

**Betreff:****147. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig  
"Wenden-West, 1. BA";  
Stadtgebiet zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße im Stein-  
kampe und der Bundesautobahn A2  
Planbeschluss****Organisationseinheit:**Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation**Datum:**

19.04.2021

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	28.04.2021	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	04.05.2021	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	11.05.2021	Ö

**Beschluss:**

1. Die während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB, der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB und der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen Nr. 3 und 4 zu behandeln.
2. Für das oben bezeichnete Stadtgebiet wird die 147. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig mit der dazu gehörigen Begründung mit Umweltbericht in der anliegenden Fassung beschlossen.“

**Sachverhalt:****Beschlusskompetenz**

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

**Inhalt und Verfahren**

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

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 07.04.2020 mit Fristsetzung zum 11.05.2020 zur Stellungnahme aufgefordert. Die für die Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes bedeutenden Inhalte der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden teilweise in die Planunterlagen aufgenommen.

Am 07.07.2020 wurde die öffentliche Auslegung der 147. Flächennutzungsplan-Änderung gemäß § 3 (2) BauGB vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom

21.07.2020 bis zum 25.09.2020 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 28.07.2020 von der Beteiligung der Öffentlichkeit informiert.

Es sind Stellungnahmen eingegangen, die eine Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens und eine Überarbeitung der Begründung mit Umweltbericht erforderlich gemacht haben. Inhaltlich beschränkt sich die Ergänzung auf die Überprüfung potentieller Einschränkungen bestehender Gewerbebetriebe südlich der Autobahn A 2 in ihrem Emissionsverhalten.

Der Entwurf der 147. Flächennutzungsplanänderung und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht wurde in der Zeit vom 30.12.2020 bis 01.02.2021 gemäß § 4a (3) BauGB erneut öffentlich ausgelegt. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben. Die Stellungnahmen führten nicht zur Änderung der Planunterlagen.

Die eingegangenen Stellungnahmen zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB, der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB und der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 4a (3) BauGB werden, jeweils mit einer Stellungnahme der Verwaltung und einem Beschlussvorschlag der Vorlage zum Planbeschluss beigefügt (Anlagen 3, 4 und 5).

Wesentliche redaktionelle Änderungen die nach der Öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in der Begründung mit Umweltbericht vorgenommen wurden, sind grau hervorgehoben.

Leuer

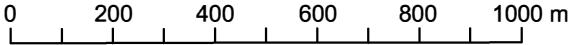
**Anlage/n:**

- Anlage 1: Änderungsplan
- Anlage 2: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 3: Vorschlag zur Behandlung der im Verfahrensschritt gemäß § 4 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahmen
- Anlage 4: Vorschlag zur Behandlung der im Verfahrensschritt gemäß § 3 (2) BauGB vorgebrachten Stellungnahmen
- Anlage 5: Vorschlag zur Behandlung der im Verfahrensschritt gemäß § 4a (3) BauGB vorgebrachten Stellungnahmen
- Anlage 6: Ergänzende schalltechnische Stellungnahme "Wenden-West" (GTA, Stand März 2021)

# 147. Änderung des Flächennutzungsplanes Wenden-West, 1.BA

Rechts-  
grundlagen [siehe Anlage](#)

Anlagen Begründung

1 : 15 000  1000 m

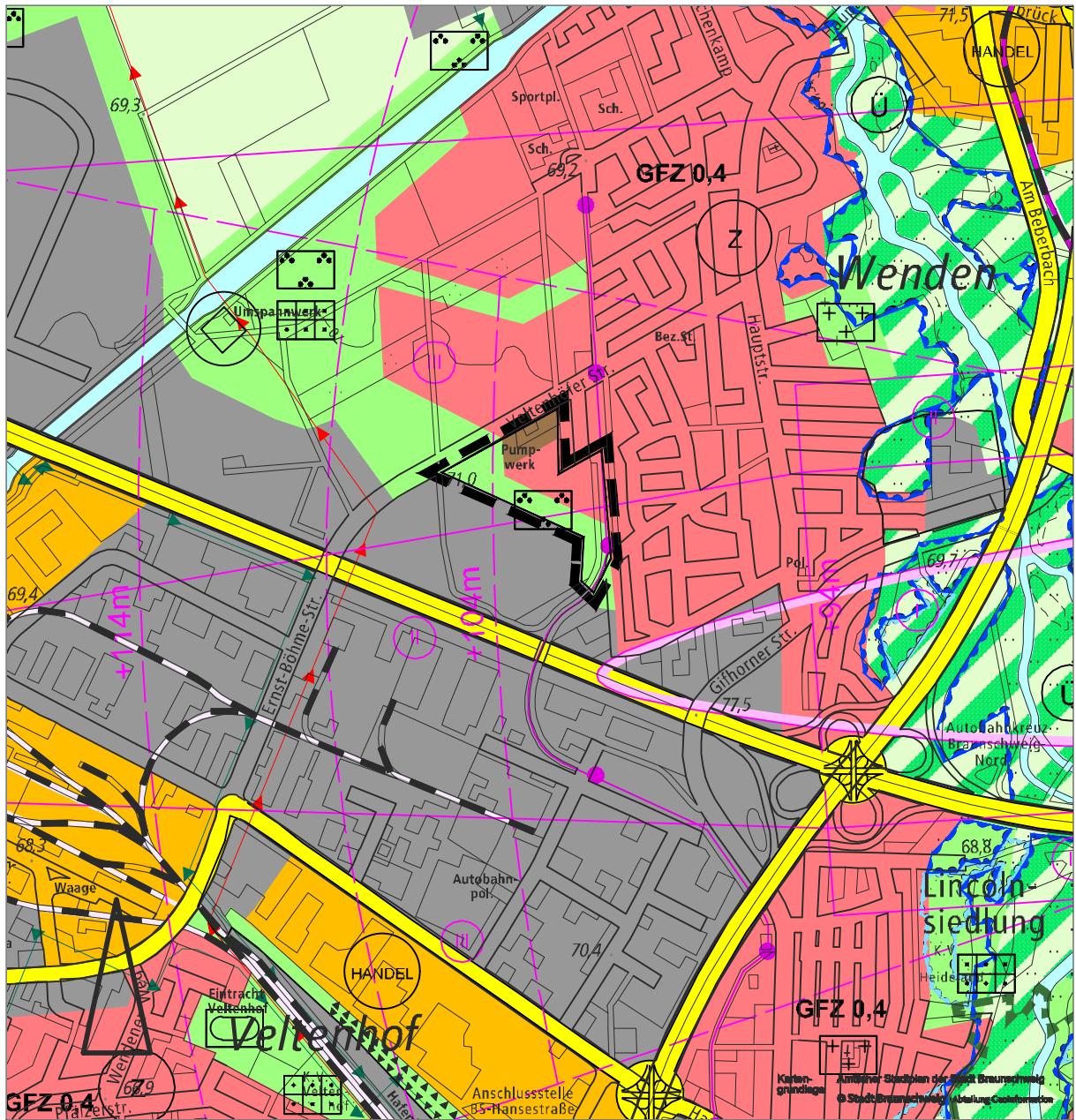
S

- Verfahrensexemplar
- Original
- Kopie

i.A.

- Die Übereinstimmung mit dem Original wird beglaubigt

Fachbereich  
Stadtplanung und Geoinformation  
Abt. Verwaltung



Stadtgebiet zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße im Steinkampe und der Bundesautobahn A2

## Planzeichenerklärung

— — — Grenze des Geltungsbereichs

■ Wohnbauflächen

■ Gemischte Bauflächen

■ Grünflächen

■ Parkanlagen

## Nachrichtliche Übernahme:

● Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr mit Haltepunkten (Stadtteilbahn)

Siedlungsbeschränkungszone  
○ ○ ○ für den Luftverkehr

Bauschutzbereich gem. § 12 LuftVG  
 Bauhöhenbeschränkung gem. § 13 LuftVG  
 Mit Angabe der zulässigen Bauhöhe in m über N.N.

147. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig  
**„Wenden-West 1. BA“**

Begründung und Umweltbericht  
Planbeschluss

Änderungen die nach der Öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB an der Begründung mit Umweltbericht vorgenommen wurden, sind gekennzeichnet.

**Inhaltsverzeichnis**

1	Rechtsgrundlagen	Stand: 07.04.2021	- 2 -
2	Städtebauliche Grundlagen		- 3 -
3	Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung		- 6 -
4	Umweltbericht		- 7 -
5	Begründung der Darstellungen, Fazit		- 26 -
6	Verfahrensablauf		- 28 -

## 1 Rechtsgrundlagen

Stand: 07.04.2021

- 1.1 Baugesetzbuch (BauGB)  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl I S. 1728)
- 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 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl I S. 2873)
- 1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)  
in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I. S. 306)
- 1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I. S. 306), neugefasst durch Bekanntmachung vom 18.03.2021 (BGBl. I. S. 540)
- 1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)  
in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. November 2020 (Nds. GVBl. S. 451)
- 1.8 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)  
in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 17. Februar 2021 (Nds. GVBl S. 64)
- 1.9 Regionales Raumordnungsprogramm 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP)  
In der Fassung der 1. Änderung vom 2. Mai 2020 (Rechtskraft durch Bekanntmachung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig)
- 1.10 Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)  
In der Fassung der Neubekanntmachung vom 26. September 2017 (Nds. GVBl. S. 378)
- 1.11 Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSIG)  
vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353)

## 2 Städtebauliche Grundlagen

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

### Regional- und Landesplanung

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

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

Die Geltungsbereiche dieser Bauleitplanverfahren werden im RROP 2008 als Siedlungsfläche ausgewiesen. An der östlichen Grenze des Plangebiets verläuft die linienhafte Darstellung des Vorranggebietes für den Schienenverkehr (Stadt bahn). Das Vorranggebiet Siedlungsbeschränzungsbereich (Luftverkehr) befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs.

Die Planung ist mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar und von daher an die Ziele der Raumordnung angepasst.



*RROP 2008, Auszug aus der Zeichnerischen Darstellung  
Bauleitplanerisch gesicherter Bereich und Stadtbahn*

Damit steht die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes nicht im Widerspruch zu den Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogramms und ist im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

## Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 – ISEK

Das vorliegende Bauleitplanverfahren entspricht einem von den zehn Teilraumkonzepten (Veltenhof-Rühme & Wenden-Thune-Harxbüttel) des 2018 vom Rat beschlossenen ISEK, und ist somit ein Baustein, womit sich die Ziele des ISEK vor Ort in den Stadtbezirken räumlich auswirken. Die Flächen entlang der Autobahn A 2 sind im Stadtentwicklungskonzept für die Entwicklung von Gewerbeflächen vorgesehen (Wenden-West Gewerbegebiet). Die Gewerbestandorte entlang der A 2 sollen gemäß ISEK zu einem Schaufenster der ökonomischen Stärke Braunschweigs, zu einer attraktiven Adresse für Unternehmen und zu einer Visitenkarte der Stadt werden (Rahmenprojekt Schaufenster Braunschweig). Angrenzend an den Ortsrand von Wenden sieht das ISEK die Arrondierung der bestehenden Wohnbebauung vor (Wenden-West Wohngebiet).

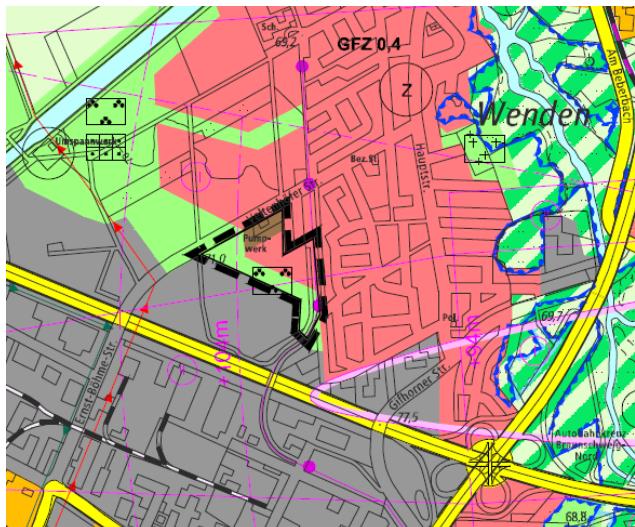


*Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK (Ausschnitt aus Teilraumkonzept 10, Veltenhof – Rühme & Wenden – Thune - Harxbüttel)*

## Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

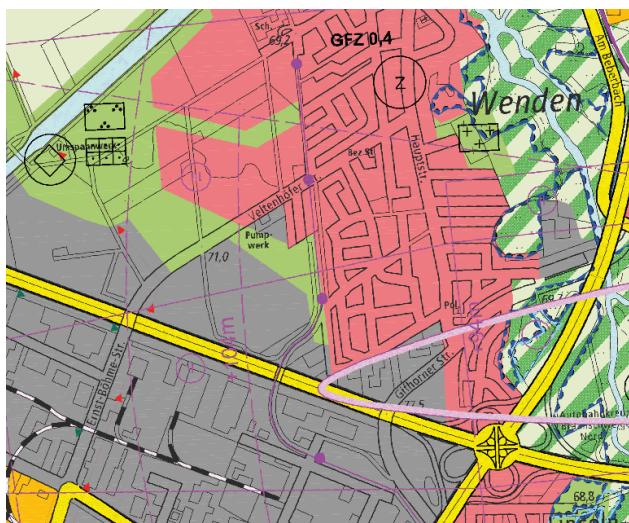
Die Geltungsbereiche der 147. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) und des Bebauungsplans (B-Plans) WE 62 "Wenden-West, 1. BA" liegen im Südwesten der Ortslage Wenden zwischen der Autobahn A 2 im Westen, der Ortslage Wenden und der Veltenhöfer Straße im Norden.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Braunschweig in der Form der Bekanntmachung vom 6. Oktober 2005 in seiner derzeit aktuellen Fassung stellt für den Planbereich, basierend auf einer Rahmenplanung aus dem Jahr 1991, gewerbliche Baufläche, geteilt durch eine Grünfläche dar. Aus dieser Darstellung kann für den nordöstlichen Teilbereich - angrenzend an die Straße Am Wasserwerk – die vorgesehene Wohn- bzw. Mischnutzung nicht entwickelt werden. Der Flächennutzungsplan muss hierfür geändert werden.



Zukünftige Darstellung im FNP

Kartengrundlage Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation



Bisherige Darstellung im FNP

Kartengrundlage Amtlicher Stadtplan der Stadt Braunschweig, Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Im Parallelverfahren nach § 8 (3) BauGB wird der Bebauungsplan WE 62 "Wenden-West, 1. BA" aufgestellt. Für das insgesamt rund 20 ha umfassende Gebiet zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße Im Steinkampe und der Bundesautobahn A 2 existiert kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Für diesen Teilbereich des Rahmenplanes wird eine Anpassung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Wenden-West“, WE 50, aus dem Jahr 1995 erforderlich.

Die 147. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wenden-West 1. BA“ sowie die Aktualisierung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Wenden-West“, WE 50, beschlossen am 9. Mai 1995, für den Teilbereich zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße Im Steinkampe und der Bundesautobahn A 2 und die Weiterführung des Verfahrens unter dem Titel „Wenden-West 1. BA“, WE 62“, wurden von dem Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig am 25. September 2018 beschlossen.

### **3 Ziel, Zweck und wesentliche Auswirkungen der Planung**

---

Die 147. Änderung des FNP dient dazu, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung von Wohnbauflächen im Westen von Wenden unter angemessener Berücksichtigung der nachbarlichen Belange zu schaffen.

Der Rat der Stadt Braunschweig hat am 12. März 1991 einem Rahmenkonzept für die weitere Entwicklung des Bereiches zwischen der Ortslage Wenden und der westlichen Stadtgrenze zugestimmt, mit dem Ziel, eine umweltfreundliche, städtebaulich ausgewogene Gesamtplanung für den dargestellten Bereich umzusetzen. Sie trägt der Schaffung von Wohn- und gewerblichen Bauflächen Rechnung. Eine allgemeine Gliederung des Entwicklungsbereiches Wenden-West gemäß dem Rahmenkonzept soll weiterverfolgt werden. Dieses sieht direkt angrenzend an die alte Ortslage Wenden ein neues Wohnquartier vor. Entlang der Autobahn A 2 bis zum Mittellandkanal sind gewerbliche Flächen vorgesehen. Die Entwicklungsfläche in Wenden, von der Autobahn bis zur Stadtbahn ist durch den Verkehrslärm der Autobahn A 2 stark lärmvorbelastet. Die gewerblichen Flächen direkt an der Autobahn mit einer festgesetzten Bebauungshöhe, können diesem Umstand Rechnung tragen und als Puffer zwischen übergeordneten Verkehrstrassen und (Wohn-) Siedlungsbereichen fungieren. Durch die Entwicklung der immissionsunempfindlichen Gewerbestandorte in einer verkehrlich gut angebundenen Lage lässt sich die zusätzliche Belastung vorhandener Siedlungsbereiche durch Verkehr und Verkehrsmissionen vermeiden. Als funktioneller Puffer zwischen den geplanten Gebieten ist ein zentraler übergeordneter Grüngürtel von der Straße Im Steinkampe im Südosten bis zum Mittellandkanal im Nordwesten geplant.

Direkt südlich angrenzend an die Veltenhöfer Straße wird die gute Verkehrsanbindung genutzt und eine Gemischte Baufläche dargestellt. Hier soll eine gemischte Nutzung von Wohnen, nicht störendem Gewerbe und der Versorgung des Gebietes dienender Einzelhandel ermöglicht werden.

Aufgrund der Größe und Komplexität des Gebietes „Wenden-West“ soll das Planverfahren in Bauabschnitten erfolgen. Der erste Bauabschnitt des Bebauungsplans umfasst das Gebiet zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße Im Steinkampe und der Bundesautobahn A 2. Ziele für diesen Bebauungsplan-Bauabschnitt sind für den nördlichen Teilbereich die Arrondierung der bestehenden Wohnbebauung an der Straße „Am Wasserwerk“ und für den südlichen Teilbereich entlang der Bundesautobahn A 2, ein Gewerbegebiet zu realisieren. Beide Gebiete sollen durch einen großzügigen Grünbereich gemäß dem Rahmenkonzept getrennt werden. Auf diese Weise wird ein qualitativer Übergang zwischen dem Gewerbebereich und dem Wohnquartier an der südwestlichen Ortskante von Wenden geschaffen. Die bisherigen Überlegungen, im Anschluss an das vorhandene Wohnquartier „Am Wasserwerk“ ein eingeschränktes Gewerbegebiet auszuweisen, werden nicht weiterverfolgt. Um immissionstechnische Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe in direkter Nachbarschaft zu vermeiden sowie die Schwerpunkttaufgaben, wie „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“, in unmittelbarer Nähe umzusetzen, soll dieser Teilbereich zukünftig als Wohn- bzw. Mischnutzung entwickelt werden.

Die Änderung des Flächennutzungsplans bezieht sich nur auf die zukünftige Darstellung der Wohnbauflächen und der Grünflächen. Ziel ist eine sinnvolle Zonierung zu den bereits im rechtskräftigen Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Bauflächen entlang der Bundesautobahn A 2.

## **4 Umweltbericht**

---

### 4.1 Beschreibung der Planung

Der Geltungsbereich der 147. Änderung des Flächennutzungsplanes befindet sich im Westen der Ortslage Wenden, nördlich der Autobahn A 2, südöstlich der Veltenhöfer Straße und westlich der Stadtbahnlinie und hat insgesamt eine Größe von ca. 6 ha. Der Geltungsbereich der FNP-Änderung ist deutlich kleiner als der des Bebauungsplans, da die geplanten Gewerbegebiete entlang der Autobahn im FNP bereits als gewerbliche Bauflächen dargestellt sind (ca. 13 ha).

Die überplante Fläche ist derzeit vorwiegend ackerbaulich genutzt. Nur der Standort der Feuerwehr und eine vorhandene Versorgungsstraße entlang der Stadtbahn und der Bundesautobahn A2 sind bereits versiegelt (ca. 0,3 Hektar). Die Hälfte der Fläche wird bei Durchführung der Planung als Grünfläche unversiegelt bleiben, wohingegen die andere Hälfte bei Umsetzung des im Parallelverfahren bearbeiteten Bebauungsplans als Wohnbaufläche teilweise versiegelt wird.

### Gliederung des Gebietes

#### Wohn- bzw. Mischnutzung

Planungsziel ist bei Gesamtbetrachtung des Rahmenkonzepts die strukturelle Weiterentwicklung des Wohnstandortes Wenden. In diesem Zuge soll auch eine bedarfsgerechte Infrastruktur sichergestellt werden.

Vorgesehen ist im ersten Bauabschnitt des Bebauungsplans eine zwei- bis viergeschossige Bebauung mit unterschiedlichen Bautypologien mit ca. 180 Wohneinheiten. Möglichkeiten der Förderung und Initiierung der Ansiedlung altersgerechter Wohnformen bzw. Seniorenwohnen werden angestrebt. Eine geeignete Lage für die Umsetzung einer Seniorenwohnanlage in Kombination mit einer Kindertagesstätte ist aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung und Erreichbarkeit der Grünanlagen im südlichen Bereich der Straße Am Wasserwerk gegeben.

Die Flächen entlang der Veltenhöfer Straße sollen als gemischte Nutzung dargestellt werden. Im parallelen Bebauungsplan wird das Gebiet als Urbanes Gebiet festgesetzt.

Das entspricht den Zielvorstellungen am westlichen Ortseingang sowie in Nähe der Stadtbahnhaltestelle die Wohnnutzung sowie die Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören zu kombinieren und eine der Lage entsprechende höheren Nutzungsdichte und -mischnutzung zu ermöglichen. Vorstellbar sind in diesem Bereich sowohl kleinteilige gewerbliche Nutzungen als auch die Ansiedlung eines Dorfgemeinschaftshauses. Durch die ansässige Ortsfeuerwehr, die als Anlage der Verwaltung ebenfalls in diese Gebietskategorie einbezogen wird, besteht bereits eine gewisse Vorprägung.

#### Grüner Gürtel

Der Grüne Gürtel soll als gliederndes Element zwischen den geplanten Gewerbe- und Wohnnutzungen dienen. Für die Planung ist von einer erforderlichen Mindestbreite von 70 m auszugehen.

Neben seiner Funktion als Kaltluftschneise, ist der Grünzug auch als eigenständige räumliche Anlage mit breiter Nutzungspalette (Naherholung, Freizeit, Sport und Spiel) zu verstehen. Im Bebauungsplanverfahren ist zu überprüfen, ob und mit welchem Anteil ggf. die

durch die Wohn- und Gewebegebietsversiegelungen ausgelösten Ausgleichbedarfe umsetzbar und mit den anderen Nutzungen (Freizeitweg, Sport- und Spiel) räumlich kombinierbar und vereinbar sind.

#### Erschließung

Das Wohnbaugebiet wird über die Veltenhöfer Straße an den bestehenden Ortskern von Wenden angebunden. Die Veltenhöfer Straße soll zudem die Nord-Süd-Querverbindung für die Einwohner von Wenden und Veltenhof gewährleisten. Der Querschnitt der Veltenhöfer Straße wird zur Abwicklung der heutigen und zukünftigen Verkehre sowie des ggf. erforderlichen Leitungsausbau, inklusive Anlagen für den Radverkehr, ausgebaut.

Der Anschluss des geplanten Gewerbegebietes an die Veltenhöfer Straße wird über einen Kreisverkehr erfolgen. Dabei sind die topographischen Verhältnisse im Bereich der Brücke über die A 2 zu berücksichtigen. Durch geeignete bauliche Maßnahmen soll darüber hinaus vermieden werden, dass die Verkehre aus dem Gewerbegebiet über die Veltenhöfer Straße durch den Siedlungsbereich von Wenden fahren. Die zu erwartenden gewerblichen Verkehre sollen stattdessen über die Ernst-Böhme-Straße und die Hansestraße geführt werden.

Direkt angrenzend an das Plangebiet befindet sich die Haltestelle der Stadtbahn (Tramlinie 1) Geibelstraße und in ca. 300 Metern kann die Stadtbahn-Haltestelle Veltenhöfer Straße erreicht werden. Vor dem Hintergrund ist von einer guten ÖPNV Anbindung auszugehen.

Das übergeordnete Freizeitwegenetz in Wenden kann an die geplanten Grünanlagen angeschlossen werden. Im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Geibelstraße kann die Stadtbahnlinie von Fußgängern gequert werden.

Das geplante Wohn- und Mischgebiet kann nicht an die vorhandenen Kanäle der Veltenhöfer Straße angeschlossen werden, weil die Kanäle in der Veltenhöfer Straße in östliche Richtung ausgelastet sind. Das neue Baugebiet muss deswegen an das im Gesamtgebiet Wenden-West neu vorgesehene Entwässerungsnetz angeschlossen werden. Die Erschließung des Wohn- und Mischgebietes ist daher erst gesichert, wenn die neue Entwässerungsstruktur für Wenden-West 1. BA hergestellt ist.

#### Derzeitige Darstellungen FNP

Die derzeitige Darstellung im Flächennutzungsplan basiert auf der Rahmenplanung aus dem Jahr 1991. Innerhalb des Geltungsbereiches werden am Standort Pumpwerk und an der Südgrenze des Geltungsbereiches gewerbliche Baufläche dargestellt. Die gewerbliche Baufläche am Pumpwerk ist an zwei Seiten von Wohnbaufläche umgeben. Zwischen der gewerblichen Baufläche und der Wohnbaufläche im Norden und der gewerblichen Baufläche im Süden verläuft eine Grünfläche. Die Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr mit Haltepunkten (Stadtbahn), die linienhaften Darstellungen der Siedlungsbeschränkungszonen für den Luftverkehr (II und III) und der Bauhöhenbeschränkungen gemäß § 13 LuftVG, mit Angabe der zulässigen Bauhöhe im östlichen Planbereich von bis zu 104 m über N.N. und im westlichen Planbereich von bis zu 114 m über N.N., werden nachrichtlich übernommen.

#### Zukünftige Darstellungen FNP

Grundlegend werden die Ergebnisse der Rahmenplanung mit den Darstellungen im derzeitigen Flächennutzungsplan weiterverfolgt. Aus stadtplanerischer Sicht ist nach heutigen Gesichtspunkten auf der Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes (1:15.000)

eine gewisse Zäsur erforderlich. Somit erfolgt eine klare Zonierung von Süden nach Norden mit den an die Bundesautobahn A 2 angrenzenden gewerblichen Bauflächen, einem Grünbereich als Übergangsbereich bis hin zu den Wohnbauflächen an der Veltenhöfer Straße.

Südlich der Veltenhöfer Straße und nahe zur Stadtbahnhaltestelle gelegen, sollen ergänzend zur Wohnnutzung auch weitere Nutzungen wie Gewerbebetriebe, soziale und kulturelle Einrichtungen ermöglicht werden. Im Flächennutzungsplan ist dafür zukünftig die Darstellung von Gemischten Bauflächen vorgesehen.

Der vorgesehene Grünzug zwischen der Wohn- und der gewerblichen Baufläche, wird durch Verbindungswege die Anbindung der Wendener Bevölkerung an die freie Landschaft verbessern.

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplan-Änderung ist ca. 6 Hektar groß. Zukünftig ist die Darstellung von ca. 2 Hektar Wohnbaufläche, ca. 1 Hektar Gemischte Baufläche und knapp 3 Hektar Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage geplant. Durch die Rücknahme der Darstellung der gewerblichen Baufläche am Standort Pumpwerk (0,8 ha) und im Süden des Geltungsbereiches (1,8 ha) werden zukünftig insgesamt 2,6 Hektar weniger gewerbliche Baufläche zugunsten der Wohnbaufläche dargestellt. Im Südosten wird das Plangebiet von der Trasse der Stadtbahn durchzogen.

#### 4.2 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen

Die konkreten Auswirkungen der im folgenden genannten Grundlagen auf die Planung und deren Berücksichtigung im Rahmen der Planung werden, soweit erforderlich, bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltsituation in Kap. 4.4 wiedergegeben.

