibt sich aus folgenden rechtlichen Zusammenhängen zwischen dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sowie dem Baugesetzbuch (BauGB).

Nach § 2 Abs. 3 Nr. 3 UVPG ist eine UVP erforderlich für Bebauungspläne, durch die die Zulässigkeit von Vorhaben i. S. v. Anlage 1 UVPG ermöglicht wird. Hierzu gehören gemäß

18.7.1 der Anlage 1 der „Bau eines Städtebauprojekts für sonstige bauliche Anlagen, für den im bisherigen Außenbereich i. S. v. § 35 BauGB ein Bebauungsplan aufgestellt wird, mit einer zulässigen Grundfläche i. S. v. § 19 Abs. 2 BauNVO oder einer festgesetzten Größe der Grundfläche von insgesamt 100.000 m² oder mehr“. Für Städtebauprojekte mit einer Grundfläche von 20.000 m² – 100.000 m² ist in Nr. 18.7.2 der Anlage 1 zum UVPG nur eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls festgelegt.

Die im Bebauungsplan ST 81 festgesetzte Grundfläche beträgt insgesamt (incl. Kita) ca. 33.000 m² und würde damit im Bereich der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls liegen.

Gemäß § 17 Abs. 1 UVPG a. F. bzw. § 50 UVPG n. F. wird jedoch für derartige Bebauungspläne die Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls als Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt. Die Vorschriften des BauGB finden sich in § 2 Abs. 4 S. 1 BauGB, wonach eine Umweltprüfung durchzuführen, ein Umweltbericht zu fertigen und eine Bewertung vorzunehmen ist. Die nach dem UVPG durchzuführende UVP geht in der umfassenderen Umweltprüfung auf. Dies gilt auch für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls: Gemäß § 17 Abs. 1 S. 2 UVPG a. F. bzw. § 50 Abs. 1 S. 2 UVPG n. F. entfällt eine vorgeschriebene allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls, wenn für den Bebauungsplan eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB, die zugleich den Anforderungen einer UVP entspricht, durchgeführt wird. Die UVP tritt somit in der Bauleitplanung als eigenes Verfahren nicht mehr in Erscheinung. Hat die Gemeinde eine Umweltprüfung durchgeführt und in einem Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplans im Einzelnen beschrieben und bewertet, hat sie damit die Notwendigkeit einer UVP anerkannt und diese auch durchgeführt.

Abwägung Nr. 28: Sozialverträglichkeitsprüfung, Nachhaltigkeitsprüfung

Es sind eine Sozialverträglichkeitsprüfung und eine Nachhaltigkeitsprüfung durchzuführen.

Es gibt keine Vorschrift für ein eigenständiges Verfahren zur Durchführung der Sozialverträglichkeit einer Planung. Im Rahmen der planerischen Abwägung sind neben den öffentlichen auch die privaten Belange zu gewichten. Darunter fällt auch die Sozialverträglichkeit. Es ist nicht erkennbar, dass das neue Wohngebiet sozial nicht verträglich sein könnte. Die Art und Struktur der Bebauung und die damit zu erwartende künftige Bewohnerschaft entspricht in den Grundzügen der Bebauung des Ostpreußenviertels. Sofern mit „Sozialverträglichkeit“ das Interesse der Anlieger an einem Erhalt der heutigen Situation in Bezug auf Erschließungsverkehr und auf eine unbebaute Ostseite der Trakehnenstraße gemeint sein sollte, wird auf die entsprechenden Abwägungen zu diesen Themen verwiesen.

Der Begriff Nachhaltigkeit wird üblicherweise weitgehend in Bezug auf eine dauerhafte Umweltverträglichkeit bezogen. Die Umweltverträglichkeit wurde im Rahmen des Bebauungsplans geprüft; die Ergebnisse sind im Umweltbericht wiedergegeben. Sofern andere Aspekte gemeint sein sollten, sind diese aus der pauschalen Forderung nach einer Nachhaltigkeitsprüfung nicht ablesbar.

Abwägung Nr. 29: Wertminderung

Der zusätzliche Verkehr im Ostpreußenviertel und die hohe Bebauung an der Trakehnenstraße führen zu einer Wertminderung der Immobilien.

Wie zu den entsprechenden Kapiteln (insbesondere Senefelderstraße, Durchgangsverkehr, Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung, Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit) ausgeführt ist, führt das neue Wohngebiet und die damit verbundene vorgesehene Erschließung zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf den Straßen im Ostpreußenviertel. Die Erhöhungen auf der Trakehnenstraße und der Rossittenstraße sind relativ gering. Deutlichere Erhöhungen sind auf der Romintenstraße zu erwarten. Die prognostizierten Verkehrsmengen mit deutlich unter 200 Kfz/h – auch zu den Spitzenzeiten – bewegen sich jedoch weit unterhalb der für Wohngebiete typischen Werte von 400 Kfz/h gemäß RAS 06.

Damit werden die Wohngrundstücke im Ostpreußenviertel nicht übermäßig belastet. Ob sich dadurch Auswirkungen auf den Wert der Immobilien ergeben können, kann nicht belastbar prognostiziert werden. Selbst, wenn es solche Auswirkungen geben würde, wären diese zumutbar und hinzunehmen. Grundsätzlich ist in städtischen Bereichen immer mit Veränderungen des Siedlungsgefüges zu rechnen, insbesondere in einer wachsenden Großstadt wie Braunschweig.

Eine Wertminderung von Gebäuden an der Trakehnenstraße aufgrund der neuen Bebauung mit zwei Vollgeschossen und einem zusätzlichen Staffelgeschoss ist nicht zu erwarten. Selbst wenn dies der Fall sein sollte (Verschattung, Einblick in Wohnräume, Beeinträchtigung von PV-Anlagen), so wären solche Veränderungen hinzunehmen.

Bei der Frage der Wertigkeit der Grundstücke sind insgesamt auch die positiven Effekte der Planung zu bedenken, die auch zu einer Aufwertung des Bestandes beitragen können: Mit der Planung werden großzügige Grünflächen geschaffen, die insbesondere die Erholungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger aus dem Nordosten von Stöckheim deutlich verbessern. Insbesondere sind die Wegeverbindungen zu nennen, die zahlreiche kürzere und längere Rundwege ermöglichen. Auch die Spielangebote für Kinder und Jugendliche sowie die Kindertagesstätte tragen zu einer Verbesserung der Wohnqualität bei. Nicht zuletzt sind der Verzicht auf das Gewerbegebiet und die optische Zurückweisung der A 395 durch die neue Bebauung positiv zu werten.

Abwägung Nr. 30: Beschlusslage Erschließung

Der VA bzw. der Rat hat eine Erschließung nur über die Senefelderstraße beschlossen. Beschlüsse werden falsch zitiert.

In einigen Stellungnahmen wird ausgeführt, dass es einen verbindlichen Beschluss des Verwaltungsausschusses oder des Rates dazu gebe, dass das neue Wohngebiet nicht über die Romintenstraße bzw. ausschließlich über die Senefelderstraße erschlossen werden solle. Belege hierfür (Datum, Beschlussvorlage o.ä.) werden nicht erbracht.

Die Beschlusslage für den Bebauungsplan ST 81 und die Erschließung stellt sich wie folgt dar:

- Juni 2008: Vorlage (DS 11954/08) an den VA mit Vorschlag der Verwaltung: Aufstellungsbeschluss. Ca. 100 Einfamilienhäuser, Erschließung über Romintenstraße und Rossittenstraße. Beschluss VA: Abgelehnt.
- September 2008: 1. Ergänzungsvorlage (DS 12086/08) an den VA mit Vorschlag der Verwaltung: Aufstellungsbeschluss. Der Geltungsbereich wird reduziert auf zwei Baureihen an der Trakehnenstraße für ca. 30 Einfamilienhäuser. Die Erschließung erfolgt über Romintenstraße und Rossittenstraße. Eine Erschließung über Schlesiendamm oder Senefelderstraße ist nicht zu empfehlen. Beschluss VA: Abgelehnt.
- Dezember 2009: 2. Ergänzungsvorlage (DS/12224/08) an den VA mit Vorschlag der Verwaltung: Aufstellungsbeschluss. Die Erschließung soll über die Senefelderstraße erfolgen. Der Investor soll den Kreisverkehrsplatz und die Senefelderstraße ausbauen incl. Flächenerwerb und Finanzierung. Beschluss VA am 1. Dezember 2009: Angenommen.
- Mai 2013: Mitteilung (DS 12992/13) der Verwaltung an den Stadtbezirksrat 211: die Ankaufsversuche für den Kreisverkehrsplatz in verschiedenen Varianten sind gescheitert. Der Investor hat gewechselt; der neue Investor ist nicht zur 100%igen Finanzierung bereit. Die Finanzierung ist nicht gesichert. Die Umsetzung des Kreisverkehrsplatzes ist nicht möglich. Das Verfahren ruht.

- Februar 2014: Beschluss des Rates: Die Verwaltung soll ein Konzept für die Wiederaufnahme der Planung vorlegen mit Darstellung der Erschließungsalternativen, Kreisverkehrsplatz, Baustellenverkehr, soziale Infrastruktur etc. für 120 bis 160 Wohneinheiten.
- Juni 2014: Mitteilung (DS 13614/14) der Verwaltung an den Stadtbezirksrat 211 und den Planungs- und Umweltausschuss zum Ratsauftrag von Februar 2014. Zu den einzelnen Themen wird Stellung genommen. Empfehlung der Verwaltung: Erschließung des Wohngebietes ausschließlich über Romintenstraße und Rossittenstraße. Führung des Baustellenverkehrs über die Senefelderstraße. Der Kreisverkehrsplatz ist wegen mangelnder Verkaufsbereitschaft nicht umsetzbar. Die Berechnung der sozialen Infrastruktur erfolgt auf der Basis von 160 Wohneinheiten unter Berücksichtigung des Wohngebietes Stöckheim-Süd.
- November 2014: CDU-Antrag zum Planungs- und Umweltausschuss: Mit dem Bebauungsplanverfahren soll begonnen werden. Die Erschließung soll über Romintenstraße und Rossittenstraße laufen.
- November 2014: Beschluss des VA am 18. November 2014: Mit dem Planverfahren soll auf Basis der Mitteilung der Verwaltung von Juni 2014 (DS 13614/14) begonnen werden. (Diese Mitteilung empfiehlt eine Erschließung über Romintenstraße und Rossittenstraße).
- Februar 2015: Mitteilung (DS 10885/15) an den Stadtbezirksrat 211: Für das Baugebiet hat sich eine Erschließungsgesellschaft gegründet; die Abstimmung hat begonnen. Die Erschließung soll über die Romintenstraße und die Rossittenstraße erfolgen. Der Baustellenverkehr soll über die Senefelder Straße abgewickelt werden.
- Mai/September 2018: Vorlagen (18-07983 und 18-07983-01) an den Stadtbezirksrat 211, den Planungs- und Umweltausschuss und den Verwaltungsausschuss mit dem Vorschlag: Auslegungsbeschluss. Die Erschließung soll über Romintenstraße, Rossittenstraße und Senefelderstraße gleichzeitig erfolgen. Stadtbezirksrat 211: abgelehnt. Planungs- und Umweltausschuss, Verwaltungsausschuss: angenommen.

Aus diesem Verlauf ist erkennbar, dass es eine über mehrere Jahre andauernde Diskussion über die Erschließung des Wohngebietes gegeben hat. Ein verbindlicher Beschluss des Verwaltungsausschusses oder des Rates über eine Erschließung über die Senefelderstraße liegt nicht vor. Im Gegenteil: der Beschluss des VA vom 18. November 2014 ist als Auftrag zu verstehen, nach nochmaliger detaillierter Prüfung der zu erwartenden Belastungen und nach einer Beteiligung der Öffentlichkeit eine Erschließung über Romintenstraße und Rossittenstraße vorzusehen. Die Erschließungsgesellschaft gründete sich im Vertrauen auf diesen Beschluss und erteilte zahlreiche Planungs- und Gutachteraufträge.

Es ist jedoch unabhängig von diesem Vorlauf festzuhalten, dass ein Bebauungsplanverfahren grundsätzlich ergebnisoffen ist. Auch die genannten Beschlüsse sind nur als Grundsatzbeschlüsse zu verstehen, aus denen sich für die Verwaltung eine Richtung der Bearbeitung ablesen lässt. Die abschließende Entscheidung über die Festsetzungen eines Bebauungsplanes trifft der Rat jedoch erst zum Satzungsbeschluss nach Kenntnisnahme und Abwägung aller Stellungnahmen, die im Rahmen der Beteiligungen der Behörden und der Öffentlichkeit eingegangen sind. Deshalb wurde in der Begründung zum Bebauungsplan auch darauf verzichtet, den hier geschilderten Ablauf der Beschlussfassung detailliert widerzugeben.

Abwägung Nr. 31: 10 Jahre überholte Planung

Die Planung ist 10 Jahre alt und berücksichtigt die neuesten Entwicklungen nicht (z.B. Kreisverkehrsplatz).

Es kann keine Rede davon sein, dass die Planung seit 10 Jahren unverändert ist. Erst auf Basis des VA-Beschlusses vom 18. November 2014 gründete sich im Jahr 2015 die Erschließungsgesellschaft und wurde mit den ersten Planungsarbeiten begonnen. Ein städtebaulicher Entwurf wurde erstmalig im November/Dezember 2016 im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB präsentiert. Da dieser Entwurf die gestellten Anforderungen (Städtebau, Erschließung, Freiraum, Entwässerung, Schallschutz etc.) im Wesentlichen erfüllte, waren im folgenden Verlauf keine grundsätzlichen Veränderungen mehr erforderlich. Die Planung wurde unter Berücksichtigung der erarbeiteten Fachplanungen und Gutachten jedoch in zahlreichen einzelnen Punkten laufend weiter detailliert und angepasst.

Dieser erste städtebauliche Entwurf von November/Dezember 2016 sah eine Erschließung des Wohngebietes ausschließlich über Romintenstraße und Rossittenstraße vor (Variante A). Insofern entsprach diese Planung in diesem Punkt in der Tat der von der Verwaltung bereits im Jahr 2008 vorgeschlagenen grundsätzlichen Erschließung.

Aufgrund der seitens der Öffentlichkeit und des Stadtbezirksrates gewünschten Anbindung des Gebietes an die Senefelderstraße schlug die Verwaltung zur öffentlichen Auslegung im Jahr 2018 als Kompromiss jedoch eine beidseitige Anbindung sowohl an Romintenstraße und Rossittenstraße als auch an die Senefelderstraße vor. Dieser Vorschlag resultierte aus der neuen Entwicklung im Jahr 2018, dass eine Realisierung des Kreisverkehrsplatzes möglich wurde (geänderte Planung, Verkaufsbereitschaft) und auch – abweichend von früheren negativen Verhandlungsergebnissen – die Verkaufsbereitschaft für die Planstraße G (Anbindung an die Senefelderstraße) erreicht werden konnte. Insofern hat die Planung sehr wohl auf aktuelle Entwicklungen reagiert.

Abwägung Nr. 32: Planungsaufwand

Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.

Dieser Einwand wird überwiegend nicht konkretisiert, sondern pauschal bei Änderungsvorschlägen erhoben. Für alle Aspekte der Planung gilt: Soweit eine Planung erforderlich ist, wird sie unabhängig von ihrem Aufwand durchgeführt.

Es ist anzunehmen, dass der Einwand sich in mehreren Fällen auf die Darstellung und Bewertung der Erschließungsalternativen in der Begründung mit Umweltbericht bezieht. Dabei wird in der Bewertung auch der Aspekt „Planungsrecht“ behandelt. Insbesondere im Zusammenhang mit den Erschließungsvarianten über den Schlesiendamm wird dargestellt, dass hier für das Planungsrecht geschaffen werden müsste. Diese Notwendigkeit wird zwar in Bezug auf die zeitliche Realisierbarkeit des Wohngebietes als nachteilig bewertet. In der zusammenfassenden Bewertung wird jedoch dargestellt, dass die Anbindung an den Schlesiendamm hauptsächlich wegen der Eingriffe in Natur und Landschaft, der hohen Kosten und (insbesondere bei einer ausschließlichen Anbindung an den Schlesiendamm) aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen zurückgestellt wird. Der Planungsaufwand ist deshalb nur als weiteres untergeordnetes Kriterium anzusehen und nicht als maßgebliche Entscheidungsbasis. Wäre diese Erschließungsalternative über den Schlesiendamm die vom Rat angesehene Vorzugsvariante, so würde der Planungsaufwand in der Gewichtung zurückgestellt und diese Alternative ausgeplant werden.

Abwägung Nr. 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange

Die Anregungen der Bürger und der Prozess „DenkDeineStadt“ werden ignoriert.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei Planungen ist ein wichtiger und auch gesetzlich verankerter Aspekt, um Anregungen zur Planung, konkrete Betroffenheiten und private Belange

zu ermitteln. Die bei dem Prozess „DenkDeineStadt“ im Rahmen der Aufstellung des integrierten Stadtentwicklungsprozesses (ISEK) durchgeführte Beteiligung diente im Gegensatz insbesondere dazu, neue Ideen und Bedarfe für die Stadtentwicklung von Braunschweig bis zum Jahr 2030 zu sondieren. Wegen der Besonderheit und für viele Jahre Einmaligkeit wurden hier für die Beteiligung der Öffentlichkeit besondere Formate gewählt. Diese Besonderheit lässt sich jedoch nicht pauschal auf Bauleitplanverfahren übertragen.

Im Rahmen des Bebauungsplans ST 81 wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit nach den Vorschriften des Baugesetzbuches in zwei Stufen durchgeführt:

- § 3 (1) BauGB: Aushang + Internet vom 21. November bis 30. November 2016. Bürgerversammlung am 1. Dezember 2016.
- § 3 (2) BauGB: Aushang + Internet vom 9. Oktober bis 9. November 2018.

Zusätzlich wurden außerhalb der vorgeschriebenen Beteiligungsschritte mehrere Gespräche mit Vertretern der Bürgerinitiative Trakehnenstraße geführt, in denen die jeweiligen Vorstellungen – insbesondere in Bezug auf die Erschließung – ermittelt und erörtert wurden.

Die Wünsche, Anregungen und Sorgen der Anwohner werden nicht ignoriert. Sie werden geprüft und im Rahmen der planerischen Abwägung gemäß § 1 (7) BauGB zusammen mit anderen öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Bei konfligierenden Belangen und Zielen kann nicht immer ein vollumfänglicher Interessenausgleich herbeigeführt werden. Dabei kann nach Abwägung aller Belange eine Entscheidung zugunsten oder zulasten eines Belanges getroffen werden.

Die abschließende Entscheidung über die Abwägung und die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen in der Planung trifft der Rat der Stadt Braunschweig im Rahmen des Satzungsbeschlusses über den Bebauungsplan ST 81.

Abwägung Nr. 34: Bürgerversammlung

Das Protokoll der Bürgerversammlung entspricht nicht dem Versammlungsverlauf und enthält falsche Behauptungen.

Die Bürgerversammlung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB hat am 1. Dezember 2016 stattgefunden. Zuvor standen die Unterlagen vom 21. bis zum 30. November 2016 im Aushang der Beratungsstelle Bauen-Planen-Umwelt und auf der Internetseite des Fachbereichs Stadtplanung zur Verfügung.

Es nahmen ca. 170 Bürgerinnen und Bürger teil. Die Veranstaltung dauerte ca. 2:30 Stunden. Es gab eine lebhafte Diskussion mit zahlreichen Wortbeiträgen von Bürgerinnen und Bürgern sowie seitens der Verwaltung, des Verkehrsgutachters und des Planungsbüros. Insofern kann das Protokoll nicht genau jeden einzelnen Wortbeitrag wiedergeben. Die angesprochenen Punkte wurden als „Frage/Beitrag“ (Öffentlichkeit) sowie als „Stellungnahme“ (Verwaltung, Gutachter, Planungsbüro) thematisch zusammengefasst und wiedergegeben. Es ist nicht erkennbar, dass das Protokoll „irreführende, nichtssagende oder falsche Behauptungen“ enthält.

Die damalige Planung sah noch eine ausschließliche Erschließung über Romintenstraße und Rossittenstraße vor. Das Protokoll gibt zu dieser Erschließung als Meinung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wieder:

„Die vorgesehene Erschließung über Romintenstraße und Rossittenstraße wird abgelehnt.“
„Eine alternative Erschließung über die Senefelderstraße und den notwendigen Kreisverkehrsplatz, der schon lange geplant und längst überfällig ist, ist zu bevorzugen.“

„Darüber hinaus soll eine alternative Anbindung über den Schlesiendamm untersucht werden.“

„Auch eine Verlängerung der Trakehnenstraße nach Süden mit Anbindung an den Mascheroder Weg wird vorgeschlagen.“

Das Protokoll enthält keine Aussage, wonach „die Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über ihre alten Straßen durch das neue Wohngebiet und über die Senefelderstraße gefordert hätten“.

Die zusätzliche Anbindung an die Senefelderstraße wurde erst später zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB und zur Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(2) BauGB in die Planung aufgenommen. Dies ist nicht zu beanstanden, da im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB erneut Gelegenheit zur Stellungnahme bestand.

Auch wurde keine Aussage dahingehend getroffen, dass die Einwendungen der Bürger zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans rechtlich bindend seien. Es wurde ausgeführt, dass die öffentliche Auslegung die zweite Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung ist und dass die dabei eingehenden Stellungnahmen mit einer Stellungnahme und einem Beschlussvorschlag versehen dem Rat zur abschließenden Entscheidung vorgelegt werden.

Abwägung Nr. 35: Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin darf nicht über die Planung entscheiden. Von der Vorhabenträgerin beauftragte Gutachten sind mit Vorsicht zu betrachten

Die Planung wurde nicht vom Investor unter Missachtung von Bürgerinteressen bestimmt. Die Vorgaben für die Erschließung wurden nach jahrelanger Diskussion in den politischen Gremien unter Berücksichtigung der Beschlusslage und der Ergebnisse der Verkehrsgutachten durch die Verwaltung gemacht und entsprechend durch die beauftragten Planungsbüros in der Planung berücksichtigt. Insbesondere wurde die zusätzliche Anbindung an die Senefelderstraße aufgrund entsprechender Forderungen aus dem Stadtbezirksrat und der Öffentlichkeit in die Planung aufgenommen. Diese Anbindung liegt nicht um ursächlichen Interesse der Vorhabenträgerin, da dadurch die Kosten gestiegen sind, die sie zu tragen hat (Planstraße G sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Romintenstraße und Rossittenstraße).

Die Vergaben (Auftrag und Finanzierung) der Gutachten und der Fachplanungen erfolgte durch die Vorhabenträgerin in enger Abstimmung mit der Verwaltung. Diese Abstimmung erfolgte in Hinblick auf die Auswahl der Auftragnehmer (fachliche Qualifikation und Unabhängigkeit), den Leistungsumfang und die fachliche Qualität des Gutachtens bzw. der Fachplanung. Alle Gutachten und Fachplanungen wurden von der Verwaltung fachlich angenommen und können uneingeschränkt als Planungsgrundlagen herangezogen werden.

Abwägung Nr. 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395

Diese Flächen sollen naturnah oder für kleinteiliges Gewerbe genutzt werden.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig stellt für die Flächen zwischen dem Wohngebiet und der A 395 seit 1978 Gewerbliche Bauflächen dar, sodass eine gewerbliche Nutzung planungsrechtlich vorbereitet und prinzipiell möglich ist. Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2015 sind die Flächen wegen fehlender Entwicklungsperspektiven nicht dargestellt. Zurzeit gibt es keine konkreten Planungen für diese Flächen. Die Erschließungsplanung für das Wohngebiet berücksichtigt deshalb auch die Belange der Landwirte, so dass die Flächen bis auf weiteres als landwirtschaftliche Flächen genutzt werden können. Sollte das Gebiet später einmal als Gewerbegebiet oder für eine andere Nutzung entwickelt werden, so wäre hierfür ein eigenes Bebauungsplanverfahren und ggf. ein Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan erforderlich. In diesem Rahmen wären alle wesentlichen Fragen, wie insbesondere die Erschließung und die maximal zulässigen Emissionen zu klären und festzulegen.

Im Zuge der 87. Änderung des FNP zur Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 wird die Gewerbefläche im Bereich der Springbachachse zugunsten naturnaher Flächen reduziert und zwar über den Geltungsbereich des Bebauungsplans ST 81 hinaus bis zur A 395.

Stellungnahmen im Wortlaut

1	Stellungnahme Nr. 1 Schreiben per Mail vom 11.10.2018 s. a. Nr. 54	Stellungnahme der Verwaltung
1.1	Ich möchte nur die Erschließung über Senefelder Straße und den geplanten Kreisel am Mascheroder Weg. Kein Durchgangsverkehr im Ostpreußenviertel (Rominten-, Rossitten- und Trakehnenstraße) und keine weitere Belastung auch für die Anwohner von Siekgraben und Leipziger Straße.	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Trakehnenstraße. s. Abwägung Nr. 1: Senefelderstraße s. Abwägung Nr. 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung Nr. 8: Siekgraben/Leipziger Straße
1.2	Ich möchte eine Bebauung, wie die Bürgerinitiative um Herrn (Name) sie vorgeschlagen hat. Die neue Bebauung sollte mindestens so sein wie unser Ostpreußenviertel bereits vor 40 Jahren gebaut wurde!	s. Abwägung Nr. 20: Entwurf BI s. Abwägung Nr. 22: Ostpreußenviertel - Struktur
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
2	Stellungnahme Nr. 2 Schreiben per Mail vom 15.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
2.1	Wir (Eigentümergeinschaft <i>Straße/Hausnummer</i>) erheben Einspruch gegen die ausgelegten Pläne. Wir fordern eine Erschließung des Neubaugebietes ausschließlich über die Senefelder Straße.	Das Grundstück der Einwender liegt an der Trakehnenstraße in zweiter Reihe. s. Abwägung Nr. 1: Senefelderstraße
2.2	Einer unserer Gründe gegen die Zuweisung: Bei einem stärkeren Verkehrsaufkommen wäre die Fahrt aus dem Ostpreußenviertel über die Ampel an der Leipziger Str. kaum möglich. Auch eine Veränderung der Ampelphasen würde kaum helfen, da die Linksabbieger die nachfolgenden Fahrzeuge, die z.B. geradeaus oder nach rechts abbiegen möchten blockieren, da es nur eine Spur gibt.	s. Abwägung Nr. 7: Knoten Leipziger Straße
2.3	Warum werden die Wünsche/Anregungen/Ängste der Anwohner so ignoriert?	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
3	Stellungnahme Nr. 3 Schreiben per Mail vom 18.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
3.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Für uns als unmittelbar betroffene Anlieger werden mit der jetzigen Planung erhebliche Belastungen und Verschlechterungen unserer Wohnsituation eintreten. Wir leben seit 1983 im Ostpreußenviertel.	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße. s. Abwägung 13: Schlesiendamm. s. Abwägung 14: Zusage Schlesien-damm

	Das eine Bebauung Trakehnenstraße-Ost erfolgen würde, ist uns seit dieser Zeit bekannt. Allerdings war uns bei Erwerb unseres Eigentums versichert worden, dass die Erschließung dieses künftigen Baugebietes über den Sachsendamm erfolgen würde. Die Erschließung ist logisch und seit Bau des Sachsendammes so geplant. Diese Erschließung drängt sich von der Verkehrsplanung her ja förmlich auf. Aus Kostengründen diese Möglichkeit zu verlassen und die Zuwegung durch ein seit 40 Jahren bestehendes verkehrsberuhigtes Wohngebiet zu führen und damit Hunderte von Anwohnern erheblich zu beeinträchtigen, lässt sich mit Bürger-nähe nicht vereinbaren.	
3.2	Seit Jahrzehnten bin ich eine Braunschweiger Bürgerin, die mit einer hohen Steuerlast und schwerer Arbeit zum allgemeinen Wohl beiträgt. Meine Wohnsituation ist für meine Leistungsfähigkeit entscheidend. Diese Bauplanung wird durch Unüberlegtheit und möglichst "billig" geprägt. Es lässt sich keine Umweltverträglichkeit und moderne Verkehrsplanung erkennen. Mit diesem Bebauungsplan und dieser jetzigen Verkehrsplanung werden erhebliche Beeinträchtigungen der "Altanwohner" in Kauf genommen, nicht zu vernachlässigen sind die damit in Zukunft einhergehenden Staus bei der Ausfahrt zur Leipziger Straße, mit Straßenbahn, Busverkehr und Durchgangsverkehr nach Wolfenbüttel und Rünigen. Feuerwehr und Rettungswagen werden Durchfahrtsprobleme bekommen. Das gesamte Viertel wird im Autoverkehr untergehen.	Die Wohnsituation an der Romintenstraße wird durch die Planung nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die Belange der Umweltverträglichkeit und der Verkehrsplanung wurden umfassend geprüft und bewertet. s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 9: Feuerwehr
3.3	Ich befürchte Schlimmes und muss sehr darum bitten, dass die Sorgen und Ängste der Anwohner ernst genommen werden.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
4	Stellungnahme Nr. 4 Schreiben vom 18.09.2018	Stellungnahme der Verwaltung
4.1	Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch. Begründung: Der B-Plan berücksichtigt in keiner Weise die neuen Erkenntnisse zum Klimaschutz.	Das Grundstück des Einwenders liegt von der Trakehnenstraße aus gesehen in zweiter Reihe.

	So sind nach einer Studie des DIFU, Berlin folgende Ziele für neue Wohngebiete anzustreben:	
4.2	– Minimierung des Wärmebedarfs von Gebäuden insbesondere durch: - o Kompakte Bauweise - o Techn. Vorkehrung gegen Wärmeverluste - o Eine auf optimale passive Nutzung von Solareinstrahlungen ausgerichtete Stellung der Baukörper - o Vermeidung von Verschattung	s. Abwägung 23: Klimaschutz
4.3	– Möglichst CO₂-freie Deckung des verbleibenden Wärmebedarfs entweder durch: - o Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien (Solarwärme, PV-Anlagen) oder - o CO₂ minimisiertes Heizungssystem - o durch die Nutzung von Wärmenetzen (Nah u. Fernwärme aus KWK-Anlagen oder anderen Wärmequellen).	s. Abwägung 23: Klimaschutz
4.4	Diese Ziele sind in dem B-Plan nicht ausreichend berücksichtigt. Der B-Plan beruht auf mehr als 10 Jahre alten Programmen. Außerdem wird in der Studie des DIFUs, bei dem 10 Städte wie Hannover und Lüneburg aus Niedersachsen beteiligt waren, gefordert, dass bei neuen Wohngebieten eine rechtzeitige Einbindung der betroffenen Bürger erforderlich ist, um die Klimaziele auch nur einigermaßen zu erreichen! Eine Bürgerbeteiligung bei dem B-Plan ist nicht erfolgt. Ich fordere die Verantwortlichen im Rat und in der Verwaltung mit Nachdruck zu einem Umdenken hinsichtlich des Klimaschutzes auf und um Umsetzung der vom DIFU Berlin erhobenen Ziele für neue Wohngebiete und somit auch für das Wohngebiet Trakehnenstraße! Um die Stadt für die nächsten Generationen lebenswert zu erhalten, sollten wir jetzt handeln!	s. Abwägung 23: Klimaschutz s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

5	Stellungnahme Nr. 5 Schreiben vom 23.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
5.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Rossittenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage und zusätzlich hinter einem Reihenhause.
5.2	Zuwegung So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Meverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung und Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutige Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO ₂ -Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
5.3	Bei einer Erschließung über die Rominten- und Rossittenstraße wird auch der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell „ausreichende Qualität“, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! (s. S. 20).	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
5.4	Die Aussage der Verwaltung, dass das neue Wohngebiet neben der Erschließung über die Senefelderstraße auch gut verträglich über die Rominten- und Rossittenstraße erschlossen werden kann, und dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht zu unverträglichen Wohnverhältnissen führen würde, ist somit schlichtweg falsch.	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung
5.5	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf aus den oben erwähnten	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	Gründen keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben sowie Rominten- und Rossittenstraße geben!	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
6	Stellungnahme Nr. 6 Schreiben vom 22.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
6.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Rossittenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
6.2	Zuwegung So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Merverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung und Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutige Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO ₂ -Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
6.3	Bei einer Erschließung über die Rominten- und Rossittenstraße wird auch der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell „ausreichende Qualität“, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich (s. S. 20).	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
6.4	Die Aussage der Verwaltung, dass das neue Wohngebiet neben der Erschließung über die Senefelderstraße auch gut verträglich über die Rominten- und Rossittenstraße erschlossen werden kann, und dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht zu unverträglichen	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung

	Wohnverhältnissen führen würde, ist somit schlichtweg falsch.	
6.5	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf aus den oben erwähnten Gründen keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben sowie Rominten- und Rossittenstraße geben!	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
7	Stellungnahme Nr. 7 Schreiben vom 22.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
7.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Rossittenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
7.2	Zuwegung So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Merverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung und Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutige Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO ₂ -Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
7.3	Bei einer Erschließung über die Rominten- und Rossittenstraße wird auch der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell „ausreichende Qualität“, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! (s. S. 20).	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße

7.4	Die Aussage der Verwaltung, dass das neue Wohngebiet neben der Erschließung über die Senefelderstraße auch gut verträglich über die Rominten- und Rossittenstraße erschlossen werden kann, und dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht zu unverträglichen Wohnverhältnissen führen würde, ist somit schlichtweg falsch.	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung
7.5	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf aus den oben erwähnten Gründen keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben sowie Rominten und Rossittenstraße geben!	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
8	Stellungnahme Nr. 8 Schreiben vom 23.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
8.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt im Inneren des Ostpreußenviertels im Bereich des öffentlichen Spielplatzes
8.2	Das sog. Ostpreußenviertel ist eine verkehrsberuhigte geschlossene Siedlung mit einer einzigen Zufahrt von der Leipziger Straße über die Romintenstraße. Deren Einmündungsbereich wurde im Rahmen des Straßenbahnbaus 2006 zurückgebaut, um den verkehrsberuhigten Charakter der Siedlung zu betonen. Für zusätzliche Verkehre aus östlicher Richtung ist die Kreuzung nicht ausgelegt.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
8.3	Die Verkehrserschließung des Baugebietes mit ca. 250 Wohneinheiten ist über Rominten- und Rossittenstraße vorgesehen. Die Pendel- und Freizeitverkehre im bisher geschlossenen Wohngebiet werden sich mindestens verdoppeln. Dieser Planungsansatz ist unzeitgemäß und verstößt gegen heute geläufige Gebote der Luftreinhaltung (Feinstaub, Stickoxide/Dieselgate, Treibhausgase), der verkehrsbedingten Lärmreduktion und der Entwicklung fortschrittlicher Verkehrskonzepte, die auch direkt den neuen Anwohnern zugutekommen würden.	Wie unter 8.4 zutreffend aufgeführt, wird das Wohngebiet zusätzlich über die Senefelderstraße erschlossen. s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte
8.4	Lt. Bebauungsplan ist eine zusätzliche Anbindung des Baugebietes über die Senefelder Straße vorgesehen. Hierdurch würde zwar voraussichtlich ein Teil	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr

	der Anwohnerverkehre des Neubaugebietes aus der Ostpreußensiedlung abgeleitet werden, zugleich würde jedoch die Romintenstraße wesentlich und willentlich die Funktion einer Durchgangsstraße zum Gewerbegebiet erhalten. Zu- und abfließender Verkehr aus und nach Rünigen und Merverode würde die Romintenstraße weiter belasten. Dies kann auch nicht im Interesse der Bewohner des neuen Wohngebietes liegen.	
8.5	Das Neubaugebiet grenzt im Norden unmittelbar an den Stadtteil Merverode an. Wenn man davon ausgeht, dass die Mehrzahl der neuen Bewohner durch Arbeit, Einkaufsverhalten und Freizeit in Richtung Stadt bzw. zur Autobahn orientiert sein wird, kann eine logische und zukunftsweisende Verkehrserschließung nur direkt über die bereits seit 1960 vorgehaltene Trasse des Schlesiendamms erfolgen, zumal deren Abschnitt bis zur Glogaustraße bereits im Zusammenhang mit dem Straßenbahnbau 2006 ausgebaut wurde. Für den relativ kurzen fehlenden Abschnitt von der Glogaustraße bis zum Springbach wäre nicht einmal teurer Grunderwerb seitens der Stadt erforderlich.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
9	Stellungnahme Nr. 9 Schreiben vom 22.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
9.1	Widerspruch gegen den Absatz Schutzgut Mensch u. Gesundheit	Die Einwender wohnen an der Straße Breites Bleek
9.2	<u>Verkehrsgutachten Lärminderungsplan</u> Für viele Bürgerinnen u. Bürger stellt der Umgebungslärm, insbesondere der Verkehrs- u. Schienenlärm, eine große Belastung dar. Mit der Richtlinie 2002/49 EG über die Bewertung u. Bekämpfung von Umgebungslärm der Europäischen Union wurde europaweit ein rechtlicher Rahmen geschaffen, das Thema Lärm stärker in die kommunale Planung einzubinden. Eine informative Veranstaltung fand am 20. Juni 2012 für unseren Stadtbezirk in der Hauptschule Heidberg statt, die wir sowie Bürgermeister Matthias Disterheft, Felix Fink u. Eva Lavon – SPD-Fraktion – besucht haben. Bürgerbeteiligung erwünscht. Unsere Nachbarn haben Vorschläge auf	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Anlage 1 „Bezirkskurier 2/2012“ bezieht sich nicht auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans ST 81. Sie ist als „Anlage 7 c“ beigefügt.

	der eigens eingerichteten Webseite www.ideen-gegen-laerm.de eingebracht. An diesem Abend haben wir von Herrn Thomas Gekeler – Fachbereich Umweltschutz – erfahren, dass nach einem Klageverfahren auf der Leipziger Str. – gegenüber der Ladenzeile eine Lärmschutzwand aufgestellt wurde. (Anlage 1, <i>Auszug aus dem Bezirkskurier 2/12</i>)	
9.3	<u>Zebrastreifen</u> Eva Lavon, SPD „Wiederholt habe ich mich schon dafür eingesetzt, dass der Verkehr auf der Leipziger Str. am Ortseingang Stöckheim von Melverode kommend, verlangsamt wird. Die gerade Allee lädt förmlich zum „Rasen“ ein.“ Passiert ist wieder nichts. (2016 Anlage 2, <i>Auszug aus dem Bezirkskurier</i>)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Anlage 2 „Bezirkskurier 1/2016“ bezieht sich nicht auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans ST 81. Sie ist als „Anlage 7 d“ beigefügt.
9.4	<u>Erschließung weiterer Neubaugebiete im Stadtbezirk</u> Für Stöckheim-Leiferde ist nach dem Beschluss des Baugebiets Stöckheim-Süd nun die Erschließung des Baugebiets Trakehnenstr.-Ost, Erweiterung des Wohngebiets Breites Bleek geplant. Außerdem findet eine erhebliche Nachverdichtung durch Neu- bzw. Ersatzbauten statt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
9.5	<u>Verkehr</u> Verkehrsberuhigung Leipziger Str. – zunehmendes Verkehrsaufkommen (2018 Anlage 3, <i>Auszug „Aktuelles aus dem Bezirksrat</i>) Dazu kommt noch die Belastung des Autoverkehrs durch den Neubau des Autobahnkreuzes. Es handelt sich bei der Leipziger Str. um eine zurückgebaute Stadtstraße mit 50 km/h nicht wie viele Autofahrer glauben, um eine Landstraße mit 70 km/h.	Die Anlage 3 „Aktuelles aus dem Bezirksrat“ (2018), bezieht sich auf den Bebauungsplan ST 81. Sie ist als „Anlage 7 e“ beigefügt. Es wird darin über ein Gespräch von Vertretern der SPD- und der CDU-Fraktion des Stadtbezirksrates mit der Verwaltung berichtet sowie über einen an die Verwaltung gerichteten Forderungskatalog. In Bezug auf das Thema „Verkehr“ wurden darin folgend Forderungen erhoben: Führung des Baustellenverkehrs über die Senefelderstraße, Ausbau des Kreisverkehrsplatzes Senefelderstraße/Mascheroder Weg, Ausbau der Senefelderstraße (Gehwege), Prüfung einer Anbindung an den Sachsendamm/ Schlesien-damm, Vermeidung von Schleichverkehr, Verkehrsberuhigung Romintenstraße, Siekgraben und Leipziger Straße. s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr

		s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit Darüber hinaus ging es in dem Forderungskatalog insbesondere um einen adäquaten Ausbau der sozialen Infrastruktur. Die Verwaltung hat die Gremien in der Mitteilung 18-08671 „Entwicklung der Infrastrukturangebote in Stöckheim“ (Finanz- Stadtgrün- und Sportdezernat) und 18-08428 „Entwicklung der Infrastrukturangebote in Stöckheim“ (Bau- und Umweltschutzdezernat) ausführlich Stellung genommen. Die übrigen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
9.6	Der gesamte Bereich entlang der Oker wird von vielen Bürgerinnen u. Bürgern als Bereich angesehen, der besonders geschützt werden muss. Eingangsbereich des Zoos Leipziger Str. gegenüber Breites Bleek. Ich merke noch an, dass der Zoo immer gut besucht ist und die Leipziger Str. – Breites Bleek bis zum Siekgraben als Schulweg dient. Die Kinder gehen oder fahren mit Rollern auf der linken Seite – Radfahrer kommen ihnen entgegen, da es weder Zebrastreifen noch Querung gibt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Ein Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ST 81 ist nicht erkennbar.
9.7	In anderen Stadtteilen geht es doch auch. (Anlage 4, <i>verschiedene Zeitungsartikel</i>)	In der Anlage 4 (Zeitungsartikeln, 2018) geht es um verschiedene Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Zone, polizeiliche Kontrollen) und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Steigerung der Verkehrssicherheit (z.B. Querungshilfe, Zebrastreifen) in anderen Ortsteilen. Sie ist als „Anlage 7 f“ beigefügt. s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
9.8	Wir wollen das Vertrauen in die Politik nicht verlieren.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
10	Stellungnahme Nr. 10 Schreiben vom 22.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
10.1	Gegen die oben genannte Bauplanung lege ich hiermit Widerspruch ein. Ich begründe meinen Widerspruch wie folgt:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in einem Reihenhauses in vierter Reihe.