##### Übergeordnete Vorgaben

Im Rahmen einer FNP-Änderung sind die grundsätzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung, die sich aus dem Baugesetzbuch und den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen ergeben, zu beachten. In diesen Fachgesetzen und Fachplänen schlagen sich die auf Ebene der Europäischen Union und auf Bundes- Landes- oder kommunaler Ebene festgelegten Umweltschutzziele nieder. Dabei sind die konkret für den Planungsraum formulierten Vorgaben und Entwicklungsziele der genannten Grundlagen auszuwerten und bei der Planaufstellung zu berücksichtigen. Soweit erforderlich, erfolgt eine konkrete Nennung der berücksichtigten übergeordneten planerischen und gesetzlichen Vorgaben in Kap. 4.4.

##### Stadtweite Fachplanungen und Gutachten

Für das Stadtgebiet von Braunschweig liegen Fachplanungen und Gutachten vor, die umweltbezogene Informationen und Ziele enthalten und sich in unterschiedlicher Tiefe mit dem Plangebiet auseinandersetzen. Es handelt sich um folgende Unterlagen:

- Rahmenplan Wenden-West, 1991
- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Landschaftsrahmenplan, 1999, Aktualisierung 2014
- Stadtklimaanalyse Braunschweig Steinicke & Streifeneder, Richter & Röckle, 2012, Kapitel 5 und 6
- Stadtklimaanalyse Braunschweig, GEO-NET, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2
- Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Braunschweig, GEO-NET, 2010
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Braunschweig, 2007
- Lärminderungsplan Braunschweig, 2020

- Gewerbeflächenkonzept Braunschweig, 2016,
- Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030 (ISEK), 2018

Fachplanungen und Gutachten:

- Bodenuntersuchung Braunschweig-Wenden, Flur 2 Flurstück 85/2, (GGU, Bericht 10295/2018, 2018),
- Altablagerungen in Braunschweig-Wenden (GGU, Bericht 3433/98, 1989),
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan WE 62 Wenden West, 1. BA,
- GTA Gesellschaft für Technische Akustik mbH Hannover, 2020
- Schalltechnische Stellungnahme zur derzeitigen gewerblichen Geräuschvorbelastung der geplanten Wohnbauflächen des Bebauungsplans WE 62 „Wenden-West“, GTA Gesellschaft für Technische Akustik mbH Hannover, November 2020
- Schalltechnische Stellungnahme zur derzeitigen gewerblichen Geräuschvorbelastung der geplanten Wohnbauflächen des Bebauungsplans WE 62 „Wenden-West“, GTA Gesellschaft für Technische Akustik mbH Hannover, März 2021
- Gutachten gemäß Art. 13 Seveso-III-Richtlinie bzw. § 50 BImSchG, Bestimmung angemessener Sicherheitsabstände für Betriebsbereiche in Braunschweig (UCON GmbH, 08/2020)

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weitergehende, auf die konkrete Planung bzw. konkrete Situation bezogene Fachgutachten erstellt.

4.3 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Die Umweltprüfung bezog sich im Wesentlichen auf das Plangebiet bzw. – soweit erforderlich auf dessen nähere Umgebung. Gegenstand der Umweltprüfung sind nach Maßgabe des Baugesetzbuches die für den Betrachtungsraum und das Planvorhaben planungs- und abwägungserheblichen Umweltbelange.

Die Umweltprüfung wurde nach folgender Methodik vorgenommen:

- Auswertung der unter 4.2 genannten Planerischen Vorgaben und Quellen. Die bei der Erstellung insbesondere von Fachgutachten jeweils angewandten technischen und sonstigen Untersuchungsmethoden sind diesen Quellen zu entnehmen bzw. so weit erforderlich in Kap. 4.4 beschrieben.
- Ortsbegehungen.
- Auswertung der unter den Verfahrensschritten der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) und § 4 (2) BauGB ermittelten Informationen.
- Auswertung der unter den Verfahrensschritten der Beteiligung Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) und 3 (2) BauGB ermittelten Informationen.
- Die Beurteilung der Planung im Sinne der Eingriffsregelung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auf Basis der konkreten Planung.

Die Untersuchungstiefe der Umweltprüfung orientiert sich gemäß § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB an den Darstellungen dieser FNP-Änderung. Geprüft wird, welche erheblichen Auswirkungen auf die Umweltbelange bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplans erkennbar sind. Eine vertiefte Prüfung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplans auf Basis einer konkreteren Planung.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen sowie Kenntnislücken bestanden nicht.

## 4.4 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

Da die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung mit ihren Darstellungen keine Baurechte festsetzt, sind die möglichen Auswirkungen während der Bauphase und der Betriebsphase nicht abschätzbar. Diese werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert.

### 4.4.1 Mensch und menschliche Gesundheit

#### 4.4.1.1 Betroffenheit Mensch

Der Mensch und die menschliche Gesundheit können durch Emissionen/Immissionen verschiedenster Arten oder auch durch andere Auswirkungen der Planung bzw. deren Umsetzung direkt oder indirekt betroffen sein. Diese Auswirkungen können sowohl einzelne Menschen als auch die Bevölkerung betreffen. Soweit die Auswirkungen den Schutzgütern (z.B. Boden, Wasser, Klima, Luft) direkt zugeordnet werden können, werden sie in den entsprechenden Kapiteln des Umweltberichtes aufgeführt. Soweit eine solche Zuordnung nicht möglich ist, werden die Auswirkungen im Folgenden aufgeführt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um den Aspekt Lärm.

#### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basiszenario)

Das gesamte Areal bis zum Mittellandkanal hin hat als Kaltluftentstehungsgebiet eine große Bedeutung für das Klima der östlich angrenzenden Wohngebiete Wenden. Durch seinen Anschluss an die Uferbereiche des Mittellandkanals gewinnt Wenden-West für Einwohner eine große Bedeutung als Freizeitziel. Obwohl die im Westen angrenzende Autobahntrasse A 2 in dem Abschnitt bis zur Veltenhöfer Straße durch einen Wall und eine Schallschutzwand abgeschirmt ist, sind eine Schallausbreitung über die unbebauten Freiflächen und Belastungen des Grenzgebietes von Wenden nicht ausgeschlossen.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung:  
Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die geplante Bebauung würde zum Wegfall der vorhandenen Naherholungsfunktionen führen und hat damit Auswirkungen für angrenzende Siedlungsbereiche. Durch die vorgesehene Anlage des Grüngürtels sollen die Freiflächen zum Zwecke der Naherholung der Bewohnenden aufgewertet werden. Durch geeignete Maßnahmen wie der umfassenden Begrünung des Gebietes können mögliche negative bioklimatische Auswirkungen weitgehend minimiert werden.

Das Plangebiet ist vor allem durch Straßenverkehrslärm vorbelastet. In geringerem Umfang ist es auch durch Schienen- und Luftverkehrslärm sowie Gewerbelärm betroffen. Zu erwartende, vom Plangebiet ausgehende Emissionen beziehen sich in erster Linie auf die im parallelen Bebauungsplan geplante gewerbliche Nutzung und betreffen die geplanten sowie bestehenden Wohnbauflächen. Um die Schutzanforderungen für ein Wohngebiet zu erfüllen, werden je nach Plangebietbereich voraussichtlich bauliche und/ oder passive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Durch die abschirmende Wirkung des geplanten Gewerbegebietes gegenüber dem Lärm der Autobahn A 2 sind positive schalltechnische Effekte für die Ortsrandlage von Wenden zu erwarten.

#### 4.4.1.2 Lärm

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Wenden-West im Parallelverfahren wurde eine schalltechnische Untersuchung von der Gesellschaft für Technische Akustik mbH (GTA) durchgeführt. Ergänzend dazu wurden schalltechnische Stellungnahmen zur derzeitigen gewerblichen Geräuschvorbelastung der geplanten Wohnbebauung des Bebauungsplanes WE 62 „Wenden-West“, GTA Gesellschaft für technische Akustik mbH, November 2020 und März 2021 erstellt.

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basiszenario)

Folgende Lärmquellen wirken auf den Geltungsbereich ein:

- Straßenverkehrslärm „Autobahn A 2“ im Süden
- Straßenverkehrslärm „Veltenhöfer Straße“ im Nordwesten
- Schienenverkehrslärm Stadtbahn im Osten
- Luftverkehrslärm (Flugstrecke zum Flughafen BS-WOB im Süden)
- Gewerbegebäude südlich der Autobahn A 2

Im Geltungsbereich befinden sich folgende Lärmquellen:

- Feuerwehr Wenden (im Norden)

Der Geltungsbereich ist maßgeblich durch die Bundesautobahn A2 vorbelastet. Im Jahr 2016 waren täglich durchschnittlich rund 87.000 Fahrzeuge auf der A2 unterwegs. Um den Stadtteil Wenden vor Verkehrslärm zu schützen, wurde ein lärmärmer Asphalt verlegt und auf der Nordseite eine insgesamt 6 m hohe Lärmschutzwand, teilweise in Kombination mit einem Wall, errichtet.

Im überwiegenden Teil des Geltungsbereiches ist die Autobahn – vor allem nachts – prägend. Die Veltenhöfer Straße trägt nur in einem rund 100 m breiten Streifen beidseits der Straße und die Stadtbahn in einem weniger als 50 m breiten Streifen beidseits der Gleise relevant zum Beurteilungspegel bei. Der Luftverkehrslärm ist nicht vernachlässigbar, liegt aber im gesamten Geltungsbereich deutlich unter dem Straßenverkehrslärm.

Südlich der A2 befinden sich ausgedehnte Industrie- und Gewerbegebäude, die in den Bebauungsplänen RH 28, RH 30 und V10 als Industriegebiete bzw. eingeschränkte Industriegebiete festgesetzt sind. Typischerweise wird für uneingeschränkte Industriegebiete eine flächenbezogene Schallleistung von 70 dB(A)/m<sup>2</sup> (Tag und Nacht) angesetzt – die Emissionsansätze schwanken je nach Quelle um ± 5 dB(A)/m<sup>2</sup>. Wie in der schalltechnischen Untersuchung von GTA ausgeführt wird, würden Schallemissionen in industrietypischer Größenordnung aber an der bestehenden Wohnbebauung nördlich und östlich des Plangebietes zu erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm führen. Die zulässigen Emissionen der Industriegebiete sind daher bereits im gegenwärtigen Zustand durch die bestehende Nachbarschaft zu schutzbedürftigen Nutzungen beschränkt. Innerhalb des Industriegebietes befinden sich auch einige Wohngebäude.

Im Gutachten wurden die Emissionen des Industriegebietes durch eine Betrachtung des Gebietes insgesamt unter Anwendung einheitlicher Schallleistungspegel ermittelt, so dass an der bestehenden benachbarten Wohnbebauung rechnerisch ein richtlinienkonformer Zustand gerade eingehalten wird. Höhere Emissionen wären aufgrund des Schutzzuschlags der Bestandsbebauung im derzeitigen Zustand nicht zulässig. Die dort geltenden Festsetzungen dürfen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht insofern nicht vollständig ausgenutzt werden.

Dies ergibt sich durch die Nähe zum bestehenden Wohngebiet in Wenden-Süd, bei dem es sich um ein faktisches WA nach § 34 Abs. 2 BauGB handelt. Die Baugenehmigungen für die Wohngebäude stammen zum Großteil aus dem Jahr 1962. Das südlich gelegene Gewerbe- und Industriegebiet hingegen ist auf der Grundlage des Bebauungsplans RH 30 aus dem Jahr 1970 entstanden. Da das Wohngebiet zuerst entstand genießt es aus immissionsschutzrechtlicher Sicht eine hohe Schutzwürdigkeit. Die in Gemengelagen gebotene Zwischenwertbildung gemäß TA Lärm würde daher nur Zwischenwerte zulassen, die höchstens geringfügig über den Immissionsrichtwerten für ein Allgemeines Wohngebiet liegen. Die zulässigen Emissionen des Industriegebiets südlich der Autobahn sind demnach bereits im gegenwärtigen Zustand durch die bestehende Nachbarschaft zur Wohnnutzung beschränkt.

Um diese pauschale Annahme zu überprüfen wurde die dem Schallgutachten zugrundeliegende Vorgehensweise hinsichtlich der angenommenen Emissionen im Industriegebiet südlich der Autobahn im Nachgang einer detaillierteren Betrachtungsweise unterzogen. Eine Messung der tatsächlichen Immissionen im Plangebiet wurde hierbei als wenig zielführend verworfen. Die Berechnung der Beurteilungspegel im Plangebiet zeigt, dass die Gewebelärmimmissionen in der Gesamtbetrachtung unterhalb der Verkehrslärmimmissionen liegen. Eine Messung des Gewebelärms im Plangebiet wäre wegen der Überdeckung durch den Verkehrslärm daher technisch nicht möglich.

Stattdessen wurden im Rahmen einer ergänzenden Untersuchung die Emissionen aller zurzeit in den Industriegebieten vorhandenen Betriebe durch branchentypische Emissionskennwerte berücksichtigt. Hierfür wurde auf Grundlage der Erhebung der Betriebstypen vor Ort auf den Flächen der Industriegebiete der Bebauungspläne VHI0, RH28 und RH30, der Angabe von Öffnungszeiten sowie der Auswertung von Betriebs- und Baugenehmigungen, eine Einschätzung des Emissionsverhaltens der Betriebe durch Abschätzung des Pegels der flächenbezogenen Schallleistung vorgenommen. Bei dieser branchenspezifischen Betrachtung der Betriebe im Rahmen der ergänzenden Untersuchung wurde festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte an der Bestandsbebauung durch die tatsächlichen Emissionen aus den Industrie- und Gewerbegebieten südlich der Autobahn im derzeitigen Zustand noch gar nicht vollständig ausgeschöpft werden und die im Gutachten angenommenen maximal zulässigen Schallemissionen sogar unterschreiten. Rechnet man alle Betriebe zusammen ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung in der Nacht jedoch ausgeschöpft. Aufgrund der vorhandene Wohnbebauung sind keine höheren Emissionen aus dem Industriegebiet zulässig.

Im südlichen Bereich von Wenden, unmittelbar an der Autobahn, befinden sich weitere gewerbliche Nutzungen im unbeplanten Bereich. Auch hier werden die zulässigen Schallemissionen der ansässigen Betriebe durch nächste Wohnbebauung, die sich in diesem Fall in unmittelbarer Nachbarschaft befindet, begrenzt. Legt man die derzeit maximal zulässigen Schallemissionen aus den Industrie- und Gewerbegebieten zugrunde, so ergibt sich an der Südgrenze des Plangebietes der höchste Beurteilungspegel für Gewerbelärm mit 58 dB(A) am Tage und 43 dB(A) in der Nacht. Bis zur nordöstlichen Ecke nimmt der Pegel auf 50 dB(A) am Tage und 35 dB(A) in der Nacht ab.

Im Norden des Geltungsbereiches befindet sich das Feuerwehrgerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Wenden. Im Schallgutachten wurden die typischen Emissionen des Feuerwehrbetriebes betrachtet mit dem Ergebnis, dass durch die Feuerwehrnutzung keine Immissionskonflikte mit dem unmittelbar benachbarten Wohngebiet „Am Wasserwerk“ hervorgerufen werden.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung

Im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan werden teilweise gewerbliche Bauflächen dargestellt. Ohne Durchführung der Planung könnte mittels eines Bebauungsplans Baurecht für gewerbliche Bauflächen geschaffen werden und gewerbliche Nutzungen näher an die vorhandene Wohnbebauung heranrücken. Dies würde eine höheren Schallbelastung der bestehenden Wohngrundstücke vom Wenden zur Folge haben.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch das Änderungsverfahren sollen Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Emissionen auf das bestehende Wohngebiet sind allenfalls durch den Erschließungsverkehr des geplanten Wohngebietes zu erwarten.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die auf den Geltungsbereich einwirkenden Straßen-, Schienen- und Luftverkehrslärmimmissionen ermittelt und beurteilt. Um den zusätzlichen Verkehr auf der Veltenhöfer Straße in Zusammenhang mit der Planung angemessen zu berücksichtigen, wurde eine Verkehrsprognose erstellt, die neben dem zu ändernden Geltungsbereich auch das im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes WE 62 „Wenden-West“ 1. BA geplante Gewerbegebiet und die angedachte Erweiterung „Wenden-West“ 2. BA westlich der Veltenhöfer Straße berücksichtigt.

Im Geltungsbereich ergeben sich – insbesondere nachts – relativ hohe Beurteilungspegel für den Verkehrslärm. Daher werden im begleitenden Bebauungsplanverfahren Festsetzungen zum passiven Schallschutz erfolgen.

Aus dem bereits bebauten und weitgehend ausgenutzten Gewerbe- und Industriegebiet südlich der Autobahn wirkt Gewerbelärm auf den Geltungsbereich der FNP-Änderung ein. Sollten die als typisch für Industriegebiete dargestellten Emissionswerte durch die in Industriegebieten übliche Nutzungsintensität von Betrieben auch tatsächlich erreicht werden, führen die ermittelten Immissionspegel zu Immissionskonflikten im Sinne der TA Lärm. Die Ausweisung eines Wohngebiets wäre demnach nicht möglich.

Allerdings hat die Bestandsaufnahme des derzeitigen Zustands gezeigt, dass die Schallimmissionen der vorhandenen Betriebe aufgrund der Regelungen der TA Lärm bereits im gegenwärtigen Zustand durch die vorhandene Wohnbebauung begrenzt sind und die in den Industrie- und Gewerbegebieten geltenden Festsetzungen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht vollständig ausgenutzt werden können. Daher wurde im Schallgutachten für die Berechnung der Schallemissionen aus den Industrie- und Gewerbegebieten südlich der Autobahn sowie das Gewerbegebiet „Im Steinkampe“ in Wenden die flächenbezogenen Schallleistungspegel so angesetzt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung in Wenden-Süd ausgeschöpft werden.

Im Schallgutachten wird in Bezug auf die Industrie- und Gewerbegebiete südlich der Autobahn darüber hinaus vereinfacht ausgeführt, dass der „Abstand des Industriegebietes zum Geltungsbereich größer ist als der Abstand zur maßgebenden vorhandenen Wohnbebauung im südlichen Wenden“, so dass bei regelkonformen Schallemissionen der ansässigen Betriebe bei Umsetzung der Planung keine Immissionskonflikte im Geltungsbereich erzeugt werden und die vorhandenen Betriebe durch die geplante Änderung nicht weiter eingeschränkt werden.

Dieser Ansatz ist in der vereinfachten Betrachtung zwar richtig, aber schalltechnisch nur relevant, wenn man das Industriegebiet als eine gleichmäßig emittierende Fläche betrachtet. Falls die pegelbestimmenden Betriebe jedoch in der Mitte oder im Westen des Industriegebietes liegen, dann wäre nicht die vorhandene Wohnbebauung in Wenden-Süd, sondern die in der Siedlung „Am Wasserwerk“ maßgebend und in diesem Fall wäre ein Immissionskonflikt im Plangebiet nicht auszuschließen. Daher wurde in der ergänzenden Untersuchung die räumliche Verteilung der Emissionen detailliert in den Blick genommen,

indem für sämtliche Betriebe im Industriegebiet betriebstypische Emissionswerte ermittelt wurden. Dabei ergab sich für das Plangebiet folgendes Ergebnis:

Bei der betriebsspezifischen Betrachtung im Rahmen der ergänzenden Untersuchung zeigt sich, dass tagsüber der Betrieb „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ mit seiner Brechanlage allein pegelbestimmend ist. Dieser Betrieb liegt in der Tat näher zum geplanten Wohngebiet als zur Bestandsbebauung. In Bezug auf diesen einen Betrieb ist daher nicht die vorhandene Wohnbebauung in Wenden-Süd, sondern die in der Siedlung „Am Wasserwerk“ maßgebend. Insofern könnte aufgrund der heranrückenden Bebauung bei Durchführung der Planung ein Immissionskonflikt entstehen. Die Immissionsrichtwerte im Plangebiet werden zwar auch unter Berücksichtigung branchentypischer Emissionskennwerte der Brechanlage immer noch unterschritten; es ist im Ergebnis aber festzustellen, dass eine Erhöhung der Emissionen für diesen Betrieb durch das heranrückende Wohngebiet kaum noch möglich ist. Dabei ist jedoch anzumerken, dass sich in der Literatur für vergleichbare Brechanlagen eine gewisse Bandbreite an Emissionsansätzen findet. In der ergänzenden Untersuchung wurde daher – unabhängig vom tatsächlichen Emissionsverhalten – konservativ ein Emissionsverhalten am oberen Rand dieser Bandbreite – also den Worst Case – zugrunde gelegt.

Die detaillierte branchenspezifische Betrachtungsweise der ergänzenden Untersuchung bestätigt darüber hinaus jedoch auch, dass alle anderen Betriebe im Industriegebiet tagsüber nicht relevant zum Beurteilungspegel im geplanten Wohngebiet beitragen. Eine Steigerung der betrieblichen Aktivitäten wäre hier also auch bei Durchführung der Planung durchaus noch möglich. Es lässt sich sogar feststellen, dass die Immissionsrichtwerte im geplanten Wohngebiet stärker unterschritten werden als im Gutachten zunächst angenommen.

Mit Ausnahme der „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ (Brechanlage) verbleiben für die Unternehmen im Industriegebiet somit Emissionsreserven für mögliche Betriebserweiterungen. Freie Flächen stehen im Industriegebiet zurzeit allerdings kaum zur Verfügung. Die wenigen noch zur Verfügung stehenden Flächen wurden im Rahmen der Schallberechnung vorsorglich mit gewerbegebietstypischen Emissionswerten berücksichtigt, so dass die zukünftige Nutzung dieser Freiflächen nicht zu einem relevanten Anstieg der Immissionen im geplanten Wohngebiet führt.

Da die vom Schallgutachter in seiner Stellungnahme vom 10.11.2020 vorgenommene Prognose der derzeitigen tatsächlichen Emissionen der vorhanden Gewerbe- und Industriegebiete auf der Grundlage von Erfahrungswerten basiert, wurde für einige Betriebe eine ergänzende Überprüfung der tatsächlichen Genehmigungslage vorgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass der für den Betrieb „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ angenommene Wert (Worst-Case-Betrachtung) aufgrund der bei der Betriebsgenehmigung erteilten Lärmschutzauflagen gar nicht ausgenutzt werden kann. Daher bestehen für die Unternehmen im Industriegebiet tagsüber faktisch sogar mehr Reserven als vom Gutachter zunächst angenommen.

Bei dem Betrieb TSN Beton hatte der Gutachter hingegen einen geringeren Emissionspegel zur Nachtzeit angesetzt, da bisher nicht bekannt war, dass dieser auf Grundlage seiner Genehmigung bereits um 4 Uhr starten durfte. Dies wurde bei der erneuten Berechnung der Werte berücksichtigt (Schalltechnische Stellungnahme März 2021). Legt man den genehmigten Wert zugrunde (gleichen Emissionspegel wie am Tag), hält TSN Beton (allein) den Immissionsrichtwert im Plangebiet trotzdem noch ein, es verbleibt in der Nacht jedoch nicht die zunächst errechnete Emissionsreserve von rund 3 dB(A) bis zum Erreichen des Immissionsrichtwerts im geplanten Wohngebiet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schallemissionen der derzeit ansässigen Betriebe bei Durchführung der Planung keine Emissionskonflikte im Geltungsbereich erzeugen. Auch werden die Emissionen der vorhandenen Betriebe südlich wie nördlich der Autobahn durch die geplante Änderung in ihrem Betrieb nicht weiter eingeschränkt. Für die Unternehmen im Industriegebiet verbleiben am Tage Emissionsreserven für mögliche Betriebserweiterungen. In der Nacht ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung hingegen auch ohne das geplante Wohngebiet bereits ausgeschöpft.

Die teilweise seit über 50 Jahren in den Industrie- und Gewerbegebieten geltenden Festsetzungen können aus immissionsschutzrechtlicher Sicht jedoch nicht vollständig ausgenutzt werden. Für den abstrakten Fall, dass sich zukünftig insgesamt deutlich stärker emittierende Betriebe in den Industriegebieten ansiedeln wollten, könnte demnach ein Immissionskonflikt entstehen.

Zu dem ursprünglichen Schallgutachten (Stand Mai 2020) und der dann vorgenommenen detaillierten Betrachtungsweise ist noch Folgendes anzumerken:

Für die Flächen des Industriegebietes östlich der Ernst-Böhme-Straße, die zurzeit nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan - wohl aber durch die Nachbarschaft zu schutzbedürftigen Wohnnutzungen - in ihrem Emissionsverhalten beschränkt sind, hat der Schallgutachter eine zulässige flächenbezogene Schallleistung von 64 dB(A)/m<sup>2</sup> am Tag und 49 dB(A)/m<sup>2</sup> in der Nacht als Mittelwerte über die gesamte Fläche ermittelt. Nach der von GTA zitierten Veröffentlichung des ehemaligen Landesamtes für Ökologie wird für uneingeschränkte Gewerbegebiete eine flächenbezogene Schallleistung von 62,5 bis 67,5 dB(A)/m<sup>2</sup> am Tag und von 47,5 bis 52,5 dB(A)/m<sup>2</sup> in der Nacht als typisch angesehen. Die zulässigen Emissionen bewegen sich also auf dem Niveau eines uneingeschränkten Gewerbegebietes. Bei der detaillierten Ermittlung der tatsächlichen Emissionen auf Betriebsebene zeigt sich, dass einzelne Betriebe die oben genannten Mittelwerte in der Tag- oder Nachtzeit überschreiten. Bei einer Mittelwertbildung über das gesamte Gebiet wird dies jedoch durch andere, weniger stark emittierende Betriebe ausgeglichen.

Für die Flächen des Industriegebietes westlich der Ernst-Böhme-Straße hat der Gutachter in dem Schallgutachten für die dort im Bebauungsplan festgesetzten Flächen eines eingeschränkten Industriegebiets eine flächenbezogene Schallleistung von 64 dB(A)/m<sup>2</sup> am Tag und 52 dB(A)/m<sup>2</sup> in der Nacht angesetzt. Der Nachtwert von 52 dB(A)/m<sup>2</sup> ergibt sich aus den Festsetzungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan VH 10. Den Tagwert von 64 dB(A)/m<sup>2</sup> hat der Gutachter in Anlehnung an Annahmen für den östlichen Teil des Industriegebiets ermittelt, indem er die Einschränkungen durch die Bebauung Wenden-Süd auch hier zugrunde gelegt hat. Da das Industriegebiet westlich der Ernst-Böhme-Straße jedoch näher an der Bestandsbebauung „Am Wasserwerk“ liegt, ist letztere maßgeblich für die Ermittlung der derzeit zulässigen Emissionen. Der Immissionsrichtwert am maßgebenden Immissionsort „Am Wasserwerk“ wird bei Annahme einer Schallleistung von 64 dB(A) nicht ausgeschöpft, sondern eine orientierende Berechnung der Unteren Immissionsschutzbehörde zeigt, dass für das Industriegebiet westlich der Ernst-Böhme-Straße tagsüber auch eine flächenbezogene Schallleistung von 70 dB(A)/m<sup>2</sup> zulässig wäre, ohne die Richtwerte im Bestand oder im geplanten Wohngebiet zu überschreiten. Damit wäre hier tagsüber eine industriegebietstypische Nutzung möglich. Für die Flächen nördlich der Grotian-Steinweg-Straße hat der Gutachter nachts eine Beschränkung auf 49 dB(A)/m<sup>2</sup> angenommen, die mit dem Emissionsverhalten der gegenwärtig dort ansässigen Betriebe verträglich ist.

Im Hinblick auf die Gewerbeflächen nördlich der Autobahn, die mit Aufstellung des Bebauungsplanes WE 62 „Wenden-West“ 1.BA planungsrechtlich ermöglicht werden sollen, sind Immissionskonflikte nicht vollständig auszuschließen. Daher werden die Schallemissionen

dieser Gewerbeflächen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes durch geeignete Festsetzungen kontingentiert.

Für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg sind nach Prüfung durch das Niedersächsische Umweltministerium keine Lärmschutzbereiche festzusetzen. Daher sind auch keine Bauverbotszonen nach § 5 Fluglärmgesetz zu beachten. Um einen ausreichenden Abstand zwischen neuen Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung und bestehenden Flugplätzen sicherstellen, hat die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) im Jahr 2011 Hinweise zum Ermittlung von Planungszonen zur Siedlungsentwicklung an Flugplätzen beschlossen, die hier herangezogen wurden, um die Verträglichkeit von Wohnen und Flugplatz zu prüfen und ausreichende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Immissionstechnische Konflikte des Flugverkehrs sind ausweislich des vorhandenen Schallgutachtens nicht zu erwarten.

#### 4.4.1.3 Sonstige Emissionen/Immissionen

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)  
Sonstige Emissionen/Immissionen sind nicht bekannt.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

#### 4.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)  
Das Baugebiet liegt unmittelbar am südwestlichen Ortsrand von Wenden. Gesamträumliche gesehen ist der Plangebiet stark isoliert. Austauschprozesse im biologisch-ökologischen Sinne sind laut erster Einschätzung stark eingeschränkt. Eine Anbindung an die freie Landschaft erfolgt nur nach Nordwesten über die Barriere des Mittellandkanals.

Die Aussagen in Bezug auf Lebensraumfunktion des Plangebietes für geschützte Arten ist erst nach der artenschutzfachlichen Untersuchung möglich. Aufgrund der fehlenden hochwüchsigen Vegetation sowie natürlichen Oberflächengewässern können Vorkommen bestimmter Arten, wie z. B. Fledermäuse oder Amphibien, bereits zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen werden.

Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan werden teilweise gewerbliche Bauflächen dargestellt. Ohne Durchführung der Planung könnte mittels eines Bebauungsplans Baurecht für gewerbliche Bauflächen geschaffen werden. Dies würde einen deutlich höheren Eingriff in den Naturhaushalt zur Folge haben.

Sollte die landwirtschaftliche Nutzung weiter wie vor ausgeübt werden, bleiben die vorliegenden Verhältnisse vorerst unverändert. Wird die landwirtschaftliche Nutzung aufgegeben, so wird sich vor allem auf den Brachflächen eine natürliche Sukzession mit Spontanvegetation einstellen.

Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Durch die Planungen werden Veränderungen der im Plangebiet vorherrschenden Lebensräume für Tiere und Pflanzen ausgelöst. Aufgrund des Planungszieles, in diesem Bereich ein gemischtes Wohn-Quartier zu schaffen, wird eine Nutzungsintensivierung der überwiegend extensiv genutzten Flächen mit negativen Auswirkungen auf die Lebensräume und

die dort heimische Tierwelt erwartet. Es ist nicht auszuschließen, dass innerhalb der als Grünfläche geplanten Bereiche durch den Bau- und die Betriebsphase temporäre Verluste der Lebensräume für Tiere und Pflanzen ausgelöst werden.

Ob die Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft vollständig auf den vorhandenen Flächen im Geltungsbereich ausgeglichen werden können, ist im weiteren Bebauungsplanverfahren zu prüfen.

#### 4.4.3 Fläche

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basiszenario)

Im Wesentlichen werden die Flächen landwirtschaftlich genutzt. Im Bereich am Wasserwerk und der Feuerwehr liegen bebaute und versiegelte Flächen vor.

##### Prognose über den Umweltzustand ohne Durchführung der Planung

Die Flächen würden weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden. Durch die teilweise Darstellung von gewerblichen Bauflächen im rechtskräftigen Flächennutzungsplan, wäre jedoch mittels eines Bebauungsplanes die Schaffung von Baurecht für Gewerbegebiete möglich. Dies würde neben dem Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen zu einer höheren Versiegelung der Bauflächen führen.

##### Prognose über den Umweltzustand bei Durchführung der Planung

Die Planung führt zur Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen. Mehr als die Hälfte der Fläche (ca. 3 ha) dieser FNP-Änderung werden jedoch als Grünflächen unversiegelt bleiben. Weniger als die Hälfte der Fläche (ca. 2 ha) werden als Wohnbaufläche oder Gemischte Baufläche (ca. 1 ha) dargestellt und im Rahmen der Umsetzung des parallelen Bebauungsplans teilweise durch Bebauung und Erschließung versiegelt, teilweise durch Festsetzungen im Bebauungsplan als Grünflächen gesichert und somit als unversiegelte Flächen erhalten.

#### 4.4.4 Boden

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basiszenario)

Nach Angaben der Bodenkarte der Stadt Braunschweig (2009) sind innerhalb des Geltungsbereichs anteilig typische Braunerde ausgebildet. Aufgrund der bisherigen Straßenbaumaßnahmen sind insbesondere in den Randbereichen Auffüllungen nicht auszuschließen. Die Flächen in zentralen und westlichen Teilbereichen werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Im Bereich der bestehenden Bebauung Am Wasserwerk und der Feuerwehr sind aufgrund der bisherigen Bautätigkeit keine natürlichen Bodenfunktionen zu erwarten.

Nach aktuellem Kenntnisstand steht im nördlichen Planungsbereich (Grundstücke Am Wasserwerk 1-6) lokal setzungsempfindlicher Baugrund an. Es handelt sich hierbei um Lockergesteine mit geringer bis mittlerer Setzungsempfindlichkeit aufgrund geringer Steifigkeit wie z.B. Lößlehm, Auelehm (marine, brackische und fluviatile Sedimente).

Die Baugrunduntersuchung ergab, dass der Baugrund überwiegend aus Sand und Kies mit lokalen Einlagerungen von Geschiebelehm und Geschiebemergel besteht. Es liegen insgesamt günstige Baugrundverhältnisse vor. In dem Areal ist die Versickerung von nicht schädlich belastetem Niederschlagswasser im Grundsatz möglich. Es kann eine Erdwärmemutzung durch Erdwärmekollektoren oder Erdwärmesonden erfolgen. Die in dem Areal anstehenden natürlichen Böden weisen keine Schadstoffbelastung auf.

#### Altlasten

Nach den vorliegenden Ergebnissen befinden sich nördlich des Plangebiets insgesamt vier Altablagerungen, alle nördlich der Veltenhöfer Straße außerhalb des 1. Bauabschnittes. Auswirkungen auf das Plangebiet sind nicht zu erwarten.

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

#### Ölgewinnungsanlagen der ExxonMobil

Im unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Ölgewinnungsanlagen der ExxonMobil. Die genaue Lage der noch im Betrieb befindlichen und der z. T. stillgelegten Ölleitungen ist nicht bekannt. Es ist ebenso nicht bekannt, ob eventuelle Bodenverunreinigungen aufgrund möglicher Beschädigungen der Anlagen vorliegen. Auswirkungen auf das Plangebiet sind aktuell nicht zu erwarten.

#### Wasserwerk

Im Plangebiet befinden sich ehemalige Betriebsanlagen der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BSVAG) (Gemarkung Wenden, Flur 2, Flurstücke 90/2 und 90/26 südlich der Veltenhöfer Straße).

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung würden die örtlichen Bodenverhältnisse weitgehend erhalten bleiben. Die Beseitigung möglicher lokaler Bodenverunreinigungen, stillgelegten Leitungen sowie der Gefährdungen durch Kampfmittel wären höchstens im Geltungsbereich des aktuell rechtskräftigen Bebauungsplanes WE 35 (Quartier Am Wasserwerk) und auf den Flächen der Feuerwehr sowie der ggf. erforderlichen Straßenbaumaßnahmen entlang der Veltenhöfer Straße zu erwarten.

Durch die teilweise Darstellung von gewerblichen Bauflächen im rechtskräftigen Flächennutzungsplan, wäre jedoch mittels eines Bebauungsplanes die Schaffung von Baurecht für Gewerbegebäuden möglich. Dies würde zu einer höheren Versiegelung der Bauflächen führen.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung würden die natürlichen Bodenfunktionen auf künftig versiegelten Flächen zerstört oder eingeschränkt.

In den von geplanten Baumaßnahmen betroffenen Bereichen des Plangebietes würden die potenziellen Gefährdungen durch Kampfmittel beseitigt werden.

Auf den potenziellen öffentlichen Grünflächen würden die Bodenfunktionen überwiegend langfristig gesichert.

#### 4.4.5 Wasser

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

In ca. 600 Meter Entfernung nördlich des Plangebiets verläuft der Mittellandkanal, der hauptsächlich dem Transport von Gütern sowie übergeordneten wasserwirtschaftlichen Aufgaben dient. Oberflächengewässer kommen im Plangebiet nicht vor. Das Plangebiet hat keine Ausweisung als Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiet.

Das Gelände des Plangebietes ist überwiegend flach und fällt nur um ca. 0,5 Meter leicht nach Nordosten ab. Derzeit wird das anfallende Regenwasser im Plangebiet auf den jeweiligen Grundstücksparzellen versickert.

Die bisherigen Grunduntersuchungen umfassen den Bereich von der Veltenhöfer Straße bis zum Mittellandkanal. Die Untersuchung des Grundwasserspiegels sowie der versickerungstechnischen Bodeneigenschaften im Plangebiet wird im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens erfolgen.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung

Die vorliegenden Verhältnisse bleiben unverändert. Durch die teilweise Darstellung von gewerblichen Bauflächen im rechtskräftigen Flächennutzungsplan, wäre jedoch mittels eines Bebauungsplanes die Schaffung von Baurecht für Gewerbegebäuden möglich. Dies würde zu einer höheren Bodenversiegelung der Bauflächen führen und infolge dessen den Oberflächenabfluss erhöhen, die Grundwasserneubildungsrate und die Versickerungsfähigkeit des Bodens mindern.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Bei Umwandlung von Freiflächen in Bauflächen kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate und zu einer Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses. Das vorhandene Entwässerungsnetz in Wenden ist an der Kapazitätsgrenze. Es besteht keine ausreichende Vorflut, um weitere Baugebiete anschließen zu können. Es ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang Maßnahmen zur Verbesserung der Niederschlagswasserqualität bzw. -rückhaltung vor einer planmäßigen Einleitung/Versickerung erforderlich sind. Eine natürliche dezentrale Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet wird angestrebt. Darüber hinaus ist die Möglichkeit der Einleitung in den Mittellandkanal zu prüfen.

Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen des Bebauungsplans die Erstellung eines Entwässerungskonzeptes (Niederschlagswasser) für das Baugebiet erforderlich.

#### Schmutzwasser:

Das bestehende Wohngebiet Wenden verfügt bereits über ein ausgebautes Schmutzwassernetz. Die Aufnahmefähigkeit des vorhandenen Netzes ist zu überprüfen und zu bestätigen. Die Anschlusspunkte und ggf. neue Leitungstrassen sollen möglichst frühzeitig definiert werden, um die Umsetzung der Planung zu ermöglichen.

### 4.4.6 Klima, Luft

#### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Auf den Flächen im Geltungsbereich herrscht überwiegend Freilandklima. Aufgrund fehlender hochwüchsiger Vegetation sind der Geltungsbereich des Bebauungsplanes sowie die nördlich angrenzenden Flächen bis zum Mittellandkanal hin als Freiflächen mit wenig Schatten und intensiver solarer Einstrahlung einzuschätzen.

Tagsüber sind die Flächen einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt. Für Tageszeiten weist das Areal eine geringe bioklimatische Bedeutung auf (gem. Stadtklimaanalyse Braunschweig, GEO-NET, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2). In der Nacht wird das gesamte Areal zum Kaltluftentstehungsgebiet.

Die Kaltluftleitbahn (gem. der Klimaanalysekarte Nachtsituation Nr. XIII) mit einem hohen Kaltvolumenstrom verläuft vom Norden aus dem nördlich des Mittellandkanals gelegenen Naturraum und verteilt sich in südöstliche Richtung zur Ortslage Wenden.

In der Nachtzeit weist das gesamte Areal eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung als wichtiger klimaökologischer Ausgleichsraum mit einer sehr hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung auf. Bauliche Eingriffe sollten auf diesen Flächen gänzlich

vermieden werden bzw. sofern planungsrechtlich zulässig unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Klimafunktionen erfolgen. Eine gute Durchströmbarkeit der angrenzenden Bebauung soll angestrebt werden und zur Optimierung der Ökosystemdienstleistung sollte eine Vernetzung mit benachbarten Grün- und Freiflächen erreicht werden.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung

Keine Veränderung des Umweltzustandes. Durch die teilweise Darstellung von gewerblichen Bauflächen im rechtsskräftigen Flächennutzungsplan, wäre jedoch mittels eines Bebauungsplanes die Schaffung von Baurecht für Gewerbeflächen möglich. Dies würde zu einer höheren Baudichte und damit einhergehenden erhöhten Erwärmung und verminderter Luftaustausch führen.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die zu erwartende Versiegelung ist mit Erwärmungen und entsprechenden Veränderungen des Mikroklimas, insbesondere tagsüber zu rechnen. Bedenken hinsichtlich der Belange Klima und Luft bestehen außerdem in Bezug auf die östlich benachbarten Wohnflächen im Stadtteil Wenden, die bisher in den Nachtzeiten für den Kaltvolumenstrom aus Norden erreichbar waren. In der Planung soll der Verlust an klimawirksamen Flächen mit Bedeutung zur Luftzirkulation am bestehenden Ortsrand planerisch berücksichtigt werden.

Der bisher geplante interne Grünbereich gewinnt aus bioklimatischer Sicht somit an Bedeutung. Die bisherige Ausrichtung des Grüngürtels stimmt mit der Kaltluftleitbahn überein und kann unter Umsetzung der aufwertenden Maßnahmen weiter die Kaltluftversorgung der angrenzenden und entstehenden Gebiete in gewissem Maße gewährleisten. Die Maßnahmen zur Aufwertung der thermischen Situation in dem zukünftigen Gebiet werden gerade unter Aspekten der extremen Klimasituationen als Folge des Klimawandels notwendig. Durch geeignete Gebäudeausrichtung kann darüber hinaus der Hitzeeintrag reduziert werden sowie eine gute Durchlüftung mit kühlender Wirkung erreicht werden.

#### 4.4.7 Orts- und Landschaftsbild, Erholung

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Die Flächen sind durch die Verkehrsadern, wie Stadtbahnlinie im Osten, Veltenhöfer Straße im Norden sowie A 2 im Westen eingeschlossen. Diese können fußläufig durch den Übergang der Stadtbahnlinie an der Haltestelle „Geibelstraße“, über die Veltenhöfer Straße sowie die Straße Am Wasserwerk erreicht werden. Als Erholungsraum besitzt der Planungsraum trotz seiner direkten Ortsanbindung wegen seiner relativ geringen natürlichen Ausstattung insgesamt ein geringes Potenzial.

Markante bzw. landschaftsprägende Punkte oder Naturobjekte (z. B. Gehölze, Steine, Hügel etc.) im ersten Bauabschnitt bis zur Veltenhöfer Straße hin sind nicht bekannt.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung

Keine Veränderung des Umweltzustandes. Durch die teilweise Darstellung von gewerblichen Bauflächen im rechtsskräftigen Flächennutzungsplan, wäre jedoch mittels eines Bebauungsplanes die Schaffung von Baurecht für Gewerbeflächen möglich. Dies würde zu einer Verschlechterung des Orts- und Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion führen.

#### Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die Rahmenplanung aus dem Jahr 1991 hat eine Zielsetzung der umweltfreundlichen, städtebaulich ausgewogenen Gesamtplanung für den westlichen Teilbereich von Wenden. Die alte Ortslage Wenden ist mit Naherholungsflächen unversorgt, weshalb in den bisherigen Überlegungen ein großer öffentlicher Grünbereich das Plangebiet von Osten

nach Nordwesten durchlaufen soll, um die vorhandene Wohnbebauung mit der freien Landschaft nördlich des Mittellandkanals zu verbinden.

Die Erholungsfunktion des internen Grünzuges soll durch das Wegesystem sowie Anlagen von Kinderspielbereichen und Ruhezonen unterstützt werden. Das bestehende Freizeitwegenetz in Wenden kann an die geplanten Grünanlagen über die Querungsstelle der Stadtbahnlinie an der Stadtbahnhaltestelle Geibelstraße angeschlossen werden.

#### 4.4.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

##### Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Nach aktuellem Kenntnisstand sind innerhalb des Plangebietes keine geschützten Denkmäler und sonstige kulturell wertvolle Objekte oder Bodendenkmale bekannt. Die zu überplanende Fläche wird aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung  
Keine Veränderungen erkennbar.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Überplanung des Gebietes sind Beeinträchtigungen geschützter Denkmäler und sonstiger kulturell wertvoller Objekte, Bodendenkmale nicht zu erwarten.

#### 4.4.9 Wechselwirkung zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Durch das komplexe Beziehungsgeflecht bestehen regelmäßig Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern und Umweltmedien. Die nachweisbaren und/oder messbaren Veränderungen von Aus- und Einwirkungen sind zu den einzelnen Schutzgütern beschrieben.

Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung erfolgen keine direkten Eingriffe auf die betrachteten Schutzgüter. Daher ist hier eine Betrachtung der Wechselwirkungen nicht möglich und erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung.

#### 4.4.10 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten

In der relevanten Nachbarschaft zum Geltungsbereich dieses Bebauungsplans bestehen derzeit keine Planungen, von denen Auswirkungen auf die Umweltgüter zu erwarten wären. Eine zusätzliche Belastung ist daher nicht erkennbar. Auf eine kumulierende Betrachtung möglicher Auswirkungen wird daher an dieser Stelle verzichtet.

### 4.5 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Im Rahmen der Eingriffsregelung nach BNatSchG werden Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von festgestellten Eingriffen in die Schutzgüter Tiere/ Pflanzen/ Landschaft, Boden, Wasser, Klima/ Luft bewertet. Die hierfür erforderlichen Flächen und Maßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

#### 4.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Grundsätzlich wird und wurde in erster Linie durch Planungen im Bereich der Innenentwicklung und Wiedernutzbarmachung von unterschiedlichen Brachflächen zur Wohnbau-land-Entwicklung an anderer Stelle des Stadtgebietes auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen verzichtet (Bahnstadt, Hauptbahnhof Umfeld, Feldstraße, Kurzenkampstraße, Ernst-Amme-Straße, Noltemeyer-Höfe, Berliner Straße (Hornbach), Heinrich der Löwe Kaserne, Mittelweg Südwest). Die starke Nachfrage nach Wohnraum im Oberzentrum Braunschweig machen eine Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen bei der Wohnbauland-Ausweisung erforderlich.

Die Anordnung einer großzügigen klimawirksamen Grünachse wirkt mindernd auf nachteilige Auswirkungen der Planung.

Um die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zu mindern, werden folgende städtebauliche Maßnahmen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vorgeschlagen:

- Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen
- Aufwertung größerer Parkplatzflächen durch Integration von Bäumen
- eine zielgerichtete klimaschutzorientierte Bauleitplanung die Kohlendioxid-Emissionen langfristig reduziert (z. B. gute Anbindung an Geh- und Radwege, Nähe zu Dienstleistungseinrichtungen)
- Begrünung von Dachflächen
- Die Voraussetzungen für nachhaltige, klimafreundliche Energieversorgung (erneuerbarer Energien, entsprechende Orientierung der Baukörper, kompakte Bauweise, Dämmung und Nutzung von passiver Solarenergie)
- sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung

Die 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.

#### 4.6 Erhebliche nachteilige Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach der FNP-Änderung zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind

Zur Begrenzung von Unfallfolgen für Mensch und Umwelt aufgrund schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen sind angemessene Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten mit den Mitteln der Bauleitplanung sicher zu stellen. Die Vorgaben des § 50 BlmSchG bzw. des Artikels 13 der Seveso-III-Richtlinie sind zu beachten.

Im Umkreis von weniger als 2 km zu den geplanten schutzbedürftigen Gebieten (Geltungsbereich A) befinden sich insgesamt fünf Störfallbetriebe. Das Plangebiet (Geltungsbereich A) liegt somit innerhalb der Achtungsabstände gemäß dem von der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erstellten Leitfaden „Empfehlung für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung des § 50 BlmSchG“ (KAS-18).

Der angemessene Sicherheitsabstand zwischen den jeweiligen Betriebsbereichen und den schutzbedürftigen Gebieten wurde von einem Sachverständigenbüro anhand von Detailkenntnissen gemäß Kap. 3.2 des Leitfadens KAS-18 vorab ermittelt (UCON GmbH,

08/2020). Die angemessenen Sicherheitsabstände zwischen den jeweiligen Betriebsbereichen und dem Plangebiet werden demnach eingehalten.

#### 4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Da die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung mit ihren Darstellungen keine Baurechte festsetzt, sind die erforderlichen Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen nicht abschätzbar. Diese werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert.

#### 4.8 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Mit der vorliegenden Planung wird die östlich angrenzende Ortslage Wenden nach Westen fortgesetzt und arrondiert.

Aufgrund der Lage des Gebietes, der sehr guten infrastrukturellen Ausstattung Wendens und der sehr guten Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (Tram) ist das Gebiet für das angestrebte Entwicklungsziel geradezu prädestiniert. Dabei ergibt sich eine Chance, die Schwerpunkttaufgaben eines Oberzentrums, „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“, in unmittelbarer Nähe zu realisieren.

Ein Verzicht der Ausweisung von Wohnbauflächen und Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen wäre in Anbetracht der guten infrastrukturellen Ausstattung Wendens nicht sachgerecht. Der Mangel an Wohnbauland bliebe bestehen und die Abwanderung in das Umland und die damit verbundene Zunahme von Verkehr und Emissionen wären die Folge. Auch die Möglichkeiten der Wendener Bevölkerung, die Flächen zur Naherholung zu nutzen, wären aufgrund des wenig ausgestatteten Wegenetzes nur eingeschränkt möglich.

Eine zukünftige Darstellung von Gewerblichen Bauflächen ist an diesem Standort, direkt angrenzend an die bestehende Wohnbebauung Wendens, nicht sinnvoll, da durch die zu erwartenden Emissionen Konflikte geschaffen werden würden. Die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen an diesem Standort würde den Eingriff in den Naturhaushalt durch eine größere Baudichte und Flächenversiegelung im Vergleich zur Wohnbebauung deutlich erhöhen.

Die vorhandene gute Infrastruktur des Stadtteils Wenden wird durch die Planung weiter ausgebaut und langfristig gestärkt. Eine im Bebauungsplan angestrebte teilweise verdichtete Bauweise mit zahlreichen Geschosswohnungen führt zu einer guten Ausnutzung der in Anspruch genommenen stadtnahen Landwirtschaftlichen Flächen. Durch eine gute verkehrliche Anbindung mit dem ÖPNV und dem Individualverkehr, sind die Arbeitsstätten und Infrastruktureinrichtungen vom geplanten Wohnstandort gut zu erreichen.

Unter Berücksichtigung sowohl städtebaulicher als auch ökologischer und ökonomischer Gesichtspunkte ist die vorliegende Planung in der Gesamtabwägung die sinnvollste Möglichkeit die Flächen im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zukünftig zu nutzen.

Zu Standortalternativen wird auch auf das Kapitel 4.5.1 verwiesen.

#### 4.9 Zusammenfassung

Die vorliegende Planung schafft die bauleitplanerischen Voraussetzungen zur Entwicklung von Wohnbauflächen und Gemischten Bauflächen im Südwesten von Wenden und zur Sicherung von Grünflächen.

In Kapitel 4.4 wurden die mit der Änderung des Flächennutzungsplans zu erwartenden Auswirkungen auf den Naturhaushalt mit seinen Schutzgütern und auf das Landschaftsbild eingeschätzt. Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind die zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild abschließend wie folgt einzuschätzen:

Mensch und Gesundheit:

Der Verlust und der durch die geplanten Wohnbauflächen generierte Bedarf an nutzbarem Freiraum führt zu einem Defizit im Plangebiet und in dem angrenzenden Stadtteil Wenden. Diese sind durch die Festsetzung der passiven und aktiven Schallschutzmaßnahmen zu lösen und werden durch eine Verbesserung des Wegenetzes im Freiraumbereich gemindert.

Lärm:

Das Gebiet ist durch den Verkehrslärm der Autobahn A 2 und der Veltenhöfer Straße, der Stadtbahnlinie sowie durch Luftverkehr und Gewerbe lärmvorbelaßt. Zusätzliche Belastungen sind durch die Änderung des Flächennutzungsplans nicht zu erwarten.

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt:

Durch die Planungen gehen Lebensräume für Tiere und Pflanzen verloren. Von naturschutzfachlichem Belang sind vor allem die Vögel des offenen Ackerlands. Diese negativen Auswirkungen können durch die Neuanlage und Entwicklung von Biotopstrukturen im Plangebiet selbst und auf den externen Ausgleichsflächen kompensiert werden.

Fläche:

Der Flächenbedarf sowie die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt sind aufgrund der räumlichen Lage in unmittelbarer Nähe zum Ortsteil Wenden bzw. zur Bundesautobahn A 2 begrenzt. Der Zersiedelung der Landschaft wird durch Nutzungsmischung sowie eine relativ hohe städtebauliche Dichte entgegengewirkt.

Boden:

Der Verlust der Bodenfunktionen innerhalb des Gebietes kann durch die Verbesserung der natürlichen Bodenfunktionen, ökologischen Aufwertungen auf Teilen der öffentlichen Grünflächen und Teilen der Maßnahmenflächen im parallelen Bebauungsplanverfahren ausgeglichen werden. Der Eingriffsumfang für das Schutzgut Boden kann durch die ausgewogene Baudichte reduziert werden.

Wasser:

Eingriffe in das Schutzgut Wasser resultieren insbesondere aus der Versiegelung/ Bebauung bisher offener Bodenflächen. Durch die vorgesehene dezentrale Versickerung können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Wasser reduziert werden.

Klima/Luft:

Durch das Planvorhaben ist insgesamt eine Beeinträchtigung der klimaökologischen Funktionen innerhalb des Plangebietes und in den angrenzenden Siedlungsflächen zu erwarten, da die überplanten Flächen in einer klimaökologisch bedeutsamen Leitbahn liegen. Zum Schutz der klimaökologischen Funktion ist insbesondere auf einen hohen Grünanteil zu achten und auf bauliche Strukturen mit Barrierewirkung für Luftströme zu verzichten. Die Berücksichtigung der Kaltluftleitbahn in Richtung Wenden kann diesen Eingriff mindern.

#### Orts- und Landschaftsbild, Erholung

Die Beeinträchtigungen können durch die Herstellung umfangreicher Grünflächen, Anpflanzungen, der Anlage von neuen Erholungswegen im öffentlichen Raum sowie der Umsetzung der Anpflanzungsfestsetzungen auf den privaten Baugrundstücken als weitgehend ausgeglichen eingestuft werden.

#### Kulturgüter und sonstige Sachgüter:

Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Mit Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Grünordnung sowie den Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auf den Ausgleichsflächen können die durch den Bebauungsplan zulässigen Vorhaben im Sinne der Eingriffsregelung ausgeglichen werden.

## **5 Begründung der Darstellungen, Fazit**

---

#### Wohnbaufläche gem. § 5 (2) Nr. 1 BauGB, § 1 (1) Nr. 1 BauNVO

Mit der Darstellung von Wohnbauflächen wird der bestehenden großen Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt Braunschweig Rechnung getragen, die Wohnnutzung im Stadtteil Wenden gestärkt und die dortigen Infrastruktureinrichtungen dauerhaft sinnvoll genutzt

#### Gemischte Baufläche gem. § 5 (2) Nr. 1 BauGB, § 1 (1) Nr. 2 BauNVO

Direkt südlich der Veltenhöfer Straße wird zukünftig Gemischte Baufläche dargestellt. Ziel dieser Darstellung ist es, zukünftig eine gemischte Nutzung von Wohnen, Büronutzung und der Versorgung des Gebietes dienenden Einzelhandel mit einer maximalen Verkaufsfläche von 400 m<sup>2</sup> zu entwickeln.