10.2	Die Romintenstraße darf nicht als Zugangsstraße für das Neubaugebiet dienen. Darüber liegt ein verbindlicher Ratsbeschluss vor. Es wäre ein Skandal und Rechtsbruch, wenn dieser Beschluss jetzt gekippt würde!	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
10.3	Außerdem würde durch die geplante Verlängerung der Senefelderstraße in das Neubaugebiet zusätzlicher Durchgangsverkehr über die Romintenstraße entstehen. Dies ist unbedingt zu verhindern!	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
11	Stellungnahme Nr. 11 Schreiben vom 24.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
11.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Die Einwenderin wohnt in den Mehrfamilienhäusern in der Romintenstraße im Abschnitt zwischen Trakehnenstraße und Einmündung Rossittenstraße.
11.2	Wir wohnen direkt an der Straße (Romintenstraße) und haben zwei kleine Kinder. Bereits jetzt hält sich kaum ein Mensch an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Wie soll das erst werden, wenn die Straßen von der Senefelder Straße bis zur Romintenstraße verbunden werden? Dann wird sich das Verkehrsaufkommen vervielfachen! Ich fordere, dass es keine direkte Verbindung von der Senefelder Straße zur Romintenstraße geben wird! Zur Sicherheit unserer Kinder!	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten
12	Stellungnahme Nr. 12 Schreiben vom 24.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
12.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Der Einwender wohnt in den Mehrfamilienhäusern in der Romintenstraße im Abschnitt zwischen Trakehnenstraße und Einmündung Rossittenstraße.
12.2	Wir wohnen direkt an der Straße (Romintenstraße) und haben zwei kleine Kinder. Bereits jetzt hält sich kaum ein Mensch an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Wie soll das erst werden, wenn die Straßen von der Senefelder Straße bis zur Romintenstraße verbunden werden? Dann wird sich das Verkehrsaufkommen vervielfachen! Ich fordere, dass es keine direkte Verbindung von der Senefelder Straße zur Romintenstraße	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	geben wird! Zur Sicherheit unserer Kinder!	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
13	Stellungnahme Nr. 13 Schreiben vom 29.10.2018 s. a. Stellungnahme Nr. 27	Stellungnahme der Verwaltung
13.1	Ich lehne die geplante Straßenführung aus dem Gewerbegebiet in das neue Wohngebiet Trakehnenstr.-Ost ab, wenn die Weiterführung des Autoverkehrs aus Trakehnenstr.-Ost in die Romintenstr. ermöglicht wird, also in der Romintenstr. Durchgangsverkehr entsteht.	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in einem Reihenhaushaus in zweiter Reihe. Die Anregung bedeutet eine Favorisierung der Erschließungsvariante A (ausschließliche Anbindung an Romintenstraße und Rossittenstraße) gegenüber der Erschließungsvariante B1. Die Variante A stellt eine ebenfalls gut mögliche Erschließungsvariante dar; sie wurde in der Abwägung jedoch zugunsten der Variante B1 zurückgestellt. s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
13.2	Das Bau- und Umweltschutzdezernat hat im Schreiben vom 18.09.2018 an die Vorsitzende des Planungsausschusses dazu geschrieben: „Wenn die Senefelderstraße die Haupterschließung für das Wohngebiet darstellen soll, sind nach gutachterlicher Empfehlung in der Senefelderstraße beidseitig die Gehwege zu vervollständigen und zusätzliche beidseitige Radwege anzulegen. Hierfür stehen keine Flächen zur Verfügung.“	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. s. Abwägung 1: Senefelderstraße
13.3	Hier ist zunächst interessant zu hören, wie stark nach Meinung der „Gutachter“ dort der Verkehr durch 250 zusätzliche Wohneinheiten zunehmen soll.	Für die 250 Wohneinheiten und die geplante Kita wird ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 1.320 Kfz-Fahrten/24 h prognostiziert.
13.4	Als die Planer noch davon ausgingen, dass die Erschließung ausschließlich über die Romintenstr. erfolgen sollte, war nicht von einem derartigen Verkehrsaufkommen die Rede. Denn dann hätte man doch zumindestens für den Anfang der Romintenstr. auch beidseitige Radwege fordern müssen, was aber nicht geschah.	Das unter 13.2 genannte Verkehrsaufkommen aus dem neuen Wohngebiet ist in allen Erschließungsvarianten in gleicher Höhe unterstellt. Das Erfordernis an einen Straßenraum und seine Nebenanlagen bemisst sich an dem insgesamt zu erwartenden Verkehrsaufkommen und an der Funktion der jeweiligen Straße. Für die Romintenstraße als Erschließungsstraße für Wohnbauflächen wären auch bei der Variante A keine eigenen Radwege erforderlich.

13.5	Bisher werden die Fußwege im Gewerbegebiet sehr wenig genutzt: Die meisten Kunden kommen mit dem Auto. Nur Kunden aus den benachbarten Wohnsiedlungen kommen zu Fuß oder mit dem Rad. Sie gehen oder fahren aber überwiegend zu Kaufland und benutzen weder Straße noch Fußwege an der Senefelderstr. Es wird im Schreiben des Bau-und Umweltschutzdezernats nicht ausgeführt, wieso plötzlich diese zusätzlichen Fußwege und (doppelseitigen) Radwege erforderlich werden sollen. Wird vermutet, dass der Fußgänger-und Radfahrverkehr stark zunimmt? Wenn dies zutreffen sollte, hat dies aber nichts mit der Frage zu tun, ob Autoverkehr zwischen Romintenstr. und dem Gewerbegebiet (Kaufland usw.) stattfindet. Denn Fußgänger gelangen können. (<i>Satz unvollständig, d. Verw.</i>). Außerdem wird in jedem Fall ein Teil der Bewohner von Trakehnenstr.-Ost den bisher schon vorhandenen Fuß-und Radweg nutzen, weil er an keiner Autostraße liegt oder für sie kürzer zu Kaufland führt. Oder wird angenommen, dass der Autoverkehr so stark sein wird, wenn das neue Wohngebiet mit Autos nur von der Senefelderstr. zu erreichen ist und deshalb die Fußgänger und Radfahrer besonders geschützt werden müssen? Bisher ist nur das Teilstück der Senefelderstr. vom Mascheroder Weg aus bis zum Bauhaus und zu Kaufland stark befahren. Dort ist bisher kein Radweg und schon gar kein beidseitiger. Trotz des starken Autoverkehrs bis Kaufland kenne ich niemanden, der für diese Straße einen Radweg gefordert hat. Er ist völlig unnötig! Und nun sollen für den Verkehr zu 250 Wohneinheiten plötzlich sogar 2 Radwege erforderlich sein? Die bisher vorhandenen Fußwege reichen völlig aus, niemand hat bisher eine „Ertüchtigung“ gefordert. Und nun soll durch Verkehr aus eine neuen Siedlung mit 250 Wohneinheiten plötzlich so ein gewaltiger Fußgängerverkehr oder dramatischer Autoverkehr entstehen, dass die tatsächlich vorhandenen Fußwege nicht ausreichen?	s. Abwägung 1: Senefelderstraße Die beiden Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan ST 81 wurden von einem anerkannten Gutachter erstellt: WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsfor-schung und Infrastrukturplanung, Braun-schweig. Es besteht keine Veranlassung, an der Qualifikation dieses Gutachters zu zweifeln.

	Wenn so etwas tatsächlich in einem Gutachten einer Fachkraft für Straßenverkehr gestanden haben soll (was ich aus den genannten Gründen bezweifle) ist hier doch die Frage zu stellen, wieso die Stadt Braunschweig solche unfähigen „Fachleute“ beschäftigt. Für die Wegstrecke nach Kaufland ist nach dem bisherigen und zu erwartenden Nutzerverhalten mit Sicherheit weder ein einseitiger noch ein beidseitiger Radweg erforderlich, wenn es keinen Durchgangsverkehr gibt. Es ist ja nur der Verkehr zu den 250 zusätzlichen Wohneinheiten, dazu werden doch keine beidseitigen Radwege oder größere Fußwege benötigt.	
13.6	Völlig anders sieht es aber aus, wenn die derzeit vorgesehene Verkehrsführung mit dem Autodurchgangsverkehr von der Romintenstr. bis zum Gewerbegebiet umgesetzt würde. Dann wird ein erheblicher Auto-Durchgangsverkehr entstehen. Der Weg zu Kaufland/Bauhaus und weiteren ca. 10 Geschäften über die Romin-tenstr. ist für viele Autofahrer deutlich kürzer. Vor allem werden die 3 Ampeln an der Leipziger Str. vermieden.	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
13.7	Welche Autofahrer würden künftig diese Abkürzung nutzen? Bewohner von: Melverode: Alle Bewohner der Leipziger Str. und angrenzenden Straßen. Stöckheim: Alle Bewohner vom Siekgraben Richtung Melderode und Bewohner der Else-Hoppe-Str. Alle Bewohner des Ostpreußenviertels. Rüningen: Alle Bewohner von Rüningen. Dazu kommen noch andere Autofahrer aus dem Westen der Stadt, die über Rüningen nach Stöckheim fahren und zum Gewerbegebiet gelangen wollen.	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
13.8	Es entstünde künftig auch Verkehr über Romintenstr. zur Senefelder Straße, weil es eine Abkürzung Richtung Mascherode und zur Autobahn Richtung Wolfenbüttel und Harz ist. Ich selber besuche manchmal Freude in Wolfenbüttel oder Mascherode. Künftig würde ich selbstverständlich die Abkürzung über die Senefelderstr. nehmen. Dann ist der Weg nicht nur deutlich kürzer, ich umgehe sogar 4 Ampeln!	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr

13.9	Dieser Durchgangsverkehr verursacht mehr Verkehr als die 250 zusätzlichen Wohneinheiten! Wenn die Aussagen des „Gutachters“ zu- träfen, müssten bei dem entstehenden Durchgangsverkehr in der Senefelder- straße nicht nur doppelseitige Fahrrad- wege gebaut werden, sondern vierfache. Und die Fußwege müssten ja noch mehr „vervollständigt“ werden.	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
13.10	Selbstverständlich werden nach meiner Meinung auch durch die starke Zunahme des Autoverkehrs (Durchgangsverkehr) die Fußwege ausreichen und keine Rad- wege nötig sein. Aber sie sind dann auf keinen Fall erforderlich, wenn kein Durchgangsverkehr zugelassen wird und die Erschließung von Trakehnenstr.-Ost ausschließlich über die Senefelderstraße erfolgt.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
13.11	Zur Attraktivität des neuen Baugebietes: Herr Leuer meint, es sei nicht attraktiv für die neuen Bewohner, wenn es keine Au- toanbindung an die Romintenstr. geben sollte. Da gehen die Meinungen wohl auseinan- der: Für viele Autofahrer ist die schnelle Anbindung über die Senefelderstr. an die Autobahn und Richtung BS-Stadt sehr günstig. Es gibt auch sicher Autofahrer, die mit ihrem Fahrzeug von ihrer Woh- nung aus möglichst zügig in alle Richtun- gen fahren möchten.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
13.12	Ich habe aber immer wieder festgestellt, dass die gefragtesten Grundstücke in Sackgassen oder Straßenteilen mit we- nig Autoverkehr und ohne Durchgangs- verkehr liegen.	Grundstücke in Sackgassen oder Stra- ßen mit wenig Verkehr sind erfahrungs- gemäß sehr beliebt. Gleichwohl ist dem Verkehrsbedürfnis der Bewohner einer Stadt Rechnung zu tragen, so dass es nicht möglich ist, dass überall nur sehr geringer Anliegerverkehr auftritt.
13.13	Die jetzt vorgelegte Planung produziert ohne Not nicht nur in der Romintenstr., sondern auch im neuen Baugebiet Tra- kehnenstr.-Ost Durchgangsverkehr.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
13.14	Zum Abschluss: Die jetzt beschlossene Verkehrsregelung ist für die Bewohner von Romintenstr. und Trakehnenstr. schlechter als die ursprüngliche Planung (ausschließliche verkehrliche Erschlie- ßung über Romintenstr./Rossittenstr.). Und vor allem ist sie wesentlich teurer!	s. 13.1 s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

14	Stellungnahme Nr. 14 Schreiben per Mail vom 27.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
14.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Rossittenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in einem Reihenhaushaus in zweiter Reihe.
14.2	Ich widerspreche einer Erschließung des neuen Baugebietes über die Rossittenstraße, da mit einer massiven Zunahme des örtlichen Straßenverkehrs (und damit einer Gefährdungszunahme in diesem Gebiet) zu rechnen ist. Weiterhin wird mit diesen Maßnahmen die Lebensqualität und die Werterhaltung meiner Immobilie stark gemindert.	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit s. Abwägung 29: Wertminderung
14.3	Entscheiden Sie sich für die bereits von div. Institutionen eingebrachten Alternativen – insbesondere der Vorschläge der Bürgerinitiative Baugebiet Trakehnenstraße.	s. Abwägung 20: Entwurf BI
14.4	Ich bitte um eine kurze Eingangsbestätigung meiner Email - vielen Dank!	Alle Einwender haben eine Eingangsbestätigung erhalten.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
15	Stellungnahme Nr. 15 Schreiben vom 25.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
15.1	Da es gewünscht ist, dass wir in unserer Stadt mitdenken und uns engagieren, wende ich mich heute an Sie. Ich lege Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründungen:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Trakehnenstraße.
15.2	– Es fanden diverse Sitzungen/Zusammenkünfte statt, doch die vorgetragenen Wünsche und auch Vorschläge der hiesigen Bürger wurden größtenteils ignoriert; es wurden immer wieder die gleichen, unveränderten Planungen vorgelegt.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
15.3	– Es will mir nicht klarwerden, warum der Schlesiendamm – der wohl in einer ursprünglichen Planung verlängert werden sollte – als Zuweg in das neue Baugebiet ausgeschlossen wird. Die von Merverode kritisierte Belästigung erfolgt nach jetziger Planung über die Leipziger Straße.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
15.4	– Der inzwischen akzeptierte Kreisel am Eingang der Senefelder Straße ist in jeder Beziehung sinnvoll und richtig. Allerdings muss ein Durchgangsverkehr in der Rominten- und -Rossittenstraße vermieden werden.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
15.5	– Unsere Bürgerinitiative hat in Zusammenarbeit mit einem Architekten eine	s. Abwägung 20: Entwurf BI s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin

	umweltgerechte und an unser Gebiet angepasste Planung vorgelegt, die vollkommen ignoriert wird. Entscheidet hier der Bauträger über die Bebauung???? Ich hoffe sehr, dass sich dieser Sache annehmen und verbleibe	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
16	Stellungnahme Nr. 16 Schreiben per Mail vom 03.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
16.1	Mein Mann und ich waren die ersten Bewohner im sog. Ostpreußen-Viertel. Seit fast 40 Jahren wohnen wir hier ruhig im Grünen. Und nun kommt das neue Baugebiet, wogegen niemand etwas hat.	Das Grundstück der Einwenderin liegt am Niddenweg abseits der Rossittenstraße
16.2	Aber vorher sollte doch unbedingt die Anbindung während der gesamten Bauphase geklärt und verbindlich zugesagt werden! Wir fordern, dass die Baufahrzeuge für die Erschließung und auch anschließend auch bei den Bauarbeiten ausschließlich über eine Zufahrt Senefelder Str. fahren! Unser Baugebiet sollte dabei generell tabu sein, und auch nicht zulässig.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
16.3	Warum erfolgt die Erschließung nicht in Verlängerung des Sachsendamms. Ist das dem Investor zu teuer?	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
17	Stellungnahme Nr. 17 Schreiben vom 25.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
17.1	Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch Begründung	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Trakehnenstraße.
17.2	In dem vorliegenden B-Plan ist eine mehrgeschossige Bebauung an der Westseite in unmittelbarer Nähe der Trakehnenstraße vorgesehen. Dies lehne ich mit Nachdruck ab. Die bisherige Bauvorschrift lässt seit mehr als 30 Jahren in der Trakehnenstraße nur eine 1,5-geschossige Bebauung zu. Noch nicht einmal Gauben wurden genehmigt. Außerdem habe ich aus Klimaschutzgründen eine PV-Anlage installiert. Durch die hohe Bebauung kommt es zur Verschattung an meinem Ostdach. Insbesondere durch die nicht angepasste	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand s. Abwägung 29: Wertminderung

	mehrgeschossige Bebauung wird meine Immobilie stark an Wert verlieren.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
18	Stellungnahme Nr. 18 Schreiben vom 28.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
18.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Straße Breites Bleek im Zufahrtsbereich von der Leipziger Straße.
18.2	Der Verkehr auf der an mein Grundstück grenzenden Leipziger Straße ist so stark, dass ich in meinem Garten nie Ruhe finden kann. Das bedingt auch einen Wertverlust meines Hauses.	Der Garten grenzt an die Leipziger Straße an, an der Grenze befindet sich ein kleiner Wall, der vermutlich als schallschutzgründen angelegt wurde. Über die Wirksamkeit kann keine Aussage getroffen werden. Die genannte Belastung rührt von der Leipziger Straße her. Diese hat im Bereich Breites Bleek ein Verkehrsaufkommen von 5.860 Kfz/24 h (Analysefall 2016/2017). Aus dem neuen Wohngebiet Breites Bleek resultiert ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von nur 78 Kfz/24 h (gerundet 80 Kfz/24 h). Die davon ausgehenden zusätzlichen Lärmemissionen auf der Leipziger Straße sind in Bezug auf die heutigen Lärmbelastungen so gering, dass sie nicht spürbar sein werden. Im Analysefall 2016/2017 hat die Straße Breites Bleek im Einmündungsbereich zur Leipziger Straße ein Verkehrsaufkommen von 370 Kfz/24 h, im Prognose-Nullfall 2015 von 320 Kfz/24 h und im Planfall von 400 Kfz/24 h. Damit sind auch in diesem Straßenabschnitt nur sehr moderate Veränderungen zu erwarten. Bedeutender ist jedoch die Tatsache, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen mit 400 Kfz/24 h auch für eine Wohnstraße gering ist und in einem sehr verträglichen Rahmen liegt.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
19	Stellungnahme Nr. 19 Schreiben vom 30.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
19.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt am Ortelsburgweg, von der Trakehnenstraße aus gesehen in dritter Reihe.
19.2	1. Die vorgesehene Bebauungshöhe von zehn Metern auf der Trakehnen-	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand s. Abwägung 29: Wertminderung

	straße Ostseite überragt die bestehende um drei bis fünf Meter, also um mehr als 50%. Das bedeutet, dass die Neubürger der oberen Etagen ungehindert von oben in die Dachräume der Westbebauung schauen können. Dies stellt einen gewollten Einbruch in die Privatsphäre der Bewohner und eine deutliche Wertminderung der bestehenden Bebauung dar.	
19.3	2. Im Bebauungsplan heißt es: „Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendammes scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus! Aus: s.o., S. 17 Für mich ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
19.4	Eine Straße parallel zum Gleiskörper der Straßenbahn ist kein Eingriff in Natur und Landschaft. Hier Kostengründe anzuführen, ist im Vergleich zu den entstehenden Kosten für den Kreisel Senefelder Straße nahezu lächerlich. Diese Variante wurde nicht hinreichend nachhaltig geprüft. Ich fordere eine Anbindung über den Schlesiendamm.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
20	Stellungnahme Nr. 20 Schreiben vom 28.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
20.1	Hiermit legen wir Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründungen:	Das Grundstück der Einwender grenzt an die Rossittenstraße an.
20.2	1. Vor Baubeginn muss der Kreisel Senefelder Straße fertiggestellt sein, damit die angrenzenden Wohngebiete durch Baufahrzeuge nicht überlastet werden.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
20.3	2. Die Zufahrt zum Wohngebiet, die die angrenzenden Wohngebiete am meisten entlastet und den schnellsten Ab- und Zufluss gewährt, ist über den Schlesiendamm.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
20.4	a. Wir beantragen eine Anbindung über den Schlesiendamm. Nur hierdurch kann eine Überbelastung der Wohngebiete Rominten-/ Rossittenstraße und besonders der Zufahrt zur Leipziger Straße vermieden werden. Die Ausfahrt	s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße

	auf die Leipziger Straße führt besonders bei Linksabbiegern jetzt schon zum Rückstau.	
20.5	b. Falls die Kosten eine Rolle spielen, sollte besonders wegen der erforderlichen Brücke geprüft werden, ob eine billigere Variante durch Gewichtsbeschränkung für die KFZ (z.B. 7,5 t) möglich ist.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
20.6	c. Das erste Teilstück des Schlesiendamms konnte seinerzeit nur dadurch gerechtfertigt und gefördert werden, dass die Briegstraße geschlossen wurde. Die Bürger aus diesem Teil von Meverode haben jetzt eine deutlich längere Anfahrtszeit. Ursprüngliche Planungen sahen eine Verlängerung vor, die auch sinnvoll ist. Stattdessen werden die Wohngebiete Rominten-/ Rossittenstraße zukünftig ebenfalls mehr belastet. Wir behalten uns eine Prüfung der Förderung und Genehmigung des bisher fertiggestellten Schlesiendamms vor, da der ursprüngliche Zweck, die Wohngebiete bis zum Ostpreußendamm zu entlasten, nicht weiterverfolgt wird.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
20.7	3. Innere Struktur des neuen Baugebietes:	s. 20.8 bis 20.9
20.8	a. Die im Bauplan vorgesehene Wohnbebauung sieht zur Autobahn Einfamilienhäuser und zur Trakehnenstraße Mehrfamilienhäuser vor. Dieses sollte geändert werden, höhere Häuser an der Autobahn und flachere Gebäude an der Trakehnenstraße ergeben ein stimmigeres Bild, besseren Lärmschutz und bessere Wohnbedingungen für Alt- und Neubewohner.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
20.9	b. Es müsste einen inneren Straßenriegel (Spielplatz und Sozial Einrichtungen im Zentrum) wie im alten Viertel mit Ortelsburg- und Bischofsburgweg als Umfassung und eine neue Mitte des Baugebietes geben!	s. Abwägung 21: Zentraler Bereich
20.10	c. Die im Bauplan vorgesehenen Stellplätze und Garagen entsprechen nicht mehr heutigen Anforderungen. Die Nähe zum öffentlichen Nahverkehr mit Anbindung an Bahn und Bus sind optimal,	Im unverbindlichen Nutzungsbeispiel zum Bebauungsplan sind exemplarisch die privaten Einstellplätze eingetragen, die für die dargestellte Bebauung nach den Festsetzungen der örtlichen Bauvor-

	die Tramlinie 1 fährt 6-mal stündlich!	schrift V erforderlich wären. Der im Einfamilienhausbereich erfahrungsgemäß zu erwartende Bedarf von durchschnittlich zwei Einstellplätzen je Wohneinheit wird dadurch in dem Bedarf an Fläche reduziert, dass auch hintereinanderliegende „gefangene“ Einstellplätze zugelassen sind. Das Wohngebiet erfüllt durch den guten ÖPNV-Anschluss und die guten Anbindungen an übergeordnete Rad- und Fußverbindungen die Voraussetzungen, hier mit einer geringen oder sogar ohne Pkw-Nutzung leben zu können. Die Lebenswirklichkeit zeigt jedoch, dass grundsätzlich mit einem den Festsetzungen entsprechend hohen Besitz an Pkw im Gebiet zu rechnen ist, auch wenn dieses nicht für jeden Weg genutzt wird, sondern bestimmte Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.
20.11	Wir bitten um Antwort.	Nach der abschließenden Entscheidung des Rates über die eingegangenen Stellungnahmen und den Bebauungsplan ST 81 werden alle Einwender über das Ergebnis informiert. Zunächst haben alle Einwender eine Eingangsbestätigung mit der Information über dieses Vorgehen erhalten.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
21	Stellungnahme Nr. 21 Schreiben vom 26.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
21.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Aspekte Umwelt und Zuwegung	Der Einwender wohnt in den Mehrfamilienhäusern an der Romintenstraße im Abschnitt zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße
21.2	Die ämter-/gutachterseits formulierten Forderungen nach Ausrichtung/Struktur des geplanten Baugebietes nach klimatischen/ökologischen Gesichtspunkten sind in den bekannt gewordenen Nutzungsbeispielen nicht zu finden, weder in der Vorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
21.3	Im vorgelegten, schon deutlich älteren Umweltbericht sind sowohl in der Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Plan) als auch im ausgelegten Bebauungsplan Trakehnenstraße ST 81 die Darstellungen zu den Umweltkompartimenten Boden, Wasser,	s. Abwägung 26: Umweltbericht s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter

	Luft, Flora, Fauna, Immissionen, Emissionen weder vollständig und noch ausführlich dargestellt und noch nachvollziehbar bewertet. • Ämter- und gutachterseits (falls vorhanden) beschriebene Forderungen/Ergänzungen finden sich im Umweltbericht nicht wieder, Bewertungen divergieren teilweise. Forderungen nach vertiefenden Betrachtungen, bzw. Gutachten werden an keiner Stelle berücksichtigt.	
21.4	• Der vorgelegte Bericht stellt bestenfalls eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), bzw. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar, die vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit fehlt ebenfalls vollständig. • Deshalb wird eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPg) über den Verlauf einer Vegetationsperiode gefordert.	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
21.5	• Entsprechend der gesetzlichen Grundlage sind folgende Schritte nötig und nachvollziehbar darzustellen: - o Öffentlichkeitsbeteiligung (zum Teil mehrfach während der verschiedenen Verfahrensstufen) - o Behördenbeteiligung - o Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Umweltverbände etc.) - o Entscheidung über die Zulässigkeit unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren und dem Umweltbericht	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
21.6	• Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
21.7	• Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelder Straße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
21.8	• Die ämter- und gutachterseits vgetragene Befürchtung nach Förderung von Durchgangsverkehr bei Durchbindung von Rominten- und Senefelder Straße findet sich ebenso nicht mehr im Text.	Es ist nicht nachvollziehbar, auf welche Quellen hier Bezug genommen wird. Die Prognosen des Verkehrsgutachtens für die verschiedenen Erschließungsvarianten enthalten immer den jeweils zu erwartenden Durchgangsverkehr. Im Kapitel 4.2.2.1 der Begründung wird in Bezug auf die Erschließungsvariante B 1 die Verlagerung von Verkehr von der Leipziger Straße und vom Mascheroder

		Weg auf die Senefelderstraße, das Neubaugebiet und die Romintenstraße (Durchgangsverkehr) genannt. Die im Kapitel 5.5.2 der Begründung genannten Verkehrszahlen (Analyse 2016/2017, Prognose-Nullfall 2025 und Planfall Variante B1) beinhalten den prognostizierten Durchgangsverkehr.
21.9	Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschrieben Flachdächer vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
21.10	Das beigefügte Protokoll der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach BauGB entspricht an wesentlichen Stellen nicht dem Versammlungsverlauf, es enthält in den eingefügten Stellungnahmen der Verwaltung z.T. irreführende, nichtssagende oder gar falsche Behauptungen, z.B., dass die Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über ihre alten Straßen durch das neue Wohngebiet und über die Senefelder Straße gefordert hätten.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
21.11	So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Meverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutigen Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß

	Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂-Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	
21.12	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
21.13	Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich und Rominten - und Rossittenstraße geben, da bei Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet wird. Zu Hauptverkehrszeiten würde es zu merklichen Staus und Wartezeiten kommen. Darüber hinaus würde eine Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße bedeuten, dass der Verkehr letztendlich nur über die Romintenstraße geführt werden würde, da die Rossittenstraße sowie die Trakehnenstraße in die Romintenstraße einmünden.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
21.14	Vom Zusatzgebiet Breites Bleek darf es keine Straßenverbindung zur Trakehnenstraße geben, nur Fußgänger und Fahrradfahrer sollten wie bisher zur Straßenbahnhaltestelle durchfahren können.	Eine Straßenverbindung zwischen den Teilgebieten Breites Bleek und Trakehnenstraße ist im Bebauungsplan nicht festgesetzt.
21.15	Im Bebauungsplan heißt es immer nur, eine Anbindung an die Senefelderstraße sei "vorgesehen". Sie muss als die einzige Zuwegung ohne Erschließungsverkehr im motIV durch Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
21.16	Laut Verkehrsgutachten muss die Senefelderstraße ertüchtigt werden, die vom Bauträger vorgebrachten Argumente, sie sei zu schmal, stimmen nicht! Sie hat mit 5,70 Meter Breite ausreichend Möglichkeiten auch LKW-Verkehr nach den jetzigen Bestimmungen zu ermöglichen.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
21.17	Radwege und Fußgängerwege vom Neubaugebiet über die Senefelderstraße zu Kaufland sind ebenfalls im Sinne des DENKDEINESTADT-Prozesses unbedingt zu gestalten.	In der Planstraße G, die zur Senefelderstraße führt, ist ein Gehweg vorgesehen. s. Abwägung 1: Senefelderstraße

21.18	Die Wohnbauflächen sollen durch Anschluss an das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek von dort an die Leipziger Straße angebunden. Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird an die Trakehnenstraße und von dort über Rominthenstraße und Rossittenstraße an die Leipziger Straße angebunden. Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen.	Diese Hinweise sind zutreffend.
21.19	Die Umsetzbarkeit hänge im wesentlichen Umfang von dem erforderlichen Grunderwerb und der Finanzierung der Gehwege an der Senefelderstraße und des Kreisverkehrsplatzes ab. Das ist nun gegeben! Deshalb muss nun die ausschließliche Anbindung über die Senefelder Straße und den Kreisel erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
21.20	- Im Bebauungsplan heißt es: <i>„Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendammes scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus! Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung!</i> - In den Varianten mit drei Anbindungen über die Rossitten- und Rominthenstraße, die Senefelderstraße und den Schlesiendamm zeigt sich die Anbindung an den Schlesiendamm für das neue Wohngebiet am attraktivsten. Über 80% aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn A 395 darstellt (aus dem Verkehrsgutachten).	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
22	Stellungnahme Nr. 22 Schreiben vom 26.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
22.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Aspekt Zuwegung	Die Einwenderin wohnt in den Mehrfamilienhäusern an der Rominthenstraße im Abschnitt zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße
22.2	Die Vorlage trägt das Datum 20.04.2018, enthält aber nur die schon seit über zehn Jahren abgelehnten Planungsansätze.	s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung

	• Damit sind auch keine der danach folgenden politischen Beschlüsse, Zusagen der Verwaltung und die inzwischen fortgeschrittenen Planungen (s. Kreisverkehrsplatz) enthalten	
22.3	• Die inhaltlichen Formulierungen sind an vielen Stellen widersprüchlich, es fehlen viele der Aussagen aus den beigefügten Gutachten, Stellungnahmen etc. • Weder in der F-Planänderung vom 02.05.2018 noch in der B-Planvorlage finden sich die Bewertungsänderungen eigener Fachämter, sie werden nicht übernommen. • Forderungen nach vertiefenden Untersuchungen in vielen Bereichen finden sich weder in der F-/B-Planvorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
22.4	• Das Investorenkonsortium hat diverse Gutachten/Analysen etc. bestellt und finanziert, die Ergebnisse sollten mit Vorsicht betrachtet werden.	s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin
22.5	• Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
22.6	• Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelder Straße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
22.7	• Nach Vorgabe der Verwaltung wird diese Erschließungsmöglichkeit auch vom Gutachter nur erwähnt, aber nicht bewertet.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
22.8	• Die Ablehnung dieser Variante, obwohl Beschlusslage seit über zehn Jahren, wird begründet, mal mit „<i>ein Wohngebiet soll nicht durch ein Gewerbegebiet erschlossen werden</i>“, dann wieder „<i>ein Gewerbegebiet soll nicht durch ein Wohngebiet erschlossen werden</i>“, das ist bewusste Irreführung!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße Eine bewusste Irreführung ist nicht erkennbar. Beide Aussagen stellen allgemeine Planungsgrundsätze dar, die sich nicht widersprechen.
22.9	• Die ämter- und gutachterseits vorgebrachte Befürchtung nach Förderung von Durchgangsverkehr bei Durchbindung von Rominten- und Senefelder Straße findet sich ebenso nicht mehr im Text.	s. 21.8
22.10	• Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Traukennenstraße, Ostrand, Nordrand

	das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschrieben Flachdächer vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar.	
22.11	Das beigefügte Protokoll der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach BauGB entspricht an wesentlichen Stellen nicht dem Versammlungsverlauf, es enthält in den eingefügten Stellungnahmen der Verwaltung z.T. irreführende, nichtssagende oder gar falsche Behauptungen, z.B., dass die Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über ihre alten Straßen durch das neue Wohngebiet und über die Senefelder Straße gefordert hätten.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
22.12	- So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Meverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. - Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutigen Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂- Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
22.13	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr

	Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen.	
22.14	• Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich Rominten- und Rossittenstraße geben, ggf. muss eine mechanische Sperre (Bauzaun) errichtet werden gegen „Irrläufer“. • Bei Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße wird der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell <i>ausreichende Qualität</i>, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! Darüber hinaus würde eine Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße bedeuten, dass der Verkehr letztendlich nur über die Romintenstraße geführt werden würde, da die Rossittenstraße sowie die Trakehnenstraße in die Romintenstraße einmünden.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
22.15	• Im Bebauungsplan heißt es immer nur, eine Anbindung an die Senefelderstraße sei "vorgesehen". Sie muss als die einzige Zuwegung ohne Erschließungsverkehr im motIV durch Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
22.16	• Laut Verkehrsgutachten muss die Senefelderstraße ertüchtigt werden, die von Bauträger vorgebrachten Argumente, sie sei zu schmal, stimmen nicht! Sie hat mit 5,70 Meter Breite ausreichend Möglichkeiten auch LKW-Verkehr nach den jetzigen Bestimmungen zu ermöglichen.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
22.17	• Radwege und Fußgängerwege vom Neubaugebiet über die Senefelderstraße zu Kaufland sind ebenfalls im Sinne des DENKDEINESTADT-Prozesses unbedingt zu gestalten.	s. 21.17
22.18	• Die Wohnbauflächen sollen durch Anschluss an das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek von dort an die Leipziger Straße angebunden. Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird an die Trakehnenstraße und von dort über Romintenstraße und Rossittenstraße an	s. 21.18

	die Leipziger Straße angebunden. Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen.	
22.19	Die Umsetzbarkeit hänge im wesentlichen Umfang von dem erforderlichen Grunderwerb und der Finanzierung der Gehwege an der Senefelderstraße und des Kreisverkehrsplatzes ab. Das ist nun gegeben! Deshalb muss nun die ausschließliche Anbindung über die Senefelder Straße und den Kreisel erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
22.20	- Im Bebauungsplan heißt es: <i>„Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendammes scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus! Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung!</i> - In den Varianten mit drei Anbindungen über die Rossitten- und Romintenstraße, die Senefelderstraße und den Schlesiendamm zeigt sich die Anbindung an den Schlesiendamm für das neue Wohngebiet am attraktivsten. Über 80% aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn A 395 darstellt (aus dem Verkehrsgutachten).	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
23	Stellungnahme Nr. 23 Schreiben vom 01.11.2018 (Eingang)	Stellungnahme der Verwaltung
23.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Der Einwender wohnt in den Mehrfamilienhäusern an der Romintenstraße gegenüber der Einmündung der Rossittenstraße.
23.2	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich Rominten- und Rosittenstraße geben.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr

23.3	Bei Erschließung über Rominten- und Rosittenstraße gäbe es eine große Zunahme von Staus , Luftverschmutzung und Lärmpegel, verbunden mit einer erheblichen Mehrbelastung CO 2-Ausstoß, sowie einer eklatanten Minderung meiner Wohn- und Lebensqualität.	S. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
24	Stellungnahme Nr. 24 Schreiben vom 28.10.2018 s. a. Stellungnahmen Nr.71, 71a, 78	Stellungnahme der Verwaltung
24.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
24.2	Die in der o.a. Vorlage dargestellten Sachverhalte der verkehrlichen Erschließung für den motIV entsprechen nicht der derzeit gültigen Beschlusslage.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
24.3	Insbesondere die Begründung der verkehrlichen Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße mit Durchbindung zur zu ertüchtigenden Senefelder Straße ist falsch, bei der angezogenen vorgezogenen Bürgerbeteiligung am 1. Dezember 2016 haben sich die mehreren hundert Teilnehmer vehement gewehrt gegen: - eine immer wieder vorgetragene Erschließung des Neubaugebiets über Rominten- und Rossittenstraße zu planen, Beschlusslage war und ist eine alleinige Erschließung über die Senefelder Straße, - eine Durchbindung von Romintenstraße und Senefelder Straße war dort nicht Thema und ist eine reine Erfindung der Verwaltung unter Inkaufnahme von Durchgangs- und Schleichverkehren und erheblicher Belastung der Altanwohner des sog. Ostpreußenviertels.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 34: Bürgerversammlung s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
25a	Stellungnahme Nr. 25a Schreiben vom 29.10.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 25b + 72 + 72a + 79	Stellungnahme der Verwaltung
25a.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage

25a.2	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siegraben und schließlich und Rominten- und Rossittenstraße geben!	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
25a.3	Diese Lösung ist den Bürgern des alten Gebietes über Jahre von den Politikern im Bezirk und im Planungsausschuss zugesichert worden!	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
25b	Stellungnahme Nr. 25b Schreiben vom 30.10.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 25a + 72 + 72a + 79	
25b.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage
25b.2	Im Bebauungsplan heißt es immer nur, eine Anbindung an die Senefelderstraße sei vorgesehen. (s.o. S. 7). Was bedeutet „vorgesehen“ genau?	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
25b.3	Sie muss als die einzige Zuwegung ohne Erschließungsverkehr im motiv durch Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
26	Stellungnahme Nr. 26 Schreiben vom 28.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
26.1	Gegen die ausgelegte Bauleitplanung für das geplante Baugebiet Trakehnenstrasse-Ost in Stöckheim bringe ich folgende Einwendungen vor:	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in einem Reihenhauses in zweiter Reihe.
26.2	1. Die Lage der Kita im Süden des geplanten Gebietes ermöglicht nicht, den ÖPNV, hier die Straßenbahn, auf kürzestem Weg zu erreichen. Damit wird ein besonderer Vorteil Stöckheims, nämlich der gute Anschluss an den ÖPNV, nicht genutzt. Viel mehr provoziert der Standort geradezu Individualverkehr, um die Kinder in die Kita zu bringen/abzuholen. Dies gilt ebenso für die Anfahrtswege der Kita-Mitarbeiterinnen. Mit Blick auf die Zukunft der Kinder ist ein ressourcenschonender Verkehr im städtischen Raum notwendig. Das bedeutet folgerichtig, dass die Kita ausschließlich über die Senefelderstraße mit dem	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte

	PKW von Eltern und Mitarbeiterinnen erreicht werden kann.	
26.3	Es darf keinen Durchgangsverkehr Rominten-Rossittenstrasse zur Senefelderstraße geben, denn das besonders zu den verkehrlichen Stoßzeiten massiv erhöhte Verkehrsaufkommen bedeutet eine nicht zumutbare Belastung für alle Anwohnerinnen des Ostpreußenviertels und eine zusätzliche, besondere Belastung der Kreuzung zur Leipziger Straße und dem Siekgaben.	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
26.4	2. Die Planung sieht eine viergruppige Kita vor. Eine Einrichtung dieser Größe macht personelle Beschränkungen bei den Öffnungszeiten notwendig. In Stöckheim ist die AWO-Kita mit ihrer besonderen Lage am Okerufer dringend renovierungsbedürftig. Im Rahmen eines Kita-Konzepts Stöckheim sollte mindestens eine größere Einrichtung bestehen, die elternfreundliche, also zeitlich weniger begrenzte Öffnungszeiten anbietet. Das kann auf dem Gelände am Okerufer realisiert werden. Aus pädagogischer Sicht ist auch die Nähe zur Grundschule ein großer Vorteil. Die Kita-Planung muss überarbeitet werden.	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte
26.5	3. Der geplante Standort ist etwa 2-300 Meter vom vorhandenen Jugendplatz entfernt. Der Jugendplatz in Melverode mit weiteren sportlichen Angeboten ist für ältere Kinder/Jugendliche ebenfalls leicht zu erreichen. Benötigt wird nicht ein weiterer Jugendplatz. Ich als älterer Mensch vertrete vielmehr die Forderung nach einem generationenübergreifendem Spielplatz, an dem ich mit Kindern und Eltern aus dem neuen und dem alten Baugebiet in Kontakt, in Kommunikation kommen kann.	Das Stadtgebiet von Braunschweig ist in Spielplatzbezirke aufgeteilt, in denen Spielmöglichkeiten jeweils für Kinder und Jugendliche wohnortnah gesichert werden sollen. Im Nordosten von Stöckheim (Spielplatzbezirk 72-8 und angrenzende Spielplatzbezirke) gibt es keinen Jugendplatz. Das dort bestehende Defizit wird durch den im Bebauungsplan festgesetzten Jugendplatz gedeckt. In die großzügigen öffentlichen Grünflächen, die innerhalb und am Rande des neuen Wohngebietes geschaffen werden, werden Wege, Sitzgelegenheiten und Spielangebote für Kinder geschaffen. Damit besteht auch für ältere Menschen Gelegenheit und Raum für Erholung und Kontakt zu anderen Menschen. Diese Angebote bedeuten eine deutliche Verbesserung für die Bewohner des Ostpreußenviertels gegenüber der heutigen ausgeräumten und nicht nutzbaren Ackerfläche.
26.6	4. Um gut dorthin zu gelangen, darf es keinen Durchgangsverkehr Romin-	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit

	ten- Rossittenstraße zur Senefelderstraße geben. Damit eröffneten sich mehr oder weniger bekannte Schleichwege für PKW, die meine Sicherheit bedrohen.	
26.7	5. Die ausgelegte Planung muss dringend im Interesse der Menschen geändert werden.	Eine Notwendigkeit zur Änderung der Planung wird nicht gesehen.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
27	Stellungnahme Nr. 27 Schreiben vom 30.10.2018 s. a. Stellungnahme Nr. 13	Stellungnahme der Verwaltung
27.1	Ich schicke eine Kopie meiner Einwendungen zu der Verkehrsplanung. Es geht um ein Schreiben, dass Herr Leuer am 18.09.2018 an die Vorsitzende des Planungsausschusses in dieser Angelegenheit gerichtet hat. Mein Hauptanliegen ist die völlig falsche Darstellung der baulichen Erfordernisse in der Senefelder Straße für den Fall, dass es keine Anbindung für den Autoverkehr von Romintenstr./Rossittenstr. an das neue Baugebiet geben sollte. Nach meiner Ansicht darf eine derartige unrichtige Darstellung des Sachverhalts einem Bediensteten der Stadt Braunschweig nicht unterlaufen, da sie Grundlage für die Entscheidung des Planungsausschusses war. Hinzukommt, dass die selben unrichtigen Argumente auch von einem Pressesprecher der Stadt gegenüber der BZ gemacht wurden (Zeitungsartikel BZ vom 13.10.2018). Ich bitte darum, diesen Sachverhalt überprüfen zu lassen. Dabei habe ich die Bitte, nicht nur von den Leuten prüfen zu lassen, die für die unrichtigen Aufgaben verantwortlich sind, sondern von einer Person, die diese Aufgabe sachlich unabhängig erledigen kann. Dies muss auch nicht unbedingt ein Verkehrsplannungsfachmann (oder -frau) sein. Wenn ich diesen Sachverhalt verstehe, können es viele andere auch. Ich bitte Sie, auf Grund des von mir dargestellten Sachverhalts die Entscheidung über die Verkehrsplanung in unserem Wohngebiet noch einmal zu überdenken. Ich sehe ein, dass bei Bau- und Verkehrsplanungen regelmäßig Bürger nachteilig betroffen sein können und bin auch damit einverstanden, so etwas hinzunehmen.	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in einem Reihenhauses in zweiter Reihe. Die Bürgerinitiative Trakehnenstraße hat mit Datum vom 10. September 2018 der Vorsitzenden des Planungs- und Umweltausschusses ein Konzept für das neue Wohngebiet zugesandt. Die Vorsitzende hat die Verwaltung dazu um Stellungnahme gebeten. Das genannte Schreiben von Herrn Stadtbaurat Leuer an die Vorsitzende vom 18. September 2018 beinhaltet diese Stellungnahme der Verwaltung zu dem Konzept der Bürgerinitiative. Es lag zur Beschlussfassung des Planungs- und Umweltausschusses über die Auslegung des Bebauungsplans in der Sitzung am 19. September 2018 vor. Die Hinweise zu diesem Schreiben werden zur Kenntnis genommen. Sie beziehen sich nicht auf die öffentlich ausgelegten Planunterlagen. Die abschließende Entscheidung über den Bebauungsplan und damit auch über die Erschließung trifft der Rat der Stadt Braunschweig nach Abwägung aller Belange.

	Ich lasse mir aber nicht gefallen, mich von der sozialdemokratisch geführten Stadtverwaltung belügen zu lassen.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
28	Stellungnahme Nr. 28 Schreiben vom 26.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
28.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Aspekt Zuwegung	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
28.2	- Die Vorlage trägt das Datum 20.04.2018, enthält aber nur die schon seit über zehn Jahren abgelehnten Planungsansätze. - Damit sind auch keine der danach folgenden politischen Beschlüsse, Zusagen der Verwaltung und die inzwischen fortgeschrittenen Planungen (s. Kreisverkehrsplatz) enthalten.	s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
28.3	- Die inhaltlichen Formulierungen sind an vielen Stellen widersprüchlich, es fehlen viele der Aussagen aus den beigegeführten Gutachten, Stellungnahmen etc. - Weder in der F-Planänderung vom 02.05.2018 noch in der B-Planvorlage finden sich die Bewertungsänderungen eigener Fachämter, sie werden nicht übernommen. - Forderungen nach vertiefenden Untersuchungen in vielen Bereichen finden sich weder in der F-/B-Planvorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
28.4	Das Investorenkonsortium hat diverse Gutachten/Analysen etc. bestellt und finanziert, die Ergebnisse sollten mit Vorsicht betrachtet werden.	s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin
28.5	Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
28.6	Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelder Straße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
28.7	Nach Vorgabe der Verwaltung wird diese Erschließungsmöglichkeit auch vom Gutachter nur erwähnt, aber nicht bewertet.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

28.8	Die Ablehnung dieser Variante, obwohl Beschlusslage seit über zehn Jahren, wird begründet, mal mit „<i>ein Wohngebiet soll nicht durch ein Gewerbegebiet erschlossen werden</i>“, dann wieder „<i>ein Gewerbegebiet soll nicht durch ein Wohngebiet erschlossen werden</i>“, das ist bewusste Irreführung!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße Eine bewusste Irreführung ist nicht erkennbar. Beide Aussagen stellen allgemeine Planungsgrundsätze dar, die sich nicht widersprechen.
28.9	Die ämter- und gutachterseits vorgebrachte Befürchtung nach Förderung von Durchgangsverkehr bei Durchbindung von Rominten- und Senefelder Straße findet sich ebenso nicht mehr im Text.	s. 21.8
28.10	Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschrieben Flachdächer vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
28.11	Das beigelegte Protokoll der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach BauGB entspricht an wesentlichen Stellen nicht dem Versammlungsverlauf, es enthält in den eingefügten Stellungnahmen der Verwaltung z.T. irreführende, nichtssagende oder gar falsche Behauptungen, z.B., dass die Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über ihre alten Straßen durch das neue Wohngebiet und über die Senefelder Straße gefordert hätten.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
28.12	- So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Melverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. - Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutigen Umwelt-Klimaschutz-Diskussion	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß

	eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂-Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	
28.13	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
28.14	- Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich Rominten- und Rossittenstraße geben, ggf. muss eine mechanische Sperre (Bauzaun) errichtet werden gegen „Irrläufer“. - Bei Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße wird der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell <i>ausreichende Qualität</i>, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! Darüber hinaus würde eine Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße bedeuten, dass der Verkehr letztendlich nur über die Romintenstraße geführt werden würde, da die Rossittenstraße sowie die Trakehnenstraße in die Romintenstraße einmünden	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
28.15	Im Bebauungsplan heißt es immer nur, eine Anbindung an die Senefelderstraße sei "vorgesehen". Sie muss als die einzige Zuwegung ohne Erschließungsverkehr im motlV durch Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
28.16	Laut Verkehrsgutachten muss die Senefelderstraße ertüchtigt werden, die von Bauträger vorgebrachten Argumente, sie sei zu schmal, stimmen	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	nicht! Sie hat mit 5,70 Meter Breite ausreichend Möglichkeiten auch LKW-Verkehr nach den jetzigen Bestimmungen zu ermöglichen.	
28.17	Radwege und Fußgängerwege vom Neubaugebiet über die Senefelderstraße zu Kaufland sind ebenfalls im Sinne des DENKDEINESTADT-Prozesses unbedingt zu gestalten.	s. 21.17
28.18	Die Wohnbauflächen sollen durch Anschluss an das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek von dort an die Leipziger Straße angebunden. Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird an die Trakehnenstraße und von dort über Rominthenstraße und Rossittenstraße an die Leipziger Straße angebunden. Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen.	s. 21.18
28.19	Die Umsetzbarkeit hänge im wesentlichen Umfang von dem erforderlichen Grunderwerb und der Finanzierung der Gehwege an der Senefelderstraße und des Kreisverkehrsplatzes ab. Das ist nun gegeben! Deshalb muss nun die ausschließliche Anbindung über die Senefelder Straße und den Kreisel erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
28.20	- Im Bebauungsplan heißt es: „<i>Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendammes scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus!</i> Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung! - In den Varianten mit drei Anbindungen über die Rossitten- und Rominthenstraße, die Senefelderstraße und den Schlesiendamm zeigt sich die Anbindung an den Schlesiendamm für das neue Wohngebiet am attraktivsten. Über 80% aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn A 395 darstellt (aus dem Verkehrsgutachten).	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

29	Stellungnahme Nr. 29 Schreiben vom 26.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
29.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Aspekte Umwelt und Zuwegung	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
29.2	Die ämter-/gutachterseits formulierten Forderungen nach Ausrichtung/Struktur des geplanten Baugebietes nach klimatischen/ökologischen Gesichtspunkten sind in den bekannt gewordenen Nutzungsbeispielen nicht zu finden, weder in der Vorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
29.3	- Im vorgelegten, schon deutlich älteren Umweltbericht sind sowohl in der Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Plan) als auch im ausgelegten Bebauungsplan Trakehnenstraße ST 81 die Darstellungen zu den Umweltkompartimenten Boden, Wasser, Luft, Flora, Fauna, Immissionen, Emissionen weder vollständig und noch ausführlich dargestellt und noch nachvollziehbar bewertet. - Ämter- und gutachterseits (falls vorhanden) beschriebene Forderungen/Ergänzungen finden sich im Umweltbericht nicht wieder, Bewertungen divergieren teilweise. Forderungen nach vertiefenden Betrachtungen, bzw. Gutachten werden an keiner Stelle berücksichtigt.	s. Abwägung 26: Umweltbericht s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
29.4	- Der vorgelegte Bericht stellt bestenfalls eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), bzw. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar, die vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit fehlt ebenfalls vollständig. - Deshalb wird eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) über den Verlauf einer Vegetationsperiode gefordert.	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
29.5	- Entsprechend der gesetzlichen Grundlage sind folgende Schritte nötig und nachvollziehbar darzustellen: - o Screening-Prozess zur Ermittlung, ob eine UVP notwendig ist - o Scoping-Prozess zur Festlegung der Untersuchungsinhalte - o Erstellung eines Umweltberichtes (Umweltverträglichkeitsstudie) einschließlich einer Alternativenprüfung	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung

	- o Öffentlichkeitsbeteiligung (zum Teil mehrfach während der verschiedenen Verfahrensstufen) - o Behördenbeteiligung - o Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Umweltverbände etc.) - o Entscheidung über die Zulässigkeit unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren und dem Umweltbericht	
29.6	• Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
29.7	• Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelder Straße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
29.8	• Die ämter- und gutachterseits vorgebrachte Befürchtung nach Förderung von Durchgangsverkehr bei Durchbindung von Rominten- und Senefelder Straße findet sich ebenso nicht mehr im Text.	s. 21.8
29.9	• Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschrieben Flachdächer vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
29.10	• Das beigefügte Protokoll der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach BauGB entspricht an wesentlichen Stellen nicht dem Versammlungsverlauf, es enthält in den eingefügten Stellungnahmen der Verwaltung z.T. irreführende, nichtssagende oder gar falsche Behauptungen, z.B., dass die Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über ihre alten Straßen durch das neue Wohngebiet und über die Senefelder Straße gefordert hätten.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
29.11	• So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß

	eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Meverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutige Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben, Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂-Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Bau-gebiet betrifft.	
29.12	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
29.13	Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich und Rominten- und Rossittenstraße geben, da bei Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet wird. Zu Hauptverkehrszeiten würde es zu merklichen Staus und Wartezeiten kommen. Darüber hinaus würde eine Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße bedeuten, dass der Verkehr letztendlich nur über die Romintenstraße geführt werden würde, da die Rossittenstraße sowie die Trakehnenstraße in die Romintenstraße einmünden.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
29.14	Vom Zusatzgebiet Breites Bleek darf es keine Straßenverbindung zur Trakehnenstraße geben, nur Fußgänger und Fahrradfahrer sollten wie bisher zur Straßenbahnhaltestelle durchfahren können.	s. 21.14
29.15	Im Bebauungsplan heißt es immer nur, eine Anbindung an die Senefelderstraße sei "vorgesehen". Sie muss als die einzige Zuwegung ohne Erschließungsverkehr im motIV durch	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	
29.16	Laut Verkehrsgutachten muss die Senefelderstraße ertüchtigt werden, die von Bauräger vorgebrachten Argumente, sie sei zu schmal, stimmen nicht! Sie hat mit 5,70 Meter Breite ausreichend Möglichkeiten auch LKW-Verkehr nach den jetzigen Bestimmungen zu ermöglichen.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
29.17	Radwege und Fußgängerwege vom Neubaugebiet über die Senefelderstraße zu Kaufland sind ebenfalls im Sinne des DENKDEINESTADT-Prozesses unbedingt zu gestalten.	s. 21.17 s. Abwägung 1: Senefelderstraße
29.18	Die Wohnbauflächen sollen durch Anschluss an das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek von dort an die Leipziger Straße angebunden. Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird an die Trakehnenstraße und von dort über Romintenstraße und Rossittenstraße an die Leipziger Straße angebunden. Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen.	s. 21.18
29.19	Die Umsetzbarkeit hänge im wesentlichen Umfang von dem erforderlichen Grunderwerb und der Finanzierung der Gehwege an der Senefelderstraße und des Kreisverkehrsplatzes ab. Das ist nun gegeben! Deshalb muss nun die ausschließliche Anbindung über die Senefelder Straße und den Kreisel erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
29.20	- Im Bebauungsplan heißt es: <i>„Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendammes scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus! Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung!</i> - In den Varianten mit drei Anbindungen über die Rossitten- und Romintenstraße, die Senefelderstraße und den Schlesiendamm zeigt sich die Anbindung an den Schlesiendamm für das neue Wohngebiet am attraktivsten. Über 80% aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche	s. Abwägung 13: Schlesiendamm

	Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn A 395 darstellt (aus dem Verkehrsgutachten).	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
30	Stellungnahme Nr. 30 Schreiben vom 31.10.2018 s. a. Stellungnahme Nr. 69	Stellungnahme der Verwaltung
30.1	Hiermit erhebe ich gegen den o.g. Bebauungsplan diverse Einwendungen/Einspruch	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in dritter Reihe (Reihenhaus).
30.2	In erster Linie beanstande ich die vorgesehene Anbindung der vom Gewerbe genutzten Senefelder Str. an die Romintenstraße. Der damit verbundene Durchgangsverkehr von der Leipziger Str., dem Siekgraben sowie weiter weg zu diesem Gewerbegebiet mit Supermarkt und Baumarkt bringt nach voreingenommener Einschätzung der Planer eine Zunahme von mind. 1800 PKW täglich mit sich. Angesichts der vielen Ampeln zwischen Romintenstr. und Mascheroder Weg ist jedoch mit erheblichem zusätzlichem Schleichverkehr zu rechnen. Hieran werden auch die vorgesehenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen nichts ändern. Wenn nun die von Planern erwartete Zunahme an Verkehr zwar grenzwertig aber dennoch zumutbar sein soll, liegt insoweit ein deutlicher Widerspruch vor. Wenn „grenzwertig“, kann das doch nur bedeuten, diese Absicht fallen zu lassen, zumindest ist aber zu fordern, dass nach Abschluß der wesentlichsten Bauphase der Anschluß an die Senefelder Str. rigoros abgebaut wird und nur ein Durchlaß für Fußgänger sowie Radfahrer verbleibt.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung Das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Straßen wird nicht als „grenzwertig“, sondern als „verträglich eingestuft.“
30.3	In diesem Zusammenhang ist auch eine Verlängerung des Schlesiendamms in das Neubaugebiet (evtl. als Sackgasse) angezeigt. Diese Planung ist jahrelang von den Entscheidungsträgern im Rat sowie den Bezirksräten favorisiert worden. Die Kostenfrage für den Ausbau dieser Zuwegung ist nicht erheblich. Geld im Haushalt ist vorhanden, insbesondere im Hinblick auf den beabsichtigten Ankauf einer maroden Eisenbahnbrücke (Folgekosten von Baumängeln nicht inbegriffen). Hier ist eine Wertigkeit zwischen Schutz von Anwohnern vor Verkehrslärm, Schadstoffen und der Nutzung des	s. Abwägung 13: Schlesiendamm Auf den Kreisverkehrsplatz kann nicht verzichtet werden, da dieser auch ohne Anschluss des Wohngebietes erforderlich ist.

	Ringgleises durch Freizeitleiter vorzunehmen. Haushaltsmittel ergeben sich zudem aus dem Verkauf des im Neubaugebiet befindlichen, ansehnlichen Grundvermögens der Stadt. Ferner ergeben sich auch Gelder aus einem Verzicht des Kreises am Mascheroder Weg/Senefelder Straße. Für die Bauphase reichen an sich Ampeln. Für die Anwohner der Militischstraße, den Kleingärtnern und den wenigen Breite-Bleek-Bewohnern können Schallschutzwände (z.T. schon vorhanden) installiert werden. Hier fragt es sich, warum laut Planern z.B. den wenigen Kleingärtnern der Verkehrslärm nicht zuzumuten ist, den Bewohnern der Romintenstraße aber ohne weiteres.	
30.4	Ein Einstieg in eine entsprechende Planung wird zwar von der Verwaltung abgelehnt. Sie läßt sich jedoch im Hinblick auf bereits vorhandene Erkenntnisse mit gutem Willen kurzfristig vornehmen, zumal fachlich ausgereifte Vorschläge der Verwaltung vorliegen. Nachdem mehr als 10 Jahre verplant worden sind, ist ein zusätzliches halbes Jahr kein Verlust.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm Für eine Verlängerung des Schlesien-damms liegt keine Fachplanung vor.
30.5	Die Zunahme des Verkehrs auf der Romintenstraße bringt erhebliche Lärm- sowie Schadstoffbelastungen mit sich. Dass die Planer dies, obwohl grenzwertig, als zumutbar einstufen, läßt auf eine gewisse Gutsherrenart schließen. Dass zudem vorgelagerte Garagen Lärmschutz haben sollen, ist eine sehr saloppe Feststellung. Eine eingehende Inaugenscheinnahme hat wohl nicht stattgefunden. Es befinden sich an der Nordseite der Romintenstraße nur drei Garagenkomplexe längsseits der Straße mit 5 bis 7 Garagen aber mit sehr breiten Durchgängen/Zuwegungen zu den Reihenhäusern von jeweils 10 bis 14 m. Die Schallausbreitung ist also keineswegs wie bei einer durchgehenden Mauer eingedämmt. Die übrigen Abschnitte der Romintenstraße sind gewissermaßen frei zugänglich, Schall- und Schadstoffemissionen ebenfalls voll ausgesetzt.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung Es wird nicht unterstellt, dass die vorhandenen Garagenanlagen an der Romintenstraße die Wirkung einer durchgehenden Lärmschutzwand entfalten. Gleichwohl führt die Anordnung der Garagenanlagen vor den Reihenhäusern Romintenstraße 17-45 dazu, dass der zum Garten hin orientierte Erdgeschoss- und Freibereiche der unmittelbar an die Garagen angrenzenden Reihenhäuser einen Abstand von 20,0 m vom Fahrbahnrand (bzw. von 16,0 m vom Rand der öffentlichen Verkehrsfläche) haben und damit zu einem größeren Teil gegenüber der Straße abgeschirmt sind. Damit sind die Grundstücke weniger betroffen, als wenn sie unmittelbar an die Verkehrsfläche angrenzen würden.
30.6	Weiterhin wende ich mich gegen die Bebauung der Ostseite der Trakehnenstraße mit Wohnblöcken mit Höhen von 10 Metern. Dies führt zu einer wesentlichen Verschattung nicht nur der Häuser an der Westseite der Trakehnenstraße sondern auch der unmittelbar dahinter	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand

	befindlichen Reihenhäuser, zu der auch die Nummer 41 zählt.	
30.7	Der Bau des Kreisels Einmündung Senefelder Straße/Mascheroder Weg ist im übrigen kein primäres Anliegen der Bürgerinitiative (BI). Dessen Befürwortung bezieht sich lediglich darauf, dass das Neubaugebiet mit Ausnahme der unmittelbaren Bebauung an der Trakehnenstraße ausschließlich über die Senefelderstraße erschlossen werden soll. Das aber ist abgelehnt worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. s. Abwägung 1: Senefelderstraße
30.8	Abschließend Folgendes: befremdlich am Verhalten der Verwaltung finde ich, dass sie zwar Vertreter der BI angehört hat, aber zu den Erörterungen mit Investor und Bez.rat trotz entsprechender Anregung/Forderung nicht hinzugezogen hat. Ist dies die vom Oberbürgermeister propagierte Beteiligung der Bürger „Denk Deine Stadt“? Derartige Verfahren mögen zwar u.U. zeitaufwändig sein, ersparen aber ggf. langwierige Gerichtsverfahren im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens beim OVG Lüneburg über Satzungen zu Baugebieten. Auch Satzungen sozusagen als kommunale Gesetze unterliegen dem Rechtsstaatsprinzip des Grundgesetzes.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange Die Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 und damit die Beteiligung der Gremien und der Öffentlichkeit ist nach den Vorschriften des BauGB erfolgt. Gespräche zwischen der Verwaltung und Vertretern der Bürgerinitiative sowie zwischen der Verwaltung und Vertretern des Stadtbezirksrates wurden seitens der Verwaltung als freiwilliges zusätzliches Angebot durchgeführt. Dabei ging es vor allem um die Erschließung und die Forderungen der Anlieger aus dem Ostpreußenviertel hierzu, so dass diese allseits bekannt waren. Ferner hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, sich z.B. im Rahmen von Einwohnerversprechstunden direkt an die Vertreter des Stadtbezirksrates zu wenden. Die Vorhabenträgerin musste sich in Bezug auf die Erschließung nach den Vorgaben der Verwaltung bzw. der von den Gremien beschlossenen Planung richten und hatte insofern keine eigene Planungskompetenz.
30.10	Der Bebauungsplan enthält diverse Unvollständig- und Widersprüchlichkeiten. Zudem fehlen Sozialverträglichkeits- und Nachhaltigkeitsprüfungen. Hierzu ist noch vorzutragen.	Es ist nicht erkennbar, dass die Planung unvollständig oder widersprüchlich ist. s. Abwägung 28: Sozialverträglichkeitsprüfung, Nachhaltigkeitsprüfung

		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
31	Stellungnahme Nr. 31 Schreiben per Mail vom 08.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
31.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt von der Rossittenstraße aus gesehen in zweiter Reihe
31.2	Beim Kauf unseres Grundstücks im Ostpreußenviertel haben wir uns aufgrund der städtischen Vorgaben darauf verlassen, in einem abgeschlossenen, verkehrsberuhigtem Viertel zu bauen und zu leben. Die Möglichkeit von Durchgangsverkehr war nicht vorgesehen. Frühere Planungen sahen auch die Anbindung Trakehnenstr. Ost über den Schlesien-/Ostpreußendamm und später über die Senefelder Straße vor. Beides macht Sinn. Die seit Jahren von vielen Stöckheimer Bürgern vorgetragenen Einwände finden sich wiederum nicht in dem o.a. Bauplan wieder.	s. Abwägung 14: Zusage Schlesien-damm s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 1: Senefelderstraße
31.3	Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Rominten - und Rossittenstraße geben. Deshalb muss die ausschließliche Anbindung über die Senefelder Straße und dem inzwischen zugesagten Kreisel erfolgen. Die vielen ausführlichen Begründungen der Bürger sind Ihrer Verwaltung bekannt, werden anscheinend aber immer wieder unterdrückt oder falsch interpretiert.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
31.4	Bei den von mir besuchten Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung ist z.B. niemals, wie von der Verwaltung protokolliert, dass die Bürger des Ostpreußenviertels eine Durchfahrtsmöglichkeit über Rominten/Rossittenstraße durch das neue Wohngebiet und über die Senefelder Straße gefordert hätten. Genau das Gegenteil ist der Fall.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
32	Stellungnahme Nr. 32 Schreiben vom 31.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
32.1	Hiermit legen wir Widerspruch ein gegen die insgesamt oben benannte Bauplanung! Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Trakehnenstraße

32.2	1. Laut bisherigen Planungen war vorgesehen, dass die Wohnbebauung entlang der Trakehnenstraße gegen über den bestehenden 1,5 geschossigen Reihenhäusern, mit 2,5 bis 3,5 geschossigen Mehrfamilienhäusern bebaut werden könnte, was für alle Anlieger schon indiskutabel war! Nach unserer neusten Information sollen uns gegenüber jetzt, an dieser Stelle, im Neubaugebiet Trakehnenstraße-Ost, 3 geschossige Mehrfamilien Häuser mit Pultdach und 10 m Höhe platziert werden. So wären wir total zugebaut, eingekeilt, oder wie man diese Situation dann bezeichnen will! Das geht nun überhaupt nicht, da zu unserer Westseite hin bereits 2,5 geschossige Reihenhäuser stehen. Die Sonneneinstrahlung wäre somit vermindert und die Licht Verhältnisse insgesamt verschlechtert. Vor allem würden uns die neuen Nachbarn aus den oberen Etagen direkt ins Bad- und Schlafzimmer hinein blicken, dies ist unzumutbar, und schon deswegen werden wir mit allen Mitteln gegen diesen Bebauungsplan vorgehen! Nicht zuletzt erfahren unsere Immobilien eine nicht unwesentliche Wertminderung! Diese Mehrfamilienhäuser gehören an die nordöstliche Randbebauung also Richtung A 395 zur Straßenbahn-Haltestelle hin, und bestimmt nicht am Verlauf der Trakehnenstraße!	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
32.3	2. Egal wie letztlich die Planung der Zufahrt zu den Neuen Baugebieten Trakehnenstraße/Ost und Breites Bleek erfolgt und durchgeführt wird, können wir nicht hinnehmen, dass eventuell die jetzige Trakehnenstraße als Hauptverteilungsstraße zu den neuen Baugebieten ausgebaut wird. Damit wären wir einer unzumutbaren Verkehrsbelastung ausgeliefert, die es zu vermeiden gilt. Das gilt natürlich auch für die gesamte Bauphase. Laut unserer Kenntnis ist bis jetzt nur der Kreisel an der Senefelderstraße beschlossene Sache. Die weiteren Straßenführungen sind weder festgelegt noch beschlossen.	Die Trakehnenstraße ist nicht als Hauptverteilungsstraße zu den neuen Baugebieten anzusehen. Die Hauptzu- und -abfahrten werden über die Romintenstraße, die Rossittenstraße, die Senefelderstraße und die Straße Breites Bleek erfolgen. Zusätzlicher Verkehr ist im Wesentlichen nur durch die neuen Anlieger auf der Ostseite der Trakehnenstraße und durch Verkehr von und zur Kindertagesstätte (sowohl aus dem Neubaugebiet als auch später aus dem Ostpreußenviertel) zu erwarten. Das im Prognosefall 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen von 250 Kfz/24 h ist relativ gering. Eine unzumutbare Belastung ist damit nicht verbunden. Die „weiteren Straßenführungen“, d.h. die Erschließung der beiden Neubaugebiete,

		werden im Rahmen des Satzungsbeschlusses über den Bebauungsplan ST 81 beschlossen.
32.4	3. Zur Straßenführung und Gesamtbebauung haben wir einen Vorschlag der Bürgerinitiative „Baugebiet Trakehnenstraße“ eingesehen, wobei wir diese Planung nur unterstützen können, soweit die uns gegenüberliegenden Neubauten in der Gesamthöhe an unsere bestehenden Reihenhäuser an der Trakehnenstraße angeglichen werden!	s. Abwägung 20: Entwurf BI s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
32.5	Als direkt Betroffene, das werden Sie sicher verstehen, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, können wir diese städtische – Gesamtplanung nicht akzeptieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
33	Stellungnahme Nr. 33 Schreiben vom 30.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
33.1	Hiermit legen wir Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Als Anwohner des Neidenburgwegs sind wir von der Bauplanung direkt betroffen.	Das Grundstück der Einwender liegt von der Trakehnenstraße aus in zweiter Reihe und von der Rossittenstraße aus in vierter Reihe.
33.2	In erster Linie erheben wir Widerspruch gegen eine verkehrliche Erschließung des neuen Wohngebietes, die eine Anbindung über Romintenstraße und Rossittenstraße an die Leipziger Straße mit einschließt. Dies würde zu einer erheblichen Belastung durch Luftverschmutzung, Lärm und durch Verkehrsstau an der Einmündung zur Leipziger Straße führen. Es ist schon heute häufig eine Überlastung der Kreuzung Romintenstraße/Leipziger Straße zu beobachten.	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
33.3	Weiterhin ist davon auszugehen, dass durch eine Nutzung dieses Zufahrtweges während der Erschließungs- und Bauphase durch Baustellenfahrzeuge Straßenreparaturen erforderlich werden, die dann auch von uns als Anlieger mitzufinanzieren wären.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
33.4	Wir fordern daher eine verkehrliche Erschließung ausschließlich über die Senefelderstraße und – was uns verkehrstechnisch sehr sinnvoll erscheint – über eine Anbindung an den Sachsendamm.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesienamm
33.5	Weiterhin halten wir die Planung, Mehrfamilienhäuser an der Trakehnenstraße und Einfamilienhäuser zur Autobahn hin	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand

	zu errichten, unter städtebaulichen Gesichtspunkten für falsch, es müsste umgekehrt sein.	
33.6	Wir hoffen dass unser Anliegen Berücksichtigung findet.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
34	Stellungnahme Nr. 34 Schreiben vom 05.11.2018 (bestehend aus 6 Einzelschreiben)	Stellungnahme der Verwaltung
34.1	1. Schreiben: Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81, insbesondere im Teilbereich Trakehnenstraße Ostseite, erhebe ich Einspruch Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt im südlichen Abschnitt der Trakehnenstraße gegenüber der Kita.
34.2	Auszüge aus B-Plan ST 81: Auf S. 14, Abs. 1 heißt es: <i>Eine ausschließliche Erschließung von Norden oder Süden steht einer klaren städtebaulichen Zuordnung und Orientierung entgegen. Eine gemeinsame Erschließung mit dem bestehenden Wohngebiet Rominthenstraße/Rossittenstraße ist deshalb sinnfällig, unterstreicht die Zugehörigkeit der Wohngebiete und fördert die Quartiersbildung.</i> Hingegen auf S. 85, letzter Absatz, und S. 86, oben: <i>Im gesamten Bereich zwischen Trakehnenstraße und der mittleren Grabenachse (WA 1.1, WA 1.2 und WA 2.1) werden Flachdächer festgesetzt. Damit erhält der westliche Bereich des Teilgebietes Trakehnenstraße in Bezug auf die Dachform ein einheitliches Erscheinungsbild. Die Bebauung hebt sich von der bestehenden Reihenhausbebauung mit Satteldach auf der gegenüberliegenden Straßenseite ab und markiert entlang der Trakehnenstraße das neue Baugebiet. Das Flachdach steht sowohl für kleinere Mehrfamilienhäuser als auch für Einfamilienhäuser auf ausreichend großen Flächen zur Verfügung.</i> Das ist ein eklatanter Widerspruch zum Zitat aus S. 14.	Ein Widerspruch zwischen den beiden Auszügen aus der Begründung ist nicht erkennbar. In dem ersten Zitat geht es um die Erschließung und das damit verbundene angestrebte Zusammenwachsen des Siedlungsgebietes im Nordosten von Stöckheim. In dem zweiten Zitat geht es um die zulässige Höhe und Dachform der Bebauung. Auch wenn das Siedlungsgebiet zusammenwachsen soll, wird schon allein aufgrund der Architektur ein Unterschied zwischen der 40 Jahre alten Bebauung des Ostpreußenviertels und den Neubauten erkennbar sein, insbesondere in Bezug auf die Gestaltung und Form der Gebäude. Es besteht kein zwingender städtebaulicher Grund dafür, dass die neuen Gebäude ein Spiegelbild der bestehenden Bebauung sein müssten. s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostseite, Nordseite
34.3	Zu den vorgeschriebenen Dachformen kommen weitere Kriterien, die die bisherige Wohnqualität an der Westseite der Trakehnenstraße (Altbebauung) erheblich mindern und zu einer Wertminderung führen werden. Dazu S. 55; 5.2.4 Höhen baulicher Anlagen, 2. Abs.:	s. Abwägung 16: Höhe der Bebauung Trakehnenstraße, Ostseite, Nordseite s. Abwägung 29: Wertminderung

	<i>„In den Baugebieten WA 1.1 (u.a. Trakehnenstraße Ostseite, s.o., Anm. des Verf.) und WA 1.2, die an oder in der Nähe der Trakehnenstraße liegen und in denen Flachdächer vorgeschrieben sind, sollen auch kleinere Mehrfamilienhäuser ermöglicht werden. Aus diesem Grund soll hier zusätzlich zu den zwei Vollgeschossen ein Staffelgeschoss möglich sein. Es ist deshalb eine Höhe von 10,0 m zulässig. Eine solche Höhe ist städtebaulich verträglich, auch wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite niedrigere Gebäude mit einem Vollgeschoss und ausgebautem Dachgeschoss vorhanden sind. Denn zwischen diesen beiden Bereichen liegt die Trakehnenstraße, die einschließlich der Nebenanlagen eine künftige Breite von insgesamt ca. 19,0 m haben wird. In diese Straßenfläche ist eine 2,50 m breiter Grünstreifen integriert, in welchem eine dichte Reihe mittel- bis großkroniger Laubbäume gepflanzt werden wird. Somit ist ein ausreichender Puffer zwischen der Bestandsbebauung und der geplanten Bebauung gesichert.</i>	
34.4	2. Schreiben Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81, insbesondere wegen der vernachlässigten Umweltaspekte, erhebe ich Einspruch Begründung:	s. folgende Stellungnahmen
34.5	Der ausgelegte Bebauungsplanentwurf ist unvollständig, der Bezug auf § 3 (2) BauGB hat nichts mit Umweltbelangen zu tun, sondern ausschließlich mit der Beteiligung der Öffentlichkeit durch Auslegung. Im vorgelegten, schon deutlich älteren Umweltbericht sind sowohl in der Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Plan) als auch im ausgelegten Bebauungsplan Trakehnenstraße ST 81 die Darstellungen zu den Umweltkompartimenten Boden, Wasser, Luft, Flora, Fauna, Immissionen, Emissionen weder vollständig noch ausführlich dargestellt, noch nachvollziehbar bewertet.	s. Abwägung 26: Umweltbericht
34.6	A- & E-Maßnahmen sind entgegen gesetzlicher Vorgaben nicht vorhabensnah ausgewiesen.	s. Abwägung 24: Ausgleichsflächen
34.7	Ämter- und gutachterseits (falls vorhanden) beschriebene Forderungen/Ergänzungen finden sich im Umweltbericht nicht wieder, Bewertungen divergieren teilweise. Forderungen nach vertiefenden	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter s. Abwägung 26: Umweltbericht

	Betrachtungen, bzw. Gutachten werden an keiner Stelle berücksichtigt, insbesondere nicht die Hinweise nach BNatSchG § 44.	
34.8	Der vorgelegte Bericht stellt bestenfalls eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), bzw. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar, die vorgeschriebene gesonderte Beteiligung der Öffentlichkeit fehlt ebenfalls vollständig. Es wird an keiner Stelle nachvollziehbar dargelegt, warum auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPg) verzichtet wird. Deshalb wird eine vollständige UVP nach UVPg über den Verlauf einer Vegetationsperiode gefordert.	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
34.9	Entsprechend der gesetzlichen Grundlage sind folgende Schritte nötig und nachvollziehbar darzustellen: o Screening-Prozess zur Ermittlung, ob eine UVP notwendig ist o Scoping-Prozess zur Festlegung der Untersuchungsinhalte o Erstellung eines Umweltberichtes (Umweltverträglichkeitsstudie) einschließlich einer Alternativenprüfung o Beteiligung der Öffentlichkeit (zum Teil mehrfach während der verschiedenen Verfahrensstufen) o Behördenbeteiligung o Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Umweltverbände etc.) o Entscheidung über die Zulässigkeit unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren und dem Umweltbericht.	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
34.10	3. Schreiben Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 Einspruch Begründung:	s. folgende Stellungnahmen
34.11	Der geplante Bau einer Kindertagesstätte (KITA) an der bislang vorgesehenen Stelle ist absolut unsinnig. Die Planung der KITA berücksichtigt in keiner Weise den expliziten BezRatsbeschluss, nach dem eine Kita für den Motiv ausschließlich über die Senefelder Straße angebunden werden muß, um die zu erwartende verkehrs- und kindergefährdende Problematik der sog. Mutti-taxen gar nicht erst entstehen zu lassen. Eine KITA, so sie denn gebaut wird, gehört in die Nähe der Stadtbahnhaltestelle	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte

	Trakehnenstraße, wo die Kinder ungefährdet ein- und aussteigen können, was wiederum die Entwicklung von Selbstständigkeit fördert. Eine zusätzliche KITA verschärft zudem die Personalsituation, nicht nur in Stöckheim. Sinnvoller wäre es, in Stöckheim vorhandene KITAs so auszurüsten, daß mit dem zur Verfügung stehenden Personal eine Rundumbetreuung organisiert werden kann.	
34.12	4. Schreiben Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch. Der vorgelegte Plan ist in Gänze abzulehnen! Begründung:	s. folgende Stellungnahmen
34.13	Der ausgelegte Bebauungsplanentwurf (B-Plan) wird abgelehnt, weil insgesamt unvollständig, unstrukturiert und widersprüchlich.	Es ist nicht erkennbar, dass der Bebauungsplan ST 81 unvollständig, unstrukturiert und widersprüchlich ist.
34.14	Es fehlen Sozialverträglichkeits-, Umweltverträglichkeits- und Nachhaltigkeitsprüfung.	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung s. Abwägung 28: Sozialverträglichkeitsprüfung, Nachhaltigkeitsprüfung
34.15	Die inhaltlichen Formulierungen sind an vielen Stellen widersprüchlich, es fehlen viele der Aussagen aus den beigefügten Gutachten, Stellungnahmen etc. • Weder in der F-Planänderung vom 02.05.2018 noch in der B-Planvorlage finden sich die Bewertungsänderungen eigener Fachämter, sie werden nicht übernommen. • Forderungen nach vertiefenden Untersuchungen in vielen Bereichen finden sich weder in der F-/B-Planvorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages. • Die ämter-/gutachterseits formulierten Forderungen nach Ausrichtung/Struktur des geplanten Baugebietes nach klimatischen/ökologischen Gesichtspunkten sind in den bekannt gewordenen Nutzungsbeispielen nicht zu finden, weder in der Vorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
34.16	Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
34.17	Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelder Straße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung

34.18	Nach Vorgabe der Verwaltung wird diese Erschließungsmöglichkeit auch vom Gutachter nur erwähnt, aber nicht bewertet.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
34.19	Die Ablehnung dieser Variante, obwohl Beschlusslage seit über zehn Jahren, wird begründet, mal mit „ <i>ein Wohngebiet soll nicht durch ein Gewerbegebiet erschlossen werden</i> “, dann wieder „ <i>ein Gewerbegebiet soll nicht durch ein Wohngebiet erschlossen werden</i> “, das ist bewusste Irreführung!	s. 28.8
34.20	Die ämter- und gutachterseits vorgetragene Befürchtung nach Förderung von Durchgangsverkehr bei Durchbindung von Rominten- und Senefelder Straße findet sich ebenso nicht mehr im Text.	s. 21.8
34.21	Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschriebenen Flachdächern vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
34.22	Befremdlich erscheint, daß das Investorenkonsortium diverse Gutachten/Analysen etc. bestellt und finanziert hat, die Ergebnisse sollten eher mit Vorsicht betrachtet werden.	s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin
34.23	5. Schreiben Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch Begründung:	s. folgende Stellungnahmen
34.24	Die ausgelegte Planung ist „uralt“, sie wurde bestenfalls umdatiert, Entwicklungen, Beschlüsse und Vorgaben der letzten Jahre finden sich darin nicht wieder	s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
34.25	Das in der o.a. Vorlage dargestellte Nutzungsbeispiel der baulichen Struktur des zukünftigen Wohngebietes ist eine geistlose 08/15-Planung; sie paßt weder zu heutigen modernen Erkenntnissen noch zur Struktur des angrenzenden sog. Ostpreußenviertels. Insbesondere die Anordnung der Mehrgeschossbebauung weitab der leistungsfähigen ÖV-Erschließung (Stadtbahn) widerspricht allen Erkenntnissen nachhaltiger Stadtplanung.	Das neue Wohngebiet hat eine klare städtebauliche Struktur und wird durch die mittige Grün-Grabenachse gegliedert. Das Ziel, hier ein Wohngebiet für Einfamilienhäuser verschiedener Typen und kleinere Mehrfamilienhäuser zu realisieren, kann durch den städtebaulichen Entwurf gut erreicht werden. Die Verkehrsflächen werden auf das nötige Maß reduziert und durch zahlreiche Baumpflanzungen gestaltet. Die beiden Stadtbahnhaltestellen Siekgraben und Trakehnenstraße sind insbesondere auch von der Bebauung am Ostrand der Trakehnenstraße aus gut zu erreichen. Die maximale Entfernung beträgt jeweils ca.