#### Grünfläche gem. § 5 (2) Nr. 5 BauGB

Die geplante Grünfläche erhält die besondere Zweckbestimmung „Parkanlage“. Ziel dieser Darstellung ist es, das bestehende und das geplante Wohngebiet über diese Fläche an die vorhandenen Freiraum- und Naherholungsflächen westlich Wenders anzubinden.

Weiterhin schafft die Grünfläche ausreichend großen Abstand im Übergang vom Wohngebiet zum Gewerbegebiet und dient zum Schutz vor Lärmimmissionen aus dem Gewerbegebiet.

#### Nachrichtliche Übernahmen:

- Trasse für den innerörtlichen Schienenverkehr mit Haltepunkten (Stadtbahn) gem. § 5 (2) Nr. 3+7 BauGB
- Siedlungsbeschränkungszone II und III für den Luftverkehr
- Bauhöhenbeschränkung gem. § 13 LuftVG (mit Angabe der zulässigen Bauhöhe in m über N.N.)

Es handelt sich bei der Planung um eine sinnvolle, klassische städtebauliche Zonierung. Nördlich angrenzend an die Autobahn A 2 sind die lärmvorbelasteten Flächen als Gewerbliche Bauflächen im rechtskräftigen Flächennutzungsplan dargestellt. Es folgt zukünftig ein als Puffer wirkender Grünstreifen, um die Emissionen der Autobahn für die im Norden der Grünfläche geplante Wohnbaufläche zu mindern.

Aus dem Gewerbe- und Industriegebiet südlich der Autobahn sowie dem Gewerbegebiet in Wenden-Süd wirkt Gewerbelärm auf den Geltungsbereich ein. Die in den Industrie- und Gewerbegebieten geltenden Festsetzungen können aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zwar nicht vollständig ausgenutzt werden, allerdings hat sich in der näheren Be-

trachtung gezeigt, dass die Schallemissionen der vorhandenen Betriebe aufgrund der Regelungen der TA Lärm bereits im gegenwärtigen Zustand durch die vorhandene Wohnbebauung in Wenden-Süd, Steinkampe sowie „Am Wasserwerk“ faktisch begrenzt sind.

Bei der branchenspezifischen Betrachtung sowie der Auswertung von Betriebs- und Baugenehmigungen wurde zudem festgestellt, dass die Schallemissionen der derzeit ansässigen Betriebe bei Durchführung der Planung keine Emissionskonflikte im Plangebiet (Geltungsbereich) erzeugen. Auch werden die Emissionen der vorhandenen Betriebe in ihrem Betrieb nicht weiter eingeschränkt. Für die Unternehmen im Industriegebiet verbleiben am Tage sogar Emissionsreserven für mögliche Betriebserweiterungen. In der Nacht ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung hingegen auch ohne das geplante Wohngebiet bereits ausgeschöpft. Eine zusätzliche Einschränkung des Nachtbetriebs ergibt sich durch das geplante Wohngebiet insofern nicht.

In Bezug auf den Betrieb der „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ mit seiner Brechanlage ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte im Plangebiet auch unter Berücksichtigung branchentypischer Emissionskennwerte der Brechanlage immer noch unterschritten werden. Für den Betrieb wurde in der Berechnung konservativ ein Emissionsverhalten am oberen Rand der möglichen Bandbreite – also der worst case – zugrunde gelegt. Höhere Emissionen sind auf der vorhandenen Fläche nicht zu erwarten und wären auf Grund der in der Betriebsgenehmigung erteilten Lärmschutzauflagen auch gar nicht zulässig.

In Hinblick auf die Möglichkeiten einer Gebietsveränderung bzw. Erweiterung der Betriebe ist insgesamt festzustellen, dass im Industrie- und Gewerbegebiet zurzeit kaum freie Flächen für räumliche Erweiterungen oder Neuansiedlungen zur Verfügung stehen. Die wenigen noch zur Verfügung stehenden Flächen wurden im Rahmen der Schallberechnung vorsorglich mit gewerbegebietstypischen Emissionswerten berücksichtigt, so dass die zukünftige Nutzung dieser Freiflächen nicht zu einem relevanten Anstieg der Immissionen im geplanten Wohngebiet führt. Hinzu kommt, dass die Berechnungen bei freier Schallausbreitung durchgeführt wurden. Da die bestehende und geplante Bebauung noch eine gewisse Abschirmwirkung entfaltet, ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Immissionen im Wohngebiet noch unter den berechneten Werten liegen.

Für den abstrakten Fall, dass sich das Industrie- und Gewerbegebiet zukünftig insgesamt so verändert, dass sich deutlich stärker emittierende Betriebe ansiedeln wollten, kann einem potentiellen Konflikt grundsätzlich mit planerischen Mitteln, z.B. durch Festsetzung flächenbezogener Schallleistungspegel oder Schallschutzmaßnahmen auf den Grundstücken z. B. durch abschirmende Bebauung oder technische Maßnahmen begegnet werden. Im Hinblick auf eine potenzielle zukünftige Überplanung des Industriegebietes wäre es in diesem Fall voraussichtlich notwendig, das Industriegebiet in Teilflächen zu gliedern und die flächenbezogenen Schallleistungspegel pro Teilfläche so festzusetzen, dass der gegenwärtige Betrieb weiterhin aufrechterhalten werden kann und Reserven für Erweiterungen bestehen. Dies wäre voraussichtlich für alle Betriebe – mit Ausnahme der Brechanlage – möglich. Derzeit sind allerdings keine solche Ansiedlungsabsichten von deutlich stärker emittierenden Betrieben bekannt.

Eine spätere Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung, die zu Einschränkungen oder Aufwendungen der betroffenen Betriebe führen könnte, wäre auch nicht von vornherein erkennbar fehlerhaft. Insbesondere ist es nicht erkennbar, dass es eine unzumutbare Beeinträchtigung der Rechte der Grundstückseigentümer darstellen würde, wenn diese die seit über 50 Jahren geltenden bisherigen Festsetzungen der Bebauungspläne zukünftig nicht weitergehend ausnutzen dürften. Künftige planerische Festsetzungen für das bestehende Industriegebiet, die theoretisch aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht ab-

sehbarer - Neuansiedlungen von stark emittierenden Betrieben erforderlich werden könnten, und damit möglicherweise einhergehende Einschränkungen der Grundstückseigentümer in der Ausnutzung des bisher bestehenden Industriegebiets werden insofern hingenommen, um das Wohngebiet Wenden-West mit ca. 180 Wohneinheiten an der vorgesehenen Stelle realisieren zu können.

Da auch das im parallelen Bebauungsplan geplante Gewerbegebiet „Wenden-West, 1.BA“ zukünftig zu einer Erhöhung der gewerblichen Immissionen sowohl im Plangebiet selbst als auch an der Bestandsbebauung in Wenden führen wird, werden die zulässigen Emissionen im geplanten Gewerbegebiet begrenzt, um auch hier einen regelkonformen Zustand in Hinblick auf die TA Lärm sicherzustellen.

Die zukünftige Gesamtbelastung durch Gewerbelärm, die sich aus der richtlinienkonformen Vorbelastung der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete sowie der Zusatzbelastung durch das geplante Gewerbegebiet zusammensetzt, führt im allgemeinen Wohngebiet sowie in der gemischten Baufläche zu Beurteilungspegeln von bis zu 53 dB(A) am Tag und bis zu 38 dB(A) in der Nacht, so dass sowohl die Immissionsrichtwerte der TA Lärm wie auch die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 nicht überschritten werden.

Die Gewerbelärmimmissionen haben insgesamt keinen relevanten Einfluss auf die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels. Die Berechnung der Beurteilungspegel im Plangebiet zeigt, dass die Gewerbelärmimmissionen unterhalb der Verkehrslärmimmissionen liegen. Für den Betrachter vor Ort bedeutet dies, dass der Gewerbelärm wegen der Überdeckung durch den Verkehrslärm der A 2, wenn überhaupt, ohnehin nur sehr begrenzt wahrgenommen werden kann.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schallemissionen der derzeit ansässigen Betriebe keine Immissionskonflikte im Geltungsbereich erzeugen. Auch werden die Emissionen der vorhandenen Betriebe südlich wie nördlich der Autobahn durch die geplante Änderung nicht weiter eingeschränkt. Für die Unternehmen im Industriegebiet verbleiben sogar Emissionsreserven am Tage für mögliche Betriebserweiterungen.

Aufgrund der Lage des Gebietes sowie der ungebrochenen Nachfrage nach bezahlbarem, gut erschlossenem Wohnraum ist das Gebiet für die angestrebte Entwicklung geradezu prädestiniert. Dabei ergibt sich die Chance, den Schwerpunktaufgaben eines Oberzentrums „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“, gerecht zu werden. Um unnötige immissionsschutztechnische Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe zu vermeiden, wird die grundsätzlich ebenfalls mögliche gewerbliche Entwicklung des Quartiers „Am Wasserwerk“ nicht weiterverfolgt.

Aus den genannten Gründen ist die vorgesehene Planung mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, den sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen vereinbar und gewährleistet eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung.

## **6 Verfahrensablauf**

---

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig hat am 25.09.2018 die Aufstellung der 147. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig beschlossen. Im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB wird der Bebauungsplan WE 62 aufgestellt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 26.02.2019 frühzeitig von der 147. Änderung des Flächennutzungsplanes unterrichtet und mit Terminsetzung zum 29.03.2019 zur Äußerung aufgefordert.

Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 3 (1) BauGB mit Bekanntmachung vom 20.11.2019 über die frühzeitige Beteiligung vom 20.11.2019 bis zum 04.12.2019 und in einer Informationsveranstaltung am 27.11.2019 im Dorfgemeinschaftshaus in Wenden informiert.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden im Zeitraum vom 07.04.2020 – 11.05.2020 gemäß § 4 (2) BauGB beteiligt. Die für die Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes bedeutenden Inhalte der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden teilweise in die Planunterlagen aufgenommen.

Mit Bekanntmachung vom 13.07.2020 wurde die Öffentlichkeit von der Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB informiert. Die öffentliche Auslegung der 147. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde vom 21.07.2020 bis zum 25.09.2020 durch Aushang und Veröffentlichung im Internet durchgeführt. Die für die Maßstabsebene des Flächennutzungsplanes bedeutenden Inhalte der Stellungnahmen wurden teilweise in die Planunterlagen aufgenommen.

Es sind zudem Stellungnahmen eingegangen, die eine Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens und eine Überarbeitung der Unterlagen erforderlich gemacht haben. Inhaltlich beschränkt sich die Ergänzung ausschließlich auf die Überprüfung potentieller Einschränkungen bestehender Gewerbebetriebe südlich der Autobahn A 2 in ihrem Emissionsverhalten. Mit den vorliegenden Unterlagen wird die erneute Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB durchgeführt.

Die eingegangenen Stellungnahmen zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB, der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB und der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 4a (3) BauGB werden, jeweils mit einer Stellungnahme der Verwaltung und einem Bechlussvorschlag, der Vorlage zum Planbeschluss beigelegt.

Der Entwurf der 147. Flächennutzungsplanänderung und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht wurde in der Zeit vom 30.12.2020 bis 01.02.2021 gemäß § 4a (3) BauGB erneut öffentlich ausgelegt. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben. Die Stellungnahmen führten nicht zur Änderung der Planunterlagen.

## 147. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig

### **„Wenden-West, 1. BA“**

Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden sowie sonstiger Stellen

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB und § 2 (2) BauGB 07.04.2020 bis 11.05.2020

Stellungnahmen, die ausschließlich beinhalten, dass der Planung zugestimmt wird oder keine Bedenken bestehen, werden nicht wiedergegeben.

Dieser Beteiligung lag der Stand der Planung vom 06.04.2020 zugrunde.

### **Vorbemerkungen**

Während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen Stellungnahmen ein, in denen es vorwiegend um die potentielle Einschränkung der Betriebe südlich der Autobahn A 2 ging. Um Wiederholungen bzw. die Aufsplitzung in Detailaspekte verteilt auf mehrere Stellungnahmen und eine damit einhergehende Unübersichtlichkeit zu vermeiden, sind diese Punkte im Folgenden aufgeführt und mit einer zusammenfassenden Abwägung versehen. Die Überschrift der Abwägungen ist dabei nur als Orientierungshilfe zu verstehen. Die konkreten einzelnen Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen sind der wörtlichen Wiedergabe in der anschließenden Abwägungstabelle zu entnehmen.

In der Abwägungstabelle wird bei Stellungnahmen zum Thema Gewerbelärm und potentieller Einschränkung der Betriebe auf die unten aufgeführte Abwägung verwiesen. Einwendungen zu anderen Themen, werden bei den einzelnen Stellungnahmen in der Tabelle behandelt.

### **Abwägung zur potentiellen Einschränkung der Betriebe südlich der A 2**

**Für eine konfliktfreie Ausweisung der geplanten Wohnbauflächen müssen die Industriebetriebe südlich der A 2 eingeschränkt werden. (Wiedergabe der Einwendungen in Kurzform).**

Gemäß dem Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung sind die Schallemissionen aus den vorhandenen Industrie- und Gewerbegebieten südlich der A 2 aufgrund der Regelungen der TA Lärm bereits im gegenwärtigen Zustand durch die vorhandene Wohnbebauung in Wenden-Süd sowie „Am Wasserwerk“ faktisch begrenzt.

Die detaillierte branchenspezifische Betrachtungsweise der ergänzenden Untersuchung bestätigt, dass die dort ansässigen Betriebe in der Summe die Immissionsrichtwerte im geplanten Wohngebiet unterschreiten und daher auch eine Steigerung der betrieblichen Aktivitäten noch möglich ist. Die in den Industrie- und Gewerbegebieten maximal üblichen Schallemissionen können aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zwar nicht vollständig ausgenutzt werden, jedoch verbleiben auch bei Durchführung der Planung für die ansässigen Unternehmen Emissionsreserven für potenzielle Betriebserweiterungen am Tage. Hinzu kommt, dass die Berechnungen bei freier Schallausbreitung durchgeführt wurden. Da die bestehende und geplante Bebauung noch eine gewisse Abschirmwirkung entfaltet, ist zudem davon auszugehen, dass die tatsächlichen Immissionen im Wohngebiet noch unter den berechneten Werten liegen. Zudem ist damit zu rechnen, dass sich zusätzlich zur vorhandenen Wohnbebauung auch die geplante Wohnbebauung abschirmend auf die Immissionen auswirkt.

In Bezug auf den Betrieb der „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ mit seiner Brechanlage ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte im Plangebiet auch unter Berücksichtigung branchentypischer Emissionskennwerte der Brechanlage immer noch unterschritten werden. Für

den Betrieb wurde in der Berechnung konservativ ein Emissionsverhalten am oberen Rand der möglichen Bandbreite – also der worst case – zugrunde gelegt. Höhere Emissionen sind auf der vorhandenen Fläche nicht zu erwarten und wären auf Grund der in der Betriebsgenehmigung erteilten Lärmschutzaflagen auch gar nicht zulässig. Das Interesse an der Ausweisung neuer Wohnbauflächen an einem verkehrlich gut angebundenen Standort zur Deckung des bestehenden Wohnbedarfs ist insoweit höher zu gewichten als die ohnehin durch die Rücksichtnahme auf die bereits vorhandene Wohnbebauung eingeschränkte Möglichkeit des Betriebes zur Erhöhung seiner Emissionen.

In Hinblick auf die Möglichkeiten einer potentiellen Gebietsveränderung bzw. Erweiterung der Betriebe ist insgesamt festzustellen, dass im Industrie- und Gewerbegebiet zurzeit kaum freie Flächen für räumliche Erweiterungen oder Neuansiedlungen zur Verfügung stehen. Die wenigen noch zur Verfügung stehenden Flächen wurden im Rahmen der Schallberechnung vorsorglich mit gewerbegebietstypischen Emissionswerten berücksichtigt, so dass die zukünftige Nutzung dieser Freiflächen nicht zu einem relevanten Anstieg der Immissionen im geplanten Wohngebiet führt.

Auch eine potenzielle Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtstunden ist betrachtet worden. Rechnet man alle Betriebe zusammen hat sich nach Überprüfung der Genehmigungslage gezeigt, dass der Immissionsrichtwert in der Nacht auf Grundlage der genehmigten Werte bereits ausgeschöpft ist.

Eine zusätzliche Einschränkung des Nachtbetriebs ergibt sich durch das geplante Wohngebiet jedoch nicht, da die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung (Im Rosenkamp) in der Nacht bereits jetzt keine höheren Emissionen aus dem Industriegebiet zu lassen. Für den vorhandenen Branchenmix im bereits dicht bebauten Industriegebiet ist es jedoch ohnehin eher unwahrscheinlich, dass die tatsächlichen Emissionen weiter ansteigen werden, so dass zukünftig keine weitere Einschränkung des Nachtbetriebs durch das neue Wohngebiet zu erwarten ist.

Für den abstrakten Fall, dass sich das Industrie- und Gewerbegebiet zukünftig insgesamt so verändert, dass sich deutlich stärker emittierende Betriebe ansiedeln wollten, kann einem potentiellen Konflikt grundsätzlich mit planerischen Mitteln, z.B. durch Festsetzung flächenbezogener Schallleistungspegel oder Schallschutzmaßnahmen auf den Grundstücken z. B. durch abschirmende Bebauung oder technische Maßnahmen begegnet werden. Im Hinblick auf eine potenzielle zukünftige Überplanung des Industriegebietes wäre es in diesem Fall voraussichtlich notwendig, das Industriegebiet in Teilflächen zu gliedern und die flächenbezogenen Schallleistungspegel pro Teilfläche so festzusetzen, dass der gegenwärtige Betrieb weiterhin aufrechterhalten werden kann und am Tage Reserven für Erweiterungen bestehen. Dies wäre voraussichtlich für alle Betriebe möglich. Derzeit sind allerdings keine solche Ansiedlungsabsichten von deutlich stärker emittierenden Betrieben bekannt. Sie wurden auch nicht im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen von den Betrieben geltend gemacht.

Die Schallemissionen im Industriegebiet werden nicht nur durch die Wohnbebauung an der Straße „Im Steinkampe“ sondern vor allem auch und maßgeblich durch die Siedlung „Am Wasserwerk“ (nördlich des Plangebietes) begrenzt. Die berechneten Beurteilungspegel im Plangebiet zeigen, dass für die geplante Wohnbebauung noch Immissionsreserven bestehen, ohne die gegenwärtigen Betriebe im Industriegebiet einzuschränken. Die Flächen im Industriegebiet sind weitgehend belegt, für die wenigen Freiflächen wurden vom Gutachter gewerbegebietstypische Emissionen berücksichtigt, so dass die Ausdehnung der Betriebe auf die verbleibenden Freiflächen rechnerisch nicht zu einer Erhöhung der Immissionen im Plangebiet führt.

Eine spätere Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung, die zu Einschränkungen oder Aufwendungen der betroffenen Betriebe führen könnte, wäre auch nicht von vornherein erkennbar fehlerhaft. Sie wäre eine auf die schalltechnischen Emissionen beschränkte Gliederung der Industriegebiete, die als gebietsübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO grundsätzlich zulässig wäre und den Gebietscharakter der Industriegebiete im Übrigen unberührt ließe. Insbesondere ist es nicht erkennbar, dass es eine unzumutbare Beeinträchtigung der Rechte der

Grundstückseigentümer darstellen würde, wenn diese die seit über 50 Jahren geltenden Festsetzungen der Bebauungspläne zukünftig nicht erheblich über das bisher etablierte Maß ausnutzen dürften. Künftige planerische Festsetzungen für das bestehende Industriegebiet, die theoretisch aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht absehbarer - Neuansiedlungen von stark emittierenden Betrieben erforderlich werden könnten, und damit möglicherweise einhergehende Einschränkungen der Grundstückseigentümer in der Ausnutzung des bisher bestehenden Industriegebiets werden insofern hingenommen, um das Wohngebiet Wenden-West an der vorgesehenen Stelle realisieren zu können.

Da auch das im parallelen Bebauungsplan geplante Gewerbegebiet „Wenden-West, 1.BA“ zukünftig zu einer Erhöhung der gewerblichen Immissionen sowohl im Plangebiet selbst als auch an der Bestandsbebauung in Wenden führen wird, werden die zulässigen Emissionen im geplanten Gewerbegebiet begrenzt, um auch hier einen regelkonformen Zustand in Hinblick auf die TA Lärm sicherzustellen.

Die Gewerbelärmimmissionen haben insgesamt keinen relevanten Einfluss auf die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels. Die Berechnung der Beurteilungspegel im Plangebiet zeigt, dass die Gewerbelärmimmissionen unterhalb der Verkehrslärmimmissionen liegen. Für den Betrachter vor Ort bedeutet dies, dass der Gewerbelärm wegen der Überdeckung durch den Verkehrslärm der A 2, wenn überhaupt, ohnehin nur sehr begrenzt wahrgenommen werden kann.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schallemissionen der derzeit ansässigen Betriebe keine Immissionskonflikte im Geltungsbereich erzeugen. Auch werden die Emissionen der vorhandenen Betriebe südlich wie nördlich der Autobahn durch die geplante Änderung nicht weiter eingeschränkt. Für die Unternehmen im Industriegebiet verbleiben am Tage Emissionsreserven für mögliche Betriebserweiterungen. In der Nacht ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung hingegen auch ohne das geplante Wohngebiet bereits ausgeschöpft.

Insgesamt wird die Realisierung des geplanten Wohngebietes mit ca. 180 Wohneinheiten als sehr wichtig betrachtet. Konflikte zwischen den bestehenden Betrieben südlich der A 2 sind vorraussichtlich nicht zu erwarten. Bei eventuell entstehenden Konflikten bezüglich des Schallschutzes zwischen den Betrieben und der geplanten Wohnbebauung, ist aktuell die Ausweisung der Wohnbauflächen aufgrund des tatsächlich bestehenden dringenden Bedarfes wichtiger, als die Vermeidung lediglich potentieller Lärmkonflikte.

<b>Deutsche Telekom Technik GmbH Schreiben vom 16.04.2020</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Wenn sich gegenüber unserer Stellungnahme vom 05.03.2019 keine wesentlichen Änderungen ergeben, gilt diese weiterhin.	Die zitierte Stellungnahme vom 05.03.2019 bezieht sich ausschließlich auf den Bebauungsplan WE 62 im Parallelverfahren und wird in dem Verfahren berücksichtigt.
<u>Stellungnahme vom 5.3.2019</u> die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberichtige 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 und im Rahmen der verbindlichen Bau- leitplanung berücksichtigt.

<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – sind betroffen.</p> <p>Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>Für zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Stilleweg 2, 30655 Hannover</b> <b>Schreiben vom 17.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>zu o.g. Vorhaben nehme ich wie folgt Stellung: In der Nähe des Planungsbereichs befinden sich Produktionseinrichtungen der</p> <p>ExxonMobil Production Deutschland GmbH Erdölförderbetrieb Eldingen Groß Oesinger Straße 1 29367 Steinhorst</p> <p>Ich bitte das Unternehmen am Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Mit Schreiben vom 17.04.2020 wurde das genannte Unternehmen beteiligt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Flughafen Braunschweig Wolfsburg, Lilienthalplatz 5, 38108 Braunschweig</b> <b>Schreiben vom 20.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>vielen Dank für die Zusendung der Unterlagen gem. § 4 (2) Baugesetzbuch zur Änderung des Flächennutzungsplanes „Wenden-West“.</p> <p>Leider ist der Aspekt des Verlaufes der An- und Abflugstrecken zum/vom Flughafen und der aus unserer Sicht aus Gründen des Lärmschutzes notwendigen planerischen und ggf. baulichen Maßnahmen weiterhin bei der Planung offensichtlich nicht berücksichtigt worden.</p> <p>Ich verweise in diesem Zusammenhang auf den Inhalt meiner Mail an Frau Kopycko vom 05.03.2019 welche ich damals nahezu gleichlautend als Stellungnahme des Flughafens an die Planungsbehörde geschickt hatte.</p> <p>Bei der Sichtung der Unterlagen war schon damals, wie auch heute aufgefallen, das auf mögliche Lärmbelastungen - vor allem der ausgewiesenen Wohnbebauungen (!) - aufgrund des</p>	<p>Der Verlauf der An- und Abflugstrecken zum/vom Flughafen ist auf Grundlage der Vom Flughafen zur Verfügung gestellten Karten bei der Planung berücksichtigt worden. Die Prüfung der Planunterlagen ergab, dass die empfohlenen Streckenführungen für Sicht- und Instrumentenflüge südlich des Plangebietes verlaufen. Auch die bei Sichtflügen anzunehmenden Abweichungen (z.B. Witterungsbedingte) von der Grundlinie wurden berücksichtigt. Legt man für diese Streuung - wie vom Flughafen gefordert - einen 500 m breiten Korridor um die empfohlenen Flugstrecken zugrunde, so liegt das geplante</p>

<p>Flugverkehrs vom/zum Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg nach unserer Auffassung nicht ausreichend eingegangen wird.</p>	<p>Gewerbegebiet teilweise innerhalb, das geplante Wohngebiet jedoch vollständig außerhalb dieses Korridors.</p>
<p>Die seitens der Flugsicherung und aus Gründen des Lärmschutzes ausgewiesenen Abflug- bzw. Anflugstrecken aus/in westlicher Richtung liegen sehr nahe (ca. 100...200m!) südlich zu den in den Plänen ausgewiesenen Bebauungsflächen.</p>	<p>Mögliche Lärmbelastungen aufgrund des Flugverkehrs vom/zum Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg sind gutachterlich untersucht worden. Auf den Aspekt des Fluglärm wurde im Gutachten wie auch der Begründung bereits zur Fassung der öffentlichen Auslegung eingegangen.</p>
<p>Aufgrund der in diesem Bereich aufgrund der Nähe zur Start-/Landebahn zu erwartenden relativ geringen Überflughöhen ist unserer Einschätzung nach auf jeden Fall mit einer häufigen Lärmbeeinträchtigung durch überfliegende oder am Planungsgebiet knapp vorbeifliegende Luftfahrzeuge zu rechnen.</p>	<p>Der Flugverkehr ist dabei richtlinienkonform als eine der auf das Plangebiet einwirkenden Lärmquellen berücksichtigt worden. Dabei ist das im Rahmen des Flughafenausbau im Jahr 2003 erstellte Schallgutachten herangezogen worden. In diesem Gutachten wurden 32.000 Flugbewegungen pro Jahr zugrunde gelegt, wobei alle Flugzeugtypen vom Motorsegler bis zum Strahlflugzeug berücksichtigt wurden. Die Berichte des Fluglärm-schutzbeauftragten dokumentieren, dass die Anzahl der Flugbewegungen in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen hat. In den letzten ausgewerteten Jahren 2016 – 2018 lag die Anzahl der Flugbewegungen jeweils unter 30.000, so dass der Fluglärm hinreichend konservativ berücksichtigt wurde.</p>
<p>Diese Beeinträchtigung wird je nach Luftfahrzeugtyp, Wettersituation, Windrichtung u.v.m. unterschiedlich hoch ausfallen, die Häufigkeit der Ereignisse (ca. 18000 Bewegungen mit kleineren Luftfahrzeugen pro Jahr, davon fliegt eine große Anzahl über/knapp neben diesem Gebiet) wird jedoch selbst bei geringem Lärmpegel voraussehbar zu Problemen mit den zukünftigen Anwohnern führen.</p>	<p>Die vorgeschriebenen Flugwege zum und vom Flughafen Braunschweig Wolfsburg inklusive der anzunehmenden Abweichungen wurden wie bereits oben erwähnt bei der Planung berücksichtigt.</p>
<p>Um Ihnen eine optische Darstellung der vorgeschriebenen Flugwege zu zeigen, habe ich Ihnen auch nochmal die der damaligen Mail an Frau Kopycko angefügten Karten der Anlage beigefügt.</p>	<p>Der Fluglärm ist aufgrund der energetischen Summierung mit dem Straßen- und Schienenverkehrslärm mit in die Dimensionierung baulichen Schallschutzes eingeflossen. In der Gesamtlärmbelehrung ist der Straßenverkehrslärm – insbesondere von der Autobahn A2 – die maßgebliche Lärmquelle, die auf das Plangebiet einwirkt. Durch die gewählte Festsetzung zum Schallschutz im parallelen Bebauungsplan werden gesunde Wohnverhältnisse daher auch in Hinblick auf den Aspekt des Fluglärm gesichert.</p>
<p>Die erste Darstellung (Abb.1) zeigt den Flugweg des die Piste 08 anliegenden und von der Piste 26 abfliegenden IFR-Verkehrs (IFR = Instrumentenflugregeln).</p> <p>Dieser Flugweg wird von vornehmlich größeren und schnelleren Luftfahrzeugen unter allen Wetterbedingungen geflogen.</p> <p>Die zweite Darstellung (Abb.2) zeigt die seitens der Lärmschutzkommission des Flughafens empfohlene Streckenführung für kleinere, nach Sichtflugregeln (VFR) fliegende Luftfahrzeuge.</p>	<p>Die Vorgaben sind bei Planungen zum einen zur Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens, zum anderen zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm zu berücksichtigen.</p>
<p>Diese Luftfahrzeuge fliegen auf dem Weg vom bzw. zum Meldepunkt „Whiskey 2“ (W2) ebenfalls sehr nahe der ausgewiesenen Bebauungsflächen und sind zudem aufgrund der geringeren Steigleistungen bzw. der Beschränkung auf eine niedrigere Flughöhe seitens der Luftraumstruktur und der Vorgaben der Flugsicherung zudem deutlich tiefer.</p> <p>Zusätzlich überfliegen viele dieser Luftfahrzeuge das Planungsgebiet auf dem Weg vom/zum Pflichtmeldepunkt November durch</p>	<p>Im Flächennutzungsplan sind die Darstellungen der Siedlungsbeschränkungszone für den Luftverkehr und der Bauschutzbereich gem. § 12 LuftVG und die Bauhöhenbeschränkung gem. § 13 LuftVG nachrichtlich übernommen.</p>

<p>eine im Bereich des Hafens erforderliche Kurve nach/aus Nordosten.</p> <p>Bei Platzrundenverkehr und aktiver Nordplatzrunde wird das Planungsgebiet aufgrund des Punktes 2 ständig überflogen.</p> <p>Aufgrund einer deutlich geringeren Fluggeschwindigkeit dieser Luftfahrzeuge wirken mögliche Lärmbelastungen auch zeitlich länger als mit den größeren und schnelleren Luftfahrzeugen.</p> <p>Durch den dauerhaften Grundlärmpegel seitens der A2 bieten sich diese Flugwege für kleinere Luftfahrzeuge bisher als Alternative zu kürzeren aber über lärmempfindliche Gebiete führende Strecken geradezu an.</p> <p>Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist sehr daran interessiert, die Lärmbelastungen der Bevölkerung so niedrig wie möglich zu halten, eine Bebauung in den An- und Abflugstrecken führt jedoch dort zu einer nicht zu vermeidenden Belastung.</p> <p>Daher sollte bereits in einer Planungsphase generell berücksichtigt werden:</p> <p><u>keine Ausweisung von Wohnbebauungen unterhalb</u> der vorgeschriebenen An-/Abflugstrecken (Pflicht-)Ausrüstung von entstehenden Häusern in der Nähe der An-/Abflugstrecken mit lärmähnlichen Bauweisen, Fenstern ect.</p>	<p>Innerhalb des Geltungsbereichs sind zum Teil Flächen in der Siedlungsbeschränkungszone (SBZ) III die zukünftig als Wohnbauflächen ausgewiesen werden. In der SBZ III sollten besonders schallempfindliche Einrichtungen, wie z. B. Krankenhäuser vermieden werden. Diese Vorgabe wird berücksichtigt.</p> <p>Der südliche Randbereich des zukünftig als Wohnbaufläche dargestellten Bereichs gehört der Siedlungsbeschränkungszone II an (ca. 500 m<sup>2</sup>). In den Bauleitplänen sollten Wohngebiete in der SBZ II nur dann vorgesehen werden, wenn Siedlungsplanerisch kein anderer Ausweg bleibt. In diesem Fall sollen innerhalb und außerhalb der Gebäude schalldämpfende Vorkehrungen getroffen werden.</p> <p>Im Gutachten konnte nachgewiesen werden, dass durch die im parallelen Bebauungsplan gewählten Festsetzungen zum Schallschutz gesunde Wohnverhältnisse gesichert werden.</p> <p>Das geplante Wohngebiet liegt außerhalb des oben beschriebenen An- und Abflugkorridors sowie auch außerhalb des Gebietes, das laut dem Papier der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz aus dem 2011 aufgrund der Fluglärmbelastung von der Siedlungsentwicklung freigehalten werden soll. Im Gutachten konnte nachgewiesen werden, dass durch die gewählten Festsetzungen zum Schallschutz gesunde Wohnverhältnisse gesichert werden. An der Ausweisung der Wohnbauflächen wird daher festgehalten.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b></p> <p>Die Ausführungen des Gutachtens und der Begründung zum Fluglärm wurden bereits zur Fassung der öffentlichen Auslegung ergänzt.</p> <p>Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Postfach 101, 30001 Hannover</b></p> <p><b>Schreiben vom 20.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB sowie sonstiger Stellen für die 147. Änderung</p>	

des Flächennutzungsplans Wenden-West, 1.BA.	
Grundsätzlich verweise ich auf unsere anliegende Stellungnahme vom 25.03.2019. Mit der damaligen Stellungnahme hatten wir empfohlen, das Thema Fluglärm bei der Umweltprüfung bzw. bei der geplanten schalltechnischen Untersuchung vordringlich zu berücksichtigen. Leider wurde unsere damalige Stellungnahme in Ihrem Hause nicht berücksichtigt, so dass wir inhaltlich weiterhin an unserer damaligen Stellungnahme festhalten.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen schalltechnische Untersuchung, die von der Gesellschaft für Technische Akustik mbH (GTA) durchgeführt, sind insbesondere auch mögliche Immissionskonflikte in Bezug auf den Flugverkehr des Braunschweiger Flughafens untersucht worden.
<b>Schreiben vom 25.03.2019:</b> mit Schreiben vom 26.02.2019 haben Sie mir die Möglichkeit der Beteiligung zur geplanten 147. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig „Wenden-West, 1. BA“ und „Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Wenden-West, 1. BA“, WE 62 gegeben.	Auf die genannten Aspekte ist im Rahmen der Abwägung zur Stellungnahme des Flughafen Braunschweig Wolfsburg Schreiben vom 20.4.2020 (siehe oben) bereits umfassend eingegangen.
In der von Ihnen übersandten Anlage 4 wird unter Ziffer 4.7.8 zwar das Stichwort Flughafen genannt, weitere Ausführungen zum Thema Fluglärm durch den Flughafen Braunschweig- Wolfsburg fehlen jedoch. Grundsätzlich möchte ich daher an dieser Stelle auf die Stellungnahme von der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH verweisen, die Sie bereits erhalten haben. Die dort eingezeichneten An- und Abflugstrecken verlaufen in niedriger Höhe direkt über das neu geplante Baugebiet. Darüber hinaus ist es den Luftfahrzeugführern nicht möglich, exakt auf den dort eingezeichneten Linien zu fliegen, vielmehr handelt es sich um einen Sektor von 300 bis 400 m Breite, in dem sich die Luftfahrzeuge bewegen können müssen. Darüber hinaus weise ich darauf hin, dass der Abflug Richtung Westen direkt über das geplante Baugebiet führt (siehe anliegende Sichtflugkarte, Abflug nördlich der Autobahn A2).	Das Thema Fluglärm wurde bei der Umweltprüfung wie auch bei der geplanten schalltechnischen Untersuchung vordringlich berücksichtigt.
Auch die empfohlene Platzrunde am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg verläuft direkt über dem neu geplanten Baugebiet. Bereits jetzt kommen die meisten Beschwerden über Fluglärm aus Wenden (vgl. Jahresbericht 2017 des Fluglärmenschutzbeauftragten, über- sandt mit Email vom 25.03.2019 bzw. abruf- bar unter <a href="http://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/luftverkehr/fluglaerm/fluglaermenschut zbeauftragter/fluglaermenschutzbeauftragter_den_flughafen">http://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/luftverkehr/fluglaerm/fluglaermenschut zbeauftragter/fluglaermenschutzbeauftragter_den_flughafen</a>	

<p>fen_braunschweigwolfsburg/fluglaermenschutz-beauftragter-fuer-den-flughafen-braunschweig-wolfsburg-114029.html). Durch ein neues Baugebiet in Wenden-West wird die Zahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durch Fluglärm weiter ansteigen.</p> <p>Das Thema Fluglärm sollte daher bei der Umweltprüfung bzw. bei der geplanten Untersuchung vordringlich berücksichtigt werden.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stadtentwässerung Braunschweig GmbH, Postfach 4510, 38035 Braunschweig Schreiben vom 21.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Das geplante Wohn- und Mischgebiet kann nicht an die vorhandenen Kanäle der Veltenhöfer Straße angeschlossen werden, weil die Leistungsfähigkeit der Kanäle in der Veltenhöfer Straße in östliche Richtung ausgelastet ist, sondern muss an das im Gesamtgebiet Wenden-West neu vorgesehene Entwässerungsnetz angeschlossen werden.</p> <p>Die Erschließung des Wohn- und Mischgebietes ist daher erst gesichert, wenn die neue Entwässerungsstruktur für Wenden-West 1.BA hergestellt ist.</p> <p>Der 147. Änderung des Flächennutzungsplanes wird soweit zugestimmt.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Referat L 1.5 Nachbergbau, Stilleweg 2, 30655 Hannover Schreiben vom 04.05.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>im Planungsbereich befinden sich möglicherweise Erdgashochdruckleitungen der</p> <p>Avacon AG Abt. Gastransport Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter</p> <p>der</p> <p>Gasunie Deutschland GmbH &amp; Co.KG Pelikanplatz 5 30177 Hannover</p> <p>sowie eine HEG Erdölleitung der</p> <p>ExxonMobil Production Deutschland GmbH Erdölförderbetrieb Eldingen Groß Oesinger Straße 1</p>	<p>Die genannten Unternehmen (Avacon, Gasunie) wurden beteiligt.</p>

<p>29367 Steinhorst</p> <p>Bei Erdöl/Erdgashochdruckleitungen ist ein Schutzstreifen zu beachten. Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs freizuhalten.</p> <p>Des Weiteren befinden sich im Planungsbereich Produktionseinrichtungen der</p> <p>ExxonMobil Production Deutschland GmbH Erdölförderbetrieb Eldingen Groß Oesinger Straße 1 29367 Steinhorst</p> <p>Ich bitte die Unternehmen am Verfahren zu beteiligen.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b></p> <p>Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Grundstücksgesellschaft Braunschweig mbH, Kleine Burg 14, 38100 Braunschweig</b></p> <p><b>Schreiben vom 27.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>vielen Dank für die Beteiligung im Verfahren zur 147. Änderung des Flächennutzungsplanes.</p> <p>(die redaktionellen Anmerkungen z. B. zur Rechtschreibung und Formulierung werden an dieser Stelle nicht wiedergegeben)</p>	<p>Die Anmerkungen wurden zur Kenntnis genommen und die Texte bereits zur Fassung der öffentlichen Auslegung entsprechend geändert/ergänzt.</p>
<p>Siehe „Zeichnerische Darstellung“</p> <p>Der Verlauf der Linien zwischen den Gewerbebauflächen und den Grünflächen einerseits sowie zwischen den Grünflächen und den Wohnbauflächen andererseits entspricht nicht genau dem Verlauf dieser Linien im Entwurf des Bebauungsplanes „Wenden-West, 1. BA“, WE 62. Ist diese „Unschärfe“ hinnehmbar?</p> <p>Im Übrigen habe ich keine Bedenken gegen die vorgesehene Planung und keine Beiträge dazu.</p>	<p>Die Darstellungen im Flächennutzungsplan im Maßstab 1:15.000 und des Bebauungsplans 1:2.500 basieren jeweils auf unterschiedlichen Kartengrundlage. Der Flächennutzungsplan ist nicht parzellenscharf. Mit einer gewissen Unschärfe ist daher zu rechnen.</p>
<p>Allerdings bitte ich Sie abschließend um Mitteilung der Ursache für den Hinweis „Pumpwerk“ in der zeichnerischen Darstellung. Für Ihre Nachricht bedanke ich mich bereits im Voraus.</p>	<p>Die Ursache für den Hinweis „Pumpwerk“ liegt darin begründet, dass die Kartengrundlage des FNP-Änderungsausschnitts auf der mittlerweile inhaltlich überholten analogen Kartengrundlage basiert. In der aktuellen digitalen Karte ist das Pumpwerk nicht mehr eingetragen. Da die Lage der digitalen Karte korrigiert ist, ist ein Austausch der Karten nicht möglich. Die farbigen FNP-Darstellungen wären nicht mehr lagegenau abgebildet.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b></p> <p>Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>EWE NETZ GmbH, Fischstr. 35,</b></p> <p><b>27749 Delmenhorst</b></p> <p><b>Schreiben vom 27.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>

<p>vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplänen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess 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, die anerkannten Regeln der Technik sowie die Planungsgrundsätze der EWE NETZ GmbH gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger 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.</p> <p>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.</p> <p>Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen.</p> <p>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 Anlagenauskunft 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: <a href="https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen">https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen</a>.</p> <p>Zur effizienten Bearbeitung von Anfragen und Stellungnahmen bauen wir unsere elektronischen Schnittstellen kontinuierlich aus.</p> <p>Bitte schicken Sie uns Ihre Anfragen und Mitteilungen zukünftig an unser Postfach <a href="mailto:info@ewe-netz.de">info@ewe-netz.de</a>.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung</u></b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>

IHK Braunschweig, Postfach 32 69, 38022 Braunschweig Schreiben vom 30.04.2020	Stellungnahme der Verwaltung
<p>mit dem o.g. Bauleitplanverfahren sollen auf Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung Wenden-West, des städtischen Gewerbe- flächenentwicklungskonzepts und des Stadtentwicklungskonzepts 2030 die planungs- rechtlichen Voraussetzungen zur Bebauung der Fläche zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße Im Steinkamp und der Autobahn A2 ge- schaffen werden. Den übersandten Planunterla- gen zufolge ist vorgesehen, den zur A2 ausge- richteten Teil dieses Areals als Gewerbliche Baufläche und den zum Wohnquartier Am Was- serwerk ausgerichteten Teil als Wohnbaufläche darzustellen. Zwischen der geplanten Gewerbe- fläche und der Wohnbaufläche soll ein Grünzug die unterschiedlichen Nutzungen abpuffern.</p>	<p>Grundsätzlich wurden die Anmerkungen zur Kenntnis genommen und die FNP-Begrün- dung mit Umweltbericht bereits zur Fassung der öffentlichen Auslegung geändert und er- gänzt. So wird u.a. angrenzend an die Vel- tenhöfer Straße zukünftig Gemischte Bauflä- che dargestellt.</p>
<p>Bereits im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hatten wir mitgeteilt, dass die Kernelemente der Planung auch von unserer Seite mitgetragen werden können, so- fern schalltechnische Untersuchungen belegen, dass das geplante Wohngebiet weder Immissionskonflikte mit den umliegenden Gewerbenut- zungen noch mit dem Flugverkehr des Braunschweiger Flughafens hervorruft. Die Ergeb- nisse der schalltechnischen Untersuchungen liegen nun vor und wurden in die Planunterla- gen eingearbeitet. Hinsichtlich der planerischen Bewältigung von Immissionskonflikten innerhalb des Flächennutzungsplanänderungsgebietes verweisen wir auf unsere Stellungnahme im Rahmen des parallel betriebenen Bebauungs- planverfahrens WE 62 „Wenden-West, 1. BA“.</p>	<p>Im weiteren Planverfahren wurde die Be- gründung mit Umweltbericht umfassend er- gänzt und von der Firma GTA Gesellschaft für technische Akustik mbH eine ergänzende Schalltechnische Untersuchung erstellt. Der FNP-Entwurf und die überarbeitete Begrün- dung mit Umweltbericht lagen gemäß § 4a (3) BauGB erneut aus. Die von den Ände- rungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden (u.a. die Industrie- und Handelskammer) wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut betei- ligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben.</p>
<p>Auch wenn wir die Grundzüge der Planung für nachvollziehbar halten, so müssen wir doch in einem wichtigen Punkt unser Missfallen zum Ausdruck bringen. So werden im Zuge des o.g. Änderungsverfahrens einmal mehr die Belange der gewerblichen Flächenvorsorge zugunsten des Wohnungsbaus zurückgedrängt. So soll durch die in Rede stehende Flächennutzungs- planänderung der Umfang der gewerblichen Bauflächen reduziert und gleichzeitig der Um- fang der Wohnbauflächen ausgedehnt werden. Dies führt dazu, dass die im Gewerbe- flächen- entwicklungskonzept der Stadt Braunschweig verzeichneten, mit 1. Priorität zu entwickelnden Gewerbe- flächen im Bereich Wenden-West bau- leitplanerisch nur unvollständige Berücksichti- gung finden. Aus wirtschaftlicher Sicht ist dies angesichts der außerordentlichen Standortqua-</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwie- sen.</p> <p>Im Planungsprozess des Bauleitplanverfah- rens wurden die ursprünglich im Rahmen- plan vorgesehenen Wohnbauflächen, Ge- werbe- flächen und Grünflächen etwas modifi- ziert. Ein kompakterer Zuschnitt der unter- schiedlichen Nutzungsarten ermöglicht eine effektivere Flächenausnutzung und eventu- elle Nutzungskonflikte werden minimiert. U.a. wurde auf die Ausweisung von gewerb- lichen Flächen im Bereich Pumpwerk zur Vermeidung von Konflikten mit der beste- henden umliegenden Wohnbebauung ver- zichtet. Dieser Bereich wird zukünftig als ur- banes Gebiet dargestellt.</p>

<p>litäten der Flächen an der A2 und des in Braunschweig bestehenden erheblichen Gewerbeträumenmangels zu kritisieren. Unseres Erachtens sollten die bauleitplanerisch ausgewiesenen Gewerbeträumen mindestens das im Gewerbeträumenentwicklungskonzept verzeichneten Ausmaß einnehmen. Insofern plädieren wir dafür, im Rahmen des o.g. Änderungsverfahrens die Grenze zwischen der geplanten gewerblichen Nutzung, dem Grüngüg und der Wohnnutzung weiter nach Nordosten zu verschieben.</p>	<p>Insgesamt werden im Flächennutzungsplan zwischen dem Ortsteil Wenden, dem Kanal und nördlich der A2 weiterhin ca. 30 ha Gewerbliche Baufläche dargestellt. Aus Schallschutzgründen ist ein Verschieben der Grenze zwischen der geplanten gewerblichen Nutzung, dem Grüngüg und der Wohnnutzung nicht sinnvoll.</p>
<p><b>Inhalt der Stellungnahme zum Bebauungsplan im Parallelverfahren vom 30.04.2020:</b> mit den o.g. Bebauungsplanverfahren sollen auf Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung Wenden-West, des städtischen Gewerbeträumenentwicklungskonzepts und des Stadtentwicklungskonzepts 2030 die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Bebauung der Fläche zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße Im Steinkamp und der Autobahn A2 geschaffen werden. Den übersandten Planunterlagen zufolge ist vorgesehen, den zur A2 ausgerichteten Teil dieser Fläche als Gewerbegebiet und den zum Wohnquartier Am Wasserwerk ausgerichteten Teil im Wesentlichen als Wohngebiet sowie als Urbanes Gebiet festzusetzen. Zwischen dem geplanten Gewerbegebiet und dem Wohngebiet soll ein Grüngüg die unterschiedlichen Nutzungen abpuffern.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bereits im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hatten wir mitgeteilt, dass die Grundzüge der Planung auch von unserer Seite mitgetragen werden können, sofern die schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass das geplante Wohngebiet weder Immissionskonflikte mit den umliegenden Gewerbenutzungen noch mit dem Flugverkehr des Braunschweiger Flughafens hervorruft. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen liegen nun vor und wurden in die Planunterlagen eingearbeitet. Unter Bezugnahme auf die entsprechenden Erläuterungen der Planbegündung gehen wir davon aus, dass Schallimmissionen, die aus den bereits vorhandenen Industrie- und Gewerbegebieten südlich der A2 und im südlichen Bereich von Wenden auf das neue Wohngebiet einwirken, keinerlei zusätzliche Beschränkungen der dort ansässigen Betriebe zur Folge haben werden.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Für die innerhalb des Bebauungsplangebietes ausgewiesenen Gewerbegebiete nördlich der A2 ist jedoch festzustellen, dass sie sehr weitreichenden immissionsschutzbezogenen Rege-</p>	<p>Der Inhalt der Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan im Parallelverfahren. Im Rahmen der dortigen Abwägung wird auf die Hinweise eingegangen.</p>

<p>lungen unterworfen werden. Aus wirtschaftlicher Sicht ist es generell zu bedauern, dass Flächen mit einer derartig hohen wirtschaftlichen Standortgunst überhaupt einschränkenden. Für die innerhalb des Bebauungsplangebietes ausgewiesenen Gewerbegebiete nördlich der A2 ist jedoch festzustellen, dass sie sehr weitreichenden immissionsschutzbezogenen Regelungen unterworfen werden. Aus wirtschaftlicher Sicht ist es generell zu bedauern, dass Flächen mit einer derartig hohen wirtschaftlichen Standortgunst überhaupt einschränkenden Bestimmungen unterliegen sollen. Angesichts der Notwendigkeit eines gleitenden städtebaulichen Übergangs vom Gewerbegebiet über die vorgesehenen Grünflächen bis hin zum geplanten Wohngebiet sind derartige Immissionsbeschränkungen aber wohl kaum vermeidbar. Aus wirtschaftlicher Sicht ist dennoch zu beklagen, dass die in Textfestsetzung A V 2.1 aufgeführten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel für große Teile der Gewerbegebiete ausgesprochen restriktiv ausfallen. Im Zusammenspiel mit weiteren einschränkenden Bebauungsplanvorgaben (wie etwa den umfangreichen Gestaltungs- und Begrünungsvorschriften) wird ansiedlungswilligen Betrieben damit ein sehr enges Korsett auferlegt.</p> <p>Hinsichtlich möglicher Immissionskonflikte gehen wir unter Bezugnahme auf die entsprechenden Erläuterungen der Planbegründung des Weiteren davon aus, dass der Flugverkehr des Braunschweiger Flughafens für das neue Wohngebiet kein kritisches Lärmproblem darstellt und dass die Funktionsfähigkeit sowie alle als realistisch anzusehenden Entwicklungsmöglichkeiten des Braunschweiger Flughafens durch die Wohngebietsplanung in keiner Weise beeinträchtigt werden.</p> <p>Auch wenn wir die Grundzüge der Planung für nachvollziehbar halten, so müssen wir doch in einem wichtigen Punkt unser Missfallen zum Ausdruck bringen. So werden im Zuge des o.g. Bebauungsplanverfahren einmal mehr die Belange der gewerblichen Flächenvorsorge zugunsten des Wohnungsbaus zurückgedrängt. Auf Flächennutzungsplanebene soll durch die parallel betriebene 147. Flächennutzungsplanänderung der Umfang der gewerblichen Bauflächen reduziert und gleichzeitig der Umfang der Wohnbauflächen ausgedehnt werden. Dies führt dazu, dass die im Gewerbegebiet-entwicklungskonzept der Stadt Braunschweig verzeichneten, mit 1. Priorität zu entwickelnden</p>	
	<p>Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung, sind mögliche Immissionskonflikte in Bezug auf den Flugverkehr des Braunschweiger Flughafens untersucht worden. Der Flughafenbetrieb wird durch die geplante Änderung nicht weiter eingeschränkt.</p>
	<p>Der Inhalt der Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan im Parallelverfahren.</p>
	<p>Im Planungsprozess des Bauleitplanverfahrens wurden die ursprünglich im Rahmenplan vorgesehenen Wohnbauflächen, Gewerbegebiete und Grünflächen etwas modifiziert. Ein kompakterer Zuschnitt der unterschiedlichen Nutzungsarten ermöglicht eine effektivere Flächenausnutzung und eventuelle Nutzungskonflikte werden minimiert. U.a. wurde auf die Ausweisung von gewerblichen Flächen im Bereich Pumpwerk zur Vermeidung von Konflikten mit der bestehenden umliegenden Wohnbebauung verzichtet. Dieser Bereich wird zukünftig als urbanes Gebiet dargestellt.</p>

<p>Gewerbegebäuden im Bereich Wenden-West baulandplanerisch nur unvollständige Berücksichtigung finden. Aus wirtschaftlicher Sicht ist dies angesichts der außerordentlichen Standortqualitäten der Flächen an der A2 und des in Braunschweig bestehenden erheblichen Gewerbegebäudenmangels zu kritisieren.</p> <p>Unseres Erachtens sollten die baulandplanerisch ausgewiesenen Gewerbegebäuden mindestens das im Gewerbegebäudenentwicklungskonzept verzeichneten Ausmaß einnehmen. Insofern plädieren wir dafür, im Rahmen des o.g. Bebauungsplanverfahrens die Grenze zwischen der geplanten gewerblichen Nutzung, dem Grüngürtel und der Wohnnutzung weiter nach Nordosten zu verschieben.</p>	<p>Insgesamt werden im Flächennutzungsplan zwischen dem Ortsteil Wenden, dem Kanal und nördlich der A2 weiterhin ca. 30 ha Gewerbliche Baufläche dargestellt.</p> <p>Aus Schallschutzgründen ist ein Verschieben der Grenze zwischen der geplanten gewerblichen Nutzung, dem Grüngürtel und der Wohnnutzung nicht sinnvoll.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Amt für regionale Landesentwicklung, Friedrich-Wilhelm-Straße 3, 38100 Braunschweig, schreiben vom 30.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 07. April 2020 bedanke ich mich für die Gelegenheit, zu Ihrer Planung Stellung nehmen zu können und Teile Ihnen Folgendes mit:</p> <p>Das zur o. a. Bauleitplanung erstellte Schallgutachten der Firma GTA Gesellschaft für Technische Akustik mbH enthält in der Zusammenfassung Aussagen, die dazu führen würden, dass bei Vorlage der Planung zur Genehmigung eine Ablehnung erfolgen müsste. Der Gutachter legt dar, dass für eine konfliktfreie Ausweisung des geplanten allgemeinen Wohngebiets und des urbanen Gebiets eine nicht typische, <u>deutlich eingeschränkte Nutzung</u> der Industriegebiete südlich der BAB A2 Voraussetzung ist. Südlich der BAB A2 gibt es ein bereits existierendes Baugebiet. Das bedeutet, dass die geplante Änderung erst dann umgesetzt werden kann, wenn das Plangebiet südlich der BAB A2 eingeschränkt ist.</p> <p>Des Weiteren gibt es in der Begründung zur 147. Änderung des Flächennutzungsplans keine Auseinandersetzung mit der Schallproblematik.</p> <p>Ich schlage ein Gesprächstermin vor um eine Lösung für die o. a. Problematik zu finden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zum Verfahrensschritt der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB vom 21.07.2020 bis zum 25.09.2020 wurde die Begründung mit Umweltbericht, anhand der im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) eingegangenen Stellungnahmen BauGB umfangreich überarbeitet. Eine ausführliche Auseinandersetzung mit der Schallproblematik hat anhand der eingegangenen Stellungnahmen und dem zu diesem Verfahrensschritt vorliegenden Schallgutachten stattgefunden.</p> <p>Im weiteren Planverfahren wurde die Begründung mit Umweltbericht umfassend ergänzt und von der Firma GTA Gesellschaft für technische Akustik mbH eine ergänzende Schalltechnische Untersuchung erstellt. Der FNP-Entwurf und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht lagen gemäß § 4a (3) BauGB erneut aus. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden (u.a. auch das Amt für regionale Landesentwicklung) wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben.</p>