		400 m. s. Abwägung 21: Zentraler Bereich s. Abwägung 22: Ostpreußenviertel - Struktur
34.26	Die Errichtung einer KiTa mit angrenzendem Jugendplatz am äußersten Ende des Plangebietes, ebenfalls weitab vom ÖV, zwingt geradezu zu erheblichem motIV und verschärft unnötig die Mütter-Kind-Taxi-Problematik.	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte
34.27	Auch die weiteren Darstellungen in der Vorlage sind widersprüchlich, zum einen soll z.B. das Neubaugebiet als Ergänzung des Ostpreußenviertels gesehen werden, was bei der vorgeschlagenen Struktur aber unsinnig ist, andererseits wird die völlig unpassende östliche Randbebauung der Trakehnenstraße damit begründet, daß so eine eindeutige Trennung zwischen Alt- und Neubaugebiet geschaffen wird. Die geplante östliche Randbebauung der Trakehnenstraße zerstört das Gefüge der westlichen, vorhandenen Bebauung und paßt weder in Form noch in Größe zur vorhandenen Bebauung.	s. 34.2 s. 34.25
34.28	Die grundsätzlichen Mängel der bislang bekannten Nutzungsplanung sind:	s. folgende Stellungnahmen
34.29	– Mobilitätskonzept nicht vorhanden, einseitige Belastung der Anwohner	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte
34.30	– Lärmschutz durch falsche Anordnung von Baumassen nicht vorhanden	Es ist nicht nachvollziehbar, inwieweit die falsche Anordnung von Baumassen dem Lärmschutz widerspricht. An der Ostseite des Wohngebietes ist aus Lärmschutzgründen eine Bauhöhe von mindestens 8,0 m festgesetzt.
34.31	– Kein baulicher Zusammenhang zum Ort	Dadurch, dass die Ostseite der Trakehnenstraße bebaut und auch von der Trakehnenstraße aus erschlossen wird, entsteht gerade der Zusammenhang zwischen dem bestehenden und dem neuen Wohngebiet.
34.32	– Baumasse schlecht verteilt	Die Baumassen in dem neuen Wohngebiet werden von West nach Ost differenziert sehr gut strukturiert verteilt. (Anzahl der Geschosse, Gebäudehöhe, Dachform). Dadurch entsteht eine klar ablesbare städtebauliche Struktur, die auch eine gute Orientierung bietet.
34.33	– Zu geringe Dichte	Das städtebauliche Ziel für das neue Wohngebiet ist eine verträgliche Arrondierung des Nordostens von Stöckheim mit einer vergleichbaren Bebauungsstruktur. Der Schwerpunkt liegt dabei auf

		der Schaffung von Grundstücken für den Einfamilienhausbau verschiedener Bautypen. Die Planung einer möglichst großen Anzahl von Wohnungen in mehrgeschossigen Gebäuden (z.B. vier bis sechs Geschosse) entspricht nicht den städtebaulichen Zielen für diesen Bereich. Solche Strukturen werden an anderen Stellen im Stadtgebiet realisiert (z.B. Nördliches Ringgebiet). In Bezug auf die Grundflächenzahl (GRZ) wird mit 0,4 überwiegend das Höchstmaß gemäß BauNVO zugelassen. Nur in kleinen Bereichen (WA 3) ist die GRZ auf 0,3 reduziert.
34.34	– Keine erkennbare Quartiersmitte	s. Abwägung 21: Zentraler Bereich
34.35	– Kaum Qualität in den öffentlichen Räumen	Die öffentlichen Räume werden eine hohe Qualität aufweisen: Die Straßenräume werden durch zahlreiche Baumpflanzungen gegliedert. Beide Wohngebiete sind durch großzügige öffentliche Grünflächen gegliedert und eingerahmt. Die Grundzüge der Gestaltung (z.B. Anzahl der Baumpflanzungen) sind im Bebauungsplan festgesetzt. Die sonstigen Einzelheiten der Gestaltung werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.
34.36	Laut dem Entwurf des Städtebaulichen Vertrages (STV) mit der Investorengemeinschaft wird den Investoren das Recht eingeräumt, die innere Struktur des Baugebietes nach eigenem Gusto frei zu gestalten, was im Ergebnis auf ein optimiertes ROI hinauslaufen wird und dem Gebiet jede städtische Qualität nehmen und den bisherigen guten Ruf Stöckheims unterlaufen wird. Die Stadtplanung ist aufgefordert einen zum sog. Ostpreußenviertel passenden Entwurf vorzulegen, der STV ist dahingehend zu ändern und umzuformulieren!	Den Investoren und Bauherren wird nicht das Recht eingeräumt, die innere Struktur des Gebietes nach Belieben zu gestalten. Durch die Festsetzungen insbesondere zu überbaubaren Grundstücksflächen, Gebäudehöhe und Dachform werden die maßgeblichen Parameter der städtebaulichen Struktur vorgegeben. Es ist nicht erkennbar, dass das Gebiet keine städtebauliche Qualität erhalten wird. In diesem Rahmen ist auch auf die Form und Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen zu verweisen, die dem Gebiet ebenfalls ein qualitätsvolles Gepräge geben werden. Da die Ausführungsplanungen gemäß städtebaulichem Vertrag von anerkannten Fachplanungsbüros zu erstellen sind, den städtischen Standards entsprechen müssen und mit der Stadt abzustimmen sind, ist gewährleistet, dass hier die erforderlichen Qualitäten realisiert werden. Es besteht keine Notwendigkeit, über die Festsetzungen des Bebauungsplans und

		die vorgesehenen Regelungen im städtebaulichen Vertrag hinaus weitere Vorgaben im städtebaulichen Vertrag vorzusehen. s. Abwägung 22: Ostpreußenviertel - Struktur
34.37	6. Schreiben Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch Begründung:	s. folgende Stellungnahmen
34.38	Die in der o.a. Vorlage dargestellten Sachverhalte der verkehrlichen Erschließung für den motIV entsprechen nicht der derzeit gültigen Beschlusslage.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
34.39	Insbesondere die Begründung der verkehrlichen Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße mit Durchbindung zur zu ertüchtigenden Senefelder Straße ist falsch, bei der angezogenen vorgezogenen Bürgerbeteiligung vom 1. Dezember 2016 haben sich die mehreren hundert Teilnehmer vehement gewehrt gegen – eine immer wieder vorgetragene Erschließung des Neubaugebiets über Rominten- und Rossittenstraße zu planen; Beschlusslage war und ist eine alleinige Erschließung über die Senefelder Straße – eine Durchbindung von Romintenstraße und Senefelder Straße war dort nicht Thema und ist eine reine Erfindung der Verwaltung unter Inkaufnahme von Durchgangs- und Schleichverkehren und erheblicher Belastung der Altanwohner des sog. Ostpreußenviertels. – die jetzt vorgesehene Durchbindung von Romintenstraße und Senefelder Straße wurde bislang von der Verwaltung selbst abgelehnt und steht in eklatantem Widerspruch zu bisherigen Vorlagen/Aussagen. – die vorgelegten Verkehrsgutachten sind tendenziös und einseitig auf die von der Verwaltung favorisierte, aber politisch bislang immer gescheiterte Lösung ausgerichtet; die alleinige motIV-Erschließung über Senefelder Straße wird nicht bewertet.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße
34.40	Des Weiteren widerspricht der Entwurf des Städtebaulichen Vertrages (STV) mit der Investorengemeinschaft den aktuellen politischen Beschlüssen, nach denen der gesamte Baustellenverkehr ausschließlich über die zu ertüchtigende	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr

	Senefelder Straße, einschließlich des Baus eines Kreisverkehrsplatzes zu führen ist; der Bau des sog. Kreisels ist für Ende 2019/Anfang 2020 fest eingeplant, im STV wird den Investoren aber die Errichtung einer Baustellen-LSA am Mascheroder Weg gestattet, was wiederum den Bau des sog. Kreisels erheblich stören würde; zu fordern ist hingegen, die Baustelleneinrichtung im Plangebiet ST 81 erst nach der Fertigstellung des Kreisels zuzulassen, auch um Ausweichverkehre über die Trakehnenstraße zu vermeiden! Die dann nach Norden verlängerte Senefelder Straße zum Breiten Bleek als Baustraße wird gezwungenermaßen für schwere Fahrzeuge herzurichten sein, insofern ist es nur folgerichtig sie auch zur alleinigen Erschließung für den motIV des zukünftigen Wohngebietes zu nutzen. Der STV ist dahingehend zu ergänzen!	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
35	Stellungnahme Nr. 35 Schreiben vom 07.11.2018 s. a. Stellungnahme Nr. 81	Stellungnahme der Verwaltung
35.1	gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch Begründung: Als direkte Anwohnerin des zukünftigen Wohngebietes erhebe ich schärfstens Einspruch.	Das Grundstück der Einwenderin liegt im südlichen Abschnitt der Trakehnenstraße gegenüber der Kita.
35.2	Die vorgelegte Planung lässt privaten Investoren völlig freie Hand bei der Gestaltung dieses Baugebietes.	s. 34.36
35.3	Der vorgelegte Plan entspricht nicht den neusten Erkenntnissen, was Struktur, Erschließung, Lärm-und Schallschutz, Naturschutz und Ausrichtung der Häuser angeht.	Es ist nicht erkennbar, welche Mängel konkret gemeint sind. Auf die genannten Punkte wird in der Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan, der Bestandteil der Abwägung ist, eingegangen. Im Übrigen wird insbesondere auf folgende Teile der Abwägung verwiesen: s. 34 s. Abwägung 1: Senefelderstraße
35.4	Die Investoren legen einen veralteten Plan vor, der ihnen zwar beste Gewinne verspricht, dem Ortsteil Stöckheim aber ganz und gar nicht bekommt. Alte Strukturen sind nicht mehr aufzufinden, stattdessen gesichtslose Neubauten, ein Einheitsbrei, der auf schnelle Rendite aus ist.	s. 34.25

35.5	Was soll denn nun gelten? Laut Planungsunterlagen die Verbindung zum bestehenden Ostpreußenviertel oder wie an anderer Stelle in den Unterlagen vermerkt, ein eigenständiges Wohngebiet mit deutlicher Abgrenzung zum Altgebiet.	s. 34.2
35.6	Und das alles in Zeiten, in denen durch Sie der Prozess „Denk deine Stadt“ angeregt wurde.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
35.7	Und dann in einem städtebaulichen Vertrag alle Verantwortung an die Investoren abgeben?	Die Verantwortung wird nicht an die Vorhabenträgerin übergeben. Diese hat sich an die Festsetzungen des Bebauungsplans und an den städtebaulichen Vertrag zu halten.
35.8	Die grundsätzlichen Mängel der bislang bekannten Nutzungsplanung sind:	s. folgende Stellungnahmen
35.9	– Mobilitätskonzept nicht vorhanden, einseitige Belastung der heutigen Anwohner	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte
35.10	– Lärmschutz durch falsche Anordnung von Baumassen nicht vorhanden	s. 34.30
35.11	– Kein baulicher Zusammenhang zum Ort	s. 34.31
35.12	– Baumassen schlecht verteilt	s. 34.32
35.13	– Zu geringe Dichte	s. 34.33
35.14	– Keine erkennbare Quartiersmitte	s. Abwägung 21: Zentraler Bereich
35.15	– Kaum Qualität in den öffentlichen Räumen	s. 34.35
35.16	Die Stadtplanung ist aufgefordert einen zum sog. Ostpreußenviertel passenden Entwurf vorzulegen, der STV ist dahingehend zu ändern und umzuformulieren!	Änderungsbedürftige Mängel am städtebaulichen Entwurf bzw. am städtebaulichen Vertrag sind nicht erkennbar.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
36	Stellungnahme Nr. 36 Schreiben vom 03.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
36.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders/der Einwenderin liegt an der Trakehnenstraße.
36.2	Die Höhe der Bebauung entspricht nicht dem geltenden Baurecht an der Trakehnenstraße, das eine 1,5-fache Geschosshöhe vorschreibt, während im Neubaugebiet eine 3,5-fache Bauweise entstehen soll. Das lehne ich ab! Abgesehen von den optischen Einschränkungen befürchte ich eine erhebliche Wertminderung meiner Immobilie.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand s. Abwägung 29: Wertminderung
36.3	Der Punkt, der uns Anwohner allerdings aufs Schärfste bedrückt, ist das zukünftige Verkehrsaufkommen, das das bestehende Wohngebiet an die Grenzen der Belastbarkeit brächte, bzw. bei weitem	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung

	überschritte. Ohne eine akzeptable Lösung für dieses für alle unerträglichen Problem ist eine derartige Bebauung nicht denkbar, zumal sinnvolle Vorschläge vorliegen.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
37	Stellungnahme Nr. 37 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
37.1	Hiermit legen wir Widerspruch gegen oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Die Einwender wohnen in den Mehrfamilienhäusern an der Romintenstraße.
37.2	Unsere Wohnung befindet sich direkt an der Romintenstraße und hat kaum einen Abstand zur Fahrbahn. Somit sind wir direkt betroffen und haben folgende Einwendungen, Anmerkungen und Fragen.	Das Mehrfamilienhaus hat einen Abstand von ca. 3,0 m zum Rand der öffentlichen Verkehrsfläche (Gehweg) und von ca. 10,0 m zur Fahrbahn. Es handelt sich somit um übliche Abstände in Wohngebieten.
37.3	Leider ist von ihrer Fachabteilung geplant, dass das neue Baugebiet Trakehnenstrasse Ost/Breites Bleek über Leipziger Str., Romintenstr. und Rossittenstr. erschlossen werden soll. Diese Planung und Erschließung darf unserem Erachtens keinesfalls erfolgen, da in unserem alten Ostpreußen Viertel die Straßen für den zu erwartenden Bauverkehr nicht ausgelegt sind.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
37.4	Die Bebauung der Trakehnenstraße Ost/Breites Bleek hat nur Sinn, wenn zuerst der geplante Kreisverkehr Senefelderstr./Mascheroder Weg in Angriff und fertig gestellt wird. Anschließend könnte der gesamte Bauverkehr und später der PKW Verkehr über die Senefelderstr. ins neue Baugebiet erfolgen was auch dadurch schon wichtig ist, daß das Ostpreußen Viertel in seiner alten Struktur dem zu erwarteten Verkehr nicht ausgesetzt wird.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße
37.5	Nach der Erschließung und Bebauung der Trakehnenstr. Ost/Breites Bleek darf der Verkehr keinesfalls über die Rominten.- Rossittenstr. erfolgen, da der Knotenpunkt Leipziger Str./Sieggraben als einzigste Ausfahrt aus dem Ostpreußen Viertel schon jetzt erheblich belastet ist und auch noch von der Straßenbahn Linie 1 gekreuzt wird. Man kann nur hoffen, dass es dort niemals zu einem Unfall mit einer Straßenbahn kommt, vielmehr wenn noch der Verkehr aus dem neuen Baugebiet dazu kommt. So ist es am sinnvollsten wenn der Verkehr des neuen Baugebietes von der	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	Senefelderstrasse, (die man ja auch noch anders gestalten kann) über den neu errichteten Kreisel fließen würde.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
38	Stellungnahme Nr. 38 Schreiben vom 07.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
38.1	Gegen die Umsetzung des o.g. Bebauungsplanes ST 81, mit Verfahrensstand vom 02.04.2018, erhebe ich als ein nach der jetzigen Beschlusslage durch die B-Planaufstellung benachteiligter Eigentümer einer Wohnimmobilie im „Ostpreußenviertel“ aufgrund der aus meiner Sicht z.T. negativ besetzten Festsetzungen fristgerecht folgende Einwände/Einsprüche: Begründungen:	Das Grundstück des Einwenders liegt von der Rossittenstraße aus in zweiter Reihe
38.2	Das Bauleitverfahren mit einer neu zu entwickelnden Wohnbauzone östlich der Trakehnenstraße wird von mir seit Jahren mit z.T. unterschiedlichen Sachverhalten durch Beschlusslagen seitens der Politik und der Verwaltung negativ wahrgenommen. Für die betroffenen Bewohner des „Ostpreußenviertels“ und auch für mich war es immer wichtig, dass der im Zuge der Bebauung zu erwartende erheblich zunehmende Individualverkehr und vor allem auch der über einen längeren Zeitraum zu erwartende Bauverkehr bis zum Ende der Bauphase des Neubaugebietes als Durchgangsverkehr nicht über die Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden darf, damit Einschränkungen der Wohnqualität in diesem Quartier durch zwangsläufig auftretende Immissionen (Lärm und Umweltverschmutzung) sowie zusätzliche Staubbildungen im Kreuzungsbereich zur Leipziger Straße nicht in Kauf genommen werden müssen.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
38.3	Die Erschließung des Neubaugebietes, ohne Durchgangsverkehr durch das „Ostpreußenviertel“, ist bereits schon vor Jahren durch die Politik abgesegnet und in letzter Zeit auch immer wieder durch politische Beschlüsse bestätigt worden, da auch andere Erschließungsvarianten über bestehende Verbindungsstraßen mit Anschlüssen an den Schlesien- und Ostpreußendamm sowie die Senefelderstraße möglich sind, die städteplanerisch so gestaltet werden können, dass ungewollte Durchgangsverkehre entstehen.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesien- und Ostpreußendamm s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange

	Der Bürgerwille darf bei der Bauleitplanung nicht unberücksichtigt bleiben, auch wenn die Verwaltung der Stadt Braunschweig den politischen Gremien Empfehlungen zur Realisierung des B-Planes zum Ablauf der Verfahrensweise und der besonderen Kostenlage nach neueren Kenntnissen aus den vom Investor beauftragten Sachverständigengutachten als Entscheidungshilfe vorgelegt hat. Die Politik sollte, unter Abwägung der Verhältnisse in die dann auch die Verwaltung zur Umsetzung der politisch beschlossenen Vorgaben einzubinden ist, für den Bürger erkennbar verlässlich sein. Das wurde bisher nach Ansichten vieler betroffener Bürger im „Ostpreußenviertel“ in allen Bereichen bisher nicht so wahr genommen.	
38.4	Die jetzige Beschlusslage in den textlichen Begründungen zum B-Plan stellt ab auf eine Durchquerung von Fahrzeugen zur Erschließung des zukünftig neuen Wohngebietes, vorrangig über die Rominten-, Rossitten- und Trakehnenstraße. Eine ergänzende Anbindung an die Senefelderstraße erscheint nach Gutachterausswertung grundsätzlich möglich; wird im B-Plantext jedoch nur als „vorgehen“ zitiert und nicht als verbindlich festgesetzt. Diese Erkenntnis ergibt sich nach Ansicht der Verwaltung und somit als Beschlussvorschlag an die politischen Gremien als beste und wirtschaftlichste Lösung der Verkehrsanbindung an bestehende Bauzonen aus den in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten unter Abwägung der hier aufgelisteten verschiedensten Variationsmöglichkeiten.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
38.5	Die Möglichkeit einer städteplanerischen Gestaltung des Neubaugebietes von der Südseite, unter Berücksichtigung einer Erschließungsvariante bei Verlängerung der Senefelderstraße, ohne das Durchgangsverkehre entstehen, wurde nicht geprüft. Der nötige Ausbau der Senefelderstraße mit Kreisel im Bereich des Mascheroder Weges ist aus meiner Sicht hier für die Entwicklung des Neubaugebietes nicht mehr von grundsätzlicher Bedeutung, denn er wäre auch ohne die Errichtung einer Neubauzone aufgrund des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens, vor allem durch den zunehmenden Bedarf in der Handels- und Gewerbezone, in diesem Knotenbereich sowieso erforderlich gewesen. Nach meiner Kenntnis ist die Finanzierung und der	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz

	Grunderwerb für den Ausbau der Straßenkreuzung als Kreisel wirtschaftlich bereits abgedeckt.	
38.6	Eine weitere Möglichkeit, eine sinnvolle Erschließung des Neubaugebietes von der Nordseite, mit Verlängerung über die Verbindung Schlesiendamm/Ostpren-Bendamm, ohne das Durchgangsverkehre entstehen, wurde ebenfalls mit dem Argument verworfen wegen des Eingriffs in die Natur und Landschaft, aber hauptsächlich wegen der zusätzlichen Kosten, vor allem durch das zwingend über den „Springbach“ (Gewässer III. Ord.) zu führende Brückenbauwerk, die nach Angabe der Stadt Braunschweig nicht dem Investor in Rechnung gestellt werden können. Hierbei erscheint mir, dass Entscheidungen über kurzfristig leichter durchsetzbare Erschließungslösungen im Hinblick auf die seit Längerem bestehende Nachfrage zur zügigen Bereitstellung von Wohnbauflächen durch die Gemeinde zum Vorteil eines Investors getroffen wurden, dem dadurch allerdings andererseits auch eine bessere Position zur Vermarktung eines attraktiven Wohngebietes mit vermutlich höheren Verkaufserlösen in Aussicht gestellt wird.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
38.7	Des Weiteren würde sich aber für die Stadt Braunschweig selbst, bei Ausbau einer Verbindungsstraße zum neuen Wohnbaugebiet, ebenfalls ein Planungs- und Erschließungsvorteil für eine Fläche zwischen Militschstraße und „Springbach“ ergeben. Diese Fläche ist zwar derzeit noch im B-Plan als Kleingartenfläche festgesetzt, ließe sich aber nach Aufgabe der Nutzung als hochwertige Wohnbaufläche entwickeln. Zur Realisierung aller dieser Maßnahmen wäre sicher auch eine angemessene Verteilung von Kosten als Vorteilsausgleich zwischen der Stadt Braunschweig und dem Investor zur beiderseitigen Zufriedenheit vorstellbar und aus diesem Grunde auch eine Erschließung der Wohnbaufläche über die Nordseite verhandelbar.	Die Aufgabe der Kleingartenanlage Ibenkamp und die Entwicklung von Wohnbauflächen in diesem Bereich zwischen dem Wohngebiet Militschstraße und dem Springbach ist nicht beabsichtigt. Im Übrigen wäre selbst bei einer solchen Entwicklung eine durchgehende Straßenverbindung zwischen Stöckheim und Melverode neben der Leipziger Straße nicht anzustreben.
38.8	Insgesamt erscheint hier diesbezüglich eine Neuorientierung und Neubearbeitung des B-Planes erforderlich.	Ein Erfordernis zur Erstellung einer geänderten Planung wird nicht gesehen.
38.9	Die für den B-Planentwurf im Auftrage des Investors „Erschließungsgesellschaft Trakehnenstraße GmbH & Co. KG“ erstellten und für die textlichen Begründungen zugrunde gelegten Gutachten sind	s. Abwägung 26: Umweltbericht s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung

	z.T. noch abgestellt auf Unterlagen aus den Vorentwicklungen der Jahre 2015/2016, ohne Einbindung der jetzigen Beschlusslage. Hier sollte nachgearbeitet werden.	
38.10	Besonders bei den Gutachten zur Verkehrsuntersuchung zu den geplanten Baugebieten „Trakehnenstraße-Ost und Breites Bleek-Ost“, mit den sich über Jahre ständig verändernden Verkehrszahlen und Umwelteinflüssen, erscheint aus meiner Sicht eine Neuausrichtung bzw. eine erneute Überprüfung auch über die Entwicklung der zukünftig zu erwartenden Intensität der Verkehre und der Lärmvorsorge zielführend. Die RLS 90 beziehen sich bei Untersuchungen dieser Art üblicherweise auf einen Zeitraum von 10-15 Jahren (Prognosehorizont), in dem sich die Bauleitplanung auch mit der Intensität des Verkehrs und der Lärmvorsorge zu beschäftigen hat. Der hier anzusetzende Prognosehorizont wäre danach, bei derzeitiger Umsetzung des B-Planes, abweichend von der Gutachtenangabe, auf ein Verkehrsmodell bezogen auf die Jahre von 2028-2033 abzustellen.	s. Abwägung 4: Verkehrsprognose
38.11	Des Weiteren sollte das Klimagutachten den heutigen Anforderungen angepasst werden. Hier hat sich die Stadt Braunschweig selbst in die Pflicht genommen, eine Leitlinie zur klimafreundlichen Bauleitplanung zu entwickeln. Eine Ausgestaltung des neuen Baugebietes, ohne Berücksichtigung der Anwendung neuerer Erkenntnisse zum Thema „Klima“, wäre den betroffenen Bürgern hier nicht zu vermitteln.	s. Abwägung 23: Klimaschutz
38.12	Insgesamt erscheint hier eine Überprüfung der Gutachten aufgrund der veränderten Planungssituation und der Zeitfolge sowie eine Einarbeitung der Änderungen in die textlichen Begründungen des B-Planes erforderlich.	s. Abwägung 31: 10 Jahre überholte Planung s. Abwägung 26: Umweltbericht
38.13	Zur Realisierung des neuen Wohngebietes östlich der Zonen „Trakehnenstraße“ und „Breites Bleek“ ist zwischen der Stadt Braunschweig und der Vorhabenträgerin, der „Erschließungsgesellschaft Trakehnenstraße GmbH & Co. KG“, ein für die Umsetzung des Verfahrens erforderlicher Maßnahmenkatalog inhaltlich durch einen städtebaulichen Vertrag abgesichert worden. Der Investor kann gemäß des Vertrages für bestimmte Maßnahmen auch zusätzliche oder andere	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	Leistungsträger bestimmen; tlw. bestehen auch Vorgaben bei der Aufgabenverteilung durch die Stadt Braunschweig.	
38.14	In Abweichung zu der von der Politik vormals abgesicherten Beschlusslage ist in den jetzt dargelegten textlichen Begründungen eine zusätzliche Erschließung des neuen Baugebietes über die Senefelderstraße vorgesehen; aber nicht textlich verbrieft zugesagt. Des Weiteren soll aber nach Aussage der Politik als Zusage an die betroffenen Bürger der gesamte Bauverkehr während der Bauphase zu dem zukünftigen Neubaugebiet über die Senefelderstraße abgewickelt werden; auch hierzu gibt es keine gesicherte schriftlich formulierte Angabe im B-Plantext.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
38.15	Eine weitere Zusage der Politik an die Bürger besteht, unter dem Gesichtspunkt einer Beibehaltung der Durchgangsverkehre durch das Altbaugebiet „Ostpreußenviertel“, was von den Bürgern und auch mir grundsätzlich abgelehnt wird, dass die Rominten- und Rossittenstraße sowie Randzonen innerhalb der Trautenbergenstraße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Baumbepflanzung, Fahrbahnverengung auf rd. 4 m Breite, Abrundungen in Kreuzungsbereichen) im Ausbau verbessert werden sollen; auch hierzu gibt es im B-Plantext keine Aussagen. Eine Umsetzung derartiger Maßnahmen ist, teils untergeordnet, aber in seiner Vollständigkeit in dem mir vorliegenden städtebaulichen Vertrag mit der Vorhabenträgerin nicht umfänglich dargelegt.	s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
38.16	Der Baustellenverkehr kann sich mit Beginn der Erschließungsmaßnahmen bis zur Abwicklung von benutzungsfähigen Hochbauten über einen langen Zeitraum hinziehen und daher für die Anlieger zu einer großen Belastung werden. Da davon auszugehen ist, dass es zur Durchführung aller für die Erstellung eines Neubaugebietes notwendigen Maßnahmen auch neben der Vorhabenträgerin weitere verschiedene Unternehmen für unterschiedliche Bauleistungen im zukünftigen Neubaugebiet geben wird, ist hier die Stadt Braunschweig aufgefordert, alle beteiligten Unternehmen durch gesicherte schriftliche Zusagen zu verpflichten den Baustellenverkehr, einschl. der Abfuhr des in Teilbereichen vorhandenen kontaminierten Bodens zur Deponie, sowie den landwirtschaftlichen Verkehr	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 10: Landwirtschaftlicher Verkehr

	ausnahmslos über die Senefelderstraße abzuwickeln zu lassen. Zur Rechtsabsicherung sind diese Verpflichtungserklärungen auch textlich im B-Plan als besondere Maßnahmen festzuschreiben. Damit Probleme in dieser Sache, wie im Neubaugebiet „Stöckheim-Süd“ bereits negativ besetzt, ausgeschlossen werden, sollten Maßnahmen gegen Durchfahrten unwilliger Bauunternehmen durch entsprechend gesetzte Verkehrsanlagen geregelt und zusätzliche Durchfahrtsverbote durch das Altbauggebiet in den zukünftig zu erteilenden Baugenehmigungen an Bauwillige ausgesprochen und schriftlich fixiert werden.	
38.17	Grundsätzlich ist anzumerken, dass niemand die Absicht hat, ein neues Bauggebiet zu verhindern. Aber auch bei der Überplanung der Fläche als Wohnbaugebiet mit einer aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und der Lage sich ergebenden besonderen Wohnqualität nach Fertigstellung, müssen die Bürger mit in die Bauleitplanung eingebunden werden. Die Gemeinde ist nicht gut beraten, in dieser Phase dem Bürger den Eindruck zu vermitteln, dass ausschließlich hier die Interessenlage von Investoren im Vordergrund steht. Es zählt sich politisch nicht wirksam bzw. eher gegensätzlich aus, wenn der Bürgerwille mit seinen Anliegen bei derartigen Maßnahmen nicht ausreichend Berücksichtigung findet.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
38.18	Der städtische Gedanke, das neue Bauggebiet mit dem vorhandenen Bauggebiet optisch zu verschmelzen um eine gewisse Einheit zu dokumentieren, erscheint lobenswert, verliert z.T. aber aufgrund der Lage und des Aufbaus der baulichen Anlagen sowie der vorgegebenen Gestaltungsmaßnahmen durch die zentrale Lage der Mehrfamilienhäuser, die in Abweichung zum bestehenden Wohngebiet besser am östlichen Randbereich angesiedelt werden sollten, und die abweichende Dachformgestaltung mit vorwiegend Flach- und Pultdächer, wieder den Charakter und den Charme, den ein integriertes Neubaugebiet ausmachen soll.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Traukennenstraße, Nordrand, Ostrand s. Abwägung 17: Dachformen
38.19	Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine grundsätzliche Überprüfung der bisherigen Überlegungen zur Gestaltung eines neuen Wohngebietes, einschl. der Überprüfung der Verkehrsführungen	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung

	ohne Durchgangsverkehre durch ein bestehendes ebenfalls qualifiziertes Wohngebiet und ohne Umweltbelastungen mit Einschränkungen der Wohnqualität, möglich und deshalb auch zielführend sein sollte, damit auch zukünftige Neubürger im Zusammenleben mit zufriedenen Altbürgern nach Umsetzung eines zielführenden B-Planes gemeinsam von einem attraktiven Wohngebiet profitieren können. Der B-Planentwurf entspricht nicht der derzeitigen Beschlusslage und ist ohne eine neue Überplanung der Fläche bzw. ohne deutliche Nachbesserungen nicht akzeptabel.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
39	Stellungnahme Nr. 39 Schreiben vom 06.11.2018 (bestehend aus 7 Einzelschreiben)	Stellungnahme der Verwaltung
39.1	1. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Die Wohnung der Einwanderin liegt an der Romintenstraße.
39.2	Die Planung muss zwingend die zukünftige Erschließung des Baugebietes Trakehnenstraße Ost auch über den Sachsendamm ermöglichen. Wenn denn in Braunschweig Baugebiete erschlossen werden gehört Meverode und das Schrebergartengelände auch in eine Zukunftsplanung. Die zukünftig erwarteten Verkehrsströme könnten dann direkt über den Sachsendamm über die A 395 abfließen. Schleichverkehr bis zur Senefelderstraße müsste dann klug getrennt/verhindert werden. Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 32: Planungsaufwand
39.3	2. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Die Planung zur Verkehrserschließung provozieren Schleichverkehre im Übermaß. Die genannten Zahlen sind lange nicht mehr aktuell. Rüniger Weg → Siekgraben → Romintenstraße → Trakehnenstraße → Senefelderstraße werden überlastet sein. Ampelstau vor	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit s. Abwägung 32: Planungsaufwand

	Leipziger Straße. Das ist keine Planung die Sinn hat! Das muss anders gelöst werden. Die vorgesehenen „Nasen“ würden die im Bauplan vorgesehene Streckenführung nur nochmals verschlimmern! Stau vor jeder „Nase“. Fahrradfahrer, die die Romintenstraße bis zur Militschstraße nutzen, auf den Fahrweg nicht auf den Fahrradweg, würden in Gefahr gebracht. keine „Nasen“ nur konsequente Kontrolle der vorgegebenen 30 km. Planungsaufwand darf eine Begründung zur Ablehnung eines sinnvollen Vorschlags von Bürgern nicht herangezogen werden.	
39.4	3. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Es muß dem Bauträger verpflichtend aufgetragen werden mit Erstbezug von Familien mit Kindern die Betreuungsplätze zur Verfügung zu stellen. Die Plätze müssen nicht direkt im Baugebiet zur Verfügung stehen. besser wäre eine größere Einrichtung an zentraler Stelle im Ortsteil Stöckheim. Größere Einrichtung sichert durch größere Personaldecke des Betreuungspersonals eine beständig sichere Betreuungszeit für die Kinder und dadurch für die Eltern. Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte s. Abwägung 32: Planungsaufwand
39.5	4. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Die nach dem Bebauungsplan übrig bleibende Ackerfläche, wenn naturnahe Nutzung und Gewerbefläche nicht realisiert werde, sollte nicht durch den Landwirt über die 2 Ortsteile erschlossen werden. (Ostpreußenviertel/Trakehnenstraße-Ost) Auch zur Zeit haben wir durch den landwirtschaftlichen Verkehr Verschmutzungen Stau an der Ampel, beschädigte Bäume zu beobachten. Der Landwirt sollte den Kreisel Senefelderstraße nutzen. Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.	s. Abwägung 10: Landwirtschaftlicher Verkehr s. Abwägung 32: Planungsaufwand

39.6	5. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Die nach dem Bebauungsplan übrig bleibende Ackerfläche sollte, wenn naturnahe Nutzung nicht möglich als Kleingewerbefläche für Gewerbe verplant werden mit ausschließlicher Anbindung an Senefelderstraße und Kreisel zum Mascheroder Weg. Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395 s. Abwägung 32: Planungsaufwand
39.7	6. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Die nach dem Bebauungsplan übrig bleibende Ackerfläche sollte nicht mehr für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen. Sie sollte zu einer naturnahen Fläche gewidmet werden. Die Vielfalt an Tier und Pflanzen sollte gefördert werden. Das Vorkommen von Feldlerche, Grasmücke, Fasan, Hamster, Milane sollte ohne Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, Gülle und Bodenverdichtender Maschinen ermöglicht werden. Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395 s. Abwägung 32: Planungsaufwand
39.8	7. Schreiben Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung: Die Erschließung des Baugebietes darf erst dann begonnen werden, wenn der Kreisel Senefelderstraße und Bauerschließungsstraße zum Baugebiet fertiggestellt sind. Kein Verkehr durch Rominten- und Rosittenstraße. Noch sind beide Straßen in einem ordentlichen Zustand (Aussage Stadt BS vom Stand 2018). Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 32: Planungsaufwand
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

40	Stellungnahme Nr. 40 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
40.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der (Eltern der) Einwenderin liegt von der Romintenstraße aus in zweiter Reihe.
40.2	Meine Eltern haben mir erzählt, dass neue Häuser bei uns gebaut werden sollen. Doch leider sollen die Autos, die zu den Häusern wollen über die Romintenstraße fahren. Das finde ich nicht gut. Denn viele Autos sind jetzt schon sehr schnell unterwegs und wenn dann noch mehr Autos dazu kommen, wird es für mich ganz schön gefährlich über die Straße zu kommen. Ich möchte gerne einen sicheren Schulweg haben und auch sonst wünsche ich mir weniger Autos, damit die Luft nicht so verschmutzt wird. Ich hoffe sie denken auch an die Kinder und die Umwelt, damit es weiterhin so schön ist, in Stöckheim zu wohnen	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
41	Stellungnahme Nr. 41 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
41.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstücks (der Eltern) des Einwenders liegt von der Trakehnenstraße aus in zweiter Reihe
41.2	Meine Eltern haben mir erzählt, dass neue Häuser bei uns gebaut werden sollen. Doch leider sollen diese Häuser in der ersten Linie sehr hoch gebaut werden. Da bekomme ich das Gefühl, dass die Leute dahinter nichts mit uns zu tun haben wollen. Aber ich freue mich doch über neue Kinder und Spielmöglichkeiten, aber es sollte freundlich und einladend wirken und nicht wie eine Abgrenzung. Außerdem wünsche ich mir, dass nicht so viel schmutzige Luft gemacht wird. Nicht von den Autos der Menschen und auch nicht von den Häusern. Mein Papa hat erzählt, dass man die Sonne gut zum Heizen nutzen kann, aber dafür müssen auch die Häuser so gebaut werden, dass sie richtig zur Sonne stehen. Liebe Politiker, bitte denkt auch an die Kinder die hier wohnen und auch noch lange hier wohnen möchten und eine gesunde Umwelt brauchen.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 23: Klimaschutz

		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
42	Stellungnahme Nr. 42 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
42.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt von der Romintenstraße aus in zweiter Reihe.
42.2	Die vorgesehene Erschließung über die Rominten- und Rossittenstraße führt unweigerlich zu einer über allen Maßen erträglichen Belastung der Kreuzung Leipziger Straße – Romintenstraße – Siekgraben. Hier führt ebenfalls die Straßenbahnlinie entlang, die jetzt schon für eine besondere Ampelschaltung sorgt. Dadurch kommt es schon zu Wartezeiten für Rechts-Abbieger von der Leipziger Straße und Linksabbieger aus Richtung Meverode kommend. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens an dieser Stelle sorgt für ein erhebliche Unfallrisiko für alle Beteiligten. Es kreuzen hier Schüler die Straße, sowohl für die Grundschule als auch für die weiterführende Schule, Fußgänger, die die Einkaufsmöglichkeiten nutzen oder die Ärzte aufsuchen, Fahrradfahrer in alle Richtungen und natürlich auch die Autos. Schon jetzt müssen alle Verkehrsteilnehmer an diesem Punkt erhöhte Vorsicht walten lassen. Gerade Links-Abbieger aus der Ostpreußensiedlung, die auf Querverkehr achten müssen blockieren die Ausfahrt und man braucht heutzutage schon 2 Ampelschaltungen um über die Kreuzung zu kommen. Das belastet nicht nur die Umwelt durch erhöhten Schadstoffausstoß sondern führt auch bei manchen Teilnehmern zu unvorschriftsmäßigen Verhalten. Es werden Bürgersteige überfahren oder auch noch bei Rot übergefahren. Ich sehe hier eine derartigen Konzentration von Fahrzeugen, die jetzt schon die Kapazität der Kreuzung voll auslastet. Weiterer Fahrzeugverkehr würde zum Kollaps führen.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
42.3	Daher muss sichergestellt sein, dass die Erschließung ausschließlich über eine andere Zuwegung erfolgt. Hier bietet sich die Senefelder Straße an, die nach Errichtung des Kreisels und vollständigen Ausbau bis zum Breiten Bleek wesentlich	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	besser geeignet ist als über die Romin- ten- und Rossittenstraße. Schon jetzt können dort LKW's die Straße in beiden Richtungen gleichzeitig benutzen, die Straße ist also schon geeignet und be- darf keines weiteren Ausbaus. Außerdem ist die Straße nahe an der Autobahn ge- legen.	
42.4	Zudem möchte ich auf die Bebauung ein- gehen. Eine mehrstöckige Bebauung in erster Li- nie macht ganz und gar nicht den Ein- druck einer Integration in das bestehende Viertel. Denn hier stehen sich dann un- terschiedliche Bebauungen gegenüber. Das macht kein schönes Bild. Die mehr- stöckigen Häuser können doch als Schallblocker in Richtung Autobahn in erster Linie gebaut werden. Dies hebt auch die Wohnqualität der anderen Häu- ser.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Tra- kehnenstraße, Ostrand, Nordrand
42.5	Als Besitzer eine Solaranlage ist mit auf- gefallen, dass die Häuser gar nicht opti- mal zur Sonne ausgerichtet sind. Durch die Sonnenkraft lässt sich reichlich Schadstoff sparen. Das müsste auch im Interesse der Stadt sein, mit einer nach- haltigen Bebauung Klimaschutz zu be- treiben. Und dieser Klimaschutz kommt uns allen zu Gute.	s. Abwägung 23: Klimaschutz
42.6	Liebe Stadt Braunschweig, bitte lebe hier deinen Gedanken Denk-Deine-Stadt und binde die Bürger in deine Entscheidung ein.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffent- lichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
43	Stellungnahme Nr. 43 Schreiben vom 06.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
43.1	Gegen die in der oben aufgeführten Vor- lage erheben wir Einspruch, weil wir dadurch erhebliche Nachteile haben:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Rossittenstraße.
43.2	1. Der Kreisel Senefelder Straße/Ma- scheroder Weg muss auf jeden Fall vor Baubeginn fertig sein.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
43.3	2. Alle Baufahrzeuge müssen diese Zu- fahrt benutzen und dürfen nicht über die Rominthenstraße oder die Rossit- tenstraße fahren.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
43.4	3. Die Überlastung der Zufahrt über die Kreuzung Leipziger Straße/ Romin- thenstraße ist zu vermeiden durch eine Anschliebung – wie früher geplant – über den Sachsendam.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 13: Schlesiendam

43.5	4. Die hohe Bebauung des Wohngebietes ist nur sinnvoll im Osten des Baugebietes und nicht an der Trakehnenstraße.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
43.6	Bei der Bürgerversammlung im Dezember 2016 wurde die Einwendung der Bürger in der Auslegungsphase des Planes als „rechtlich bindend“ erklärt. Daher bitten wir Sie, sich der berechtigten Anliegen der Bürger des „Ostpreußenviertels“ anzunehmen und für eine sinnvolle (s.o.) Umsetzung Sorge zu tragen.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
44	Stellungnahme Nr. 44 Schreiben vom 07.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
44.1	Gegen die oben genannte Bauplanung erheben wir Einwendungen. Begründung: 1. Durch die angegriffene Bauplanung wird unser Schutzgut Mensch verletzt. 2. Wir beanstanden, daß in vergleichbaren Fällen eine unterschiedliche Behandlung von Einwohnern in Melverode und Stöckheim geplant wird.	Das Grundstück der Einwender liegt an der Rossittenstraße in zweiter Reihe.
44.2	Zu 1.: Nach der vorgestellten Planung soll die sich aus unserer Sicht anbietende, ja sogar aufdrängende Erschließung und Anbindung des Neubaugebietes Trakehnenstraße-Ost über den bereits insoweit „vorbereiteten“ Schlesiendamm verworfen werden. Dabei wird auf höhere Kosten sowie Eingriffe in die Natur und Umwelt verwiesen. Eine vorausschauende und überzeugende Planung hat vor vielen Jahren die mögliche Weiterentwicklung des Gebietes zwischen Militschstraße/Autobahn 395 und Mascheroder Weg als seinerzeit noch angedachtes Gewerbegebiet bereits so vorbereitet, wie es heute den berechtigten Interessen von Neubauwilligen, aber auch denen der bereits dort vor fast vierzig Jahren neu ansiedelnden Einwohnern entspricht. Entsprechend stellt auch das Verkehrsgutachten die Sachlage dar, denn in den Varianten mit drei Anbindungen entweder über die Rossitten- und Romintenstraße, die Senefelderstraße oder aber den Schlesiendamm zeigt sich die Anbindung an den Schlesiendamm für das neue Wohngebiet als	s. Abwägung 13: Schlesiendamm

	am attraktivsten. Über 80 v.H. aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn 395 darstellt. Die Belange der Natur und Umwelt sowie der Kosten können und sollen nicht gering geschätzt werden. Daß der bereits vorbereitete Teil des Schlesiendamms bei seiner Weiterführung Naturflächen und -belange berührt, wird nicht bestritten. Wenn das aber nicht geschieht, werden die berechtigten Schutzinteressen der ansässigen Bürger in der Ostpreußensiedlung u.a. durch Zunahme des Autoverkehrs mit verstärkter Luftverschmutzung und Lärmzunahme nachhaltig verletzt, so daß eine Güterabwägung zu erfolgen hat.	
44.3	Gerade wir Bewohner auf dem Cranzweg befinden uns im Brennpunkt der Luftverschmutzung und der verstärkten Lärmbelastung, denn wir haben eine maßgebliche Stelle dafür, nämlich den Knoten Romintenstraße/Leipziger Straße/Siekgraben mit bekannt merklichen Staus und beträchtlichen Wartezeiten, direkt vor unseren Grundstücken. Wenn im Bebauungsplan unter Bezugnahme auf ein bereits zwölf Jahre altes Verkehrsgutachten davon gesprochen wird, daß diese Belastungen gar nicht oder nur im geringen Maße entstehen würden und deshalb zu vernachlässigen seien, dann drängt sich der Eindruck auf, daß hier zunächst das gewollte Ergebnis vorgegeben worden ist und die sich daran anschließenden Untersuchungen und Feststellungen ergebnisorientiert durchgeführt worden sind. Wir verlangen deshalb ausdrücklich eine Prüfung von einer neutralen Stelle in Form einer vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung, die die genannten Beeinträchtigungen und Werte nicht nur in Zeiten der bekannten Verkehrsruhe, sondern ausreichend lange insbesondere in denen des erhöhten Verkehrsaufkommens feststellt und dokumentiert.	Das Grundstück der Einwander befindet sich in 40,0 m Entfernung vom Knoten Leipziger Straße entfernt und ist gegenüber dem Knoten und der Leipziger Straße von freistehenden Einfamilienhäusern zumindest teilweise abgeschirmt. Eine besondere Belastung durch Verkehrsimmissionen (Lärm, Luftverunreinigungen) ist nicht erkennbar. Die beiden dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Verkehrsgutachten stammen aus dem Jahr 2017 und sind damit nicht 12 Jahre alt. s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 8: Siekgraben/Leipziger Straße s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
44.4	Weiterhin ist zur Lärmbelastung festzustellen, daß in der Unterlage „Stadt Braunschweig – Lärmaktionsplan mit Beteiligung der Öffentlichkeit von September 2013“ vorgeschlagen worden ist, <i>„daß eine Entlastung der Leipziger Straße durch bessere Nutzung des Schlesiendamms (Überprüfung Verkehrslenkung, Beschilderung)“ erreicht</i>	Der Vorschlag „bessere Nutzung des Schlesiendamms durch Überprüfung der Verkehrslenkung und Beschilderung“ beinhaltet nicht eine Verlängerung Richtung Trakehnenstraße. s. Abwägung 13: Schlesiendamm. s. Abwägung 8: Siekgraben/Leipziger Straße

	werden soll. <i>Ziel einer Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, so müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d.h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärmminderung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belangen, die untereinander abgewogen werden müssen."</i> Für die Leipziger Straße sollte danach z.B. geprüft werden, ob für diese durch den Ausbau des Schlesiendamms noch die Funktion für den Lkw-Verkehr aufrechterhalten werden muß. Zur Unterstützung der neuen Verkehrsführung wäre ggf. ein Lkw-Fahrverbot zu prüfen." Insgesamt gibt es also die Empfehlung, die Leipziger Straße zu entlasten – und nicht – wie jetzt geplant – auf dem Weg zum und durch das sog. Ostpreußenviertel zusätzlich zu belasten ... Natürlich auch mit Lastkraftwagen! Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen verschiedene Maßnahmenvorschläge zur Entlastung der Leipziger Straße ein. Empfohlen wurde auch dabei eine bessere Nutzung der Umfahrung des Schlesiendamms. Fazit hierzu: Eine Entlastung der Leipziger Straße und damit natürlich auch des Stadtteils Stöckheim durch bessere Nutzung des Schlesiendamms hielten die Ersteller des Lärmaktionsplans für geboten. Dem hier in Rede stehenden Bebauungsplan entnehmen wir genau das Gegenteil davon: Man möchte die Leipziger Straße durch die Verkehrsführung in das Neubaugebiet Trakehnenstraße-Ost bevorzugt über die Romintenstraße als hier gewollte Alternative festlegen und nimmt hin – wie schon zum Ergebnis der Fortführung des Schlesiendamms gesagt – daß durch Anreicherung der Luftverschmutzung und des Lärms höhere Belastungen eintreten. Dieser Absicht widersprechen wir.	
44.5	Zu 2. Unter dem Link https://m.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/VEP4_EP4_K45.pdf	s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 14: Zusage Schlesien- damm

	wird für den Stadtteil Meverode folgendes beschrieben: <i>„Die Verlängerung des Sachsendamms bis zur Militschstraße (Schlesiendamm) wurde im Planfall P1 untersucht. Dabei wurde die heutige Zufahrt zum Ortskern Meverode über Autobahnabfahrt und Briegstraße aufgehoben. Die Maßnahme bewirkt die Verlagerung des gesamten Durchgangsverkehr in Richtung Stöckheim sowie großer Teile des Quell- und Zielverkehrs von Meverode auf den Schlesiendamm, so dass sich Entlastungen in der Ortsdurchfahrt um rd. 3.800 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben. Auf dem Schlesiendamm werden Belastungen von rd. 5.000 Kfz-Fahrten pro Werktag erreicht.</i> <i>Der Ausbau entlastet die Ortsdurchfahrt Meverode mit den angrenzenden Schulen, Kindergarten, Wohnnutzungen, Stadtteilzentrum und Kirche wirkungsvoll vom Verkehr.“</i> Diese verkehrliche und inzwischen ja auch verwirklichte Mehrbelastung unseres Bereiches soll nun noch durch die Erschließung und Anbindung des Neubaugebietes Trakehnenstraße-Ost über die Romintenstraße potenziert werden. Daraus ergibt sich erneut eine Beeinträchtigung der Einwohner in Stöckheim, die dann vergeblich darauf warten, daß die Leipziger Straße und die davon abzweigenden Nebenstraßen durch eine bereits vor vielen Jahren angedachte und auch heute noch von Fachbereichen empfohlene Verkehrsführung „um den Ort herum über den Schlesiendamm“ wirksam entlastet werden. Wir sehen darin eine erhebliche Ungleichbehandlung gegenüber den Einwohnern von Meverode, die sich im Ortskern durch die Umgehungsstraße Schlesiendamm schon über eine erhebliche Verkehrsberuhigung freuen können.	
44.6	In den hier angegriffenen Planungsunterlagen wird betont, daß eine notwendige Brücke über den Springbach bei einer Fortführung des Schlesiendamms zu teuer sei. Entsprechende – belastbare – Kostenvoranschläge haben wir noch nicht gesehen. Interessant wäre für uns z.B. eine Planung und Kostenschätzung durch die Firma Eurovia, die seinerzeit erfolgreich das Autobahnkreuz Braunschweig-Südwest umgebaut und auch hilfestellend bei der hilfsweisen Überbrückung der Oker in Stöckheim/Rüningen ausgeholfen hat.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm.

44.7	Insgesamt gibt es zwei Parteien, die großes Interesse an einer Bebauung des hier in Rede stehenden Gebietes haben: Den Investor und natürlich auch die Stadt Braunschweig, die im Rahmen der Stadtplanung und – fortentwicklung Bauplätze anbieten will. Dieses Interesse der Stadt ist im vernünftigen, nachvollziehbaren Rahmen durch die Einwohner, die die Stadt u.a. ausmachen, mitzutragen. Im Hinblick auf diese Interessenlage halten wir eine Kostenteilung auf diese zwei Parteien – und damit auch auf uns Bürger als Steuerzahler und Abgabepflichtige – für akzeptabel, weil dadurch der schon früher angedachte und dem Schutzgut Mensch am besten entsprechende Plan einer „Umfahrung von Stöckheim über den Schlesiendamm“ nicht klein geredet werden müßte.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
44.8	Daß auch ein Investor großes Interesse daran hat, das genannte Neubaugebiet möglichst bald zu vermarkten, gehört zu seinem Geschäft. Die hier im Ostpreußenviertel wohnenden Einwohner haben im Hinblick auf den Erholungswert ihres Wohngebietes zunächst nicht daran gedacht, daß der Streifen zwischen ihrer Siedlung und der Autobahn verkauft und bebaut wird. Andererseits sehen auch sie Handlungsbedarf und sind deshalb weit davon entfernt, sich egoistisch gegen die Vergabe von Bauplätzen an Interessierte zu wenden. Das kann aber nicht dazu führen, daß die von uns vor rund vierzig Jahren eingekaufte und weiter entwickelte Lebensqualität nachhaltig durch Neubauvorhaben verletzt wird, bei denen wahrscheinlich wegen unterschiedlicher Interessen – nicht der bereits in der Vergangenheit klug geplante Weg zur Fortentwicklung dieses Lebensbereiches genutzt wird, sondern eine andere Variante, die zu Lasten der Anwohner – trotz zahlreicher gut begründeter Einwände und Gegenvorstellungen unserer Vertreter der Bürgerinitiative über fast ein Jahrzehnt – „passend gemacht“ und durchgesetzt werden soll.	Die Flächen zwischen der Trakehnenstraße und der A 395 sind seit 1978 im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig als Gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Entwicklung von Wohnbauflächen und großen Grünflächen, die der Erholung sowie der Entwicklung von Natur und Landschaft dienen, stellt demgegenüber für die Bewohner des Ostpreußenviertels eine wesentliche Verbesserung dar.
44.9	Resümee a) Wir fordern, daß das Neubaugebiet Trakehnenstraße-Ost „menschenwürdig“ erschlossen und an den Stadtteil Stöckheim angebunden wird. Dazu muß u.E. der seit vielen Jahren bereits angedachte Bau des Schlesien-dammes fortgeführt werden. Nicht zu	s. Abwägung 13: Schlesiendamm

	billigen ist die Erschließung und Zufahrt zum genannten Baugebiet in Form einer „Hilfskrücke“ über die ohnehin schon stark belasteten Straßen Leipziger Straße und Romintenstraße'.	
44.10	b) Wir fordern, daß die Bürger von Melverode und Stöckheim bei der Milderung von Auswirkungen des Straßenverkehrs annähernd gleich behandelt werden. Die Einwohner von Melverode wurden schon vor Jahren vom starken Verkehr in ihrem Ortskern durch den Weiterbau des Sachsendamms in Gestalt des Schlesiendamms befreit und massiv entlastet. Nach anschließenden Untersuchungen konnte mit dieser Baumaßnahme eine weitreichende Verlagerung des Straßenverkehrs aus dem Ortskern heraus auf den Schlesiendamm und von dort letztlich auf die Leipziger Straße und den Stadtteil Stöckheim erreicht werden. Auch durch das bereits begonnene Baugebiet Stöckheim-Süd werden die Belastungen für das Schutzgut Mensch in unserem Lebensbereich weiterhin zunehmen.	s. Abwägung 13: Zusage Schlesiendamm
44.11	Stöckheim: Das Stiefkind der Verkehrsplanung und des Umweltschutzes, das nun erneut mit Mehrbelastungen auf der ohnehin überlasteten Leipziger Straße und der reinen Wohnstraße Romintenstraße überfrachtet werden soll?	s. Abwägung 8: Siekgraben/Leipziger Straße s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung
44.12	Politik und Verwaltung sprechen immer davon, die Bürger mitzunehmen. Wir sind davon überzeugt, daß das mit der hier in Rede stehenden Bauleitplanung bei den Betroffenen nicht gelingen wird.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
45	Stellungnahme Nr. 45 Schreiben vom Eingang 08.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
45.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Begründung	Das Grundstück der Einwenderin liegt von der Romintenstraße aus in zweiter Reihe.
45.2	Eine Ausrichtung und Struktur eines neu zu planenden Baugebietes muss nach klimatischen und ökologischen Gesichtspunkten erfolgen. (Begründung, Solarenergie, Ausrichtung/Staffelung der Höhen der einzelnen Gebäude, Autoverkehr außerhalb des Gebietes, ...)	Zu diesen allgemeinen Themen wird auf die Begründung mit Umweltbericht verwiesen, die Bestandteil der Abwägung ist. Es ist nicht erkennbar, dass Belange des Umweltschutzes durch die Planung verletzt werden.

	Dies ist in den bekannten Nutzungsbeispielen nicht zu finden.	
45.3	Eine Erschließung für Bauverkehr und eine zukünftige Zuwegung über die Ampelkreuzung Leipziger Str./Siekgraben/Romintenstr. würde zu starken Staubildungen und starker Luftbelastung führen. Die Straßenoberflächen würden durch den Lastwagenverkehr beansprucht/zerstört werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit vor Erschließung und Baubeginn den Kreisel Mascheroder Weg/Senefelderstr. zu bauen.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
46	Stellungnahme Nr. 46 Schreiben vom 06.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
46.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Begründung:	Die Wohnung der Einwenderin liegt an der Romintenstraße
46.2	Weil die Verkehrsanbindung zu dem Neubaugebiet über die Tempo 30-er Zone Rominten- und Rossitenstraße erfolgen soll. Ich wohne direkt an der Romintenstraße und andere vorgesehene Verkehrslösung /über die Senefelderstraße/ würde ich begrüßen.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
47	Stellungnahme Nr. 47 Schreiben vom 02.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
47.1	Wir wohnen seit 2012 auf der Tra- kehenenstrasse (Nr.) in Braunschweig und hier leben wir mit zwei kleinen Kindern in einem kleinen Haus. Wir sind hier glücklich und wollen auch hier weiter bleiben. Es gibt hier tolle Menschen, die um eigene Interessen mit der Stadt „kämpfen“. Sie wollen nicht alles so annehmen, wie es „von oben“ vorgeschlagen wird. Sie setzen sich respektvoll und mit einem starken Willen ein. Wir sind stolz auf die Menschen, unsere Nachbarn. Für uns sind sie tolle Bürger der Stadt Braunschweig, weil sie die Stadt bewegen und sich für andere Menschen engagieren. Sie haben eine hervorragende Bürgerinitiative gegründet und diese Menschen benötigen Anerkennung.	Die Einwender wohnen an der Tra- kehenstraße. s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange

	Die Stadt Braunschweig ist eine moderne Stadt, die sich ständig entwickelt und dauernd ausbaut. Solche Menschen sind ein Fundament für die weitere positive Entwicklung der Stadt. Hören Sie bitte auf die Menschen, was sie Ihnen sagen wollen. Sie haben tolle Initiativen und wollen gemeinsam mit der Stadt eine schöne neue Wohnanlage mit den schon lange stehenden Häusern integrieren. Wir sind nicht gegen das neue Baugebiet, wir sind dafür! Versuchen Sie uns zu verstehen und unterstützen Sie uns bitte. Wir sind nur kleine Bürger der Stadt Braunschweig aber wir wollen hier friedlich wohnen und etwas bewegen. Die oben genannte Bauplanung ist für uns beide noch sehr unklar und nicht akzeptabel. Deswegen wollen wir hiermit Widerspruch einlegen.	
47.2	Die im Bauplan vorgesehene Wohnbebauung sieht zur Autobahn Einfamilienhäuser und zur Trakehnenstraße Mehrfamilienhäuser vor. Wir wollen bessere Wohnbedingungen für Alt- und Neubewohner. Die vorgesehene Bebauungshöhe von zehn Metern auf der Trakehnenstraße Ostseite überragt die bestehenden Gebäude um drei bis fünf Meter, also um mehr als 50%! Das bedeutet, dass die Neubürger der oberen Etagen ungehindert von oben in die Dachräume der Westbebauung schauen können, dies stellt einen gewollten Einbruch in unsere Privatsphäre und eine deutlich Wertminderung dar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße; Ostrand, Nordrand s. Abwägung 29: Wertminderung
47.3	Was uns noch sehr unruhig macht, ist die Straßenverbindung zum Baugebiet. Hier gäbe es eine Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutige Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂-Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft. Die ausschließliche Anbindung sollte über die Senefelder Straße und den Kreisel erfolgen und uns nicht belasten! Wir sind mit den Bauvorgaben definitiv nicht einverstanden!	s. Abwägung 5: Umwege + CO₂-Ausstoß s. Abwägung 1: Senefelderstraße

47.4	Wir hoffen auf eine positive Reaktion von Ihnen und eine gemeinsame und respektvolle Lösung!	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
48	Stellungnahme Nr. 48 Schreiben vom 03.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
48.1	Vorab möchten wir Ihnen unsere persönliche Wohnsituation näherbringen. Wir bewohnen derzeit als Mieter eine Wohnung im Obergeschoss der Hausnummer (Nr.) in der Romintenstraße. Somit liegt unsere Wohnung direkt an der Ampelkreuzung Leipziger Straße/Romintenstraße/Siekgraben mit einer Straßenbahn- und Bushaltestelle direkt vor dem Haus. An dieser Kreuzung treffen indirekt drei Stadtteile aufeinander. Sowohl Bewohner (sowie auch in ansässigen Firmen Beschäftigte) aus Stöckheim, Rünigen (Zuwegung über die Mühle) und Melverode nutzen diese Kreuzung als Drehpunkt für Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen und weiteres. Zudem zeigt sich vor allem in den Morgenstunden ein reger Durchlauf an Schülern, LKW- und PKW-Verkehr. Somit ist schon jetzt ein hohes Maß an Emissionen (sowohl Lärm als auch Abgas) vorhanden. Wir legen aus nachfolgend genannten Gründen Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein:	Die Wohnung der Einwender liegt an der Romintenstraße im Einmündungsbereich zur Leipziger Straße.
48.2	1. Anscheinend unvollständige Berücksichtigung aller Dokumente und Unterlagen • Der o.g. Bauplan trägt zwar das Datum 20.04.2018, scheint aber ausschließlich die Inhalte des bereits 10 Jahre alten Bauplans zu enthalten. Unseres Wissens gibt es seitdem eine deutliche Entwicklung (wie z.B. Kreisverkehr Senefelder Straße) u.a. durch Einwirken einer Bürgerinitiative, die hier nicht berücksichtigt ist. Dies sollte im Rahmen einer öffentlichen Anhörung mit Bürgerbeteiligung erklärt und erläutert werden.	s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung
48.3	2. Unklare Situation der Zuwegung zum neuen Baugebiet sowohl während, als auch nach der Bauphase • In der Bauplanung ist eine Zuwegung über das Gewerbegebiet	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	Senefelder Straße „vorgesehen“. Soweit uns bekannt ist, gab es bereits Zusagen und Beschlüsse der Stadtverwaltung, dass das geplante Baugebiet ausschließlich über die Senefelder Straße zu befahren ist. Der Begriff „vorgesehen“ hat keine Gewichtung und ist somit hinfällig. Alternative Befahrungen des Neubaugebietes über das Ostpreussenviertel ist ausschließlich über die Romintenstraße möglich und für uns somit absolut inakzeptabel. Schon jetzt zeigt sich hier vor allem im Berufsverkehr ein morgendlicher Stau an dieser Ampel. Zusätzliche 256 Wohneinheiten bringen eine erhebliche Steigerung des PKW-Aufkommens an dieser einen Ausfahrt aus dem bestehenden Ostpreussenviertel und dem dann neu entstandenen Viertels Trakehnenstraße-Ost mit sich. • Das Gewerbegebiet Senefelder Straße bietet alle Möglichkeiten einer Zuwegung zu dem neu entstehenden Wohngebiet. Die Straße wird schon jetzt von mehreren LKW befahren und ist groß und breit genug, hierüber auch während der Bauphase den kompletten Verkehr zu steuern, sobald der geplante Kreisverkehr Senefelder Straße/Mascheroder Weg gebaut ist.	Die Erschließung nach der Bauphase ist nicht unklar: sie verläuft über Romintenstraße, Rossittenstraße, und Senefelderstraße.
48.4	3. Zusätzliche Belastungen für bestehendes Wohngebiet bei Zufahrt über Romintenstraße • Für die Bewohner des bestehenden Ostpreussenviertels würden bei Zufahrt zum neuen Baugebiet über die Romintenstraße extreme zusätzliche Belastungen mit ggf. gesundheitlichen und auch finanziellen Auswirkungen anstehen. • Während der Bauphase würden täglich einige Baufahrzeuge mit vergleichsweise hohen Emissionswerten die Straße durchfahren. Es entsteht eine deutlich höhere Geräuschkulisse bei sehr hohem Schadstoffausstoß allein durch die durchfahrenden Fahrzeuge. Und das gilt zusätzlich zu dem Baulärm, den das Neubaugebiet an sich mit sich bringt.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 29: Wertminderung s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße

	• Das Durchschnittsalter im Ostpreussenviertel ist vergleichsweise hoch. Dadurch ergibt sich sehr wahrscheinlich eine überdurchschnittlich hohe Anfälligkeit auf Krankheiten die durch unsaubere Luft oder auch Lärm auftreten. Diese Gefahr kann vor allem während der Bauphase aber auch durch das danach erhöhte Verkehrsaufkommen durch zusätzliche 256 Wohneinheiten gegeben sein. Bei Zuwegung durch das Gewerbegebiet Senefelder Straße wird dieses Risiko weitestgehend minimiert. • Bei Zufahrt über die Romintenstraße steigt sowohl während der Bauphase, als auch danach die Abgasentwicklung an der dann einzigen Ausfahrt aus den beiden Wohngebieten enorm an. Davon sind wir persönlich betroffen, da unser Schlafzimmerfenster in diese Richtung liegt. • Hinzu kommt während der Bauphase zwangsläufig eine massive Staubentwicklung, die sich auch in den Wohnräumen durch geöffnete Fenster niederlegen kann. • Die Kreuzung Leipziger Straße/ Romintenstraße/Siekgraben ist wie oben beschrieben, schon jetzt Dreh- und Angelpunkt für Schüler, PKW und LKW, Straßenbahn und Bus. Wenn zusätzlich während der Bauphase einige Baufahrzeuge diesen Weg nutzen sollen, wird das Unfallrisiko deutlich gesteigert. Auch nach der Bauphase ergibt sich hier ein deutlich höheres Unfallrisiko als jetzt schon. Diese Kreuzung ist lt. Gutachten mit der Qualitätsstufe D (ausreichend) bewertet. Die Definition der Qualitätsstufe D ist: „es kommt zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich“. Bei Steigerung des Verkehrsaufkommens durch Baufahrzeuge und später durch zusätzliche rd. 380 PKW (256 Haushalte x durchschn. 1,5 PKW pro Haushalt) wird es zu einer extremen Mehrbelastung dieser Kreuzung und damit verbunden zu Unfällen	

	kommen. Vor allem zu Schulbeginn und Ende besteht dann ein deutlich höheres Unfallrisiko für Schüler. • Eine finanzielle Belastung der Bewohner des bestehenden Wohnviertels ergibt sich u.a. aus der massiven Mehrbelastung der bestehenden Verkehrswege Romin-tenstraße und Rosittenstraße durch die genannten Baufahrzeuge und die zusätzlichen Befahrungen der Anwohner des Neubaugebietes. Die Übernahme der Kosten für mögliche Reparaturarbeiten oder Sanierungen der genannten Straßen müssen lt. uns mündlich übermittelter Aussage der Stadtverwaltung anteilig durch die Eigentümer der an die genannten Straßen angrenzenden Häuser getragen werden. Weiter wird der Wert der Immobilien im Ostpreussenviertel durch die deutlich steigende Belastung extrem gemindert. Viele Bewohner dieses Viertels sehen ihre Immobilie als Altersvorsorge, die dadurch schwinden könnte. Eigentümer, die ihre Immobilie vermieten, müssen wahrscheinlich mit Mieteinnahmenverlusten oder Mietminderungen rechnen.	
48.5	4. Aufbau und Integration des neuen Wohngebietes • Unseres Wissens sollte das neue Wohngebiet als „Erweiterung“ des Ostpreussenviertels angesehen werden. Der derzeitige Bebauungsplan zeigt allerdings eine deutliche Abgrenzung durch höher gebaute Mehrfamilienhäuser zur Trakehnenstraße und niedrig gelegenen Einfamilienhäusern zur Autobahn. Somit ist eine deutliche Abgrenzung sichtbar. Zudem kommt, dass dieser Aufbau des neuen Wohnviertels unter Berücksichtigung des Lärmschutzes zur Autobahn nicht sinnvoll ist. Daraus resultiert eine Minderung der Wohn- und Lebensqualität für Bewohner des alten und des neuen Wohngebietes.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand

48.6	• Weiterhin ist es sinnvoll den KiTa - Ausbau gleichzeitig zur Wohnbebauung zu beginnen. Andernfalls droht eine Überlastung bereits bestehender KiTa's und damit verbunden wieder ein unnötig erhöhtes Verkehrsaufkommen, welches Menschen und Umwelt schadet.	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte
48.7	5. Gewerbegebiet oder Landwirtschaft • Derzeit beinhaltet der Bauplan keinerlei gewerbliche Einrichtungen, obwohl zur Autobahn noch freie Flächen vorhanden sind. Hier besteht auch unter Berücksichtigung des Lärmschutzes die Option, diese freien Flächen gewerblich zu nutzen und so noch eine weitere Abgrenzung zur Autobahn zu erzielen. Weiter könnten dort Angestellte ggf. im angrenzenden Wohngebiet wohnen und so sogar weitestgehend auf die Nutzung des PKW verzichten. • Sollte die freie Fläche nicht gewerblich genutzt werden und weiterhin als Ackerland zur Verfügung stehen, ist es ebenso notwendig, dass die Befahrung dieser Flächen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zukünftig auch über die Senefelder Straße stattfindet. Diese Fahrzeuge haben oftmals Überbreite und können zum Teil nur schwer die Rominenstraße und Rosittenstraße durchfahren. Zudem kommt es schon jetzt durch den Einsatz von Gülle beim Durchfahren dieser zwei Straßen zu einer temporären Geruchsbelästigung.	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395 s. Abwägung 10: Landwirtschaftlicher Verkehr
48.8	6. Einbezug der Bürger und der Bürgerinitiative → Alternative Lösungen und Vorschläge • Seitens der Bürgerinitiative „Baugebiet Trakehnenstraße“ besteht ein sinnvoller Alternativplan für das Neubaugebiet, der unter Berücksichtigung neuester Klimaschutzziele und der Sicherung der Lebens- und Wohnqualität Betroffener gestaltet ist. Ein erneuter Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines solchen Vorschlags von Bürgern sein. Hier dürfen die wirtschaftlichen Interessen nicht denen der Bürger und des Gemeinwohls obliegen.	s. Abwägung 20: Entwurf BI s. Abwägung 32: Planungsaufwand

48.9	Bitte verstehen Sie dieses Schreiben nicht als Ablehnung gegenüber dem geplanten Neubaugebiet, jedoch hat die Bürgerinitiative in den vergangenen Jahren weder Kosten, Zeit noch Mühe gescheut, und verdient es als hier ansässige Bürger dieser Stadt auf Gehör und Vernunft zu stoßen. Wir sehen es als notwendig, den vorliegenden Bebauungsplan noch einmal unter den genannten Aspekten zu überarbeiten und erachten eine öffentliche Beteiligung der Bürger als fair. Wir leben gern im Ostpreussenviertel und würden uns freuen, wenn wir dies auch weiterhin in gewohnter Qualität können.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
49	Stellungnahme Nr. 49 Schreiben vom 06.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
49.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Rossittenstraße.
49.2	1. Die Verkehrserschließung des Baugebietes über Rominten- und Rossittenstr. Ist eine Katastrophe. Zuerst muß der Kreisel Senefelderstr./Mäschöder Weg gebaut werden, erst dann darf man die bauliche Erschließung des o.g. Baugebietes beginnen. Das wurde sogar von der Stadt zugesagt!	s. Abwägung 12: Baustellenverkehrs s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
49.3	2. Die Art der geplanten Bebauung wurde 10 Jahre lang nicht verändert, obwohl die Ergebnisse von „Denk dir eine Stadt“ und die der TU-Planer dagegen sprechen: Wir können nicht mehr die Dominanz des Autoverkehrs festschreiben! Weniger Parkplätze! Dafür mehr an die Bedürfnisse von Radfahrern und Fußgänger denken! Warum bindet man die Braunschweiger Forschungsergebnisse (Pro. M. Carlow, TU) nicht mehr in die Planungen der Stadt ein?	s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung s. Abwägung 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

50	Stellungnahme Nr. 50 Schreiben der IHK vom 07.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
50.1	Kürzlich haben Sie uns über die öffentliche Auslegung der Unterlagen im Zuge der o.g. Bauleitplanverfahren informiert. Hierzu müssen wir zunächst anmerken, dass eine Beteiligung der IHK Braunschweig als Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplanverfahren „Trakennenstraße/Breites Bleek“ bisher weder nach § 4 Abs. 1 noch nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgt ist. Lediglich zur 87. Änderung des Flächennutzungsplanes wurden wir im März/April 2018 nach § 4 Abs. 2 BauGB einbezogen. Auch die in der Flächennutzungsplan-Änderungsbegründung erwähnte Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB (angabegemäß im Juli/August 2015) hat uns nicht erreicht. Da wir ausschließen können, dass die Planunterlagen in unserem Hause verloren gegangen sind, müssen wir die Stadt Braunschweig generell um mehr Sorgfalt hinsichtlich unserer Beteiligung als Träger öffentlicher Belange im Rahmen von Bauleitplanverfahren bitten. Dies gilt ganz besonders im Falle von Planungen, die – wie vorliegend – eine klare Betroffenheit wirtschaftlicher Belange erkennen lassen.	Die Industrie- und Handelskammer sowie die Handwerkskammer wurden im Rahmen der Beteiligungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 4 (1, 2) Baugesetzbuch (BauGB) zum Bebauungsplan nicht beteiligt. Obwohl diese beiden Institutionen keine Behörden oder sonstigen Träger öffentlicher Belange sind, ist eine Beteiligung als weitere „Sonstige Stellen“ üblich, wenn Gewerbebetriebe betroffen sein könnten. Diese Beteiligung wurde aufgrund eines Büroversehens nicht vorgenommen. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB bestand jedoch Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme. Diese wurde hiermit von beiden Stellen wahrgenommen.
50.2	So soll im Zuge der o.g. Flächennutzungsplanänderung ein bisher im Wesentlichen als Gewerbliche Baufläche dargestelltes Areal östlich der Trakennenstraße in eine Wohnbaufläche mit randlichen Grünflächen umgewidmet werden. Angesichts der in Braunschweig herrschenden Gewerbeflächenknappheit betrachten wir eine solche Umwidmung grundsätzlich mit Skepsis, zumal in der öffentlichen Diskussion oft untergeht, dass der Bedarf an Gewerbeflächen derzeit ebenso groß ist wie der im Begründungsentwurf erwähnte Bedarf an Wohnflächen. Aus wirtschaftlicher Sicht wäre daher eine Beibehaltung und Entwicklung der bisherigen Gewerblichen Baufläche als nördliche Fortsetzung des Gewerbegebietes an der Senefelderstraße zweckmäßig und wünschenswert. Wir nehmen jedoch zur Kenntnis, dass das in Rede stehende Areal im aktuellen Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig aus den im Begründungsentwurf erwähnten Gründen keine Rolle mehr spielt. Umso wichtiger erscheint es uns, dass die Stadt Braunschweig kurzfristig auch planerische Aktivitäten zur	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Begründung, die Bestandteil der Abwägung ist, enthält in Kapitel 4.2.1 „Nutzungsalternativen“ eine ausführliche Darstellung der Gründe, die dazu geführt haben, hier ein Wohngebiet anstelle eines Gewerbegebietes vorzusehen.