	<p>Es wird auf die Abwägung „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p> <p>Es fanden Abstimmungsgespräche mit dem Amt für regionale Landesentwicklung, der Immissionsschutzbehörde und der Verwaltung statt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b></p> <p>Eine ausführliche Ergänzung der Schallproblematik wurde in der Begründung mit Umweltbericht vorgenommen.</p>
<p><b>BSVG Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Stadtbahn Gleisanlagen, Am Hauptgüterbahnhof 28, 38126 Braunschweig, Schreiben vom 05.05.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>die Wegeführung im geplanten Baugebiet ist textlich so beschrieben, dass eine Querung der Gleisanlagen nur an der Haltestelle Geibelstraße vorgesehen sein soll. Das entspricht unserem Wunsch, keine neuen Gleis-Querungsstellen im Trassenbereich der Stadtbahn vorzusehen. Da an der neuen Wegeverbindung künftig auch Radfahrer die Gleisanlagen queren sollen, wird es erforderlich, den bestehenden Überweg zu signalisieren.</p> <p>Es gibt darüber hinaus in der Plandarstellung eine weitere Wegeverbindung aus dem Gewerbegebiet, die unmittelbar vor der Böschung der Stadtbahntrasse endet. Hier besteht die Gefahr, dass sich ein „wildes Queren“ der Stadtbahntrasse einstellen wird, insbesondere, da unmittelbar westlich an die Trasse anschließend Jugendplätze angeordnet sind und der parallele Geh- und Radweg auf der Ostseite der Stadtbahntrasse verläuft. Diese Wegeverbindung sollte zur Anbindung des Gewerbegebietes an den leistungsstarken ÖPNV auch zur Haltestelle Geibelstraße fortgeführt werden.</p> <p>Zur Erschließung des Gewerbegebietes und zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in Richtung Wenden sind auf der Veltenhöfer Straße zwei neue Kreisverkehrsplätze vorgesehen. Der östliche Kreisverkehr ist in seinen Abmessungen deutlich geringer ausgebildet als der KVP in Höhe der Zufahrt ins künftige Gewerbegebiet. Auf der Veltenhöfer Straße ist derzeit ein Buslinienverkehr mit wenigen Fahrten zu Schulzeiten vorhanden und auch künftig vorgesehen. Der östliche KVP muss daher so groß ausgebildet werden, dass dieser von Gelenkbussen ohne Einschränkungen befahren werden kann. Inwiefern dennoch der Durchgangsverkehr mit größeren</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>

<p>Fahrzeugen zum Gewerbegebiet unterbunden werden kann, ist zu prüfen.</p> <p>Da sich der Fahrplan-Takt auf der Veltenhöfer Straße auf wenige Fahrten zu Schulzeiten beschränkt und dieser auch künftig nicht ausgedehnt werden soll, erscheint es nicht notwendig, eine zusätzliche Haltestelle für den Bus zur Erschließung des neuen Gewerbegebiets vorzusehen.</p> <p>Vielmehr sollte, wie bereits beschrieben über geeignete Wegeverbindungen zur Stadtbahnhaltestelle „Geibelstraße“ die Anbindung an den leistungsfähigen ÖPNV erfolgen.</p> <p>Zur 147. Änderung der FNP der Stadt BS und dem Rahmenkonzept für den B-Plan Wenden West 1. BA hatten wir im letzten Jahr außerdem bereits die nachfolgenden Anmerkungen eingebracht, die nach wie vor Gültigkeit haben:</p> <p>Der B-Plan-Bereich grenzt direkt an die vorhandenen Stadtbahnanlagen der BSVG an.</p> <p>Neue Wegebeziehungen im B-Plan-Gebiet sollen möglichst auf die vorhandenen Gleisquerungen ausgerichtet sein. Neue Überwege über die Gleise sollen vermieden werden. Sofern dies nicht realisiert werden kann, bedarf es für die Neuanlage von Bahnübergängen eines Planfeststellungsverfahren und eines Genehmigungsverfahren nach § 60 BOStrab.</p> <p>Neue, parallel zum Gleis geführte Wege müssen mit den notwendigen Sicherheitsabständen zum Lichtraumprofil der Stadtbahntrasse angelegt werden.</p> <p>Sofern Grundstücke bis direkt an die Gleistrasse heran ausgewiesen werden sollen, so sind Zauneinfriedungen unter Beachtung der Sicherheitsräume der Stadtbahntrasse vorzuschreiben. Die Einfriedungen müssen zudem so ausgebildet werden, dass sie nicht von Kindern überklettert werden können und dürfen keinen Zugang in Richtung der Gleistrasse haben. Metallzäune im Fallwinkel der Fahrleitung (Abstand 4 m von Gleisachse) sind in das Erdungskonzept der Stadtbahn einzubinden.</p> <p>Bepflanzungen zur Stadtbahnseite müssen unterbleiben, wenn zur Pflege der Begrünungen der Gleisbereich betreten werden muss.</p> <p>Bäume müssen einen Abstand von mindestens 3 m zur Gleisachse haben.</p> <p>Die Anordnung der Gebäude ist so zu wählen, dass ein möglichst großer Abstand zur Gleistrasse eingehalten wird.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b></p> <p>Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>

<b>BS-Energy, Taubenstraße 7, 38106 Braunschweig, Schreiben vom 06.05.2020</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>für das Baugebiet „Wenden-West 1. BA“ mit der Nummer WE 62 bietet sich im Allgemeinen aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten keine Fernwärmeversorgung an. Grund ist im Besonderen die geographische Lage des Baugebietes. Die Entfernung zum Fernwärmeversorgungssystem Braunschweig macht eine Erschließung unter wirtschaftlichen Aspekten aktuell unmöglich. Das Verhältnis zwischen dieser Entfernung und der zu erwartenden Wärmebereitstellung ermöglicht keinen ökologischen Nutzen des grundsätzlich energieeffizienten Fernwärmeversorgungssystems.</p> <p>Die Errichtung einer umweltfreundlichen Nahwärmeversorgung im Sinne eines Energie-Effizienz-Quartiers (EEQ) kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Die wirtschaftliche und technische Prüfung einer Machbarkeit kann durch uns gerne durchgeführt werden.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig, Schreiben vom 30.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>als Träger öffentlicher Belange werden wir erneut in o.g. Verfahren beteiligt. Mit Schreiben vom <b>08.03.2019</b> hatten wir uns bereits zu den von uns zu vertretenden öffentlichen und fachlichen Belangen geäußert. Nach Durchsicht der aktuellen Planunterlagen kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir unsere vorherige Stellungnahme mit Ausnahme der Anmerkungen zur Kompensation weiterhin volumnäßig aufrechterhalten. Dies betrifft insbesondere unseren Hinweis zur Betroffenheit einzelner landwirtschaftlicher Betriebe durch den Flächenverlust. Aus unserer Sicht sind hier entsprechende Untersuchungen anzustellen. Diese können ggf. nach einer entsprechenden Beauftragung durch unser Haus durchgeführt werden.</p> <p>Hinsichtlich der erforderlichen Kompensation hat sich eine Veränderung durch die Ausweisung der Geltungsbereiche B, C und D ergeben.</p> <p>Im Geltungsbereich B ist auf rund 2 ha die Aufforstung einer Ackerfläche vorgesehen. Diese soll östlich durch eine Blühfläche und südlich durch eine 3-reihige Baum-Strauchhecke ergänzt werden.</p> <p>Durch den Zuschnitt der Ausgleichsfläche kommt es zu einem erheblichen Eingriff in</p>	<p>Das Thema der Kompensation wird im B-Plan-Verfahren behandelt und auf die aufgeführten Anmerkungen in der Abwägung zum Bebauungsplanverfahren eingegangen.</p>

<p>die Agrarstruktur, da der große bisher einheitlich bewirtschaftete Schlag nun zerteilt wird. Dadurch entsteht nördlich des Geltungsbereichs ein vergleichsweise kleiner ungünstig zu bewirtschaftender Schlag, der dann isoliert vom restlichen Acker im Südosten verbleibt. Der Zuschnitt des Geltungsbereichs ist deshalb aus agrarstruktureller Sicht so abzuändern, dass er sich den Bewirtschaftungsstrukturen besser anpasst und ein erheblicher Mehraufwand der Flächenbewirtschaftung vermieden wird.</p> <p>Ferner geben wir zu bedenken, dass durch die Maßnahme weitere landwirtschaftliche Ackerflächen in erheblichem Umfang der Produktion entzogen werden. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sind vorrangig flächensparende Maßnahmen wie z.B. die Entsiegelung von bebauten Flächen, die ökologische Aufwertung von Forstflächen oder vorhandenen Biotopen oder wie in Geltungsbereich D produktionsintegrierte Maßnahmen umzusetzen. Deshalb bitten wir nachdrücklich um vorrangige Prüfung und Umsetzung solcher Maßnahmen.</p>	<p>Generell ist die Stadt Braunschweig bestrebt, gem. § 1 (5) BauGB die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung vorzunehmen, um die Inanspruchnahme von Ackerflächen zu minimieren. Grundsätzlich wird und wurde daher in erster Linie durch Planungen im Bereich der Innenentwicklung und Wiedernutzungsbarmachung von unterschiedlichen Brachflächen zur Wohnbauland-Entwicklung an anderer Stelle des Stadtgebietes auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen verzichtet (Bahnstadt, Hauptbahnhof Umfeld, Feldstraße, Kurzekampstraße, Ernst-Amme-Straße, Noltemeyer-Höfe, Berliner Straße (Hornbach), Heinrich der Löwe Kaserne, Mittelweg Südwest). Die starke Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbefflächen im Oberzentrum Braunschweig machen es jedoch erforderlich, dass neben Verdichtungen im Bestand auch Siedlungsräinder erweitert und landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen werden.</p>
<p>In Geltungsbereich C soll eine Ackerfläche in eine Blühfläche mit einer Baum-Strauch-Hecke und Einzelbäumen umgewandelt werden. Auch hier wird die Landwirtschaft wieder durch weitere Flächenentzüge belastet. Ferner verbleibt östlich angrenzend ein kleines und unwirtschaftlich zu beackerndes Teilstück. Auch hier ist der Eingriff in die Agrarstruktur erheblich. Eine Erweiterung der Kompensationsfläche gen Osten im Rahmen einer Poollösung wäre hier vorstellbar. Grundsätzlich ist bei der Herausnahme der Teilstücken für Kompensationszwecke mit den Flächeneigentümern oder -bewirtschaftern zu klären, ob die betroffenen Teilstücken dräniert sind. Diese Leitungen sind unbedingt zu berücksichtigen, um die ordnungsgemäße Entwässerung der angrenzenden Ackerflächen weiterhin aufrecht zu erhalten. Dazu zählt auch, dass diese</p>	<p>Das Thema der Kompensation wird im B-Plan-Verfahren behandelt und auf die aufgeführten Anmerkungen in der Abwägung zum Bebauungsplanverfahren eingegangen.</p>

<p>Leitungen nicht bepflanzt werden dürfen, da es sonst zu Schäden durch hereinwachsende Wurzelmasse kommen kann. Hier sind Lösungen im Einvernehmen mit den Anliegern herbeizuführen.</p> <p>Die Umsetzung der produktionsintegrierten Maßnahmen (Lerchenfenster) im Geltungsbereich D begrüßen wir aus landwirtschaftlicher Sicht sehr, da solche Maßnahmen im Sinne der flächensparenden Kompensation sind.</p> <p>Wir bitten nachdrücklich um Beachtung der oben genannten Punkte.</p>	
<p><b>Stellungnahme vom 8.3.2019:</b> die Stadt Braunschweig plant die 147. Änderung ihres Flächennutzungsplans und Aufstellung o.g. Bebauungsplans, um eine rd. 20 ha große Ackerfläche planungsrechtlich für die Bebauung vorzubereiten.</p> <p>Dabei soll der nördliche Teil des Geltungsbereichs als Wohnbaufläche dargestellt werden, welcher durch einen breiten Grünstreifen vom südlichen Gewerbegebiet abgetrennt wird. Der bisher gültige F-Plan sieht dies bereits so vor, nun wird lediglich ein bisher als Gewerbefläche vorgesehener Bereich noch der Wohnbebauung zugeschlagen. Aus den Vorgaben des F-Plans wird der B-Plan „Wenden West, 1. BA“ entwickelt und aufgestellt.</p> <p>Als Träger öffentlicher Belange werden wir in diesem Verfahren beteiligt und nehmen nach Prüfung der Unterlagen zu den von uns zu vertretenden öffentlichen und fachlichen Belangen im Folgenden Stellung:</p>	<p>Der Geltungsbereich der FNP-Änderung ist insgesamt ca. 6 ha groß.</p> <p>Mit dem Hinweis ist vermutlich der Bereich der im rechtskräftigen FNP dargestellten Gewerblichen Baufläche an der Straße Am Wasserwerk angesprochen. Diese Fläche ist ca. 0,8 Hektar groß und grenzt direkt an bestehende Wohnbebauung an.</p> <p>Im Planungsprozess des Bauleitplanverfahrens wurden die ursprünglich im Rahmenplan vorgesehenen Wohnbauflächen, Gewerbeflächen und Grünflächen etwas modifiziert. Ein kompakterer Zuschnitt der unterschiedlichen Nutzungsarten ermöglicht eine effektivere Flächenausnutzung und eventuelle Nutzungskonflikte werden minimiert. U.a. wurde auf die Ausweisung von gewerblichen Flächen im Bereich Pumpwerk zur Vermeidung von Konflikten mit der bestehenden umliegenden Wohnbebauung verzichtet. Dieser Bereich wird zukünftig als urbanes Gebiet dargestellt.</p>
<p>Zunächst ist die bauliche Neuinanspruchnahme des Ackerlands gemäß § 1 a BauGB nachvollziehbar zu begründen. Dies betrifft vor allem den Bereich der Wohnbebauung, deren Flächenbedarf unter Berücksichtigung von Ermittlungen, die Möglichkeiten der Innenentwicklung (z.B. ein Baulücken und Leerstandskataster) aufzeigen, darzulegen ist.</p> <p>Des Weiteren ist der Bedarf für Gewerbeflächen in dem Umfang nachvollziehbar zu be-</p>	<p>s.o.</p> <p>Mit der vorliegenden FNP-Änderung werden keine neuen Gewerblichen Bauflächen ausgewiesen.</p>

<p>gründen. Der Vorzug des Standorts aufgrund seiner Lage und Verkehrsanbindung erscheint uns plausibel. Insbesondere im Hinblick auf die Erweiterung des potenziellen Baulands hin bis zum Mittellandkanal sind jedoch die agrarstrukturellen Auswirkungen für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe durch den Flächenverlust zu untersuchen, woraus sich ein Bedarf an Ersatzflächen ergeben kann.</p> <p>Sollte der Geltungsbereich für die Bebauung abschnittsweise in Anspruch genommen werden, so ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beregnungsbrunnen westlich des durch das Plangebiet verlaufenden Wirtschaftsweges möglichst lange erhalten bleibt, um die Beregnung der verbleibenden Ackerfläche weiterhin zu gewährleisten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und fließt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens in die Abwägung ein.</p>
<p>Wir begrüßen es sehr, dass der geplante „grüne Gürtel“, der hauptsächlich als Immisionspuffer zwischen Gewerbegebieten und Wohnbebauung dienen soll, ebenfalls zur Befriedigung des Ausgleichsbedarfs genutzt wird und weitere Maßnahmen dazu innerhalb des Geltungsbereichs umgesetzt werden sollen, sodass nicht auf externe Ausgleichsflächen zurückgegriffen wird. Gemäß § 15 (3) BNatSchG sind diese flächensparend und unter Berücksichtigung landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Belange anzulegen. Deshalb können wir der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen, wie sie in den vorliegenden Unterlagen geplant ist, nur zustimmen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>BSINETZ Postfach 3317, 38023 Braunschweig, Schreiben vom 11.05.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>zu der oben genannten Anfrage nehmen wir für die Sparten Gas-, Strom-, Wasser- und Wärmeversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik/Breitbandversorgung wie folgt Stellung:</p> <p>Die aufgeführten Betriebsmittel stehen im Eigentum der Braunschweiger Versorgungs-AG Co. KG. Die Braunschweiger Netz GmbH ist der Betreiber bzw. Pichte: der Versorgungsanlagen.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>

<p><u><b>Stromversorgung:</b></u> Im Geltungsbereich der Änderung des Flächennutzungsplanes befinden sich Anlagen der Stromversorgung, für die sich jedoch keine Beeinträchtigungen ergeben.</p> <p><u><b>Gas- und Wasserversorgung:</b></u> Seilens der Gas- und Wasserversorgung befinden sich im Geltungsbereich der Änderung des Flächennutzungsplans eine Wassertransportleitung DN300 und eine Gashochdruckleitung DN 150- für die Sich jedoch keine Beeinträchtigungen ergeben.</p> <p><u><b>Steuerungs- und Kommunikationstechnik:</b></u> im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden Sich Steuerkabel der Braunschweiger Versorgungs-AG &amp; Co. KG. Diese müssen nach Rücksprache eventuell umverlegt werden.</p> <p><u><b>Breitbandversorgung:</b></u> Da in dem betroffenen Bereich keine Betriebsmittel der Braunschweiger Versorgungs-AC &amp; Co. KG vorhanden sind, bestehen aus Sicht der Breitbandversorgung keine Einwände gegen die Änderungen.</p> <p><u><b>Fernwärme:</b></u> Da in dem betroffenen Bereich keine Betriebsmittel der Braunschweiger Versorgungs-AG &amp; Co. KG vorhanden sind, bestehen aus Sicht der Wärmeversorgung keine Einwände gegen die Änderungen,</p> <p><u><b>Allgemein:</b></u> Die genannten Anlagen nehmen aus technischer Sicht keinen Einfluss auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gemäß BauGB § 4 (2). In unserer früheren Stellungnahme im März 2019 haben wir diese bereits in den Anlagen ausgewiesen. Die eigenen Planungsabsichten beschränken sich auf die entsprechenden Erschließungsmaßnahmen zur Versorgung des Gebietes und werden im Zuge des parallel laufenden Bebauungsplanverfahrens erläutert. Eine Bedeutung für die Änderung des Flächennutzungsplans ist somit nicht gegeben. Es ist anzumerken, dass für die Wärmeversorgung des betroffenen Bereichs momentan ein Nahwärmekonzept im Gespräch ist. Falls es final zu dieser Lösung kommen</p>	
--	--

sollte, wäre eine Versorgung mit Gas nicht zwingend erforderlich.	
	<b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.
<b>Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, Ludwig-Winter-Straße 5 38120 Braunschweig, Schreiben vom 07.05.2020</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>zur 147. Änderung des Flächennutzungsplans Wenden-West, 1. BA</p> <p>Stadtgebiet zwischen der Veltenhöfer Straße, der Straße im Steinkampe und der Bundesautobahn, gebe ich folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Die Belange des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal (WSA MLK / ESK) werden durch den o.g. Flächennutzungsplan berührt.</p> <p>Das Entwässerungskonzept sieht vor, dass Niederschlagswasser durch ein Einleitungsbauwerk in den Mittellandkanal einzuleiten (Anlage 5, Begründung und Umweltbericht, Seite 21 und Seite 44).</p> <p>Für das Einleitungsbauwerk ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) nach § 31 WaStrG erforderlich. Die ssG ist nach dem anliegenden Merkblatt „Anzeigen von Planungen“ beim WSA MLK / ESK zu beantragen.</p> <p>Die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gestattet nicht die Inanspruchnahme von Grundstücken und Anlagen. Für die Nutzung bundeseigener Wasser- und Landflächen ist daher zusätzlich der Abschluss eines Vertrages mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal (WSA MLK / ESK) erforderlich, der die privatrechtlichen Belange und Entgelte regelt.</p> <p>Das Betreten und Befahren von Flächen und Anlagen an Bundeswasserstraßen ist in der Strompolizeiverordnung zum Schutz bundeseigener Betriebsanlagen an Bundeswasserstraßen (Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung – WaStrBAV, Verkehrsblatt 2016 S. 435 - Heft 12) geregelt und bedarf grundsätzlich einer zusätzlichen Genehmigung gemäß WaStrBAV.</p> <p>Sollte bei der geplanten Maßnahme das Befahren des Betriebsweges notwendig werden, ist eine kostenpflichtige Einzelgenehmigung nach</p>	

<p>WaStrBAV beim Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal zu beantragen.</p> <p>Auf Seite 21 (Anlage 5) wird aus den dort aufgeführten Gründen eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht empfohlen. Beim letzten Spiegelstrich ist der folgende Grund aufgeführt: Der Mittellandkanal kann die anfallenden RW-Mengen schadlos aufnehmen. Es besteht keine Einleitungsbeschränkung.</p> <p>Diese Aussage ist dahingehend zu relativieren, dass eine Einleitungsbeschränkung durch den oberen Betriebswasserstand (65,20 m NN) der Bewirtschaftungslamelle besteht. Die Randbedingungen für eine Einleitung sind dem mit der Planung beauftragten Ingenieurbüro bekannt. Den anliegenden Mail-Schriftwechsel mit dem Ingenieurbüro mache ich zum Gegenstand dieser Stellungnahme.</p> <p>Meine Stellungnahme vom 27.03.2019 halte ich vollinhaltlich aufrecht.</p> <p>Redaktionell weise ich noch darauf hin, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes reformiert wurde. Die Bezeichnung „Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Braunschweig“ ist dabei in „Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal“ geändert worden, die Anschrift ist unverändert geblieben.</p> <p><b>Stellungnahme vom 27.03.2019:</b></p> <p>zur 147. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Braunschweig</p> <p>„Wenden West“ 1. BA und dem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift</p> <p>„Wenden West“ 1. BA“ WE 62, gebe ich folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Unter Nr. 3 sind als Ausführung der Planung noch die Emissionsbelastung aus der Schifffahrt zu berücksichtigen.</p> <p>Der Grüngürtel ist aus diesen Gründen parallel auf ganzer Länge des Mittellandkanals weiterzuführen, um das emissionsrechtliche Konfliktpotenzial damit zu minimieren.</p> <p>Zu Nr. 4.9 gelten die vorgenannten Planungshinweise ebenso.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

Unter Nr. 4.11 sind die vorgenannten Planungshinweise ebenfalls anzunehmen.	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<b>Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig Ludwig-Winter-Str. 2, 38120 Braunschweig Schreiben vom 11.05.2020</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
in der Umweltprüfung – hier speziell im Lärmgutachten – sollte detailliert darauf eingegangen werden, ob die Betriebe südlich der Bundesautobahn 2 durch das neue Wohngebiet in ihrer jetzt zulässigen Weise durch das neue Wohngebiet und das neue Gewerbegebiet in ihrer Entwicklung eingeschränkt werden.	Im weiteren Planverfahren wurde die Begründung mit Umweltbericht umfassend ergänzt und von der Firma GTA Gesellschaft für technische Akustik mbH eine ergänzende Schalltechnische Untersuchung erstellt. Der FNP-Entwurf und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht lagen gemäß § 4a (3) BauGB erneut aus. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden (u.a. auch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig) wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben.
Ich möchte hier auch auf meine Stellungnahme im Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Wenden-West, 1. BA“, WE 62, bei dem mir die schalltechnische Untersuchung im Entwurf vorlag.	Der Entwurf des schalltechnischen Gutachtens wurde überarbeitet (Stand 28.05.2020 und 17.03.2021).
<p>„Die neu hinzukommenden Betriebe im neu geplanten Gewerbegebiet müssen z.T. sehr leise sein.</p> <p>Zu den von hier wahrzunehmenden Belangen möchte ich Ihnen folgende Hinweise geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Der Annahme des Gutachters, dass die Betriebe südlich der A2 nur so laut sind, dass die Immissionsrichtwerte in der bestehenden Wohnbebauung eingehalten werden, kann ich soweit folgen. Es gibt jedoch für die Gewerbegebiete südlich der Autobahn bereits Beschränkungen in der Art, dass bestimmte Lärmpegel an der jeweiligen Grundstücksgrenze eingehalten werden. Auf den ersten Blick scheint diese Annahme keine zusätzliche Einschränkung darzustellen. Die Betriebe südlich der A2 werden somit nicht nachträglich eingeschränkt. Sie haben dann aber keine „Reserve mehr nach oben“.</li> <li><input type="checkbox"/> Die neu hinzukommenden Betriebe im neu geplanten Gewerbegebiet müssen z.T. sehr leise sein.</li> </ul>	Es wird auf die Abwägung „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2 verwiesen.