	Entwicklung von Gewerbeflächen an anderen Stellen des Stadtgebietes entfaltet. Dies möchten wir anlässlich der hier beabsichtigten Umwidmung Gewerblicher Bauflächen in Wohnbauflächen noch einmal mit Nachdruck einfordern.	
50.3	Bei der beabsichtigten Umwidmung zu einer Wohnbaufläche bzw. der auf Bebauungsplanebene geplanten Entwicklung von Allgemeinen Wohngebieten östlich der Trakehnenstraße ist in jedem Falle die Verträglichkeit mit den nahegelegenen wirtschaftlichen Nutzungen im Gewerbegebiet Senefelderstrasse sicherzustellen. Die dort ansässigen Betriebe dürfen infolge der Wohngebietsentwicklung keinerlei Einschränkungen ihrer betrieblichen Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten erleiden. Entsprechende Befürchtungen vermögen die übersandten Planunterlagen unseres Erachtens nicht vollständig zu zerstreuen. Die Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade hat sich zu diesem Punkt mit Schreiben vom 02.11.18 detailliert geäußert. Da für IHK-zugehörige Unternehmen die gleiche Betroffenheit wie bei handwerklichen Unternehmen besteht, schließen wir uns den Inhalten dieser Stellungnahme uneingeschränkt an.	Im Nachgang zu dieser Stellungnahme hat die IHK auf Bitte der Stadt noch eine Liste der aus Sicht der IHK relevanten Gewerbebetriebe zugesandt. s. Nr. 51
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
51	Stellungnahme Nr. 51 Schreiben der Handwerkskammer vom 02.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
51.1	Zur genannten Bauleitplanung stellen wir fest, dass eine Beteiligung der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade gemäß § 4 BauGB unseren Kenntnissen nach nicht durchgeführt wurde. Einen Grund für diesen offensichtlichen Fehler können wir nicht erkennen. Zumal die Änderung der Nutzungsart bei Gewerbeflächen in wohnbauliche Flächen oder beim geplanten Heranrücken von Wohnbebauung an ein bestehendes Gewerbegebiet handwerkliche Belange sehr wahrscheinlich berühren.	s. Nr. 50.1
51.2	Südlich des Geltungsbereiches zum Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“ ST 81 befindet sich eine Reihe von in der Handwerksrolle eingetragenen Betrieben.	Im Nachgang zu dieser Stellungnahme hat die Handwerkskammer auf Bitte der Stadt noch eine Liste der in der Handwerksrolle eingetragenen Betriebe genannt. Entsprechend hat auch die IHK eine Liste der aus Sicht der IHK relevanten Gewerbebetriebe zugesandt.

		Die Verwaltung hat die Gewerbemeldungen, Stand 21. November 2018, ausgewertet. Ergänzend hat am 22. November 2018 eine erneute Ortsbesichtigung stattgefunden. Im Ergebnis grenzen unmittelbar an das Plangebiet und die dort festgesetzte öffentliche Grünfläche folgende Betriebe an: <u>Senefelderstraße 20</u> Druckerei. Das Gebäude weist in Richtung Norden/geplantes Wohngebiet eine geschlossene Fassade auf. Die nach Norden orientierten Außenbereiche sind als Rasenflächen gestaltet und werden nicht betrieblich genutzt. <u>Senefelderstraße 16-18</u> Maurer- und Betonbauerhandwerk einschließlich Bauberatung/Bauleitung, Elektrotechnikerhandwerk, Transport, Gartentechnik/Reparatur von Gartengeräten. Das Gebäude Senefelderstraße 16 weist in Richtung Norden/geplantes Wohngebiet eine geschlossene Fassade ohne Öffnungen auf. Eine Außenbereichsfläche in Richtung Norden ist wegen des geringen Abstandes des Gebäudes zur Grundstücksgrenze nicht vorhanden. Auf der Außenbereichsfläche, die Richtung Süden/Senefelderstraße hin orientiert ist, werden Gartenmaschinen, insbesondere Rasenmäher abgestellt. Hier befindet sich auch der Pavillon Senefelderstraße 18. <u>Senefelderstraße 14</u> Wohngebäude <u>Senefelderstraße 12, 12 A</u> Zwei Musterhäuser <u>Senefelderstraße 10</u> Kosmetikgewerbe, Vogelabwehrtechnik Da – wie im Folgenden beschrieben wird – keine Immissionskonflikte zu erwarten sind, ist die Nennung weiterer Betriebe, die eine noch größere Entfernung zum geplanten Wohngebiet haben, entbehrlich.
51.3	Den Abstand zwischen der südlichen Baugrenze des Planentwurfs und der	Der Abstand der Grundstücksgrenzen der bestehenden Gewerbebetriebe von

	nördlichen Grenze des Bebauungsplanes „Senefelderstraße/ Mascheroder Weg“ ST 76 mit einem bestehenden Gewerbegebiet halten wir für zu gering.	den Grundstücksgrenzen der geplanten Wohngrundstücke beträgt 40 m im Westen (bezogen auf das Grundstück Senefelderstraße 18) und 95 m im Osten (bezogen auf das Grundstück Senefelderstraße 10). Die geplante Kita hat einen Abstand von 30 m bis 40 m (bezogen auf das Grundstück Senefelderstraße 20). Der Abstand zwischen dem bestehenden Wohngrundstück Trakehnenstraße 40 und dem nächstgelegenen Betrieb (Senefelderstraße 20) beträgt demgegenüber nur 20 m. Die genannten Abstände zwischen dem bestehenden Gewerbegebiet und der geplanten Wohnbebauung sind ausreichend groß bemessen (s. Nr. 51.6).
51.4	Diese Auffassung teilen wir ebenso im Zusammenhang mit kurzzeitigen Geräuschspitzen.	Gemäß den Ergebnissen des Schallgutachtens zum Bebauungsplan ST 81 können Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen tags und nachts ausgeschlossen werden.
51.5	Als Orientierung für Pufferflächen lässt sich hierzu der Abstandserlass von Nordrhein-Westfalen heranziehen. Dieser hat zwar in Niedersachsen keine rechtliche Relevanz, kann aber für die Abschätzung möglicher Nutzungskonflikte durchaus praxisbezogene Hinweise geben. Der Abstand zum Beispiel zwischen Wohnbebauung und einem Tischlereibetrieb sollte mindestens 100 m betragen	Der Abstandserlass von Nordrhein-Westfalen ist nur eine Orientierungshilfe in Fällen, in denen keine Angaben zur konkreten Ausgestaltung eines Betriebes und keine konkreten Vorgaben zu den zulässigen Emissionen vorliegen. Im vorliegenden Fall liegen jedoch konkrete planungsrechtliche Vorgaben vor, die der Planung zugrunde zu legen sind: Der Bebauungsplan „Senefelderstraße/ Mascheroder Weg“, ST 76 (2008) setzt für das Gewerbegebiet immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) fest. Damit sind die maximal zulässigen Emissionen des Gewerbegebietes eindeutig und verbindlich festgelegt. In dem Gewerbegebiet Senefelderstraße an der Grenze zum geplanten Wohngebiet befindet sich keine Tischlerei. Diese Betriebsform wurde seitens der Handwerkskammer nur als Beispiel für in Frage kommende größere Abstände genannt.
51.6	Das Schallgutachten mit Bericht Nr. 89/18 vom 13. März 2018 hat für die gewerbliche Schallausbreitung lediglich eine Emissionskontingentierung nach DIN ISO 9613-2 gemäß Angaben des Bebauungsplanes ST 76 übernommen.	Bei dem genannten Gutachten mit Bericht Nr. 89/18 vom 13. März 2018 handelt es sich um das Schallgutachten zum Bebauungsplan „Trakehnenstraße/Breites Bleek“, ST 81.

	Allein davon wird der Abstand zum geplanten Wohngebiet des Bebauungsplanes ST 81 abgeleitet (Seite 12). Dieses Vorgehen beinhaltet die Übernahme einer rein mathematisch berechneten und planerisch festgelegten Kontingentverteilung aus dem nachbarlichen Bebauungsplan.	Zum Begriff „Emissionskontingentierung“ s. Nr. 51.7. Für das Gewerbe- und Sondergebiet Senefelderstraße gab es ursprünglich keinen Bebauungsplan. Die Betriebe wurden gemäß § 34 BauGB als „Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ genehmigt. Für den Bebauungsplan „Senefelderstraße/Mascheroder Weg“, ST 76, (Rechtskraft 2008) wurde ein Schallgutachten erarbeitet (AMT Ingenieurgesellschaft mbH, Gutachten Nr. 23082007/SO/100784, August 2007). In diesem Schallgutachten wurde eine Bestandsaufnahme der zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens (2007) bestehenden Betriebe vorgenommen. Für einige Betriebe mit besonders hohem Kfz-Aufkommen (z.B. Kaufland, Auto- waschstraßen, Bauhaus) wurden konkrete Emissionsberechnungen vorgenommen. Für die anderen Betriebe wurde regelgerecht gemäß VV-BBauG (Verwaltungsvorschrift zum Bundesbaugesetz) sowie gemäß DIN 180035-1 (Schallschutz im Städtebau) für die Gewerbegebiete ein „typischer“ flächenbezogener Schallleistungspegel von 60 dB(A) tags mit einem im Sinne der TA Lärm um 15 dB(A) reduzierten flächenbezogenen Schallleistungspegel von 45 dB(A) nachts berücksichtigt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass schon im Bestand an den nächstgelegenen Wohngebäuden die Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm bzw. die gleich hohen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 in Höhe von jeweils 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts eingehalten oder unterschritten wurden. So wurden für den am stärksten belasteten Immissionsort IO 4 (Hans-Sachs-Straße 76) Schallimmissionen (Beurteilungspegel) von 54 dB(A) tags und 37 dB(A) nachts ermittelt. An allen anderen Immissionsorten lagen die ermittelten Pegel noch darunter. Somit bestanden noch Reserven in Bezug auf die zulässigen Emissionen der Betriebe. Im Bebauungsplan ST 76 wurden auf dieser Basis die IFSP für verschiedene Teilgebiete (z.B. GEe1 und GEe2 am

		Nordrand des Plangebietes) so bemessen und festgesetzt, dass an den bestehenden nächstgelegenen Wohngebäuden, die an das Gewerbegebiet Senefelderstraße angrenzen, die Immissionsrichtwerte bzw. die Orientierungswerte gerade eingehalten werden. Als kritischsten Immissionsort betrifft dies das bestehende Wohngebäude Trakehnenstraße 40, welches sich in einem Abstand von nur 20 m vom Gewerbegebiet befindet. Diese IFSP schöpften die genannten ermittelten Reserven aus und ermöglichten den seinerzeit bestehenden Betrieben sogar noch Erweiterungsmöglichkeiten in Hinblick auf die zulässigen betrieblichen Emissionen. Einschränkungen für bestehende Betriebe waren damit nicht verbunden. Betriebe, die sich in der Zeit zwischen der Bestandserhebung für den Bebauungsplan ST 76 (2007) und der Rechtskraft des Bebauungsplans ST 76 (2008) angesiedelt haben, mussten gemäß TA Lärm in der Nachbarschaft die Immissionsrichtwerte entsprechend der Gebietsausweisungen einhalten, so dass sich auch in diesem Zwischenzeitraum keine Betriebe ansiedeln konnten, die die Annahmen des Schallgutachtens zum Bebauungsplan ST 76 überschritten hätten. Betriebe, die nach Rechtskraft des Bebauungsplans ST 76 neu genehmigt wurden, hatten die IFSP gemäß Bebauungsplan ST 76 einzuhalten, so dass sich in den letzten 10 Jahren kein Betrieb ansiedeln konnte, der diese Vorgaben nicht einhält. Pflichtgerecht wurden im Gutachten zum Bebauungsplan ST 81 die im Bebauungsplan ST 76 festgesetzten IFSP als Vorbelastung berücksichtigt. Da die Betriebe die Pflicht haben, diese IFSP einzuhalten, besteht keine Veranlassung, weitergehende Anforderungen, z.B. an Abstände, zu stellen.
51.7	Als aktueller Standard für Emissionskontingentierungen gilt nicht mehr die DIN ISO 9613-2, sondern mittlerweile die DIN 45691.	In der Stadt Braunschweig wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung die DIN 45691 nicht angewendet. Die DIN 45691 kann zwar eine alternative all-

		gemeine Arbeitsgrundlage für die Bauleitplanung sein. Sie ist jedoch nicht verpflichtend anzuwenden. Im Genehmigungsverfahren für Betriebe sind die Ergebnisse gemäß DIN 45691 jedoch nicht unmittelbar verwertbar, da im Genehmigungsverfahren gemäß TA Lärm die DIN ISO 9613-2 anzuwenden ist. Diese Berechnungen sind differenzierter (z.B. in Hinblick auf Geländeverhältnisse und Bodendämpfung). Deshalb ist es im Rahmen der Umsetzung der Planung auch für die Bauherren vorteilhafter, von Anfang an die DIN ISO 9613-2 anzuwenden. Ein solches Vorgehen ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zulässig. Da die DIN 45691 hier nicht angewandt wird, ist im Rahmen des Bebauungsplans ST 81 auch nicht von einer Emissionskontingentierung“ gemäß DIN 45691 zu sprechen, sondern von immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP).
51.8	Wir bemängeln, dass ausschließlich die in der Vergangenheit festgesetzten Kontingente des Bebauungsplans ST 76 als schalltechnische Grundlage in die Berechnungen einfließen und dadurch die Grenze zur Wohnbebauung festgelegt wird –	s. Nr. 51.6
51.9	– und zwar ohne weitere Pufferfläche. Das Schallgutachten erkennt selbst auf Seite 27 kritische Überschreitungen der Richtwerte und berücksichtigt aufgrund der Konfliktlage schallmindernde Abschirmungseffekte der südlich geplanten Bebauung.	Pufferflächen sind nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Die Abstände zwischen dem bestehenden Gewerbegebiet und der geplanten Wohnbebauung sowie die Festsetzungen zum Schallschutz an den Gebäuden (TF V) sind im Bebauungsplan ST 81 so bemessen, dass die Immissionsrichtwerte bzw. die Orientierungswerte eingehalten werden können. Auf Seite 27 im Gutachten ST 81 werden Überschreitung bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans (Plangebiet, s. Tabelle 11) ermittelt. Im zweiten Schritt werden die durch die Berücksichtigung der gewerblichen Vorbelastung ermittelten Abstände zur Wohnbebauung und die geplanten Gebäude in die Berechnung einbezogen, mit dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte bzw. die Orientierungswerte eingehalten werden können. Die einzige Ausnahme besteht an den Südostfassaden im Gebiet WA 1.2: Hier sind Überschreitungen

		um bis zu 1 dB(A) tags möglich. Deshalb sind in diesem Gebiet gegenüber dem Gewerbegebiet offenbare Fenster für schutzbedürftige Aufenthaltsräume unzulässig und Außenwohnbereiche eingeschränkt (TF V 2. und V 3.1). Damit ist eine ausreichende Sicherheit gewährleistet; eine Vergrößerung des Abstandes ist nicht erforderlich. Eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Gewerbe- und Wohngebiet ohne zwingende immissionsschutzrechtliche Notwendigkeit soll nicht vorgesehen werden. Diese würde zu Lasten wertvoller Wohnbaufläche gehen, was in Anbetracht des dringenden Bedarfes an Wohnbauflächen in Braunschweig und der für die Entwicklung eines solchen Gebietes anfallenden Erschließungs- und sonstigen Kosten nicht vertretbar ist. Auch besteht kein Bedarf an weiteren Grünflächen in diesem Bereich.
51.10	Die dafür erforderliche Festlegung bei der zeitlichen Abfolge der Bebauung wurde im vorliegenden Bauleitplan aber nicht festgesetzt. Demnach wäre die südlich geplante Wohnbebauung zeitlich vor der nördlichen Bebauung zu errichten, damit die Vorgaben zum Schallschutz eingehalten werden können. Entsprechende Festsetzungen fehlen im Bebauungsplan und wären nunmehr mit aufzunehmen.	Die prognostizierte Überschreitung um bis zu 1 dB(A) tags betrifft nur die Südostfassaden der Gebäude im Gebiet WA 1.2. und somit nur einen kleinen Bereich südlich der Planstraße D in ca. 55 m bis 65 m Abstand von dem Gewerbegebiet. Die Bebauung südlich der Planstraße D in den Gebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 2.3 hat keine erforderliche schallabschirmende Funktion für weiter nördlich gelegene Wohngebäude. Auch ohne diese Bebauung würden die Immissionsrichtwerte bzw. die Orientierungswerte nördlich der Planstraße D eingehalten. Diese Bebauung hält einen Abstand von 100 m bis 135 m von dem Gewerbegebiet ein. Deshalb sind Festsetzungen zu einer zeitlichen Reihenfolge der Bebauung nicht erforderlich.
51.11	Auch lässt das Schallgutachten eine Einschätzung zu den ansässigen Betrieben und Betriebstypen im Gewerbegebiet des Bebauungsplanes „Senefelderstraße/Mascherode Weg“ ST 76 vermissen. Aussagen zu den bestehenden Baugenehmigungen und dem tatsächlichen Emissionsverhalten sind wichtige Entscheidungskriterien bei der Beurteilung der Abstandsflächen und des Schallschutzes.	Die ansässigen Betriebe wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ST 76 berücksichtigt. Seit der Rechtskraft des Bebauungsplans ST 76 sind die dort festgesetzten IFSP einzuhalten. Damit war eine detaillierte Bestandserhebung im Rahmen des Schallgutachtens zum Bebauungsplan ST 81 nicht erforderlich.
51.12	Dazu ist festzuhalten, dass die Isophonenkarte des Schallgutachtens auf Seite	s. Nr. 51.6 und Nr. 51.9

	28 die Einhaltung der Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete (WA) exakt entlang der Baugrenzen ohne jegliche Pufferfläche zeigt. Wie vorangestellt ergibt sich diese Schallausbreitung jedoch einzig aus der rechnerisch erfolgten Emissionskontingentierung des nachbarlichen Bebauungsplanes ST 76. Wir empfehlen deshalb dringend, größere Abstandsflächen zwischen der geplanten Wohnbebauung und dem Gewerbegebiet des Bebauungsplanes ST 76 zur Konfliktvorsorge und zur Berücksichtigung realer Immissionsbelastungen einzuplanen. Alternativ oder zusätzlich könnte ein Wall oder eine Schallschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme für zusätzlichen Immissionsschutz sorgen.	
51.13	Ferner schließen wir uns der Stellungnahme der IHK Braunschweig an.	Die Stellungnahme der IHK wird unter Nr. 50 behandelt.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
52	Stellungnahme Nr. 52 Schreiben vom 07.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
52.1	Im Entwurf des Bebauungsplan ST 81 (Stöckheim - Trakehnenstraße/Breites Bleek) ist für den Abschnitt „Wohngebiet WA 5.2“ (Breites Bleek) aktuell vorgesehen eine Bebauung mit bis zu zwei Vollgeschossen zuzulassen. Dies würde jedoch sowohl von der westlichen als auch von der südlichen Bestandsbebauung abweichen, wo nur ein Vollgeschoss erlaubt ist. Daher sollte die Geschossigkeit im Wohngebiet WA 5.2 ebenfalls auf ein Vollgeschoss begrenzt werden um sich der angrenzenden Bebauung im Westen und Süden entsprechend anzupassen. Stellvertretend für die Eigentümer der angrenzenden Flurstücke: 500/1, Name 500/7, Name, Einwender 52.1 500/8, Name 500/9, Name und in deren Sinne wie oben beschrieben.	Die Grundstücke der vier Einwender liegen an der Straße Breites Bleek und zwar am Ostrand des bestehenden Wohngebietes zwischen der Planstraße F und der Stadtbahnstrecke. Der Bebauungsplan ST 70 setzt hier eine Bebauung mit maximal einem Vollgeschoss fest. Richtung Westen ist entlang der Stadtbahntrasse eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen zulässig. Der Bebauungsplan ST 81 setzt südlich der Planstraße F eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen fest. Damit können hier in der Nähe der Stadtbahnhaltestelle Gebäude, z.B. Reihenhäuser, mit einer heutigen Ansprüchen genügenden Wohnfläche entstehen. Die Gebäude dürfen eine Traufhöhe von 6,50 m und eine Firsthöhe von 10,0 m nicht überschreiten. Es sind nur Satteldächer mit einer Neigung von 20° bis 45° und gegeneinander versetzte Pultdächer mit einer Neigung von 15° bis 30° zulässig. In dem Zusammenspiel dieser Festsetzungen kann erreicht werden, dass die neuen Gebäude den Charakter von Einfamilienhäusern mit geneigten Dächern erhalten, auch wenn sie zwei Vollgeschosse aufweisen. Der Abstand zwischen den betroffenen bestehenden

		Gebäuden und den neuen Gebäuden (festgesetzte Baugrenze) beträgt mindestens 20,0 m. Zudem haben die Südseiten der bestehenden Gebäude mit 10,0 m den gleichen Abstand zur südlichen Grundstücksgrenze wie die neuen Gebäude (festgesetzte Baugrenze), so dass die neuen Gebäude auch nicht unmittelbar negativ auf die Freibereiche (Terrassen, Gärten) einwirken.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
53	Stellungnahme Nr. 53 Schreiben vom 25.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
53.1	Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81 erhebe ich Einspruch. Begründung	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Trakehnenstraße.
53.2	Der B-Plan berücksichtigt nicht in ausreichender Weise die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16 BImSchV) geltenden Rechtsvorschrift (RLS-90). Darin muss als Lärmvorsorge ein Prognosehorizont von 10-15 Jahren erfolgen. Dabei ist üblicherweise mit einer Verkehrszunahme von 1% pro Jahr auszugehen. In dem vorliegenden B-Plan wird ein Prognosehorizont von nur 7 Jahren bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen zu Grunde gelegt. Dies entspricht nicht den gültigen Rechtsvorschriften.	s. Abwägung 4: Verkehrsprognose
53.3	Außerdem sind Schallreflexionen ausgehend von der A 395 in erheblichem Maße durch eine hohe Bebauung an der Westseite in das Wohngebiet zu erwarten.	Schall von der A 395, der von der neuen Bebauung reflektiert wird, wird Richtung A 395 reflektiert und nicht in Richtung Ostpreußenviertel.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
54	Stellungnahme Nr. 54 Schreiben vom 31.10.2018 s. a. Stellungnahme Nr. 1	Stellungnahme der Verwaltung
54.1	Hiermit legen wir Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Trakehnenstraße.
54.2	a) Im Nutzungsbeispiel und im Bauplan vorgesehene Wohnbebauung zeigt Richtung Autobahn Einfamilienhäuser und zur Trakehnenstraße Mehrfamilienhäuser. Das ist nicht richtig und muß umgeplant werden: die höheren Mehrfamilienhäuser an der Autobahn und die flacheren Gebäude an der Trakehnenstraße – wie ja schon jetzt vorhanden – geben Rücksicht und	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand. Auf der Ostseite der Trakehnenstraße war bisher ein Gewerbegebiet geplant und keine Reihenhausbauung.

	gleichzeitig besseren Lärmschutz und bessere Wohnbedingungen für Alt- und Neubewohner. Die vorhandenen Reihenhäuser der Trakehnenstraße z.B. (niedrig, „TYP Baltrum“) haben bereits eine Nummerierung, die für gegenüber liegende, ebenfalls niedrige Reihenhäuser gedacht waren.	
54.3	b) Ideal wäre ein innerer Straßenriegel wie im vorhandenen, alten Viertel mit Ortelsburg- und Bischofsburgweg als Umfassung sowie eine neue Mitte im neuen Baugebiet!	s. Abwägung 21: Zentraler Bereich
54.4	Die im Bauplan vorgesehenen Park- und Stellplätze sowie Garagen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen; die Nähe zum öffentlichen Nahverkehr mit Anbindung an Bahn und Bus sind optimal; die Straßenbahnlinie 1 fährt alle 10 Minuten! Immer mehr Bürger fahren mit dem Fahrrad! Wo sind geeignete Fahrradwege geplant?	s. Abwägung 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte
54.5	Eine Umweltverträglichkeitsprüfung muß gemacht werden! Wir vermissen Untersuchungen zum Klimaschutz! Wo sind Planungen oder Ideen zur Beheizung der neuen (und der alten) Siedlung? Bodenwärmepumpen oder Fernwärme wären Optionen, denn noch mehr Gasheizungen (und Kamine) machen unsere Luft sicher nicht besser! Bei Ostwind kommen die Emissionen direkt von der stark befahrenen Autobahn!	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung s. Abwägung 23: Klimaschutz
54.6	c) Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes müssen unbedingt erst nach Fertigstellung des Kreisels beginnen, genau wie die Fertigstellung der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet. Radwege und Fußgängerwege vom Neubaugebiet über die Senefelderstraße zu Kaufland sind ebenfalls im Sinne des DENK-DEINE-STADT zu gestalten.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße
54.7	Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich Rominten - und Rossittenstraße sowie die Trakehnenstraße geben!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
54.8	Die Erschließung für die noch verbleibende Ackerfläche muß ebenfalls über den neuen Kiesel und über die Senefelderstraße erfolgen und nicht über alte und neue Wohnstraßen, also weder durch das neue Baugebiet	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395 s. Abwägung 10: Landwirtschaftlicher Verkehr

	noch vor allem über die alten Straßen, Rominten- und Rossittenstraße sowie Trakehnenstraße. Der Landwirt hat nach Fertigstellung des Kreisels eine bessere Zufahrt über Senefelder Straße bis zum Acker! Die Güllewagen und die großen und schweren Rübenfahrzeuge brauchen nicht mehr über Rominten- u. Rossittenstraße sowie Trakehnenstraße zu fahren.	
54.9	d) Vom Baugebiet Breites Bleek darf es keine Straßenverbindung zur Trakehnenstraße geben, nur Fußgänger und Fahrradfahrer sollten wie bisher bei der Straßenbahnhaltestelle hindurch können.	Eine Straßenverbindung vom Baugebiet Breites Bleek zur Trakehnenstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Es sind nur Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger.
54.10	e) Schlussendlich schlagen wir vor, dass die beste Lösung für alle neuen Bewohner sowohl des Baugebietes Breites Bleek, als auch Trakehnenstraße-Ost der Anschluss über den Sachsendamm durch Meverode wäre, der schon lange von sehr vielen Bürgern gefordert wird und der ja schon vor vielen Jahren geplant war.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden beibehalten.
55	Stellungnahme Nr. 55 Schreiben vom 04.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
55.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die o.g. Bauplanung ein.	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Trakehnenstraße.
55.2	Gegenüber meiner Immobilie sollen 3-stöckige Mehrfamilienhäuser entstehen. Ich befürchte dadurch einen erheblichen Wertverlust meiner (1 ½-stöckigen) Immobilie. Statt den Bebauungsplan an die bestehende (nach 40 Jahren immer noch fortschrittliche) Bebauung anzupassen und einen sanften Übergang zu ermöglichen, steht meines Erachtens die Erschließung von möglichst vielen Wohneinheiten im Vordergrund. Das Zusammenwachsen von „alt“ und „neu“ scheint nicht beabsichtigt zu sein.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
55.3	Als direkter Anlieger des Neubaugebietes bin ich unmittelbar von den Baumaßnahmen (Lärm, Schmutz) betroffen.	Belästigungen durch Baumaßnahmen sind im Rahmen der Entwicklung von Siedlungsflächen nicht vermeidbar.
55.4	Nicht nachvollziehbar ist für mich immer noch, dass das Baugebiet nicht über den Sachsendamm erschlossen wird. Die Anbindung über die Senefelder Straße und das Ostpreußenviertel führt zu einem erheblichen Verkehrsmehraufkommen in Stöckheim.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung

55.5	Ich befürchte weiterhin, dass der Bauverkehr entgegen der Zusicherung durch das Ostpreußenviertel (30er-Zone, viele Spielstraßen) geführt wird.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
55.6	Mein 10-jähriger Sohn ist oft mit Freunden per Rad unterwegs, ich Sorge mich jetzt schon um ihn. Leider muss meistens erst jemand ernsthaft zu Schaden kommen, ehe Fehler korrigiert werden!	s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
56	Stellungnahme Nr. 56 Schreiben vom 03.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
56.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße im Abschnitt zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße.
56.2	Da nur die Romintenstr. als einziger Zugang von der Leipziger Straße in das Wohngebiet Ostpreußenviertel führt. (Fehlerhaft wird von der Bauverwaltung die Rominten- und Rossittenstraße zitiert.)	Es ist zutreffend, dass nur die Romintenstraße an die übergeordnete Leipziger Straße anschließt. Da jedoch Verkehr aus dem Neubaugebiet zu einem gewissen Teil auch über die Rossittenstraße (und zu einem geringen Teil über die Traukenenstraße) zur Romintenstraße/Leipziger Straße fließen wird, werden die Romintenstraße und Rossittenstraße gemeinsam genannt. In der Betrachtung der Verkehrsbelastungen wird der Abschnitt der Romintenstraße zwischen Rossittenstraße und Leipziger Straße immer gesondert betrachtet.
56.3	Zusätzlich fahren durch die Romintenstr. täglich zu den Stoßzeiten 300-400 Autos mehr. Durch die Ampelanlage wird der Autoverkehr zum Halten gezwungen, dadurch entsteht bei Lastkraftwagen (die ausschließlich mit Dieselmotoren betrieben werden) ein erhöhter umweltschädlicher CO ₂ Ausstoß, der zu erheblichen Gesundheitsschäden führt!	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße Da der Baustellenverkehr über die Senefelderstraße führt, ist durch das Neubaugebiet nicht mit einem erheblichen zusätzlichen Lkw-Verkehr zu rechnen.
56.4	Da die Kapazität der Stöckheimer Schule keine weiteren Schüler aufnehmen kann, ist geplant, dass die Schüler aus dem neuen Baugebiet, die Schule in Merverode besuchen sollen. Dadurch entsteht ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zum Schulbeginn und Ende.	Die Schüler können zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit der Stadtbahn auf kurzem Wege zur Grundschule Merverode gelangen. Der zu erwartende Hol- und Bringverkehr ist nicht höher einzustufen, als wenn die Schüler die Grundschule Stöckheim am Rüninger Weg besuchen würden. Derartige Verkehre sind in der Verkehrsprognose zum Verkehrsaufkommen aus dem Wohngebiet bereits eingestellt.
56.5	Es wäre sinnvoll, wenn die vor 10 Jahren vom Planungsausschuss (Hr. Manlik) geplante und zugesicherte Anbindung vom	s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 14: Zusage Schlesien-damm

	Sachsendamm/Militschstr. in die Planung einfließt. Eine Begründung vom heutigen Planungsausschuss, dass die Kosten für die Überquerung des Springbachs für den Investor zu teuer wird kann ich in Anbetracht des Umweltschutz nicht gelten lassen. Eine umweltverträgliche Lösung muss im Vordergrund stehen! Fehler die heute gemacht werden, können später nicht mehr korrigiert werden!!	
56.6	Ns.: Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt, da die Bürger nicht mitgenommen werden!	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
57	Stellungnahme Nr. 57 Schreiben vom 31.10.2018	Stellungnahme der Verwaltung
57.1	Hiermit legen wir Widerspruch ein gegen die insgesamt oben benannte Bauplanung! Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Trakehnenstraße.
57.2	1) Die Planungen ziehen sich nun schon über Jahre hin. Diese wurden laufend geändert, sei es zur Wohnbebauung, oder auch seitens der Verkehrsführung und den dadurch möglichen Zufahrtstrassen. Wir können auf jeden Fall keine 3-geschossigen Reihenhäuser akzeptieren. Unsere Häuser wurden 1,5-geschossig gebaut. Gegen Westen hin stehen schon 2,5 geschossige stirnseitig gebaute Reihenhäuser, die uns vom Ausmaß her einengen und Helligkeit entziehen. Deshalb ist es ein Unding, dass auf unserer östlichen Seite auch noch solche 3-geschossigen Mehrfamilienhäuser mit 10 m Höhe entstehen sollen! Diese rauben uns noch zusätzlich Helligkeit, und bieten den neuen Nachbarn Einblick in unsere Sanitär- und Schlafräume. Diese Bebauung wird eine nicht unerhebliche Wertminderung unserer Immobilien nach sich ziehen!	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand s. Abwägung 29: Wertminderung
57.3	2) Die Zufahrtstrassen zu den neuen Baugebieten können und dürfen nicht generell über die Trakehnenstrasse geführt werden.	Der Zu- und Abfahrtsverkehr wird im Wesentlichen über die Romintenstraße, die Rossittenstraße und die Planstraße G/ Senefelderstraße geführt. Zusätzlicher Verkehr auf der Trakehnenstraße entstammt aus der geplanten Bebauung auf

		der Ostseite und aus Hol- und Bringverkehr zur Kita. Mit insgesamt 250 Kfz/24 h ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Trakehnenstraße gering.
57.4	Über den genehmigten Kreisel an der Senefelderstrasse und deren Verlängerung, muss der Hauptverkehr fließen und sich von da aus in die neuen Baugebiete verteilen. Alles andere können und werden wir ebenfalls nicht akzeptieren!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
58	Stellungnahme Nr. 58 Schreiben vom 04.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
58.1	Hiermit legen wir Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Der ausgelegte Bebauungsplanentwurf (B-Plan) wird in Gänze abgelehnt, weil insgesamt unvollständig und widersprüchlich. Zudem fehlen Sozialverträglichkeits- und Nachhaltigkeitsprüfung. Wir schließen uns den Argumenten/der Begründung der Bürgerinitiative Trakehnenstraße-Ost an, haben allerdings unsere eigenen Gedanken mit eingebracht:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Romintenstraße. s. Abwägung 28: Sozialverträglichkeitsprüfung, Nachhaltigkeitsprüfung
58.2	Wir waren bei vielen Bezirksratssitzungen in den letzten Jahren dabei und stellen fest, dass das beigefügte Protokoll der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach BauGB an wesentlichen Stellen nicht dem Versammlungsverlauf entspricht. Es enthält in den eingefügten Stellungnahmen der Verwaltung z.T. irreführende, nichtssagende oder gar falsche Behauptungen, z.B., dass wir als Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über die Rominten/Rossittenstraße durch das neue Wohngebiet und über die Senefelderstraße gefordert hätten.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
58.3	Die BÜRGERINITIATIVE und wir Anwohner haben über Jahre die Zusagen von Stadtbezirksrat, Planungs- und Verwaltungsausschuss erhalten, dass es keine Zuwegung durch die alten Baugebiete geben werde. Warum wird das nun geändert?	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
58.4	Unser Haus liegt – wie alle auf unserer Straßenseite – direkt an der Romintenstraße und hat keinen großzügigen Abstand bis zu 15 m von der Fahrbahn durch vorgelagerte Garagen. Die vorhandene Bebauungsstruktur ist deshalb sehr	Das Gebäude der Einwender hat an der Nordseite einen Abstand von 3,0 m vom Rand der öffentlichen Verkehrsfläche (Gehweg) und – aufgrund der großzügigen Nebenanlagen – von 10,0 m vom

	wohl als außergewöhnlich empfindlich gegenüber dem in der Planung berechneten Straßenverkehr von Wohngebieten einzustufen, so dass hier in Bezug auf ein als verträglich einzustufendes Verkehrsaufkommen Maßstäbe anzulegen sind, wie auch in vielen anderen Wohngebieten üblich.	Fahrbandrand der Romintenstraße. Damit handelt es sich um Abstände, wie sie in Wohngebieten allgemein üblich sind, wobei heutzutage häufig geringere Abstände von den Gebäuden zum Fahrbahnrand vorgesehen werden. Deshalb ist hier keine außergewöhnliche Empfindlichkeit im Vergleich zu Wohngebieten im Allgemeinen festzustellen. In Bezug auf die konkrete Planung und die Betroffenheit des Ostpreußenviertels wird der Bebauung an der Romintenstraße jedoch die größte Betroffenheit zugestanden (s. Vorbemerkungen). Generell wird der Schutzanspruch des hier festgesetzten Allgemeinen Wohngebietes in der Planung berücksichtigt.
58.5	Somit sind wir direkt betroffen und fragen konkret nach: Werden in der Bauphase die Baufahrzeuge usw. an unserem Haus vorbeifahren?	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
58.6	Die Vorlage trägt das Datum 20.04.2018, enthält aber nur die schon seit über zehn Jahren abgelehnten Planungsansätze. Damit sind auch keine der danach folgenden politischen Beschlüsse, Zusagen der Verwaltung und die inzwischen fortgeschrittenen Planungen (s. Kreisverkehrsplatz) enthalten.	s. Abwägung 31: 10 Jahre alte überholte Planung s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung
58.7	Die inhaltlichen Formulierungen sind an vielen Stellen widersprüchlich, es fehlen viele der Aussagen aus den beigefügten Gutachten, Stellungnahmen etc. Weder in der F-Planänderung vom 02.05.2018 noch in der B-Planvorlage finden sich die Bewertungsänderungen eigener Fachämter, sie werden nicht übernommen. Forderungen nach vertiefenden Untersuchungen in vielen Bereichen finden sich weder in der F-/B-Planvorlage noch im Entwurf des städtebaulichen Vertrages.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter
58.8	Die ämter-/gutachterseits formulierten Forderungen nach Ausrichtung/Struktur des geplanten Baugebietes nach klimatischen/ökologischen Gesichtspunkten sind in den bekannt gewordenen Nutzungsbeispielen nicht berücksichtigt z.B. BUND Stellungnahme zum Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift Traukennenstraße/Breites Bleek, ST 81 16.02.2018	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter s. Abwägung 23: Klimaschutz Die genannte Stellungnahme des BUND, die im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB abgegeben wurde, wurde im Rahmen der Abwägung berücksichtigt und führte teilweise zu Änderungen der Planung (s. Anlage 6: Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie sonstiger Stellen).

58.9	Erschließung: Entgegen den Planungen sollte die Haupteerschließung zur Vermeidung eines erhöhten Verkehrsflusses durch die angrenzenden Wohngebiete über die Senefelderstraße erfolgen (Variante B), wie bereits in der Vorlage 12953109 von Seiten der Politik als Grundlage für einen städtebaulichen Vertrag vorgesehen war. Aus dem vorliegenden Umweltbericht geht hervor, dass eine Kreiselösung unabhängig vom Bebauungsplan ohnehin von der Stadt verfolgt wird, um die derzeitige problematische Verkehrssituation an der Kreuzung Senefelderstraße/Mascheroder Weg zu lösen. Auch unter diesem Aspekt bietet sich Variante B zur Anbindung des Baugebiets an. Die direktere Anbindung an die A 395 ist auch aus klimatischen Gründen zu bevorzugen. Darüber hinaus wurde bereits vor einiger Zeit auch über die zukünftige Nutzung der östlich bis zur A 395 angrenzenden Fläche diskutiert. Wir halten eine gemeinsame Betrachtung beider Bereiche für sinnvoll.	s, Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung s. Abwägung 36: Fläche zwischen Wohngebiet und A 395
58.10	Siehe 4.4.2.2 Schutzgut Klima/Luft c) geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen <i>„Eine deutliche Verminderung der klimatischen Auswirkungen wird mit Realisierung der Grünachse am Nordrand des Plangebietes erreicht, die als unbebauter linearer Bereich eine Strömungsachse bildet und somit der Erhaltung der klimatisch wirksamen regionalen Luftleitbahn R7 dient. Eine moderate Bebauungsdichte und -höhe sowie eine durchlüftungsfördernde Ausrichtung der Bebauung würden die Auswirkungen auf das Siedlungsklima zusätzlich mindern und sollten im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt werden. Die klimaökologische Situation ist neu zu bewerten, wenn die östlich angrenzenden gewerblichen Bauflächen beplant werden. Zurzeit gehört dieser Bereich zu den sehr produktiven Kaltluftentstehungsbereichen der benannten Kaltluftleitbahn.“</i>	In Kapitel 4.5.4 des Umweltberichtes, der Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan ST 81 ist, ist die klimatische Situation (Bestand, Prognose ohne Durchführung der Planung, Prognose mit Durchführung der Planung) dargestellt. Als Ergebnis ist festzustellen, dass die Planung nicht zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die klimatisch-luft-hygienische Situation im Bereich der geplanten und der angrenzenden bestehenden Wohngebiete führt.
58.11	Siehe 4.2.5 Schutzgut Mensch – Sonstige Emissionen/Immissionen Lärm: <i>Es sind keine nachteiligen Auswirkungen durch sonstige Emissionen/ Immissionen zu erwarten.</i> Frage: Was passiert, wenn die östlich angrenzenden gewerblichen Bauflächen beplant werden? Warum wird nicht ein	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395

	ganzheitliches Konzept erarbeitet. Dann wissen die Bauherren/Käufer/Mieter bereits heute, was zu erwarten ist. Dieses Klein/Klein sollte heutzutage im Städtebau – Denk Deine Stadt – nicht mehr gelten.	
58.12	Das Investorenkonsortium hat diverse Gutachten/Analysen etc. bestellt und finanziert, die Ergebnisse sollten mit Vorsicht betrachtet werden.	s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin
58.13	Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse. Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelderstraße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf. Nach Vorgabe der Verwaltung wird diese Erschließungsmöglichkeit auch vom Gutachter nur erwähnt, aber nicht bewertet.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
58.14	Die Ablehnung dieser Variante, obwohl Beschlusslage seit über zehn Jahren, wird begründet, mal mit <i>„ein Wohngebiet soll nicht durch ein Gewerbegebiet erschlossen werden“</i> , dann wieder <i>„ein Gewerbegebiet soll nicht durch ein Wohngebiet erschlossen werden“</i> , das ist bewusste Irreführung!	s. 22.8
58.15	Im Bezirkskurier für Stöckheim-Leiferde Oktober 2018 Herausgeber SPD Ortsverein Seite 2 – Neubaugebiet Verkehr: <i>„Im Nachgang zur Sitzung sicherten Verwaltung und Investor zu, dass die Erschließung des Neubaugebietes in der Bauphase ausschließlich über die Senefelderstraße erfolgt.“</i> Warum steht in den Planungsunterlagen für die Erschließung noch immer die Variante: <i>„Rominten/Rosittenstraße und über die Senefelderstraße“</i> ?	Die Aussage betraf nur den Baustellenverkehr: <i>„...in der Bauphase“</i> .
58.16	Die ämter- und gutachterseits vorgetragene Befürchtung nach Förderung von Durchgangsverkehr bei Durchbindung von Rominten- und Senefelderstraße findet sich ebenso nicht mehr im Text.	s. 21. 8
58.17	Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschrieben Flachdächer vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand

58.18	Die vorgesehene Bebauungshöhe von zehn Metern auf der Trakehnenstraße Ostseite überragt die bestehende um drei bis fünf Meter, also um mehr als 50%! Das bedeutet, dass die Neubürger der oberen Etagen ungehindert von oben in die Dachräume der Westbebauung schauen können, dies stellt einen gewollten Einbruch in die Privatsphäre und eine deutlich Wertminderung dar.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand s. Abwägung 29: Wertminderung
58.19	Zuwegung So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Merverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutigen Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelderstraße ins neue Gebiet führe. Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂-Ausstoß mehr! Und das ist noch die unterste Berechnung, was neue die Einwohnerzahl und neue Autos im neuen Baugebiet betrifft.	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
58.20	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes muss ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels und der Maßnahmen an der Senefelderstraße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich und Rominten- und Rossittenstraße geben, ggf. muss eine mechanische Sperre (Bauzaun) errichtet werden gegen „Irrläufer“.	s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
58.21	Vom Zusatzgebiet Breites Bleek darf es keine Straßenverbindung zur Trakehnenstraße geben, nur Fußgänger und Fahrradfahrer sollten wie bisher zur Straßenbahnhaltestelle durchfahren können.	s. 54.8

58.22	Die Planung den Verkehr während der Erschließung und danach über Rominten- und Rossittenstraße zu leiten, wird der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell ausreichende Qualität, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! (s. S. 20). So gibt es an der Ampelanlage Romintenstraße/Leipziger Straße das Problem mit Linksabbiegern, die nicht weit genug in die Kreuzung fahren. Dadurch ist für nachfolgende Fahrzeuge kein Vorbeifahren möglich. Es können evtl. nur 2 max. 3 Fahrzeuge bei einer Grünphase fahren. Extrem ist die Verkehrslage im Winter. Ab Knoten Ausfahrt Rositten/Romintenstraße ist es sehr oft vereist und es taut auch nicht ab – Nordseite! Dann schafft es nur ein Fahrzeug bei Grün. Weiterhin ist zu beachten, wenn die Rechts-Linksregelung Rositten/Romintenstraße beibehalten wird, der abfahrende Verkehr über die Rosittenstraße fließt, um Vorfahrt zu haben. <i>„Im Verkehrsmodell zeigt sich eine Aufteilung der Verkehre des neuen Wohngebietes zu einem Drittel auf die Rossittenstraße und zu zwei Dritteln auf die Romintenstraße.“</i> Das passt dann nicht! Wurde genau diese Situationen zu Spitzenstunden – Berufsverkehr, Kindergarten usw. – bedacht? Schönwetteraufstellungen im Sommer um 10.00 Uhr sind nicht akzeptabel. Verkehrszählungen und Berechnungen am Schreibtisch sind nur eine Betrachtungsmöglichkeit. Die täglichen Erfahrungen sind eine andere.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
58.23	Nochmal die Frage: Wird die Variante A über Trakenstraße, Romintenstraße und Rossittenstraße favorisiert, weil sie kostengünstig und zügig realisierbar ist?	Im Bebauungsplan ist nicht die Variante A festgesetzt, sondern die Variante B1 mit einer zusätzlichen Anbindung an die Senefelderstraße.
58.24	Im Bebauungsplan heißt es immer nur, eine Anbindung an die Senefelderstraße sei "vorgesehen". (s.o., S. 7). Sie muss als die einzige Zuwegung ohne Erschließungsverkehr im motIV durch Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	Jeden Tag wird über CO ₂ Werte gesprochen und Klimawandel.	
58.25	Sonderseite der BZ vom 16.10.2018 – Wie sieht die Stadt der Zukunft aus? Die TU befasst sich intensiv mit dieser Frage. Radikaler Zuschnitt auf die Bedürfnisse von Radfahrern und Fußgängern – und nicht in erster Linie auf die von Autofahrern. Und das nicht nur wegen der Belastung durch Stickstoff, Feinstaub und Abgase, sondern auch damit, dass große Teile unserer Städte durch den Autoverkehr dominiert sind und Raum verloren geht, etwa durch Parkverkehr und Lieferverkehr. Die Dominanz des Autoverkehrs ist nicht gesund, nicht schön, nicht urban. Sie mindert die Lebensqualität. Die im Bauplan vorgesehenen Stellplätze und Garagen entsprechen nicht mehr heutigen Anforderungen; die Nähe zum öffentlichen Nahverkehr mit Anbindung an Bahn und Bus sind optimal; die Tramlinie 1 fährt 6 mal stündlich!	s. Abwägung 15: Fortschrittliche Verkehrskonzepte
58.26	Frage: Sind alle derzeit gültigen Verordnungen des Bundes, des Landes Niedersachsen und der Stadt Braunschweig berücksichtigt?	Es ist nicht erkennbar, dass im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ST 81 geltende Rechtsvorschriften verletzt wurden
58.27	Eine Anbindung über das Ostpreußenviertel zu Fuß oder Fahrrad ist trotzdem gegeben und auch ökologisch empfehlenswert. Die Behauptung, nur mit Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße könne das Neubaugebiet an das Altgebiet als Ergänzung desselben angegliedert werden, wird weiter im Text damit widerlegt, dass auf der Trakehnenstraße Ostseite eine Bebauung mit zehn Metern Höhe und vorgeschrieben Flachdächer vorzusehen ist, mit der Begründung, nur so sei auch optisch die nötige Trennung vom bestehenden Altviertel erkennbar. Frage: Angliederung oder Trennung?	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
58.28	Die im Bauplan vorgesehene Wohnbebauung sieht zur Autobahn Einfamilienhäuser und zur Trakehnenstraße Mehrfamilienhäuser vor. Das ist falsch und muss geändert werden; höhere Häuser an der Autobahn und flachere Gebäude an der Trakehnenstraße ergeben ein stimmiges Bild besseren Lärmschutz und bessere Wohnbedingungen für Alt- und Neubewohner.	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand
58.29	Laut Verkehrsgutachten muss die Senefelderstraße ertüchtigt werden, die vom	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	Bauträger vorgebrachten Argumente, sie sei zu schmal, stimmen nicht! Sie hat mit 5,70 Meter Breite ausreichend Möglichkeiten auch Lkw-Verkehr nach den jetzigen Bestimmungen zu ermöglichen.	
58.30	Radwege und Fußgängerwege vom Neubaugebiet über die Senefelderstraße zu Kaufland sind ebenfalls im Sinne des DENKDEINESTADT-Prozesses unbedingt zu gestalten.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
58.31	Die Wohnbauflächen sollen durch Anschluss an das vorhandene Straßennetz erschlossen werden. Das Teilgebiet Breites Bleek wird an die Straße Breites Bleek von dort an die Leipziger Straße angebunden. Das Teilgebiet Trakehnenstraße wird an die Trakehnenstraße und von dort über Romintenstraße und Rosittenstraße an die Leipziger Straße angebunden. <i>Ergänzend ist eine Anbindung an die Senefelderstraße vorgesehen. AUS: s.o., S. 6</i>	Die Hinweise sind zutreffend.
58.32	Die Umsetzbarkeit hänge im wesentlichen Umfang von dem erforderlichen Grunderwerb und der Finanzierung der Gehwege an der Senefelderstraße und des Kreisverkehrsplatzes ab. Das ist nun gegeben! Deshalb muss nun die ausschließliche Anbindung über die Senefelderstraße und den Kreisel erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
58.33	Im Bebauungsplan heißt es: „ <i>Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendamms scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus!</i> “ Aus: s.o., S. 17 Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung! Noch dazu, wenn Kinder aus Stöckheim die Grundschule in Meverode nutzen sollen, damit diese Mangels Kinder – nur 75 Schüler 2018 – nicht reduziert wird, sollten die Verkehrswege dem wirklichen Leben doch angepasst sein. Die Kinder werden nicht zu Fuß gehen, sondern gefahren: Bei Variante A = 2 km über die Rominten-, Leipziger- und Görlitzstraße, anstatt über den Schlesiendamm direkt = 1 km	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
58.34	Unter Berücksichtigung der beschriebenen Belange soll die Variante B1 im Bebauungsplan gesichert werden. Nähere Ausführungen hierzu enthält Kap.5.5.2 (Aus: s.o., S. 18) Was heißt gesichert? Die Variante B1	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm

	führt zu großen umwelt- und klimapolitischen Belastungen und muss geändert werden!	
58.35	<i>„In Bezug auf die Trakehnenstraße, die Romintenstraße und die Rossittenstraße kann festgestellt werden, dass auch zu den Spitzenzeiten lediglich Werte von deutlich unter 200 Kfz/h erreicht werden. Damit werden die in der RAS 06 genannten typischen Verkehrsmengen für Wohnstraßen von bis zu 400 Kfz/h für Wohnstraßen deutlich unterschritten.“</i> (aus dem Verkehrsgutachten) RAS 06 – Diese Bestimmung stammt aus dem Jahre 2006!	Das Verkehrsgutachten stammt aus dem Jahr 2017. Die dabei angewendete RAS06 stammt aus dem Jahr 2006 und ist die aktuelle anzuwendende „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Sie ist ein zentrales Regelwerk für den Straßenentwurf und hat eine hohe Verbindlichkeit.
58.36	In den Varianten mit drei Anbindungen über die Rossitten- und Romintenstraße, die Senefelderstraße und den Schlesien-damm zeigt sich die Anbindung an den Schlesien-damm für das neue Wohngebiet am attraktivsten. Über 80% aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn A 395 darstellt (aus dem Verkehrsgutachten).	s. Abwägung 13: Schlesien-damm
58.37	Einwendungen Umwelt Der ausgelegte Bebauungsplanentwurf ist unvollständig und wird deshalb abgelehnt. Der Bezug auf § 3 (2) BauGB hat nichts mit Umweltbelangen zu tun, sondern ausschließlich mit der Beteiligung der Öffentlichkeit durch Auslegung. Begründung: Klimaschutzorientierte Bauleitplanung ist ein wichtiger Teil des kommunalen Klimaschutzes. Sie kann dazu beitragen, bereits durch die Art der Planung und Ausgestaltung neuer Baugebiete den künftigen CO₂-Ausstoß zu verringern.	s. Abwägung 23: Klimaschutz
58.38	Im vorgelegten, schon deutlich älteren Umweltbericht sind sowohl in der Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Plan) als auch im ausgelegten Bebauungsplan Trakehnenstraße ST 81 die Darstellungen zu den Umweltkompartimenten Boden, Wasser, Luft, Flora, Fauna, Immissionen, Emissionen weder vollständig und noch ausführlich dargestellt und noch nachvollziehbar bewertet.	s. Abwägung 26: Umweltbericht
58.39	Ämter- und gutachterseits (falls vorhanden) beschriebene Forderungen/Ergänzungen finden sich im Umweltbericht nicht wieder, Bewertungen divergieren teilweise. Forderungen nach vertiefenden Betrachtungen, bzw. Gutachten werden an keiner Stelle berücksichtigt.	s. Abwägung 25: Forderungen Fachbereiche/Gutachter

58.40	Der vorgelegte Bericht stellt bestenfalls eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), bzw. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar, die vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit fehlt ebenfalls vollständig. Deshalb wird eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) über den Verlauf einer Vegetationsperiode gefordert. Entsprechend der gesetzlichen Grundlage sind folgende Schritte nötig und nachvollziehbar darzustellen: - o Screening-Prozess zur Ermittlung, ob eine UVP notwendig ist - o Scoping-Prozess zur Festlegung der Untersuchungsinhalte - o Erstellung eines Umweltberichtes (Umweltverträglichkeitsstudie) einschließlich einer Alternativenprüfung - o Öffentlichkeitsbeteiligung (zum Teil mehrfach während der verschiedenen Verfahrensstufen) - o Behördenbeteiligung - o Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Umweltverbände etc.) - o Entscheidung über die Zulässigkeit unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Beteiligungsverfahren und dem Umweltbericht	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
58.41	Nochmal die Frage: Sind alle derzeit gültigen Verordnungen des Bundes, des Landes Niedersachsen und der Stadt Braunschweig berücksichtigt?	s. 58.26
58.42	Zur allgemeinen Infrastruktur: Laut Planungsunterlagen <i>leben in Stöckheim derzeit rund 6.400 Menschen. Es bestehen mehrere Kindertagesstätten, eine vier- bis fünfzügige Grundschule und das Gymnasium Raabeschule. Die Integrierte Gesamtschule Heidberg liegt in ca. 10-20-minütiger Fahrradentfernung zum Plangebiet.</i> Die Grundschule Stöckheim-Leiferde hat 2 Schulstandorten in Stöckheim und Leiferde soll ausgebaut werden. Wann und wie ist offen. In der GS Stöckheim werden ca. 280 Schülerinnen und Schüler, in der GS Leiferde ca. 80 Schülerinnen und Schüler in den Jahrgängen 1-4 unterrichtet. Das Gymnasium Raabeschule hat in Stöckheim lediglich eine Außenstelle für 5. und 6. Klassen In der IGS Heidberg finden nicht alle Kin-	Die Grundschulversorgung ist durch die Grundschulen Stöckheim und Meverode gesichert. Beide Grundschulen werden als Ganztageseinrichtung ausgebaut. Schülerinnen bzw. Schülern im Sekundarbereich I und II steht das Schulangebot im gesamten Stadtgebiet offen. Ein Anspruch auf einen Platz an der nächstgelegenen weiterführenden Schule (IGS Heidberg oder Gymnasium Raabeschule) besteht nicht.

	der einen Platz, nur weil sie aus Stöckheim kommen. Neubürgern vermittelt das einen falschen Eindruck.	
58.43	Innere Struktur des neuen Baugebiets Bereits auf mehreren Bezirksratssitzungen haben wir das Thema „Betreutes Wohnen“ angesprochen. Ein Pflegeheim ist bereits in Stöckheim vorhanden, aber viele Bürger brauchen oft nur Hilfe/Betreuung oder eine altersgerechte Wohnung. Daraus würde logischerweise folgen, dass Ein-oder Zweifamilienhäuser frei werden und junge Familien diese nutzen könnten. Also eine Win-Win Situation! Leider ist absolut kein Hinweis im Plan zu finden. Senioren ab 60 stellen mittlerweile die größte Wählergruppe	Bei Wohnungen, die als „Betreute Wohnungen“ oder „Altersgerechte Wohnungen“ angeboten werden, handelt es sich in der Regel um Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, die verschiedene Angebote für Senioren enthalten können. Die Begriffe sind nicht rechtlich geschützt; dahinter können sich die unterschiedlichsten Wohnkonzepte verbergen. Insbesondere der Bereich „Pflege in der eigenen Wohnung“ ist privat zu organisieren. Es ist den Interessenten unbenommen, auf die Vorhabenträgerin zuzugehen und entsprechende Angebote vorzuschlagen. Gemäß § 49 NBauO müssen in Gebäuden mit mehr als vier Wohnungen die Wohnungen eines Geschosses für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar (barrierefrei) sein. In jeder achten Wohnung eines Gebäudes müssen die Räume zusätzlich rollstuhlgerecht sein. Der Bebauungsplan kann diesbezüglich keine Festsetzungen treffen, da es keine Rechtsgrundlage dafür gibt. Aufgrund entsprechender politischer Beschlüsse, die das ganze Stadtgebiet betreffen, werden im städtebaulichen Vertrag Regelungen zu Wohnungen im sozialen Wohnungsbau und zu einer Fläche für ein gemeinschaftliches Wohnprojekt getroffen. Gesamtstädtische Beschlüsse zum Thema Wohnungen mit besonderen Angeboten für Senioren liegen nicht vor.
58.44	Kein Spielplatz in einem so großen Neubaugebiet – ein absolutes NO GO. Im neuen Baugebiet sollte in jedem Fall ein Spielplatz vorgesehen werden, denn Spielplätze sind nicht nur gewünscht; sie sind im Sinne einer erfolgreichen kindlichen Sozialisation sogar geboten. Spielplätze sind für junge Familien optimal, um Anschluss in der neuen Heimatstadt und im Baugebiet zu finden. Hier treffen sich nicht nur die Kleinen, hier kommen auch die Eltern zusammen. Man wohnt in der Nachbarschaft, begegnet sich regelmäßig auf dem Spielplatz, trifft sich auf	s. Abwägung 19: Kinderspielplatz

	einen Plausch. Für Mütter, Väter und Kinder ist der Spielplatz der soziale Hot Spot im Quartier, und während die Kleinen neue Spielkameraden finden, bieten sich Kontakte zwischen Neuankömmlingen und einheimischen Eltern fast von selbst. Unsere Erfahrungen mit unseren Kindern und nun mit unserer Enkelin zeigen, dass Spielplätze mit unterschiedlichen Spielgeräten den Kindern Entwicklungsmöglichkeiten bieten und den Eltern/Großeltern vielfältige Kontakte. Der Sicherheitsaspekt des Wohnumfeldes ist von immenser Bedeutung, denn solange Kinder sich nicht sicher fühlen, werden sie ihre Umwelt nicht explorieren, und diese Exploration ist notwendig für die kognitive, emotionale und motorische Entwicklung. Aber auch die Erwachsenen stellen, aus Angst dem Wohnumfeld gegenüber (Straßenverkehr) Bedingungen an die Kinder, womit man deren Möglichkeit, sich von der Elternwohnung zum Spielen und Treffen mit Gleichaltrigen zu entfernen, in vier Variationen einteilen kann: Freie Entfernung Entfernung mit Erlaubnis der Eltern Entfernung mit Erlaubnis mit anderen Kindern Entfernung mit bekannten Erwachsenen. Der Weg über die befahrene Straße zum Spielplatz im Ostpreußenviertel ist für Kinder viel zu gefährlich!	
58.45	Es müsste einen inneren Straßenriegel wie im alten Viertel mit Oertelsburg- und Bischofsburgweg als Umfassung und eine neue Mitte des neuen Baugebietes geben!	s. Abwägung 21: Zentraler Bereich
58.46	Jugendplatz: Grundsätzlich ist gegen einen Jugendplatz nichts einzuwenden, allerdings gibt es bereits ganz in der Nähe einen, der oft vermüllt ist und Scherben liegen herum. Der gesellschaftliche Wandel – Ganztagsangebote an den Schulen – nimmt zu, soziale Medien dienen als primäres Medium der Kontaktaufnahme. Die Jugendlichen treffen sich im privaten Raum. Die Nutzung eines Jugendplatzes sollte daher mit einer Umfrage bei den ortsansässigen Schülern erfragt werden.	Im Rahmen der konkreten Ausplanung des Jugendplatzes findet eine Beteiligung der Jugendlichen statt.
58.47	Baubeginn und Bauzufahrt Der Finanzierungsplan und der Bebauungsplan St 76 für den Kreisverkehr und	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr

	die Erschließung der Senefelderstraße müssen zur gleichen Zeit fertig gestellt sein.	
58.48	Der Baubeginn und die Erschließung des neuen Baugebietes muss ganz sicher erst nach Fertigstellung des Kreisels beginnen oder Fertigstellung der Maßnahmen an der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Es darf keine Erschließung und keinen Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und schließlich und Rominten- und Rossittenstraße geben.	s. 58.20
58.49	Vom Zusatzgebiet Breites Bleek darf es keine Straßenverbindung zur Trakehnenstraße Straße geben, nur Fußgänger und Fahrradfahrer sollten zur Straßenbahnhaltestelle durchfahren können.	s. 58.21
58.50	Wenn ein Bauverkehr bzw. Lkw-Verkehr über den neuen Kreisel erfolgt, muss man eventuell ein Zeitfenster für LKWs am Morgen und Nachmittag einrichten; sonst wäre der Kreisel jetzt schon überlastet und man würde auf die alten Wohngebiete zurückgreifen, was ein Vertragsbruch wäre.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
58.51	Der Kitausbau muss zur gleichen Zeit beginnen wie die Wohnbebauung! Sonst gibt es Probleme wie in anderen Ortsteilen zum Beispiel in Waggum!	s. Abwägung 18: Kindertagesstätte
58.52	Der Flächennutzungsplan lässt eine gewerbliche Bebauung zu, aber keine landwirtschaftliche Nutzung mehr; somit könnte man dort Betriebe wie Hausmeisterdienste, Maler, Elektriker, Zulieferdienste durchaus ansiedeln. Auch hier muss die Zuwegung ausschließlich über die Senefelderstraße erfolgen! Sollte man kein Gewerbegebiet einrichten, sollte die verbleibende Fläche als ein Naturraum genutzt werden, der naturgemäß gestaltet wird! Somit gebe es Ersatzflächen für Feldlerche, Hamster und andere Tiere und Luftraum für die Menschen mit sehr produktiven Kaltluftentstehungsbereichen. Die landwirtschaftliche Nutzung würde geradezu dieses Vorkommen von Dorngrasmücke, Feldlerche, Rebhuhn, Schafstelze, Amphibien verhindern; im Gegenteil, die Bauern würden sogar noch die Feldränder mit bewirtschaften und dort Unkrautvernichtungsmittel wie Glyphosat anwenden, es würde weiterhin Gülle auf diesen Feldern, also Nitrate verbracht	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395

	werden. Zudem fände durch die Weiterbenutzung schwererer Landwirtschaftsmaschinen eine weitere Bodenverdichtung statt.	
58.53	ALLGEMEINES Der Planungsaufwand darf keine Begründung für die Ablehnung eines machbaren sinnvollen Vorschlags von Bürgern sein. Der angebliche Zeitdruck ist nicht das Verschulden von fehlenden Vorschlägen von Bürgern, sondern das Verzögern von Entscheidungen und Veränderungen im Bereich der Verwaltung und auch der Politik. Es gibt neben dem unverständlichen ZEITDRUCK augenscheinlich Druck von Wirtschaftsseite (Bauträgern)! Diese dürfen gegenüber dem Gemeinwohl, den Bürgerinteressen, keinen Vorrang haben!	s. Abwägung 32: Planungsaufwand s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin
58.54	Breites BLEEK Im neuen Wohngebiet Breites Bleek müssen die Flächen neben der Stadtbahntrasse und eine Zuwegung zum neuen Baugebiet freibleiben, um eine zukünftige Möglichkeit zur Durchfahrt vom Sachsendamm und über die Militschstraße zu ermöglichen, anzubinden; denn dort wird mittelfristig auch ein weiteres neues Baugebiet erstellt werden können.	s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. 38.7
58.55	In einer Dokumentation aus dem Bürgerhaushalt Braunschweig 2016 fanden wir folgenden Artikel: <i>In den letzten 20 Jahren gab es in Braunschweig einen starken Trend:</i> <i>Während Investoren aus der Wirtschaft von der Politik nahezu "hofiert" wurden, hatten es Projekte von Bürgerinnen und Bürgern schwer und mussten sich oft mühsam gegen die Politik und Verwaltung durchsetzen. Beispiele dafür sind das Freibad Waggum, das Gliesmaroder Bad oder auch das neue Kulturzentrum im Westlichen Ringgebiet. Diese Entwicklung ist schade, weil das große Potential, das in der Beteiligung von Bürgern liegt, nahezu brach liegt und somit fast ausschließlich Projekte mit wirtschaftlichen Interessen durchgesetzt werden. Um einen Vergleich zu bemühen: Wenn die Politik/Verwaltung der Kopf der Stadt ist, die Wirtschaft die eine Hand und die Bürger die andere, dann hat sich die Politik aus unerfindlichen Gründen die Hand der Bürgerbeteiligung selbst abgesäbelt.</i> <i>Oder einfach gesagt: Die Politik sieht die</i>	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange

	<i>Stadt vor lauter Bürgern nicht! Dies führt zu einer Politikverdrossenheit, denn es entsteht das Gefühl, dass egal wer gewählt wird, anschließend wird nur umgesetzt, was die Wirtschaft möchte. ...</i>	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
59	Stellungnahme Nr. 59 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Kampfmittelbeseitigungs- dienst Schreiben vom 09.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
59.1	Sie haben das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln - Hannover (Dezernat 5 - Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)) als Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Baugesetzbuch (BauGB) beteiligt. Meine Ausführungen hierzu entnehmen Sie bitte der zweiten Seite; diese Stellungnahme ergeht kostenfrei. Sofern in meinen anliegenden Ausführungen eine weitere Gefahrenerforschung empfohlen wird, mache ich darauf aufmerksam, dass die Gemeinden als Behörden der Gefahrenabwehr auch für die Maßnahmen der Gefahrenerforschung zuständig sind. Eine Maßnahme der Gefahrenerforschung kann eine historische Erkundung sein, bei der alliierte Kriegsluftbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Luftbildauswertung). Der KBD hat nicht die Aufgabe, alliierte Luftbilder zu Zwecken der Bauleitplanung oder des Bauordnungsrechts kostenfrei auszuwerten. Die Luftbildauswertung ist vielmehr gem. § 6 Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG) in Verbindung mit § 2 Abs. 3 Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) auch für Behörden kostenpflichtig. Die Bearbeitungszeit für Luftbildauswertungen beträgt derzeit beim KBD 21 Wochen ab Antragstellung. Da diese Zeitspanne zwischen Erteilung einer Baugenehmigung und dem Baubeginn erfahrungsgemäß nicht verfügbar ist, empfehlen wir den Kommunen eine rechtzeitige Antragstellung. Sofern eine solche kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll,	Das LGLN wurde gemäß § 3 (2) BauGB darüber informiert, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB durchgeführt wurde. In diesem Rahmen ging die Stellungnahme ein. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	bitte ich um entsprechende schriftliche Auftragserteilung unter Verwendung des Antragsformulars und der Rahmenbedingungen, die Sie über folgenden Link abrufen können: http://www.lqln.niedersachsen.de/startseite/kampfmittelbeseitigung/luftbildauswertung/kampfmittelbeseitigungsdienst-niedersachsen-163427.html	
59.2	Für die Planfläche liegen dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen die folgenden Erkenntnisse vor (siehe beige-fügte Kartenunterlage): Empfehlung: Luftbildauswertung <u>Fläche A</u> Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet. Luftbildauswertung: Es wurde keine Luftbildauswertung durchgeführt. Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt. Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt. Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel. Hinweis : In der vorstehenden Empfehlung sind die Erkenntnisse aus der Zeit vor der Einführung des Kampfmittelinformationssystems Niedersachsen (KISNi), dem 11.06.2018, nicht eingeflossen, da sie nicht dem Qualitätsstand von KISNi entsprechen. Sie können natürlich trotzdem von den Kommunen in eigener Zuständigkeit berücksichtigt werden. Bitte senden Sie uns, nach Übernahme unserer Stellungnahme, zur Arbeitserleichterung keine weiteren Schreiben in dieser Angelegenheit zu.	Die eigenständige Prüfung des Sachverhaltes durch die Abteilung Umweltschutz hat ergeben, dass für alle Geltungsbereiche des Bebauungsplans ST 81 der Verdacht auf noch vorhandene Kampfmittel im Erdboden besteht. Im Bebauungsplan wird darauf hingewiesen. Gemäß städtebaulichem Vertrag wird die erforderliche Sondierung auf Kampfmittel durch die Vorhabenträgerin durchgeführt.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
60	Stellungnahme Nr. 60 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
60.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Trakehnenstraße.
60.2	Die jetzt ausgewiesene geplante 3 geschossige Bebauung. Ursprünglich war eine 1 bis 1½ fache Bauweise. Ich sehe hier eine große Veränderung des ursprünglichen Planes und einen großen Nachteil für unseren Standort und	s. Abwägung 16: Gebäudehöhe Trakehnenstraße, Ostrand, Nordrand Auf der Ostseite der Trakehnenstraße war bisher ein Gewerbegebiet geplant und keine niedrige Wohnbebauung.

	somit auch eine beträchtliche Wertminderung!	s. Abwägung 29: Wertminderung
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
61	Stellungnahme Nr. 61 Schreiben vom 04.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
61.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die o.g. Bauplanung ein. Diesen begründe ich mit unabsehbar höherer zusätzlicher Belastung durch Straßenverkehr mit damit verbundener Lärm- und Schadstoffbelastung im Bereich Rominten- und Rossittenstraße und angrenzenden Straßen. Ich persönlich würde eine mäßig höhere Belastung akzeptieren, wenn folgende Maßnahmen während und nach Bau- durchführung des neuen Siedlungsgebietes erfolgen würden.	Die Wohnung des Einwenders liegt an der Romintenstraße. s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung
61.2	1. Beschränkung der Zufahrt in das gesamte neue und alte Siedlungsgebiet auf Anlieger und Lieferverkehr. Eine Fahrbahnverengung mit Buchten reicht dafür erfahrungsgemäß nicht aus. Die jetzige Planung provoziert geradezu einen unabsehbar hohen Durchgangsverkehr von der Leipziger Straße zur Senefelder Straße zu den dortigen stark frequentierten Einkaufszentren. Das ist nicht hinnehmbar.	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
61.3	2. Der Bauverkehr hat ausschließlich über das Gewerbegebiet Senefelder Straße zu erfolgen. Dazu sollte zunächst der Kreisel Senefelder Straße/Mascheroder Weg fertiggestellt werden. Die permanente Belastung des Ostpreußenviertels mit Bauverkehr wäre über einen Zeitraum von mindestens einem Jahr nicht zumutbar.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
61.4	Diese Forderungen halte ich für moderat. Ich glaube, damit nicht nur im Sinne der Bewohner des alten, sondern auch der zukünftigen Bewohner des neuen Siedlungsgebietes im Sinne einer harmonischen Gemeinschaft zu plädieren. Ansonsten unterstütze ich die Forderungen der BI Trakehnenstraße-Ost hinsichtlich einer zukunftsfähigen Bebauung/ Struktur des Baugebietes nach ökologischen und sozialen Kriterien. Als Bedingung für die Akzeptanz des o.g. Bebauungsplanes betrachte ich allerdings nur die beiden oben erläuterten	s. Abwägung 20: Entwurf BI

	Punkte. Alles andere lässt sich m.E. im Gespräch klären.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
62	Stellungnahme Nr. 62 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
62.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die o.g. Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße.
62.2	Der vorgelegte Bericht stellt bestenfalls eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), bzw. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar, die vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit fehlt ebenfalls vollständig. Deshalb wird eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP) über den Verlauf einer Vegetationsperiode gefordert.	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung
62.3	Wegen der Zunahme von Autoverkehrs (über 1000 Tagesfahrten pro Tag) muss die Zuwegung ausschließlich über die Senefelder Straße oder – wie schon seit Jahrzehnten angedacht – über den Sachsendamm erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 14: Zusage Schlesien-damm

		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
63	Stellungnahme Nr. 63 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
63.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die o.g. Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße.
63.2	Bei fast 300 neuen Wohneinheiten darf es mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit keine Zuwegung über 3 Ortsteile mit Rüningen, Merverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße geben. Vielmehr muss bei über 1000 Tagesfahrten pro Tag die Zuwegung ausschließlich über die Senefelder Straße oder – wie schon seit Jahrzehnten angedacht – über den Sachsendamm erfolgen!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 14: Zusage Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
64	Stellungnahme Nr. 64 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
64.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Rossittenstraße.
64.2	- Bauverkehr darf nicht über die Leipzigerstraße/Romintenstraße erfolgen. Der Bauverkehr stellt für die Bewohner der bestehenden Wohneinheiten eine unzumutbare Belastung dar. Der Knoten Leipzigerstraße/Romintenstraße ist bereits durch die Strassenbahnquerung und der direkt angrenzenden Haltestelle schwerer passierbar. Bauverkehr muss ausschließlich über die Senefelder Straße erfolgen. Der ohnehin bereits dringend benötigte Kreisel Senefelder Straße/Mascheroder Weg muss dazu mit Priorität gebaut werden.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
64.3	- Die Zuwegung der Trakehnenstraße Ost ausserhalb der Bauphase allein über die Leipzigerstraße/Romintenstraße erscheint unzureichend. Der Knoten Leipzigerstraße/Romintenstraße ist bereits durch C die Strassenbahnquerung und der direkt angrenzenden Haltestelle schwerer passierbar. In der Regel verlieren Einbieger in die Romintenstraße eine Grün-	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr

	phase, wenn gleichzeitig Strassenbahnen in den Haltepunkt ein oder ausfahren. Insbesondere gilt dies zu den Tageszeiten, an denen die Haltestelle häufig bedient wird. Alternative Zuwegungen sind zu bevorzugen, a) über Verlängerung Schlesien-damm, b) über Senefelder Straße. In jedem Fall muss Durchgangsverkehr (im Dreieck Senefelder/Rominten/Schlesien) wirkungsvoll unterbunden bzw. unattraktiv gemacht werden.	
64.4	- Die Zuwegung für die spätere gewerbliche Nutzung des verbleibenden Streifens zwischen Autobahn und Trakehnenstraße Ost darf nur über die Senefelderstraße erfolgen.	s. Abwägung 36: Flächen zwischen Wohngebiet und A 395
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
65	Stellungnahme Nr. 65 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
65.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße.
65.2	Die Erschließung des neuen Baugebietes sollte ausschließlich über die Senefelder Straße erfolgen. Die Verkehrsbelastung über die Ortschaften Rüningen, Meverode und Leipziger Straße in Stöckheim wäre mit über 1000 zusätzlichen Fahrten pro Tag unverhältnismäßig hoch!	S. Abwägung 1: Senefelderstraße
65.3	Der Bauverkehr sollte auch über die Senefelder Straße erfolgen, und zwar nach der Erstellung des Kreisels an der Senefelder Straße, Ecke Mascheroder Weg!	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
66	Stellungnahme Nr. 66 Schreiben vom 0x.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
66.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein. Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt von der Romintenstraße aus in fünfter Reihe (Reihenhäuser).
66.2	Die Erschließung und der Baubeginn des neuen Wohngebiets dürfen erst nach Fertigstellung des Kreisels (Mascheroder Weg/Senefelder Straße) und nach fertigem Ausbau der Senefelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen. Eine	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz

	Erschließung und Bauverkehr über Leipziger Straße, Siekgraben und letztendlich Rominten- und Rossittenstraße sind explizit auszuschließen.	
66.3	Bei der Erschließung über die Rominten- und Rossittenstraße wird die Kreuzung Leipziger Straße/Siekgraben, Romintenstraße m.E. überlastet. Da für die Einfahrt in die Romintenstraße (durch die Zusatz-Straßenbahn-Ampel) oft zwei Phasen der allgemeinen Ampel abzuwarten sind, ist ein erheblicher Rückstau auf der Leipziger Straße zu erwarten. Noch schlimmer trüfe es die Romintenstraße, die dann zu den entsprechenden Zeiten nur noch ein langer Stau wäre. Dies bestätigt auch die Zuweisung der Qualitätsstufe D (s. S. 20) für diesen Knotenpunkt, die durch merkliche Staus, die beträchtliche Wartezeiten definiert ist.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
66.4	Bei den derzeit geplanten 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit käme es außerdem zu einer erheblichen Zunahme von Luftverschmutzung und Verkehrslärm, was angesichts der aktuellen Umwelt-Klimaschutz-Diskussion geradezu absurd erscheint. Im Vergleich zur "Kreisel-/Senfelder Straße Lösung" ergäben sich bei täglich nur 300 Fahrten der Neubaugebietsbewohner durch die alten Wohngebiete (die hierdurch faktisch an Wert verlieren) über 10900 Kilometern mehr an Umweg! Das bedeutet täglich eine überflüssige und leicht vermeidbare Zunahme von drei Tonnen CO ₂ -Ausstoß! Und diese Berechnung basiert noch auf dem untersten Level bezüglich der Einwohnerzahl und Pkw des neuen Baugebiets.	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
66.5	Die Erschließung und der Baubeginn des neuen Wohngebiets dürfen also erst nach Fertigstellung des Kreisels und Ausbau der Senfelder Straße als Zuwegung zum Baugebiet erfolgen.	s. Abwägung 1: Senfelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
67	Stellungnahme Nr. 67 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
67.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße in zweiter Reihe (Reihenhäuser).
67.2	Bei Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße wird der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senfelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz

	zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell ausreichende Qualität, die Definition lautet aber: In Qualitätsstufe D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! (s. S. 20) Deshalb muss die Zuwegung zum neuen Baugebiet ausschließlich über den fertig erstellten Kreisel bei Kaufland und die Senefelder Straße erfolgen!	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
68	Stellungnahme Nr. 68 Schreiben vom 0x.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
68.1	Hiermit legen wir Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Straße Breites Bleek.
68.2	Wir wohnen im Breiten Bleek, welches eine verkehrsberuhigte Zone ist. Dies war einer der Gründe für uns, hier mit unseren Kindern herzuziehen. Die 78 prognostizierten zusätzlichen Fahrten würden im Zeitraum zwischen 06:00 und 22:00 Uhr auf 4-5 Fahrzeuge pro Stunden, also jede Viertelstunde ein zusätzliches Fahrzeug bedeuten. Dies und die Tatsache, dass sich aktuell viele Autofahrer nicht an die Schrittgeschwindigkeit halten, bedeutet eine starke Gefährdung unserer Kinder. Viele der bereits vorhandenen Anwohner des Breiten Bleeks, insbesondere welche, die am weitesten von der Leipziger Straße entfernt wohnen, halten sich schon nicht/kaum an die vorgegebene Geschwindigkeit. Es ist kaum vorstellbar, dass die Einwohner der „Erweiterung des Breiten Bleekes“ geduldiger sind, da dann ein sehr langer Zeitraum benötigt wird, um in Schrittgeschwindigkeit am anderen Ende anzukommen. Dieser Aspekt betrifft auch ganz stark Lieferdienste und Paketzusteller, die nur einzelne Häuser anfahren.	Das für die zusätzlichen ca. 15 Wohneinheiten prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen von 78 Kfz-Fahrten/24 h führt nicht zu einer unverträglichen Zusatzbelastung im bestehenden Wohngebiet Breites Bleek. Die maximale Entfernung zur Leipziger Straße beträgt ca. 370 m. Die Straße ist als Mischverkehrsfläche gestaltet und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, so dass hier nur Schrittgeschwindigkeiten zulässig sind. Aufgrund der geringen Breite der Verkehrsfläche, die durch Parkplätze und Bäume gegliedert wird, sind unzumutbare Geschwindigkeiten, die sich zudem außerhalb des Zulässigen bewegen würden, nicht zu erwarten.
68.3	Im Bebauungsplan ST 81 finden wir keine Angaben, wie der Verkehr in das Baugebiet Breites Bleek Ost während der Bauphase geführt wird. Das bestehende Wohngebiet Breites Bleek ist, wie oben erwähnt, eine verkehrsberuhigte Zone, und daher nicht für die Durchfahrt der Lkws und Handwerkerfahrzeuge geeignet. Der Bauverkehr würde die gepflasterte Straße stark beschädigen und während der Bauphase wäre das Spielen der Kinder auf und an der Straße quasi nicht	Der Baustellenverkehr in das Gebiet Breites Bleek soll ebenfalls über die Senefelderstraße geführt werden.