<p><input type="checkbox"/> Textliche Festsetzungen unter Kapitel V: Es werden DIN 4109 und VDI 2718 als Grundlage zur Beurteilung auch von künftigen Verfahren festgelegt. Es fehlt der Hinweis darauf, welche Ausgabe/Fassung dieser Normen zu Grunde gelegt werden soll. Zwar ist davon auszugehen, dass die zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültige Fassung gemeint ist. In der schalltechnischen Untersuchung werden die zum Zeitpunkt der Gutachtenstellung aktuellen Fassungen (März 2020) verwendet. Falls sich der Satzungsbeschluss noch verzögert, könnte es hier zu Unstimmigkeiten kommen, falls bis dahin entsprechende Normen noch geändert werden. Die Angabe der zu verwendenden Fassung in den textlichen Festsetzungen wird empfohlen.</p> <p><input type="checkbox"/> Es soll offenbar ein neuer Ortskern außerhalb des bisherigen Kerngebietes entwickelt werden. Es fällt auf, dass für ein Zentrum mit Geschäften (urbanes Gebiet) Parkplätze fehlen.</p> <p><input type="checkbox"/> Seite 23 letzter Absatz Kapitel 3.6: das 6 dB-Kriterium wird herangezogen. „Dies geht genau viermal gut, der Fünfte hat Pech gehabt“. 6 dB Kriterium ist nur im Regelfall anzuwenden, der hier m.E. nicht vorliegt. Das Kriterium wird hier für ganze Flächen herangezogen ist aber nach TA-Lärm nur für einzelne Anlagen anwendbar. Insbesondere ist das 6 dB Kriterium nur in Genehmigungsverfahren anwendbar (also vom GAA) keinesfalls jedoch in der Bauplanung!“</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bauungsplanverfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bauungsplanverfahren berücksichtigt.</p> <p>Das 6 dB-Kriterium wird hier als Berechnungshilfe herangezogen, um die Verträglichkeit des gesamten geplanten Gewerbegebietes mit dem geplanten und bestehenden Wohnen sicherzustellen. Die auf diese Weise bestimmten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln gehen in ihrer Schutzwirkung über das im Genehmigungsverfahren anzuwendende 6 dB-Kriterium für die einzelne Anlage hinaus. Dadurch werden Immissionskonflikte sicher ausgeschlossen und die angedeutete Problematik des Windhund-Prinzips („der Fünfte hat Pech gehabt“) wird vermieden.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Riethorst 12, 30659 Hannover Schreiben vom 16.04.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>die ExxonMobil Production Deutschland GmbH (EMPG) nimmt die Betriebsführung für die Produktionsaktivitäten einschließlich des Betriebs des Produktionsleitungsnetzes der BEB Erdgas und Erdöl GmbH &amp; Co. KG (BEB), der Mobil Erdgas-Erdöl GmbH (MEEG) und den Tochtergesellschaften wahr.</p> <p>Innerhalb des Geltungsbereiches der o.g. Bau- leitplanungen sind Betriebsanlagen der o.g. Ge- sellschaften</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen der nach- folgenden Planverfahren berücksichtigt.</p>

<p><b>betroffen.</b> Details hierzu können Sie den beigefügten Planunterlagen entnehmen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass unsere Angaben/Planeintragungen zur unverbindlichen Vorinformation erfolgen. Die Angaben über Lage, Deckung und Verlauf der u.g. BEB/MEEG-Anlage(n) sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der EMPG bestätigt werden.</p> <p>In Bezug auf die Erdölförderanlagen verweisen wir auf die in nach §9 BVOT in Verbindung mit RdVfg. 4.72 vom 30.11.2005 – 02/05 B III d 4.5 – II des Landesamts für Bergbau, Energie und Geologie einzuhaltenden Sicherheitsabstände bei bewohnten baulichen Anlagen im Außenbereich, öffentlichen Verkehrsanlagen und ähnlich zu schützenden Gegenständen (Innerer Sicherheitskreis) und bei Bebauungsgebieten (Äußerer Sicherheitskreis).</p> <p>Innerhalb dieser Sicherheitsabstände sind Gebäude, deren Nutzung mit dem dauernden oder länger andauernden Aufenthalt von Personen verbunden ist, das sind Gebäude wie Wohngebäude, Werkstätten, Büro- und Verwaltungsgebäude, <b>nicht zulässig</b>. Dagegen sind Gebäude, deren Nutzung nur mit einem kurzweiligen - auch regelmäßigem - Aufenthalt von Personen im Gebäude verbunden ist, zulässig, wie z.B. Stallgebäude mit automatischen Betriebs-einrichtungen.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass aus dem Betrieb der Bohrung beeinträchtigende Emissionen im Rahmen geltender Gesetze bei betrieblichen Aktivitäten möglich sind, ohne das daraus Ansprüche irgendwelcher Art, z.B. Unterlassung oder Abwehr, hergeleitet werden können.</p> <p>Der gesamte Schutzstreifen unserer Leitung(en) ist gem. dem geltenden technischen Regelwerk als Bauverbotszone definiert bzw. auszuweisen, so dass zur Gewährleistung der Sicherheit der Leitung(en) und zu eventuell erforderlichen Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten eine jederzeitige Erreichbarkeit der Leitung(en), auch mit Maschineneinsatz, gewährleistet ist.</p> <p>Im Schutzstreifenbereich besteht des Weiteren auch ein Verbot leitungsgefährdender Maßnahmen. Dazu zählt</p>	
--	--

<p>u.a. auch das Anpflanzen oder aufwachsen lassen von Bäumen und Sträuchern, sowie das Setzen von tiefwurzelnden Pflanzen.</p> <p>Aus Sicherheitsgründen ist es bei konkreten Maßnahmen und Projekten unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens jedoch 5 Werktagen vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Leitungsschutzstreifenbereich Kontakt zu folgendem Überwachungsbetrieb aufzunehmen:</p> <p>ExxonMobil Production Deutschland GmbH Betrieb Osthannover Bahnhofstraße 20 29367 Steinhorst <b>Tel: 0 51 48 / 98 99-0</b></p> <p>Falls dort niemand erreichbar ist, bitte Kontakt mit der Pförtnerei in Söhlingen aufnehmen: 0 42 62 / 23 02</p> <p>Die Schutzanweisungen fügen wir mit der Bitte um Beachtung, auch durch bauausführende Firmen, bei. Sie sind auf Baustellen zusammen mit den Plänen vorzuhalten.</p> <p>Tiefbau- und Dränagearbeiten mit Maschinen-einsatz im Schutzstreifen der Leitung(en) müssen von unserem zuständigen Überwachungsbetrieb ständig beaufsichtigt werden.</p> <p>Unsere heutige Stellungnahme bezieht sich auf den derzeitigen Planungsstand. Laufende Bau-maßnahmen sowie zukünftige Planungen sind in dieser Stellungnahme nicht enthalten.</p> <p>Bitte bestätigen Sie uns den Erhalt dieser Stellungnahme per Antwort auf diese Email. Sollten Sie Ihre Anfrage über BIL - Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche - gestellt haben, ist dies nicht notwendig.</p>	
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung</u></b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Niedersächsisches Landvolk Braunschweiger Land e.V., Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig</b> <b>Schreiben vom 25.05.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Die genutzten Feldinteressentschaftsgräben, die mit den oben aufgeführten Planungen in Verbindung stehen, dürfen in ihrer Funktion nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Dieses ist zukünftig sicherzustellen.</p>	<p>Die Kontaktaufnahme und Abstimmung erfolgt im Rahmen der Pachtverhandlungen.</p>

<p>Es bedarf einer Überprüfung inwiefern die Schunter /Feldinteressentschaftsgräbenunterhaltung einen Mehrunterhaltungsaufwand durch diese Planungen erfahren werden.</p> <p>Wir bitten im Namen unseres Mitglieds, der Schrader-Niemann GbR um einen Termin bzgl. einer Anpassung bzw. Verschiebung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Helene-Künne-Alle 5, 38122 Braunschweig</b> <b>Schreiben vom 08.03.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>die Stadt Braunschweig plant die 147. Änderung ihres Flächennutzungsplans und Aufstellung o.g. Bebauungsplans, um eine rd. 20 ha große Ackerfläche planungsrechtlich für die Bebauung vorzubereiten.</p> <p>Dabei soll der nördliche Teil des Geltungsbereichs als Wohnbaufläche dargestellt werden, welcher durch einen breiten Grünstreifen vom südlichen Gewerbegebiet abgetrennt wird. Der bisher gültige F-Plan sieht dies bereits so vor, nun wird lediglich ein bisher als Gewerbefläche vorgesehener Bereich noch der Wohnbebauung zugeschlagen. Aus den Vorgaben des F-Plans wird der B-Plan „Wenden West, 1. BA“ entwickelt und aufgestellt.</p> <p>Als Träger öffentlicher Belange werden wir in diesem Verfahren beteiligt und nehmen nach Prüfung der Unterlagen zu den von uns zu vertretenden öffentlichen und fachlichen Belangen im Folgenden Stellung:</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Zunächst ist die bauliche Neuinanspruchnahme des Ackerlands gemäß § 1 a BauGB nachvollziehbar zu begründen. Dies betrifft vor allem den Bereich der Wohnbebauung, deren Flächenbedarf unter Berücksichtigung von Ermittlungen, die Möglichkeiten der Innenentwicklung (z.B. ein Baulücken- und Leerstandskataster) aufzeigen, darzulegen ist.</p>	<p>Generell ist die Stadt Braunschweig bestrebt, gem. § 1 (5) BauGB die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung vorzunehmen, um die Inanspruchnahme von Ackerflächen zu minimieren. Grundsätzlich wird und wurde daher in erster Linie durch Planungen im Bereich der Innenentwicklung und Wiedernutzungsbarmachung von unterschiedlichen Brachflächen zur Wohnbau-Entwicklung an anderer Stelle des Stadtgebietes auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen verzichtet (Bahnstadt, Hauptbahnhof Umfeld, Feldstraße, Kurzekampstraße, Ernst-Amme-Straße, Noltemeyer-Höfe, Berliner Straße (Hornbach), Heinrich der Löwe Kaserne, Mittelweg Südwest).</p>

<p>Des Weiteren ist der Bedarf für Gewerbegebäuden in dem Umfang nachvollziehbar zu begründen. Der Vorzug des Standorts aufgrund seiner Lage und Verkehrsanbindung erscheint uns plausibel. Insbesondere im Hinblick auf die Erweiterung des potenziellen Baulands hin bis zum Mittellandkanal sind jedoch die agrarstrukturellen Auswirkungen für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe durch den Flächenverlust zu untersuchen, woraus sich ein Bedarf an Ersatzflächen ergeben kann.</p>	<p>Die starke Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbegebäuden im Oberzentrum Braunschweig machen es jedoch erforderlich, dass neben Verdichtungen im Bestand auch Siedlungsränder erweitert und landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen werden.</p> <p>Mit der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung werden keine zukünftigen Gewerblichen Bauflächen dargestellt. Die gewerblichen Bauflächen bis hin zum Mittellandkanal sind bereits in der rechtskräftigen Fassung des Flächennutzungsplans dargestellt.</p>
<p>Sollte der Geltungsbereich für die Bebauung abschnittsweise in Anspruch genommen werden, so ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beregnungsbrunnen westlich des durch das Plangebiet verlaufenden Wirtschaftsweges möglichst lange erhalten bleibt, um die Berechnung der verbleibenden Ackerfläche weiterhin zu gewährleisten.</p>	<p>Auf der Ebene des Flächennutzungsplans, kann eine Berücksichtigung dieser Belange nicht stattfinden.</p>
<p>Wir begrüßen es sehr, dass der geplante „grüne Gürtel“, der hauptsächlich als Immissionspuffer zwischen Gewerbegebäuden und Wohnbebauung dienen soll, ebenfalls zur Befriedigung des Ausgleichsbedarfs genutzt wird und weitere Maßnahmen dazu innerhalb des Geltungsbereichs umgesetzt werden sollen, so dass nicht auf externe Ausgleichsflächen zurückgegriffen wird. Gemäß § 15 (3) BNatSchG sind diese flächensparend und unter Berücksichtigung landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Belange anzulegen. Deshalb können wir der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen, wie sie in den vorliegenden Unterlagen geplant ist, nur zustimmen.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen des Bauungsplanverfahren berücksichtigt.</p>

## 147. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig

### „Wenden-West, 1. BA“

#### Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Die 147. Flächennutzungsplanänderung wurde in der Zeit vom 21.07.2020 bis 25.09.2020 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten in dieser Zeit die Möglichkeit eine schriftliche Stellungnahme bei der Verwaltung einzureichen. Der Inhalt der Stellungnahmen ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt und abgewogen worden. Stellungnahmen die zu einer wesentlichen Änderung der Planunterlagen führten, sind nicht eingegangen.

Dieser Beteiligung lag der Stand der Planung vom 02.06.2020 zugrunde.

#### Vorbemerkungen

Während der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein. In den Stellungnahmen ging es im Wesentlichen um zentrale Punkte, (Einschränkung der Industriebetriebe, klimatische Auswirkungen). Um Wiederholungen bzw. die Aufsplittung in Detailaspekte 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 Teilespekte, die über die grundsätzlichen und sich wiederholenden Themen hinausgehen, werden bei den einzelnen Stellungnahmen behandelt.

#### Abwägung und Erläuterung zu zentralen Themen

##### **Abwägung 1: Einschränkung der Betriebe südlich der A 2**

**Für eine konfliktfreie Ausweisung der geplanten Wohnbauflächen müssen die Industriebetriebe südlich der A 2 eingeschränkt werden (Wiedergabe der Einwendungen in Kurzform).**

Gemäß dem Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung sind die Schallemissionen aus den vorhandenen Industrie- und Gewerbegebieten südlich der A 2 aufgrund der Regelungen der TA Lärm bereits im gegenwärtigen Zustand durch die vorhandene Wohnbebauung in Wenden-Süd sowie „Am Wasserwerk“ faktisch begrenzt.

Die detaillierte branchenspezifische Betrachtungsweise der ergänzenden Untersuchung bestätigt, dass die dort ansässigen Betriebe in der Summe die Immissionsrichtwerte im geplanten Wohngebiet unterschreiten und daher auch eine Steigerung der betrieblichen Aktivitäten noch möglich ist. Die in den Industrie- und Gewerbegebieten maximal üblichen Schallemissionen können aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zwar nicht vollständig ausgenutzt werden, jedoch verbleiben auch bei Durchführung der Planung für die ansässigen Unternehmen Emissionsreserven für potenzielle Betriebserweiterungen. Hinzu kommt, dass die Berechnungen bei freier Schallausbreitung durchgeführt wurden. Da die bestehende und geplante Bebauung noch eine gewisse Abschirmwirkung entfaltet, ist zudem davon auszugehen, dass die tatsächlichen Immissionen im Wohngebiet noch unter den berechneten Werten liegen. Zudem ist damit zu rechnen, dass sich zusätzlich zur vorhandenen Wohnbebauung auch die geplante Wohnbebauung abschirmend auf die Immissionen auswirkt.

In Bezug auf den Betrieb der „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ mit seiner Brechanlage ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte im Plangebiet auch unter Berücksichtigung branchentypischer Emissionskennwerte der Brechanlage immer noch unterschritten werden. Für den Betrieb wurde in der Berechnung konservativ ein Emissionsverhalten am oberen Rand der möglichen Bandbreite – also der worst case – zugrunde gelegt. Höhere Emissionen sind auf der vorhandenen Fläche nicht zu erwarten und wären auf Grund der in der Betriebsgenehmigung erteilten Lärmschutzaflagen auch gar nicht zulässig. Das Interesse an der Ausweisung neuer Wohnbauflächen an einem verkehrlich gut angebundenen Standort zur Deckung des bestehenden Wohnbedarfs ist insoweit höher zu gewichten als die ohnehin durch die Rücksichtnahme auf die bereits vorhandene Wohnbebauung eingeschränkte Möglichkeit des Betriebes zur Erhöhung seiner Emissionen.

In Hinblick auf die Möglichkeiten einer potentiellen Gebietsveränderung bzw. Erweiterung der Betriebe ist insgesamt festzustellen, dass im Industrie- und Gewerbegebiet zurzeit kaum freie Flächen für räumliche Erweiterungen oder Neuansiedlungen zur Verfügung stehen. Die wenigen noch zur Verfügung stehenden Flächen wurden im Rahmen der Schallberechnung vorsorglich mit gewerbegebietstypischen Emissionswerten berücksichtigt, so dass die zukünftige Nutzung dieser Freiflächen nicht zu einem relevanten Anstieg der Immissionen im geplanten Wohngebiet führt.

Auch eine potenzielle Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtstunden ist betrachtet worden. Rechnet man alle Betriebe zusammen hat sich nach Überprüfung der Genehmigungslage gezeigt, dass der Immissionsrichtwert in der Nacht auf Grundlage der genehmigten Werte bereits ausgeschöpft ist.

Eine zusätzliche Einschränkung des Nachtbetriebs ergibt sich durch das geplante Wohngebiet jedoch nicht, da die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung (Im Rosenkamp) in der Nacht bereits jetzt keine höheren Emissionen aus dem Industriegebiet zulassen. Für den vorhandenen Branchenmix im bereits dicht bebauten Industriegebiet ist es jedoch ohnehin eher unwahrscheinlich, dass die tatsächlichen Emissionen weiter ansteigen werden, so dass zukünftig keine weitere Einschränkung des Nachtbetriebs durch das neue Wohngebiet zu erwarten ist.

Für den abstrakten Fall, dass sich das Industrie- und Gewerbegebiet zukünftig insgesamt so verändert, dass sich deutlich stärker emittierende Betriebe ansiedeln wollten, kann einem potentiellen Konflikt grundsätzlich mit planerischen Mitteln, z.B. durch Festsetzung flächenbezogener Schallleistungspegel oder Schallschutzmaßnahmen auf den Grundstücken z. B. durch abschirmende Bebauung oder technische Maßnahmen begegnet werden. Im Hinblick auf eine potenzielle zukünftige Überplanung des Industriegebietes wäre es in diesem Fall voraussichtlich notwendig, das Industriegebiet in Teilflächen zu gliedern und die flächenbezogenen Schallleistungspegel pro Teilfläche so festzusetzen, dass der gegenwärtige Betrieb weiterhin aufrechterhalten werden kann und am Tage Reserven für Erweiterungen bestehen. Dies wäre voraussichtlich für alle Betriebe möglich. Derzeit sind allerdings keine solche Ansiedlungsabsichten von deutlich stärker emittierenden Betrieben bekannt. Sie wurden auch nicht im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen von den Betrieben geltend gemacht.

Die Schallemissionen im Industriegebiet werden nicht nur durch die Wohnbebauung an der Straße „Im Steinkampe“ sondern vor allem auch und maßgeblich durch die Siedlung „Am Wasserwerk“ (nördlich des Plangebietes) begrenzt. Die berechneten Beurteilungspegel im Plangebiet zeigen, dass für die geplante Wohnbebauung noch Immissionsreserven bestehen, ohne die gegenwärtigen Betriebe im Industriegebiet einzuschränken. Die Flächen im Industriegebiet sind weitgehend belegt, für die wenigen Freiflächen wurden vom Gutachter gewerbegebietstypische Emissionen berücksichtigt, so dass die Ausdehnung der Betriebe auf die verbleibenden Freiflächen rechnerisch nicht zu einer Erhöhung der Immissionen im Plangebiet führt.

Eine spätere Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung, die zu Einschränkungen oder Aufwendungen der betroffenen Betriebe führen könnte, wäre auch nicht von vornherein erkennbar fehlerhaft. Sie wäre eine auf die schalltechnischen Emissionen beschränkte Gliederung der Industriegebiete, die als gebietsübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO grundsätzlich zu-

lässig wäre und den Gebietscharakter der Industriegebiete im Übrigen unberührt ließe. Insbesondere ist es nicht erkennbar, dass es eine unzumutbare Beeinträchtigung der Rechte der Grundstückseigentümer darstellen würde, wenn diese die seit über 50 Jahren geltenden Festsetzungen der Bebauungspläne zukünftig nicht erheblich über das bisher etablierte Maß ausnutzen dürften. Künftige planerische Festsetzungen für das bestehende Industriegebiet, die theoretisch aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht absehbarer - Neuansiedlungen von stark emittierenden Betrieben erforderlich werden könnten, und damit möglicherweise einhergehende Einschränkungen der Grundstückseigentümer in der Ausnutzung des bisher bestehenden Industriegebiets werden insofern hingenommen, um das Wohngebiet Wenden-West an der vorgesehenen Stelle realisieren zu können.

Da auch das im parallelen Bebauungsplan geplante Gewerbegebiet „Wenden-West, 1.BA“ zukünftig zu einer Erhöhung der gewerblichen Immissionen sowohl im Plangebiet selbst als auch an der Bestandsbebauung in Wenden führen wird, werden die zulässigen Emissionen im geplanten Gewerbegebiet begrenzt, um auch hier einen regelkonformen Zustand in Hinblick auf die TA Lärm sicherzustellen.

Die Gewerbelärmimmissionen haben insgesamt keinen relevanten Einfluss auf die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels. Die Berechnung der Beurteilungspegel im Plangebiet zeigt, dass die Gewerbelärmimmissionen unterhalb der Verkehrslärmimmissionen liegen. Für den Beobachter vor Ort bedeutet dies, dass der Gewerbelärm wegen der Überdeckung durch den Verkehrslärm der A 2, wenn überhaupt, ohnehin nur sehr begrenzt wahrgenommen werden kann.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schallemissionen der derzeit ansässigen Betriebe keine Immissionskonflikte im Geltungsbereich erzeugen. Auch werden die Emissionen der vorhandenen Betriebe südlich wie nördlich der Autobahn durch die geplante Änderung nicht weiter eingeschränkt. Für die Unternehmen im Industriegebiet verbleiben am Tage Emissionsreserven für mögliche Betriebserweiterungen. In der Nacht ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung hingegen auch ohne das geplante Wohngebiet bereits ausgeschöpft.

Insgesamt wird die Realisierung des geplanten Wohngebietes mit ca. 180 Wohneinheiten als sehr wichtig betrachtet. Konflikte zwischen den bestehenden Betrieben südlich der A 2 sind voraussichtlich nicht zu erwarten. Bei eventuell entstehenden Konflikten bezüglich des Schallschutzes zwischen den Betrieben und der geplanten Wohnbebauung, ist aktuell die Ausweisung der Wohnbauflächen aufgrund des tatsächlich bestehenden dringenden Bedarfes wichtiger, als die Vermeidung lediglich potentieller Lärmkonflikte.

## **Abwägung 2: Klimatische Auswirkungen der Planung**

**Die klimatischen Auswirkungen der Planung und Auswirkungen des 2. BA sind unzureichend berücksichtigt und das Klimagutachten nicht ausreichend.**

Die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Rahmen des klimaökologischen Fachgutachtens zum 1. Bauabschnitt umfassend untersucht. Generell ist bei der Planung darauf geachtet worden, die vorhandene Kaltluftströmung zu erhalten, so dass sie weiterhin als abkühlende Ausgleichsströmung wirkt. Mit der FNP-Änderung wird zukünftig ein breiter Streifen als Grünfläche zwischen den geplanten Siedlungsflächen dargestellt. Um eine ungehinderte Einströmung der Kaltluft in den Grünzug und in den Bestand des Stadtteils Wenden zu gewährleisten wurde auf der Bebauungsplanebene eine Erweiterung des Querschnitts am Ein- und Ausgang des Grünzugs vorgesehen. Eine lockere Bebauung am Rand des Grünzugs gewährleistet ein Einströmen der Kaltluft in die Siedlungsflächen hinein. Abriegelnde Baumreihen, die den Kaltluftstrom beeinträchtigen können sind im zentralen Grünzug nicht vorgesehen. Stattdessen soll eine lockere Bepflanzung erfolgen. Die vorhandene nächtliche Kaltluftströmung Richtung Wenden kann durch Lage und Ausrichtung des geplanten Grünzugs so grundsätzlich erhalten werden.

Die im Gutachten genannte Beeinträchtigung der klimaökologischen Funktionen betrifft in erster Linie die hochversiegelten Gewerbeflächen die im Süden an den Geltungsbereich der FNP-Änderung angrenzen. So wird im südlich an die A 2 angrenzenden Industriegebiet der nächtliche

Kaltluftvolumenstrom zwar vermindert. Da sich in einem Industriegebiet die Bevölkerung normalerweise nur tagsüber aufhält, ist eine Beeinträchtigung des nächtlichen Kaltluftvolumenstroms in diesem Gebiet nicht prioritär zu behandeln. Durch die Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen auf den öffentlichen und privaten Flächen, Gebäudeorientierung und Dachbegrünung, wird der Eingriff insgesamt gemindert.

Lediglich die beiden parallel zur Veltenhöfer Straße geplanten Baufelder weichen hinsichtlich der Ausrichtung der Baukörper von der klimaökologischen Empfehlung des Fachgutachtens ab. Dies erscheint in der Abwägung vertretbar, da die klimatischen Auswirkungen gering sind und die Gebäude nur so eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinterliegenden Flächen entfalten können. Zudem sind Rahmenplan bzw. Flächennutzungsplan auf der gegenüberliegenden Straßenseite potenzielle Bauflächen vorgesehen. Im Bereich nördlich der Grünfläche

Im Zuge des 2. Bauabschnittes wird ein weiteres Klimaökologisches Gutachten anzufertigen sein, welches die bestehenden Planungen berücksichtigt und für den Bauabschnitt 2 Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt, unter Aufrechterhaltung der klimaökologischen Funktionen unter Berücksichtigung der zu erwartenden zukünftig höheren Belastungen der Siedlungsräume in Wenden aufgrund des fortschreitenden Klimawandels (gesamtstädtisches Klimagutachten Zukunfts-Szenario 2050).

Stellungnahme Nr. 1 Schreiben vom 09.08.2020	Stellungnahme der Verwaltung
<p>1. In der Begründung des Bauvorhabens findet sich unter dem Kapitel 4.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt die Aussage, dass „Vorkommen bestimmter Arten, wie z. B. Fledermäuse oder Amphibien, bereits zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen werden.“ Fakt ist, dass sich allabendlich mehrere Fledermäuse sowohl in den angrenzenden Gärten als auch im Feldbereich zeigen. Zudem wurden Eichelhäher gesichtet. Der Sachverhalt sollte untersucht und geklärt werden. Bitte prüfen Sie, warum diese Vorkommen in der Bestandsaufnahme nicht erkannt wurden.</p>	<p>Der Siedlungsbereich sowie die Randbereiche der Ackerflächen stellen ein potenzielles Jagdgebiet für Fledermausarten der Siedlungsbereiche dar. Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplan-Änderung besteht vornehmlich aus Ackerflächen, so dass die Betroffenheit von geschützten Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen (Höhlenbäume, alte Gebäude) im Vorfeld ausgeschlossen werden konnte. Es kann davon ausgegangen werden, dass die vorkommenden Fledermausarten die Gärten weiterhin als Jagdgebiet aufsuchen und die geplanten Grünflächen im Gewerbe- und Wohngebiet zusätzlich nutzen werden, so dass es durch die Bauleitplanung zu keiner Verkleinerung der Jagdgebiete kommt.</p> <p>Der Eichelhäher ist ein typischer Bewohner der Laub- und Mischwälder, er kommt aber auch in Parks, auf Friedhöfen usw. vor. Im Siedlungsbereich sucht er die Futterstellen auf und plündert dort auch die Nester der Singvögel. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass der Eichelhäher als unregelmäßiger Nahrungsgast in den angrenzenden Gärten zu finden ist und im Rahmen der Kartierung somit nicht erfasst wurde. Die im Geltungsbereich liegenden Biotope, vornehmlich Ackerflächen, stellen kein Brut- oder Nahrungshabitat für die Art dar, so dass eine Beeinträchtigung der Art ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Daher war der Aspekt im Rahmen des Gutachtens nicht von Bedeutung.</p>

<p>2. Auf der Bezirksratssitzung im Wahlkreis 323 am 30.6.2020 wurde bei den Ausführungen zur Bauplanung von Frau Mauritz erwähnt, dass in der angrenzenden Bebauung zum Wasserwerk (nach Süden hin) ein Streifen Verkehrsgreen vorgesehen ist. Ebenfalls wird zwischen den bestehenden Grundstücken und dem geplanten Stellplatz in diesem Bereich ein Abstand von 10m (? schlecht auf dem Plan zu erkennen) Grün geplant. Warum wird dieser Abstand nicht auch an westlicher Seite zum Bestand geplant? Wie weit genau wird die Entfernung zwischen bestehenden Grundstücken Am Wasserwerk und der tatsächlichen Bebauung im Bereich WA II sein?</p>	<p>Die Inhalte beziehen sich auf das parallele Bebauungsplanverfahren und werden dort in der Abwägung behandelt. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann nicht erfolgen.</p>
<p>3. Ebenfalls auf der Bezirksratssitzung im Wahlkreis 323 am 30.6.2020 wurde die Frage gestellt, ob die Straße „Am Wasserwerk“ erst nach Abschluss der Bauarbeiten für die Durchfahrt geöffnet wird, um die Bausubstanz vor Schäden durch Baustellenverkehr zu schützen. Könnten Sie bitte bestätigen, dass dies der Fall sein wird.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>4. Die Straße „Am Wasserwerk“ ist derzeit als Spielstraße ausgewiesen. Bitte bestätigen Sie, dass dies auch zukünftig der Fall sein wird.</p>	<p>Dies ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Bauleitplanung kann nicht erfolgen.</p>
<p>5. Der für das gesamte Stadtgebiet ermittelte Stellplatzschlüssel sollte für Randlagen der Stadt überdacht werden. Schon jetzt zeigt sich in dem Gebiet „Am Wasserwerk“ ein zu geringer Anteil an Stellflächen. In Anbetracht der zukünftigen Planung und des möglichen Entfalles der „wilden“ Parkfläche gegenüber der Ausfahrt „Am Wasserwerk“ muss die Anzahl der Parkplätze für das geplante Wohngebiet von vorn herein ausreichend bemessen sein. Ein Durchschnitt, der eng besiedelten Innenstadtbereich mit einbezieht, erscheint statistisch fragwürdig. Zudem sagt die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan aus, dass bis 2030 mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Wenn dies grundsätzlich der Fall ist, werden sich höchstwahrscheinlich auch die Fahrzeugbestände in ähnliche Richtung entwickeln. Warum wird für dieses Wohngebiet der Mittelwert der gesamten Stadt herangezogen?</p> <p>Welche Möglichkeiten gibt es, weitere Stellflächen zu schaffen?</p>	<p>Die Inhalte beziehen sich auf das parallele Bebauungsplanverfahren und werden dort in der Abwägung behandelt. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann nicht erfolgen.</p>
<p>6. Aus der Verkehrsuntersuchung durch die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert wird nicht ersichtlich welchen Einfluss der Verkehr durch die Grotian-Steinweg-Strasse hat. Speziell zu den Spitzenzeiten scheint es dort einen gewissen „Abkürzungsverkehr“ zu geben. Zudem könnten sich bei zukünftig erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Linksabbieger von der Hansestraße (aus Richtung Walle / BAB 2 kommend) in die Grotian- Steinweg-Straße und dann weiter links auf die Veltenhöfer</p>	<p>Die Inhalte beziehen sich auf das parallele Bebauungsplanverfahren und werden dort in der Abwägung behandelt. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann nicht erfolgen.</p>

Straße/Ernst-Böhme-Straße zunehmend kritische Situationen ergeben. Warum wurde diese Situation in dem Verkehrskonzept nicht berücksichtigt?	
7. Ölgewinnungsanlagen der ExxonMobil – laut Punkt 4.4.4. sind keine Auswirkungen auf das Planungsgebiet zu erwarten. Auf der Bezirksratssitzung im Wahlkreis 323 am 30.6.2020 wurde allerdings erklärt, dass zur Entwässerung des Niederschlagwassers aus dem Plangebiet eine Entwässerungsleitung in Richtung Mittellandkanal gezogen werden soll (wie auch in der öffentlichen Bekanntmachung dargestellt). Wie soll sichergestellt werden, dass es bei diesen Arbeiten keine Kollision mit den vorhanden Pipelines von den Förderstellen zum Tanklager geben wird, da die genaue Lage der noch im Betrieb befindlichen und der z. T. stillgelegten Ölleitungen nicht bekannt ist.“?	Die betroffenen Leitungsträger wurden im Rahmen des Verfahrens der Behördenbeteiligung informiert. Im Bereich der geplanten Leitungstrasse zum Mittellandkanal sind demnach keine Konflikte zu erwarten. Die zitierte Aussage bezieht sich auf die weiter westlich gelegenen Flächen. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung ist nicht erforderlich.
8. Laut des Gutachtens der Gesellschaft für Technische Akustik muss „zum Schutz der bestehenden und der geplanten Bebauung....“ „...für eine konfliktfreie Ausweisung des geplanten allgemeinen Wohngebiets und des urbanen Gebiets eine nicht typische, deutlich eingeschränkte Nutzung der Industriegebiete südlich der BAB A 2 vorausgesetzt werden.“.	Im weiteren Planverfahren wurde die Begründung mit Umweltbericht umfassend ergänzt und von der Firma GTA Gesellschaft für technische Akustik mbH eine ergänzende Schalltechnische Untersuchung erstellt. Der FNP-Entwurf und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht lagen gemäß § 4a (3) BauGB erneut aus. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben.  Es wird auf die Abwägung 1 „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.
Auf der Bezirksratssitzung im Wahlkreis 323 am 30.6.2020 wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Stadt Braunschweig über die Grundstücksgesellschaft Braunschweig mbH Einfluss auf die Vergabe nehmen kann und will. Wie genau soll sichergestellt werden, dass bei der Vergabe tatsächlich auch die Lärm-Emissionswerte berücksichtigt werden?	Im Gewerbegebiet ist die Einhaltung der zulässigen immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
	<b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.
<b>Stellungnahme Nr. 2</b> <b>Schreiben vom 13.08.2020</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Von dem oben genannten Vorhaben sind Erdgashochdruckleitungen/Kabel der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen betroffen. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leistungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren.	Die Inhalte der Stellungnahme beziehen sich auf den parallelen Bebauungsplan und werden dort behandelt. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann nicht erfolgen.