	mehr möglich. Eine Zufahrt der Baufahrzeuge über die asphaltierte Trakehnenstraße ist aus unserer Sicht die bessere Alternative. Und sofern der gesamte Bauverkehr über die Senefelder Straße geführt wird, werden die Bewohner des Ostpreußenviertels ebenfalls nicht durch diesen belastet. Wenn während der Bauphase das Baugebiet Breites Bleek Ost bereits an das Breite Bleek West angebunden wird, werden viele Handwerker durch das Breite Bleek, und nicht durch die ggf. vorhandene Baustraße von der Senefelder Straße fahren. Auch noch nach der eigentlichen Bauphase wird es starken Lieferverkehr durch Handwerker, Umzugsunternehmen, etc. geben. Dafür ist das Breite Bleek ebenfalls eine ungeeignete Zufahrtsmöglichkeit.	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
69	Stellungnahme Nr. 69 Schreiben vom 08.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
69.1	Im Nachgang zu meinem o.g. Schreiben erwarte ich nach dem vom Rat der Stadt beschlossenen Stadtentwicklungskonzept ISEK), dass Sie das Baudezernat anweisen, mit Bürgerinitiative und Investor unverzüglich eine einvernehmliche Lösung zu erarbeiten. Diese kann dann in die noch zu beschließende Satzung über das Baugebiet einfließen. Jede andere Vorgehensweise widerspricht dem nunmehr das Verwaltungshandelnde beherrschenden Grundsatz ISEK.	Es handelt sich um eine Ergänzung der Stellungnahme Nr. 30. s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
70	Stellungnahme Nr. 70 Schreiben vom 08.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
70.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt von der Rossittenstraße aus in zweiter Reihe.
70.2	1. "Denk Deine Stadt", eine Aktion der Stadt. Nun denkt der brave Bürger, seine respektablen Argumente werden beachtet, was in diesem Fall offensichtlich nicht geschieht. Was soll dann diese Aktion? Von SPD und Die Grünen hätte ich mehr Bürgernähe erwartet, Keine Scheindiskussion.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange s. Abwägung 20: Entwurf BI

	Ich schließe mich den Argumenten der Bürgerinitiative Trkehenenstrasse-Ost an.	
70.3	2. Das Nadelöhr, der Zugang von der Romintenstrasse auf die Leipzigerstrasse – Das Wohngebiet braucht einen zweiten "Fluchtweg". Steht dort z.B. ein brennender LKW oder ist dort ein größerer Verkehrsunfall womöglich mit der Tram, so sind ein Zugang oder eine Abfahrt für Feuerwehr oder Krankenwagen nicht möglich.	s. Abwägung 9: Feuerwehr
70.4	3. Die Begründung des gemeinsamen Wohngebiets ist willkürlich. Es werden zwei Wohngebiete sein. Es befindet sich keinerlei Infrastruktur im jetzigen Wohngebiet.	Es wird nicht bestritten, dass – allein schon aufgrund des unterschiedlichen Baualters – das Ostpreußenviertel vom neuen Baugebiet unterscheidbar sein wird. Dennoch ist über einen mittleren bis längeren Zeitraum betrachtet ein Zusammenwachsen zu erwarten, wie dies auch mit den anderen Neubaugebieten der Fall ist, die in den letzten Jahrzehnten in Stöckheim entstanden sind. Hierzu tragen Infrastrukturangebote wie Spiel- und Grünflächen, Kindertagesstätten, Schulen, Sport und sonstige soziale Angebote und Vereine wie auch der Stadtbezirksrat bei.
70.5	4. Eine Erschließung durch eine Verlängerung des Ostpreußendamms oder der Senefelderstrasse oder von beiden ist die einzig gebotene sinnvolle Maßnahme. Es kann nicht sein, dass dies womöglich am Profit des Investors scheitert.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm s. Abwägung 35: Vorhabenträgerin
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
71	Stellungnahme Nr. 71 Schreiben vom 30.10.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 24 + 71a	Stellungnahme der Verwaltung
71.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
71.2	Im Bebauungsplan heißt es: „ <i>Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendamms scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus!</i> <i>Aus: s.o., S 17</i> Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung! Sogar im Verkehrsgutachten heißt es: „In den Varianten mit drei Anbindungen über	s. Abwägung 13:Schlesiendamm

	die Rossitten- und Romintenstraße, die Senefelderstraße und den Schlesien-damm zeigt sich die Anbindung an den Schlesien-damm für das neue Wohngebiet am attraktivsten. Über 80% aller Fahrten des Wohngebietes entfallen jeweils auf diese Anbindung, die die wesentliche Ausrichtung in Richtung BS-Kernstadt und zur Autobahn A 395 darstellt. Warum wird dieser Anschluss nicht mehr in die Planung eingeschlossen?	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
71a	Stellungnahme Nr. 71a Schreiben vom 06.11.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 24 + 71	Stellungnahme der Verwaltung
71a.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
71a.2	So wie die Bebauung des Gebietes derzeit geplant ist, ist die Erschließung ausschließlich auf die Nutzung von Pkws ausgerichtet. Bei 256 neuen Wohneinheiten mit geschätzten 1,5 Pkw pro Wohneinheit kann eine Zuwegung nicht über 3 Ortsteile mit Rüningen, Melverode und Stöckheim bzw. über Siekgraben, Leipziger Straße und Rominten- und Rossittenstraße abgewickelt werden. Hier gäbe es eine große Zunahme von Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel, die äußerst negativ in die heutigen Umwelt-Klimaschutz-Diskussion eingehen! Bei nur 300 Autofahrten am Tage von Neubewohnern durch die alten Wohngebiete an Leipziger Straße und Siekgraben Rominten- und Rossittenstraße ergeben sich über 10900 km mehr an Kilometern, als wenn man ausschließlich über den Kreisel und die Senefelder Straße ins neue Gebiet führe! Das sind pro Tag 3 Tonnen CO₂-Ausstoß mehr! Deshalb muss das neue Baugebiet ausschließlich über die Senefelder Straße angeschlossen werden!	s. Abwägung 5: Umwege + CO ₂ -Ausstoß
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

72	Stellungnahme Nr. 72 Schreiben vom 05.11.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 25a + 25b + 72a + 79	Stellungnahme der Verwaltung
72.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
72.2	Bei Erschließung über Rominten- und Rossittenstraße wird der Knoten Leipziger Straße/Siekgraben erheblich belastet. Die Qualitätsstufe D am Knotenpunkt zu Hauptverkehrszeiten heißt zwar offiziell ausreichende Qualität, die Definition lautet aber: In D kommt es zu merklichen Staus, die Wartezeiten sind beträchtlich! (s. S. 20) Deshalb muss als die einzige Zuwegung die Senefelder Straße mit dem erstellten Kreisel bei Kaufland ohne Erschließungsverkehr im motIV durch Rominten- und Rossittenstraße konzipiert werden! Das ist umwelt- und klimapolitisch eine unabdingbare Notwendigkeit!	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
72a	Stellungnahme Nr. 72a Schreiben vom 06.11.2018 s. auch Stellungnahmen Nr. 25a + 25b + 72 + 79)	Stellungnahme der Verwaltung
72a.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
72a.2	Im Bebauungsplan heißt es: „ <i>Die Varianten über eine Verlängerung des Schlesiendamms scheiden insbesondere wegen der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Kosten aus!</i> “ Aus: s.o., S. 17 Für viele Bürger ist das jedoch eine logische, verkehrs- und umweltpolitisch vernünftige Anbindung! Diese Planung muss wieder aufgenommen werden!	s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
73	Stellungnahme Nr. 73 Schreiben vom 08.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
73.1	Ich erhebe Einspruch gegen die geplante Straßenführung zur Erschließung des genannten Baugebietes durch die Rominten- und Rossittenstr.	Das Grundstück liegt von der Rossittenstraße aus in zweiter Reihe. s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm

73.2	Weiteren Widerspruchsargumenten ,die in der Petition der Bürgerinitiative aufgeführt sind, schließe ich mich an.	Eine Petition der Bürgerinitiative ist im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans nicht eingegangen und nicht bekannt.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
74	Stellungnahme Nr. 74 Schreiben vom 07.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
74.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Der Einwender ist Eigentümer einer Wohnung, die an der Romintenstraße liegt.
74.2	Als Vermieter muß ich mit wirtschaftlichen Einbußen bei der vermieteten Eigentumswohnung im Ortelsburgweg (Nr) rechnen, wenn der Bauverkehr über die Romintenstraße geführt wird. Der Mieter hat mich bzgl. einer möglichen Mietminderung bereits fernmündlich kontaktiert. Der Kreisverkehr muß unbedingt vor Beginn der Bautätigkeiten im Gebiet Trakehnenstraße bis in das Baugebiet fertiggestellt sein, um hier Konflikte zu vermeiden.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr s. Abwägung 11: Kreisverkehrsplatz
74.3	Weiterhin darf keine Durchbindung der der Straßen Siekgraben - Romintenstraße - Trakehnenstraße - Senefelderstraße erfolgen, da hierdurch das Verkehrsaufkommen in der 30-er Zone Romintenstraße vervielfacht wird und somit ebenfalls eine Konfliktsituation geschaffen wird.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
74.4	Weiterhin besteht in der Romintenstraße nach den bisherigen Plänen erhebliches Gefährdungspotential durch Bauverkehr bzw. Durchgangsverkehr, da mehrere verkehrsberuhigte Bereiche „Spielstraßen“ in die 30-er Zone einmünden.	s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
74.5	Ich gehe davon aus, daß dieser Widerspruch nicht nur einfach „zur Kenntnis“ genommen wird sondern auch akzeptiert und positiv umgesetzt wird.	s. Abwägung 33: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
75	Stellungnahme Nr. 75 Schreiben vom 06.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
75.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen oben genannten Bebauungsplan ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße.
75.2	Die Romintenstraße (ich bin zur Nordseite Anlieger) wird in dreierlei Hinsicht zur Durchfahrtstraße. Zum Ersten als Zu- und Abfahrt für das	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr

	neue Wohngebiet. (Entgegen früherer Ratsbeschlüsse und Zusagen). Zum Zweiten als An- und Abfahrt zur Kindertagesstätte (alleinige Nutzung durch Neubaugebiet???). Und zum Dritten als Abkürzung zum Gewerbegebiet Senefelderstraße, für die Ortsteile Melverode, Rüningen und den Norden von Stöckheim, nach geplantem Anschluss.	
75.3	Dieses vermehrte Verkehrsaufkommen ist von der Einmündung zur Leipzigerstraße (Straßenbahnquerung) nicht ohne erhebliche Probleme zu bewältigen. Die Erschließung sollte aus diesen Gründen nur über die Senefelderstraße und/oder den Ostpreußendamm erfolgen.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesiendamm
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
76	Stellungnahme Nr. 76 Schreiben vom 09.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
76.1	Gegen die oben genannte Bauplanung erhebe ich hiermit folgenden Widerspruch:	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Leipziger Straße hinter einer Garagenanlage.
76.2	Aus den ausgelegten Unterlagen ist nicht eindeutig erkennbar, dass die Erschließung ausschließlich über den an der Kreuzung Mascheroder Weg /Senefelder Str. zu errichtenden Kreisel zu erfolgen hat. Denn diese Verkehrsführung ist am Ehesten geeignet, um die Verkehrsströme sinnvoll und mit den wenigsten Belastungen für Mensch und Umwelt zu führen.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
76.3	In dem Verkehrsgutachten wird darauf hingewiesen, dass die Kreuzung Siekgraben/Leipziger Str. bereits jetzt – und zwar basierend auf 2015!! – in den Verkehrsspitzenzeiten ein relativ hohes Verkehrsaufkommen hat. Als Anwohnerin an der Leipziger Straße kann ich Ihnen versichern, dass in den letzten Jahres eine deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen ist. Und Stöckheim soll weiter wachsen, z.B. durch das Baugebiet Stöckheim Süd. Das Verkehrsgutachten geht hier von 140 Wohneinheiten aus. Mittlerweile sollen hier aber voraussichtlich deutlich mehr WE errichtet werden. Es steht auch zu befürchten, dass in dem Baugebiet Trakehnenstraße Ost/Breites Bleek ebenfalls eine Verdichtung erfolgt, da der Handlungszweck der Projektentwick-	s. Abwägung 4: Verkehrsprognose

	ler/Bauträger ja in einer optimalen Wirtschaftlichkeit besteht. Insofern geht das Verkehrsgutachten in diesem Punkt von falschen Voraussetzungen aus. Das trifft ebenso bei der Annahme zu, dass im Planungsfall 2025 das aus den Bestandsgebäuden resultierende Verkehrsaufkommen reduziert sein wird. Diese Annahme ist bei der Attraktivität Stöckheims nicht nachvollziehbar.	
76.4	Es gilt, unnötige und belastende Verkehrsströme und damit Staus, Luftverschmutzung Lärmpegel zu vermeiden. Dazu ist nur eine ausschließlich Verkehrsführung über den zu errichtenden Kreisel Mascheroder Weg/Senefelder Str. geeignet!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
76.5	Ich fordere die Verwaltung und Politik auf, alles dafür zu tun, dass Stöckheim ein attraktiver und naturnaher Stadtteil bleibt. Gerade in Bezug auf einen immer dringlich werdenden Umwelt- und Klimaschutz tragen Sie hier Verantwortung!	Soweit es im Rahmen des Bebauungsplans ST 81 möglich ist, wird das Ziel verfolgt, dass Stöckheim ein attraktiver und naturnaher Stadtteil bleibt. Insbesondere die geplanten großzügigen Grünflächen kommen allen Stöckheimer Bürgerinnen und Bürgern zugute.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
77	Stellungnahme Nr. 77 Schreiben vom 06.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
77.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwender liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage in zweiter Reihe.
77.2	Durch den erhöhten Zufahrtsverkehr erwarten wir deutlich höhere Lärmemissionen und eine Gefährdung unseres Kindes beim Spielen draußen.	s. Abwägung 2: Verkehrsaufkommen + Lärm + Luftbelastung s. Abwägung 6: Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
78	Stellungnahme Nr. 78 Schreiben vom 07.11.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 24 + 71 + 71a	Stellungnahme der Verwaltung
78.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
78.2	Der ausgelegte Bebauungsplanentwurf (B-Plan) wird in Gänze abgelehnt, weil insgesamt unvollständig und widersprüchlich.	Es ist nicht erkennbar, dass der Bebauungsplan unvollständig und widersprüchlich ist.
78.3	Zudem fehlen Sozialverträglichkeits- und Nachhaltigkeitsprüfung	s. Abwägung 28: Sozialverträglichkeitsprüfung, Nachhaltigkeitsprüfung
78.4	Politische Beschlüsse werden falsch zitiert, insbesondere die angezogenen VA-Beschlüsse.	s. Abwägung 30: Beschlusslage Erschließung

	Die VA-Forderung nach Erschließung des Gebietes für den motIV ausschließlich über die zu ertüchtigende Senefelder Straße findet sich hingegen an keiner Stelle im Entwurf.	
78.5	Nach Vorgabe der Verwaltung wird diese Erschließungsmöglichkeit auch vom Gutachter nur erwähnt, aber nicht bewertet.	s. Abwägung 1: Senefelderstraße
78.6	Das beigefügte Protokoll der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach BauGB entspricht an wesentlichen Stellen nicht dem Versammlungsverlauf, es enthält in den eingefügten Stellungnahmen der Verwaltung z.T. irreführende, nichtssagende oder gar falsche Behauptungen, z.B., dass die Bürger des alten Wohngebietes eine Durchfahrtsmöglichkeit über ihre alten Straßen durch das neue Wohngebiet und über die Senefelder Straße gefordert hätten.	s. Abwägung 34: Bürgerversammlung
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
79	Stellungnahme Nr. 79 Schreiben vom 07.11.2018 s. a. Stellungnahmen Nr. 25a + 25b + 72 + 72a	Stellungnahme der Verwaltung
79.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein!	Das Grundstück der Einwenderin liegt an der Romintenstraße teilweise hinter einer Garagenanlage.
79.2	Der vorgelegte Bericht stellt bestenfalls eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), bzw. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dar, die vorgeschriebene Beteiligung der Öffentlichkeit fehlt ebenfalls vollständig. Deshalb wird eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPg) über den Verlauf einer Vegetationsperiode gefordert. Entsprechend der gesetzlichen Grundlage sind folgende Schritte nötig und nachvollziehbar darzustellen: o Screening-Prozess zur Ermittlung, ob eine UVP notwendig ist o Scoping-Prozess zur Festlegung der Untersuchungsinhalte o Erstellung eines Umweltberichtes (Umweltverträglichkeitsstudie) einschließlich einer Alternativen-Prüfung o Öffentlichkeitsbeteiligung (zum Teil mehrfach während der verschiedenen Verfahrensstufen) o Behördenbeteiligung	s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung

	o Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (Kommunen, Umweltverbände etc.)	
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
80	Stellungnahme Nr. 80 Schreiben vom 06.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
80.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück des Einwenders liegt an der Romintenstraße in fünfter Reihe (Reihenhaus).
80.2	Die Erschließung des neuen Baugebietes sollte entweder über die Senefelder Straße oder den Sachsendamm geplant werden. Denn der Durchgangsverkehr durch das Ost- Preußenviertel ist viel zu hoch!	s. Abwägung 1: Senefelderstraße s. Abwägung 13: Schlesienamm s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
80.3	Au keinen Fall dürfte aus irgendwelchen Gründen der Bauverkehr durch die Romintenstraße bzw. die Rossittenstraße laufen!	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
81	Stellungnahme Nr. 81 Schreiben vom 08.11.2018 s. a. Stellungnahme Nr. 35	Stellungnahme der Verwaltung
81.1	Gegen die Umsetzung des o.a. B-Planes ST 81, insbesondere wegen der vernachlässigten Umweltaspekte, erhebe ich Einspruch. Den ausgelegten Bebauungsplanentwurf halte ich in Bezug auf Umweltbelange für völlig unzureichend. Begründung:	Das Grundstück der Einwenderin liegt im südlichen Abschnitt der Trakehnenstraße gegenüber der Kita.
81.2	Die Maßgaben nach BNatschG § 44 finden keine oder nur marginale Berücksichtigung. Vertiefende, aktuelle Gutachten (bitte keinen „älteren“ Umweltbericht aus der Schublade des Amtes ziehen) sind meiner Ansicht nach dringend erforderlich, speziell zu Flora und Fauna, und zwar über eine ganze Vegetationsperiode hinweg, um u.a. die Bestandsentwicklung von Feldlerche und Feldhase qualifiziert betrachten und daraus Schlüsse für die Zukunft des Gebietes ziehen zu können.	s. Abwägung 26: Umweltbericht
81.3	Des weiteren sollten ausführliche Gutachten zu Auswirkungen des künftigen Baugebietes auf Boden, Wasser, Luft und Lärm durchgeführt werden. Der ausgelegte Bebauungsplanentwurf enthält diese nicht, man könnte höchstens von	s. Abwägung 26: Umweltbericht s. Abwägung 27: Umweltverträglichkeitsprüfung BUND und Nabu sind zwar keine Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Be-

	einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung ausgehen. Die Frage ist für mich, warum das bislang nicht geschehen ist. Wollte man bewusst die Öffentlichkeit, hier mich als Anwohnerin, ausschließen? Deshalb fordere ich die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange, speziell Nabu und BUND.	lange, wurden jedoch freiwillig als „sonstige Stellen“ schon im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB beteiligt. Der BUND hat sowohl im Verfahren gemäß § 4 (2) BauGB als auch im Verfahren gemäß § 3 (2) BauGB eine Stellungnahme abgegeben (s. Stellungnahme Nr. 83 bzw. Anlage 7)
81.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen vorhabensnah ausgewiesen werden; Flächen im Norden bzw. Nordosten der Stadt stellen keinen Ausgleich oder Ersatz für Flächen in Stöckheim dar.	s. Abwägung 24: Ausgleichsflächen
81.5	Erst dann kann eine qualifizierte Entscheidung über die Zukunft der in Frage kommenden Fläche getroffen werden.	Die vorliegenden Informationen zu allen betroffenen Aspekten des Umweltschutzes reichen aus für eine qualifizierte Abwägung und Entscheidung.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
82	Stellungnahme Nr. 82 Schreiben vom 05.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
82.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die oben genannte Bauplanung ein! Begründung:	Das Grundstück der Einwenderin liegt von der Romintenstraße aus in zweiter Reihe.
82.2	Die geplante Erschließung über die Rominten- und Rossittenstraße ist unzumutbar und führt zu einer dermaßen Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Kreuzung Siekgraben-Leipziger Straße-Romintenstraße, dass ein Verkehrschaos vorprogrammiert ist, nicht nur zu Stoßzeiten. Schon heute ist zu sehen, dass Links-Abbieger aus der Romintenstraße die Kreuzung blockieren, weil sie den Querverkehr beachten müssen und dadurch der hintere Verkehr warten muss. So entstehen schon jetzt unnötige Standzeiten und höherer Schadstoffausstoß.	s. Abwägung 7: Knoten Leipziger Straße
82.3	Gar nicht auszudenken, wenn zusätzliche Baufahrzeuge mit noch größeren Ausmaßen als PKW's diese Kreuzung passieren und so den Verkehr zu weiteren Standzeiten zwingen. Dadurch steigt auch die Gefahr, dass sich Verkehrsteilnehmer regelwidrig verhalten und andere dadurch in Gefahr bringen.	s. Abwägung 12: Baustellenverkehr
82.4	Ich fordere deshalb ausdrücklich eine alleinige Erschließung über die Senefelder Straße. Schon die Nähe zur Autobahn spricht für diese Alternative. So wird	s. Abwägung 1: Senefelderstraße

	ebenfalls zusätzlicher Verkehr durch den Ort Stöckheim vermieden	
82.5	Des weiteren muss verhindert werden, dass es zu einem erhöhten Aufkommen des Durchgangsverkehrs kommt. Es darf nicht sein, dass durch das neue Wohngebiet eine zusätzliche Belastung durch weiteren Verkehr entsteht, der die Zuwegung als Umgehungsstraße oder Umfahrung nutzt. Dieser Kraftverkehr, der nichts mit dem Wohngebiet zu tun hat, ist davon abzuhalten, die Romintenstraße und die weiteren zu entstehenden Straßen als Umgehungsweg zu nutzen.	s. Abwägung 3: Durchgangsverkehr
82.6	Hier kann die Politik zeigen, dass sie ihre Kampagne Denk-Deine-Stadt auch ernst meint und die Meinungen der Bürger ernsthaft in die Entscheidungsfindung mit einbezieht.	s. Abwägung X: Beteiligung der Öffentlichkeit/Abwägung der Belange
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
83	Stellungnahme Nr. 83 BUND Schreiben vom 09.11.2018	Stellungnahme der Verwaltung
83.1	Unsere Stellungnahme vom 16.02.2018, die wir auch im Namen des BUND Landesverbands eingereicht haben, erhalten wir unter Berücksichtigung der Verschiebung der Nummerierung der einzelnen Punkte unverändert aufrecht. Ausnahmen sind die Punkte 6.1 und 6.2 sowie Erschließung, die wir als erledigt betrachten.	Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen wurde der BUND freiwillig bereits beteiligt. Mit Datum vom 4. April 2018 ging hierzu eine Stellungnahme ein. Eine Stellungnahme vom 16. Februar 2018 liegt nicht vor. Auf Grund der Stellungnahme vom 4. April 2018 wurden die Textlichen Festsetzungen teilweise bereits zur öffentlichen Auslegung geändert. Die Behandlung der Stellungnahme vom 4. April 2018 wird in Anlage 7 vorgenommen.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

BI Trakehnenstraße, März 2018

Alternativentwurf Wohn- und Gewerbegebiet Trakehnenstraße



[illegible]

sungen zu realisieren. Um die Lärmbelastung flächendeckend darzustellen, müssten Lärmpegel an vielen Punkten im Stadtgebiet (10m-Abstandsraster) ermittelt werden. Die Lärmkarten werden daher nach einem in der EU einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt.

Die für Braunschweig erstellten Karten sind nun von der Stadt veröffentlicht worden und können im Internet unter www.braunschweig.de/Laerm-minderungsplan abgerufen werden.

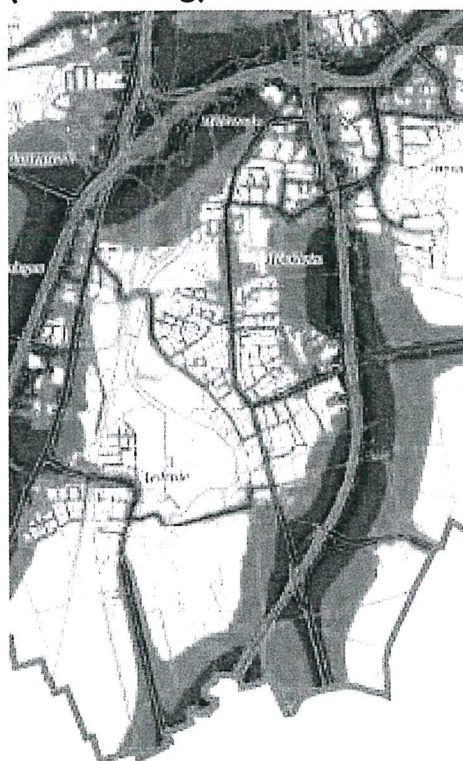
Der beigefügte Ausschnitt zum Straßenverkehrsbezogenen Lärm zeigt, dass für unseren Stadtbezirk besonders die beiden Autobahnen aber auch die Hauptstraßen Lärm verursachen. Die Karten stellen nun die Basis dar für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Erstellung des Aktionsplans. Hierzu wurden für Braunschweig insgesamt vier Veranstaltungen durchgeführt.

Auszug Karte für unseren Stadtbezirk (Prognose 2020)

(24 Stunden – Tag- und Nacht – Schallimmissionen Straßenverkehr), rot > 60 dB(A), hellrot > 55 dB (A)

Straßenverkehr

(24. Std. Tag) 0 - 24 Uhr



Straßenverkehr 22 - 6 Uhr



Bürgerbeteiligung in Braunschweig

Für unseren Stadtbezirk und drei weitere des Süd-Ostens der Stadt fand diese Veranstaltung am 20. Juni in der Hauptschule Heidberg statt. Diese informative Veranstaltung setzte sehr stark auf die Beteiligung durch die Anwesenden. Aus unserem Stadtbezirksrat Stöckheim-Leiferde waren unser Bürgermeister Matthias Disterheft, Felix Fink und Eva Lavon, alle drei SPD-Fraktion, zu der öffentlichen Veranstaltung gekommen. Die drei nutzen die Gelegenheit, die für den Stadtbezirk relevanten Punkte einzubringen:

Zum Thema Straßenlärm

- Lärmschutzmaßnahmen an der A 39 – insbesondere fehlende Lärmschutzwand in Richtung Südsee
- Leipzigerstraße zwischen Meverode und Stöckheim – notwendige Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
- die Brückenthematik in Zusammenhang mit der Vermeidung von LKW-Verkehr im Stadtbezirk – die Grundlagen für die Lärmberechnung zeigen es, dass gerade LKW-Verkehr zu Lärmbelastung führt.

Zum Thema Schienenlärm

- Fehlender Schallschutz in Leiferde sowie Rüningen – Stöckheim

Zum Thema ruhige beziehungsweise schützenswerte Gebiete

- Der gesamte Bereich entlang der Oker wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Bereich angesehen, der besonders geschützt werden muss! Es ist schließlich ein wichtiges Naherholungsgebiet. Ist zu hoffen, dass vielleicht auf diesem Weg noch nachträglich Lärmschutzmaßnahmen am neuen Autobahnkreuz durchgesetzt werden können, die bislang nicht möglich waren.

Wie geht es weiter?

Alle Bürgerinnen und Bürger hatten bis zum 13. Juli darüber hinaus Zeit, auf der eigens eingerichteten Website weitere Vorschläge einzubringen: www.ideen-gegen-laerm.de.

Diese werden nun den Experten als Grundlage dafür dienen, einen konkreten Aktionsplan zu entwickeln. Bis 2013 ist die Aktionsplanung mit Information und Beteiligung der Öffentlichkeit abzuschließen.

Eva Lavon.

Anlage 1

Jetzt neu: www.SPD-Stoeckheim-Leiferde.de

Zebrastreifen!

von Eva Lavon

Wiederholt habe ich mich schon dafür eingesetzt, dass der Verkehr auf der Leipziger Straße am Orts-
eingang Stöckheim von Melverode kommend, verlangsamt wird. Die gerade Allee lädt förmlich zum „Rasen“
ein. Eine Querungshilfe auf Höhe Zoo wurde wiederholt aus Kosten-
gründen abgelehnt. Ich frage mich, was spricht eigentlich gegen einen
Zebrastreifen genau südlich der Ein-
mündung in die Bertha von Suttner
Straße?



Fußgängerüberweg - Google Map

Aus meiner Sicht ein idealer Standort: hier sind die Fußwege bereits abgesenkt, Laternen für die notwendige Beleuchtung vorhanden und diese Querung wird unter anderem viel von Schülern auf dem Weg von und zur Schule aus dem Heidberg genutzt. SPD- und Bündnis 90/ die Grünen haben für diesen Antrag gestimmt, so dass er angenommen wurde. Jetzt ist die Verwaltung am Zug!

Auch auf dem Siekgraben haben wir an der Ecke Am Qälenberg die Einrichtung eines Zebrastreifens beantragt. Damit soll die Verkehrssituation weiter verbessert werden – die veränderte Vorfahrtsregelung (rechts vor links) sowie die kleine Einbuchtung Siekgraben / Ecke Siekgraben, haben ja schon Einiges bewirkt.

Erschließung weiterer Neubaugebiete im Stadtbezirk:

Eine Stellungnahme der Fraktionen im Stadtbezirksrat Stöckheim-Leiferde

Vertreter der Fraktionen SPD und CDU hatten mit Stadtbaurat Heinz-Georg Leuer sowie weiteren Vertretern der Verwaltung, die Möglichkeiten zur Erschließung des Neubaugebietes Trakehnenstraße Ost erörtert. Wie bekannt gibt es seit Jahren viele Diskussionen im Stadtbezirk; insbesondere Anwohner des Ostpreußenviertels befürchten zusätzliche Verkehrsbelastungen. Eine Bürgerinitiative hat eigene Vorschläge für eine mögliche Erschließung entwickelt und diese mit Stadtbaurat Leuer erörtert. Sie ist aber enttäuscht, diese in den vorgelegten Planungen nicht wieder zu finden. Unbedingt zu verhindern sei auch jede Möglichkeit der Durchfahrt vom Mascheroder Weg zum Siekgraben über Rominten-/Rosittenstraße. **Die Fraktionen SPD und CDU haben der Verwaltung folgende Stellungnahme zur Beachtung für die weitere Planung zur Verfügung gestellt:**

Für Stöckheim-Leiferde ist nach dem Beschluss des Baugebiets Stöckheim-Süd nun die Erschließung des Baugebiets Trakehnenstraße-Ost sowie die Erweiterung des Wohngebiets Breites Bleek geplant. Außerdem findet an vielen Stellen des Stadtbezirks – insbesondere in Stöckheim – eine erhebliche Nachverdichtung durch Neu- bzw. Ersatzbauten statt.

Der Stadtbezirk erfährt dadurch einen deutlichen Bevölkerungswachstum, der von den Fraktionen im Stadtbezirksrat grundsätzlich begrüßt wird. **Allerdings müssen gleichzeitig die Rahmenbedingungen an das Bevölkerungswachstum angepasst werden, damit der Stadtbezirk nachhaltig attraktiv bleibt – für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Neubürger.**

Der Verkehrsanstieg insbesondere auf den Hauptadern des Stadtbezirks ist schon jetzt deutlich zu spüren, so dass bei geplanten Erweiterungen auf eine Verkehrsführung geachtet werden muss, die hier eine zusätzliche Belastung vermeidet!

Für die Fraktionen im Stadtbezirksrat ist es daher wichtig, dass im Zusammenhang mit der Erschließung eines weiteren Neubaugebiets folgende Maßnahmen für den Stadtbezirk berücksichtigt werden:

Kinder/ Jugend

- Kindertagesstätte (im Entwurf für möglichen Bebauungsplan vorgesehen): inkl. ausreichend Krippenplätze, Betreuungsangebot von 6:00 – 20:00 Uhr
- Grundschule: vorheriger Ausbau der Kapazitäten in Stöckheim sowie der Außenstelle Leiferde,

Ganztagsbetreuung sicherstellen

- Aula Grundschule Stöckheim für öffentliche Veranstaltungen ertüchtigen: 400 Gäste davon 200 Sitzplätze; schaffen von Parkmöglichkeiten (z.B. Festplatz Bruchweg / Weg links neben der Schule)
- Spiel- und Jugendplatz innerhalb des Neubaugebietes (im Entwurf vorgesehen)
- Jugendzentrum Stöckheim: Personalkapazitäten aufstocken, um erhöhte Nachfrage angemessen abzudecken

Verkehr:

- Erschließung des Neubaugebietes Trakehnenstraße-Ost in der Bauphase ausschließlich über die Senefelderstraße
- Errichtung eines Kreisels zur Verbesserung der Verkehrsanbindung Mascheroderweg / Senefelderstraße
- Ertüchtigung Senefelderstraße (u.a. durch beidseitigen Fußweg)
- Erschließung Neubaugebiet Trakehnenstraße Ost über Sachsen-damm prüfen (Entlastung Leipzigerstraße)
- Vermeidung von Schleichverkehr durch das Neubaugebiet durch entsprechende Straßenführung innerhalb des Neubaugebietes
- Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Romintenstraße (insbesondere zwischen Leipzigerstraße und Einmündung Rosittenstraße) sowie Siekgraben (aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens)
- Verkehrsberuhigung Leipziger Straße (zunehmendes Verkehrsaufkommen bereits durch Neu-

baugebiet Stöckheim-Süd sowie Nachverdichtungen): z.B. Querungshilfe / Zebra-Streifen Berta-ha von Suttner Straße.

Wohnen:

- Förderung von Generationen übergreifenden Wohnprojekten / Altersgerechtes Wohnen (in den Neubaugebieten)

Sport:

- Bestandsgarantie für die Bezirkssportanlage als Spielstätte für den SV Stöckheim.
- Substanzerhaltung und Sanierung des Gebäudes inkl. Gaststätte des Sportvereins. Die Gaststätte erfüllt eine wichtige Funktion als Treffpunkt weit über den SV Stöckheim hinaus. So wird sie auch regelmäßig als Tagungsstätte des Bezirksrats genutzt. Es muss dringend der Fortbestand sichergestellt werden, zumal Stöckheim über kein Gemeinschaftszentrum verfügt.
- Aufwerten der Bezirkssportanlage durch einen Kunstrasenplatz, damit ein ganzjähriger Spiel- und Trainingsbetrieb möglich wird und dem wachsenden Bedarf gerecht wird.
- Trimm-Dich-Pfad entlang der Oker einrichten (wie z.B. im Heidbergpark).
- Sportplatzenerweiterung und Umsetzung der gemäß Schreiben des Fachbereichs Finanzen vom 19.12.2017 geplanten sportlichen Anlagen in Leiferde (u.a. Kunstrasenkleinspielfeld, Bogenschießanlage, Kalthalle, leichtathletische Sportanlagen für die Schul- und Vereinsnutzung)

Eva Lavon
für die SPD-Fraktion
im Stadtbezirksrat

Anlage 4

20. Feb. 2018

Dienstag, 19. Juni 2018

Mehr Schutz für Fußgänger am Theater

Zwei Überwege sollen sicherer werden.

Von Jörn Stachura

Braunschweig. Der Bezirksrat der Innenstadt will die Sicherheit von Fußgängern am Staatstheater erhöhen. Am Steinweg und an der Ehrenbrechtstraße soll die Verwaltung an den Überwegen nachbessern.

Der einstimmige Beschluss sieht vor, entweder Zebrastreifen einzuführen oder Tempo 30 anzuordnen. An beiden Stellen gibt es zwar Querungshilfen auf der Fahrbahnmitte, doch die scheinen nicht auszureichen, um das sichere Queren zu ermöglichen. Bezirksbürgermeisterin Heike Zander und SPD-Fraktionsführer Philip Brakel berichteten, Anwohner und auch viele Theaterbesucher hätten sich beklagt, dass dort mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren werde. Besonders problematisch stelle sich die Situation auf dem Steinweg dar. Busse, die dort auf der Bushaltestelle stehen, verdecken Fußgänger, die den Steinweg queren wollen. Obwohl Schilder das Überholen der Busse verbieten, geschehe das dennoch.

Maximilian Beyrich (CDU) erinnerte daran, dass es in der Vergangenheit nicht gelungen sei, auf dem Steinweg einen Zebrastreifen anlegen zu lassen. Das sei bei einer Straße mit zwei Fahrspuren je Richtung nicht möglich, habe es seitens der Verwaltung geheißen.

Nun soll geprüft werden, welche Möglichkeiten die Straßenverkehrsordnung heute hergibt, die Sicherheit von Fußgängern zu erhöhen.

19. Juni 2018

Rüningen: Verkehr in der Thiedestraße wird beruhigt

Braunschweig. In Rüningen finden in der Thiedestraße ab sofort Baumaßnahmen statt, die eine Beruhigung des Verkehrs und eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die parallel verlaufende A 39 zum Ziel haben. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis zum Ende der Sommerferien an, teilt die Verwaltung mit.

Am südlichen Ortseingang wird eine Mittelinsel gebaut. Für Fußgänger werden zudem drei Stellen geschaffen, an denen sie barrierefrei die Straße überqueren können. Durch den Bau dieser vier Inseln werden die Fahrstreifen schmaler, so dass Autofahrer ihr Tempo vermindern müssen. Neben einer Erneuerung der Fahrbahnmarkierung werden am Straßenrand zusätzliche Parkflächen eingezeichnet, die die Fahrspuren ebenfalls verengen. Das soll ebenso dazu beitragen, das Autofahrer die Geschwindigkeit verringern.

Während der Bauzeit führt eine Baustellenampel den Verkehr einspurig an den Baustellen vorbei. Autofahrer müssen an den entsprechenden Stellen mit Einschränkungen rechnen.

BRAUNSCHWEIG

28. Juni 2018

KOMPAKT

Meldungen

„Querungshilfe“ wird an Elbestraße gebaut

Braunschweig. Die Arbeiten zum Bau einer sogenannten Querungshilfe an der Elbestraße beginnen, wie die Stadtverwaltung mitteilt, am Montag, 2. Juli. Während der Bauzeit wird die Elbestraße zwischen den beiden Einmündungen der Saalestraße für den Durchgangsverkehr gesperrt; die Umleitung erfolgt über die Saalestraße. Fußgänger und Radfahrer werden am Baufeld vorbeigeführt. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis zum Ende der Sommerferien. Der Bau der Querungshilfe steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen der Städtebauförderung im Stadtumbaugebiet Weststadt-Ilmweg. Künftig sollen die Bewohner direkt vom Quartier barrierefrei zum Naherholungsgebiet „Timmerlaher Busch“ gelangen können. Der Bau der Querungshilfe wird von Bund und Land gefördert, heißt es abschließend.

Polizei erwischte 16 Temposünder

Braunschweig. Bei einer Geschwindigkeitsüberwachung mit dem Lasermessgerät stellte die Polizei am Dienstagmorgen in Stöckheim etliche Verstöße fest. Binnen zwei Stunden wurden auf der Leipziger Straße in Höhe der Einfahrt Zoo 104 Fahrzeuge gemessen. Davon waren 16 Fahrer schneller als das erlaubte Tempo 50. Während in 15 Fällen Verwarngelder zwischen 25 und 35 Euro fällig waren, wurde gegen den Schnellsten, der mit Tempo 71 unterwegs war, eine Anzeige gefertigt.