Ein Gasunie-Mitarbeiter wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktagen vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH  
Standort Hannover Pasteurallee 1 30655 Hannover  
Tel.: 0511 / 640 607-1045  
Die Stellungnahme inklusive Pläne und Schutzanweisung ist auf der Baustelle vorzuhalten.  
Nachfolgende Auflagen sind zu beachten und unbedingt einzuhalten.

**Auflagen:**

Eine Bepflanzung des Schutzstreifens mit Bäumen, Sträuchern oder Hecken ist unzulässig. Außerhalb des Schutzstreifens stehende Bäume und Gehölze sollten daran gehindert werden, Wurzeln in den Schutzstreifen zu treiben.

Wir weisen bereits jetzt darauf hin, dass im Bereich der Planungen durch die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH die Errichtung der Erdgastransportleitung ETL 178 Walle - Wolfsburg geplant ist.

Aufgrund des ca. 28 m breiten Arbeitsstreifens kann es zu gegenseitigen Beeinträchtigungen/Beeinflussungen kommen, die im Detail im Vorfeld abzustimmen sind.

Die Bauausführung soll im August 2020 beginnen.

Im Störungsfall außerhalb der Dienstzeit wenden Sie sich bitte an die ständig besetzte Leitzentrale a 0 800 / 69 666 96.

**Kosten:**

Die Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen.

Gasunie ist von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhalts- und Wartungsarbeiten) freizuhalten.

Aktuell betroffene Anlagen: Erdgastransportleitung(en) / Kabel Durchmesser in mm Schutzstreifen in m Begleitkabel Bestandsplan Nr. ETL 0026.000 Walle - Wolfsburg 250  
8,00

BP 4 ETL 0178.100 Walle - VW-Werk  
geplanter Baubeginn August 2020) 400 8,00

Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als

<p>unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden.</p> <p>Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.</p>	
	<b>Vorschlag der Verwaltung</b>
	Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.
<b>Stellungnahme Nr. 3</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p><b>Schreiben vom 23.09.2020</b></p> <p>Meine Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Klimaökologie. Dabei gehe ich auf Flächennutzung und Bebauung gleichzeitig ein. Sicherheitshalber gebe ich die Stellungnahme daher für beide Pläne ab.</p>	
<p>Betrachtungsraum</p> <p>Die Auswirkungen der geplanten Entwicklung bezüglich der Frischluftversorgung und der Lufttemperaturen werden ausschließlich unter der Voraussetzung betrachtet, dass das Kaltlufttentstehungsgebiet nördlich der Veltenhöfer Straße wirksam bleibt und Wenden weiterhin für Abkühlung und frische Luft sorgt. Da aber auch dieser Bereich bereits fest für eine städtebauliche Entwicklung eingeplant ist, ist das Fachgutachten in seinen Aussagen mehr oder minder irrelevant und gibt nur eine Zwischenbeschreibung zwischen zwei aufeinander folgenden Teilschritten wieder. Um seriöse Abschätzungen über die Folgen der weitgehenden Zerstörung der Kaltluftentstehung und der deutlichen Reduzierung der Strömung „der Reste“ abschätzen zu können, hilft diese Salamitaktik nicht weiter.</p>	Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.
<p>Mit der Gesamtplanung ist zu befürchten, dass sich die Temperaturen in ganz Wenden deutlich erhöhen, weil nahezu keine Kaltluft mehr einfließen wird. Im Gutachten mit keinem Wort auf die zu erwartenden massiven Veränderungen durch den Klimawandel und die daher zusätzlich zu erwartenden Temperaturanstiege sowie Hitzeperioden eingegangen. Das ist aus meiner Sicht zwingend erforderlich, da wir bei dieser städtebaulichen Entwicklung nicht von einer Arrondierung des Bestandes, sondern von einer Verdopplung an Einwohner*innen, Versiegelung und Verkehr sprechen.</p>	
<p>Anregungen des Fachgutachtens</p> <p>Das Fachgutachten empfiehlt eine Gebäudestellung entlang der Veltenhöfer Straße quer zur Fahrbahn, um die Luftströmung möglichst wenig zu behindern. Dem wird nicht gefolgt, mit der sich daraus ergebenden Konsequenz, dass „dabei jedoch zu berücksichtigen sei, dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potentiialflächen nördlich und nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom voraussichtlich zum Erliegen kommt.“ Eine Bewertung dieser erschreckenden Erkenntnis und sich daraus ergebende mögliche Konsequenzen für Bestands-</p>	<p>Die Inhalte betreffen den Bebauungsplan im Parallelverfahren und werden dort in der Abwägung behandelt.</p> <p>Die im derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen nördlich und nordöstlich des Geltungsbereiches stehen seit Beschluss und Rechtskraft der 49. FNP-Änderung fest und können hier nicht in Frage gestellt werden.</p>

<p>und Neubebauung werden selbst für den ersten Bauabschnitt nicht vorgenommen.</p>	
<p>Daraus ergeben sich mir folgende Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ist das Fachgutachten überhaupt für die Bestandsbebauung (z.B. Am Wasserwerk) aussagekräftig, wenn das Gebiet nördlich der Veltenhöfer Straße nicht miteinbezogen wird?</li> <li>2. Wie wird sich die gesamte Neubebauung auf die Versorgung Wendens mit Frischluft und mit Abkühlung in der Nacht auswirken? Wie wird dabei der Klimawandel mit langanhaltenden Hitzeperioden und tropischen Nächten berücksichtigt?</li> </ol> <p>Im Klimagutachten wird als Maßnahme vorgeschlagen, eine 300 m<sup>2</sup> große Wasserfläche im Grünzug zu realisieren. Davon ist im Bebauungsplan nichts zu finden. Die Empfehlung wird weder thematisiert noch bewertet. Aus welchem Grund wurde dieser Vorschlag gemacht und aus welchen Gründen wurde ihm nicht gefolgt?</p>	<p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p> <p>Die Anregung zur Realisierung einer klimäkologisch wirksamen Wasserfläche wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft. Eine Berücksichtigung dieser Anregung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung ist nicht möglich.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 4</b> <b>Schreiben vom 25.09.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Es liest sich so, als wenn die gesamte Veltenhöfer Straße ausgebaut wird und damit für den heutigen und vor allen Dingen dem zukünftigen Verkehr gerecht wird.</p> <p>Ausgebaut wird aber nur bis zur bestehenden Bebauung Am Wasserwerk. Danach bleibt die Veltenhöfer Straße wie sie ist und ist dann völlig überlastet. Radfahrer müssen ab dort auf der Straße fahren, weil es keinen Fahrradweg gibt und das Fahren auf dem Fußweg ist nicht erlaubt. Staus ohne Ende sind vorprogrammiert. Die Stadt hat erst vor kurzem eine Entscheidung pro Fahrrad getroffen. Hier wird sie mit Füßen getreten.</p> <p>Es sind bisher keine geeigneten baulichen Maßnahmen genannt worden, die verhindern, dass der Gewerbeverkehr durch den Ort Wenden fließen wird.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des parallelen Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Anhand der damit vorliegenden detaillierten Informationen werden auf Bebauungsplanebene Festsetzungen zur verkehrlichen Erschließung des Plangebietes getroffen. Eine Berücksichtigung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung kann nicht erfolgen.</p>
<p>Welches übergeordnete Freizeitwegenetz in Wenden ist hier gemeint? Aus meiner Sicht gibt es das nicht.</p>	<p>Auf den vorhandenen Fahrwegen der landwirtschaftlich genutzten Flächen westlich Wendens, ist über die Kanalbrücke der Landschaftsraum der sich über die Schunteraue hinaus bis nach Harxbüttel zieht, fußläufig oder per Rad, zu erreichen. Auch der überregionale Radweg entlang des Kanals ist auf diesem Weg gut zu erreichen.</p>
<p>Seite 12</p> <p>Der Luftverkehrslärm ist nicht vernachlässigbar, liegt aber im gesamten Geltungsbereich deutlich unter dem Straßenverkehrslärm. Warum wird hier nicht erwähnt, dass bei fast jedem Überflug der Spitzenwert weit über den Spitzenwerten des Straßenverkehrslärms liegt?</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Spitzenwert ist nicht maßgeblich.</p>

<p>Auch werden die Bürger nicht darüber informiert, dass das Wohngebiet in der Einflugschneise liegt.</p> <p>Seite 13</p> <p><b>Lärmschutzbereiche</b></p> <p>Die auf der Internetseite des Umweltministeriums des Landes Niedersachsen stehende Aussage, dass eine Berechnung ergeben hat, dass keine Lärmschutzbereiche festgelegt werden müssen, ist nicht korrekt. Eine den Vorschriften entsprechende Berechnung gibt es nicht. Es ist eine grobe, stark fehlerhafte Schätzung vorgenommen worden.</p> <p>Z.B. hat man dabei nur IFR Flüge berücksichtigt. Die wesentlich höhere Anzahl der VFR-Flugbewegungen waren nicht Teil der Schätzung.</p> <p>Die in der Begründung angezogene „Prüfung durch das Niedersächsische Umweltministerium“, dass keine Lärmschutzbereiche festgelegt werden müssen ist nicht aussagefähig und somit nicht belastbar.</p> <p>Seite 17</p> <p><b>Schmutzwasser</b></p> <p>Wann ist die Prüfung abgeschlossen? Warum hat man diesen Punkt nicht vorher betrachtet und das Ergebnis mit ausgelegt? Welcher Bereich WE62 soll an das vorhandene Netz angeschlossen werden? Ich beantrage hiermit die Übersendung vom Ergebnis der Prüfung, möglichst in digitaler Form, an mich.</p>	<p>Die Stadt Braunschweig hat keinen Anlass an der vorgenommenen Prüfung durch das Niedersächsische Umweltministerium zu zweifeln. Wenn Bedenken gegen die Stellungnahme des Umweltministeriums bestehen, so können diese nicht in Rahmen des Bauleitplanverfahrens abgearbeitet werden.</p> <p>Eine Berechnung wurde beim Planfeststellungsverfahren zur Start-Landebahnverlängerung vorgenommen.</p> <p>Die Überprüfung der Schmutzwasser-Entwässerung ist nicht Bestandteil der Flächennutzungsplanung.</p> <p>Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bauleitplanverfahrens lag auch das Entwässerungskonzept für „Braunschweig Wenden-West, 1. BA - WE 62 und Wenden-West, 2. BA und Bestandsgebiet „Im Steinkampe“ aus. Das Schmutzwasser soll in ein neues Pumpwerk eingeleitet werden. Dieses Pumpwerk wird im Bereich der Kreuzung Veltenhöfer Str. und der neuen Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet des Planbereichs „Wenden - West 1. BA“ mit hergestellt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der weiterführenden Freigefällekanalisation Ernst-Böhme-Str./ Grotian-Steinweg-Str. wurde überprüft und für alle drei Teilgebiete als ausreichend empfunden. Das Pumpwerk Wiesental ist ausreichend dimensioniert.</p>
<p>Was soll die Andeutung, dass nach vorhandenem Plan Gewerbe mit hoher Baudichte möglich wäre?</p> <p>Auch so kommt doch schon die Durchlüftung des Bestandes durch die verdichtete Bauweise der Wohnbebauung zum Erliegen. Auch Gewerbegebauten müssten sich an die neue Klimasituation anpassen.</p> <p>Seite 18</p> <p>Der Grünbereich wird z.B. der Siedlung Am Wasserwerk und den östlichen dahinter liegen-</p>	<p>Die Aussage bezieht sich, wie es in der Überschrift geschrieben steht, auf die „Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ohne Durchführung der Planung“. Im derzeit rechtskräftigen FNP sind hier Gewerbliche Bauflächen dargestellt. Bei der Realisierung von Gewerbegebäuden wäre mit einer höheren Baudichte zu rechnen als bei der Realisierung von Wohnbauflächen.</p> <p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p>

<p>den Bereichen bei der Durchlüftung wenig nützen. Überhaupt ist die Heraushebung des Grünbereiches, wenn spätestens nach dem 2. Bauabschnitt die Durchlüftung zum Erliegen kommt, einen verschleiernden Wert. Welche freie Landschaft nördlich des Mittellandkanals ist hier gemeint? Dort wird es doch in naher Zukunft nur Gewerbegebiet geben.</p> <p>Seite 20      „eine zielgerichtete klimaschutzorientierte Bau- leitplanung die Kohlendioxid-Emissionen (langfristig reduziert (z.B. gute Anbindung an Geh- und Radwege....) Genau dieses Ziel wird durch die derzeitige Planung (fehlende Radwege) nicht erreicht.</p>	<p>Mit einer Breite von ca. 1 km grenzt nördlich an den Mittellandkanal ein landwirtschaftlich genutzter Landschaftsraum an, der sich über die Schunteraue hinaus bis nach Harxbüttel zieht und nicht überplant wird.</p> <p>Durch eine gute ÖPNV-Anbindung beispielsweise entspricht die Planung einer zielgerichteten klimaschutzorientierten Bauleitplanung. Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung wird die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung in den Grundzügen dargestellt. Eine detaillierte Geh- und Radwegeplanung kann auf dieser Planungsebene nicht erfolgen.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b>      Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 5</b>  <b>Schreiben vom 25.09.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p><b>Betrachtungsraum</b>      Die Auswirkungen der geplanten Entwicklung bezüglich der Frischluftversorgung und der Lufttemperaturen werden ausschließlich unter der Voraussetzung betrachtet, dass das Kaltlufttentstehungsgebiet nördlich der Veltenhöfer Straße wirksam bleibt und Wenden weiterhin für Abkühlung und frische Luft sorgt. Da aber auch dieser Bereich bereits fest für eine städtebauliche Entwicklung eingeplant ist, ist das Fachgutachten in seinen Aussagen mehr oder minder irrelevant und gibt nur eine Zwischenbeschreibung zwischen zwei aufeinander folgenden Teilschritten wieder. Um seriöse Abschätzungen über die Folgen der weitgehenden Zerstörung der Kaltluftentstehung und der deutlichen Reduzierung der Strömung „der Reste“ abschätzen zu können, hilft diese Salamitaktik nicht weiter.</p> <p>Eine erste Idee der Wirkung nach Realisierung des 2. Bauabschnittes steht denn auch im Umweltbericht (Begründung S. 24, 4.4.6 zweitletzter Absatz). „Dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potentialflächen nördlich und nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom an dieser Stelle zum Erliegen kommen wird“, lässt erahnen, welche Konsequenzen nach Umsetzung der Gesamtplanung auf die Bürger von Wenden zukommt.</p> <p>Mit der Gesamtplanung steht zu befürchten, dass sich die Temperaturen in ganz Wenden deutlich erhöhen, weil nahezu keine Kaltluft mehr einfließen wird. Hierbei wird im Gutachten mit keinem Wort auf die zu erwartenden massiven Veränderungen durch den Klimawandel</p>	<p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p> <p>Das Zitat bezieht sich auf die Begründung des Bebauungsplans.</p> <p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p>

<p>und die daher zusätzlich zu erwartenden Temperaturanstiege sowie Hitzeperioden eingegangen. Das ist aus meiner Sicht zwingend erforderlich, da wir bei dieser städtebaulichen Entwicklung nicht von einer Arrondierung des Bestandes, sondern von einer Verdoppelung an Einwohner*innen, Versiegelung und Verkehr sprechen.</p>	
<p><b>Anregungen des Fachgutachtens</b></p> <p>Das Fachgutachten empfiehlt eine Gebäudestellung entlang der Veltenhöfer Straße quer zur Fahrbahn, um die Luftströmung möglichst wenig zu behindern. Dem wird - wie im Umweltbericht beschrieben - wegen der damit verbundenen Verlärmmung der straßenabgewandten Wohnseiten nicht gefolgt, mit der sich daraus ergebenden Konsequenz, dass „dabei jedoch zu berücksichtigen sei, dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potentiälfächen nördlich und nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom voraussichtlich zum Erliegen kommt.“ (s. o.) Eine Bewertung dieser erschreckenden Erkenntnis und sich daraus ergebende mögliche Konsequenzen für Bestands- und Neubebauung werden selbst für den ersten Bauabschnitt nicht vorgenommen.</p>	<p>Lediglich die beiden parallel zur Veltenhöfer Straße geplanten Baufelder weichen hinsichtlich der Ausrichtung der Baukörper von der klimaökologischen Empfehlung des Fachgutachtens ab. Dies erscheint in der Abwägung vertretbar, da die klimatischen Auswirkungen gering sind und die Gebäude nur so eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinterliegenden Flächen entfalten können. Zudem sind Rahmenplan bzw. Flächennutzungsplan auf der gegenüberliegenden Straßenseite potenzielle Bauflächen vorgesehen. Im Bereich nördlich der Grünfläche sollen demnach jedoch auch klimatisch wirksame Flächen von Bebauung freigehalten werden. Im Zuge des 2. Bauabschnittes wird ein weiteres Klimaökologisches Gutachten anzufertigen sein, welches die bestehenden Planungen berücksichtigt und für den Bauabschnitt 2 Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt.</p>
<p>Was bedeutet es, wenn die „sehr hohe bioklimatische Bedeutung als wichtiger klimaökologischer Ausgleichsraum mit einer sehr hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ schon beim ersten Bauabschnitt zwar als Begründung für diese Abwägung herhalten muss, aber die sich daraus ergebenden Konsequenzen für den südlichen Bereich von Wenden gar nicht klar sind? Wie wird sich die gesamte Neubebauung auf die Versorgung Wendens mit Frischluft und mit Abkühlung in der Nacht auswirken? Wie wird dabei der Klimawandel mit langanhaltenden Hitzeperioden und tropischen Nächten berücksichtigt?</p> <p>Im Klimagutachten wird als Maßnahme vorgeschlagen, eine 300 m<sup>2</sup> große Wasserfläche im Grünzug zu realisieren. Davon ist im Bebauungsplan nichts zu finden. Die Empfehlung wird weder thematisiert noch bewertet. Aus welchem Grund wurde dieser Vorschlag gemacht und aus welchen Gründen wurde ihm nicht gefolgt?</p>	<p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p> <p>Die Aussage bezieht sich auf den Bebauungsplan im Parallelverfahren und kann auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht berücksichtigt werden.</p>
<p><b>Ausgleichsflächen – Verfügbarkeit und Auflagen</b></p> <p>Da eine Verfügbarkeit der Ausgleichsflächen noch nicht gesichert ist, kann aus meiner Sicht</p>	<p>Die Flächen für externe Kompensationsmaßnahmen, für Ausgleichs- und Ersatz-</p>

<p>der Bebauungsplan erst nach endgültiger Sicherung der Flächen rechtsverbindlich werden. Ist das richtig?</p> <p><b>Fazit</b></p> <p>Die vorgeschlagene Entwicklung würde ohne Veränderung der Planung langfristig zum gesellschaftlichen und kulturellen Ende des sozialen Miteinander im heutigen Zentrum der Hauptstraße Wenden führen. Das Verkehrsaufkommen steige stark an – und damit würden auch Lärm, Abgase, Stau- und Unfallgefahr in weitem Umfeld stark ansteigen.</p> <p>Die nächtliche Abkühlung und die Versorgung der Menschen mit Frischluft würden sich verschlechtern. Die Wohn- und insbesondere Schlafzufriedenheit würde entlang der Veltenhöfer Straße, der Hauptstraße, der Straße Am Wasserwerk und wahrscheinlich darüber hinaus abnehmen. Gartenflächen würden unbenutzbar; die Immobilien verlieren deutlich an Wert.</p>	<p>maßnahmen sowie CEF-Maßnahmen befinden sich mittlerweile im Eigentum der Stadt Braunschweig.</p> <p>Die hier vorgenommenen Einwendungen beziehen sich nicht unmittelbar auf das Plangebiet und sind z. T. unplausibel.</p> <p>Bei den Aussagen handelt es sich um nicht belegbare Spekulationen.</p>
<p>Daher lehne ich die geplante Erweiterung Wendens in der vorliegenden Form ab. Erst wenn ein zukunftsweisendes Mobilitäts- und Parkkonzept und eine gute Lösung bezüglich der Frischluftversorgung für die Bevölkerung gefunden sind, ist eine Erweiterung Wendens möglich und sinnvoll. Die bestehenden Gutachten müssen überarbeitet und ergänzt werden. Die Auswirkungen der Klimaveränderungen sind ebenfalls zu berücksichtigen und zu bewerten.</p> <p>Da die Gefahr von schweren Unfällen und langen Staubildungen steigt, ist auch eine Betrachtung von Gefahrguttransporten notwendig. Hier muss unter anderem mit Unfällen unter Beteiligung von Transporten radioaktiver Stoffe sowie einer deutlich ansteigenden Strahlenbelastung der Bevölkerung durch im Stau stehende Transporte radioaktiver Stoffe gerechnet werden. Deren Strahlung (Grenzwert an Fahrzeugoberfläche bis zu 2 Millisievert pro Stunde) entspricht dem bis zu 17.000-fachen des Grenzwertes von Überwachungsbereichen von Nuklearbetrieben von 1 Millisievert im Jahr. Um diese Gefahr auszuschließen, ist eine erweiterte Verkehrsuntersuchung um diesen Aspekt zu ergänzen.</p>	<p>Die von den Planungen ausgelösten verkehrlichen und klimatischen Auswirkungen sind von unabhängigen Gutachtern untersucht worden. Die Ergebnisse der Gutachten sind in die Planungen eingeflossen. Ein Überarbeitungsbedarf wird an dieser Stelle nicht gesehen.</p> <p>Grundsätzlich stehen im öffentlichen Verkehrsraum des Bebauungsplans in ausreichendem Maß Flächen für eine zukunftsweisende Mobilität zur Verfügung. Die Details der Straßenausbauplanung sind in den weiteren Planungsschritten zu erarbeiten. Auch die nächtliche Kaltluftströmung kann weiterhin als abkühlende Ausgleichsströmung in den Bestand des Stadtteils Wenden wirken.</p> <p>Die Betrachtung von Gefahrguttransporten und deren Auswirkungen sind nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 6</b> <b>Schreiben vom 25.09.2020</b></p> <p>&gt;Stellungnahme zu umweltbezogene Stellungnahmen zur 147. FNP-Änderung &gt;Stellungnahmen des Flughafens</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p> <p>Die vom Flughafen übermittelte VFR-Flugroute stimmt nahezu exakt mit der im Gut-</p>

<p>&gt;Die dargestellten Korridore sind die dritte Variante, nach den Korridoren im Schallgutachten 2003 und 2017, zum Baugebiet Wenden West. Der Flughafen liefert doch die Daten für die Korridorbreiten.</p> <p>Man ist dort anscheinend nicht in der Lage einheitliche Korridorbreiten festzulegen.</p> <p>&gt;Das Flugverfahren nach LuftVODV98, welches direkt über das Baugebiet führt ist nicht erwähnt.</p> <p>&gt;Das Urteil des Amtsgerichtes Braunschweig zu von H. Haufe eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren, dass eine Abweichung von 500m, also eine Korridorbreite von 1000m, bei Flügen ganz normal ist (s. Aussage Fluglärm-schutzbeauftragter H. Haufe im Planungs- und Umwetausschuss Stadt Braunschweig 4.9.2019, Tonprotokoll) wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>achten 2003 untersuchten Flugroute über-ein. Die IFR-Flugroute verläuft sogar weiter südlich und ist damit weiter entfernt vom Plangebiet.</p> <p>Das Schallgutachten 2017 ist nach dem Be-rechnungsverfahren der europäischen Um-gebungslärmrichtlinie erstellt worden.</p> <p>Die Vorgaben der Fluglärmrichtlinien wur-den berücksichtigt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 7</b> <b>Schreiben vom 25.09.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>3.7 Straßenverkehrslärm der BAB A 2 Bei den Verkehrsstärken sind die Steigerungsraten aus dem Bundesverkehrswege- plan 2030 nicht be-rücksichtigt worden.</p> <p><u>3.10 Fluglärm des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg</u></p> <p>&gt;Der Unterschied der Starts und Landungen zwischen dem Gutachten 2003 und 2017 ist keine konservative Betrachtung. Der Zahlen-unterschied ist zu gering. Auch sollte eine Prognosezahl 2030 genommen werden, wie beim Straßen- und Schienenlärm.</p> <p>&gt;Bei der Untersuchung 2003 sind die Korridore viel zu eng gewählt worden. Somit ist die be-rücksichtigte Streuung viel zu gering.</p> <p>&gt;Bei der Verteilung der Flugbewegungen, 100% Auslastung der Betriebsrichtung 08 (Ost) zu nehmen, ist nicht korrekt. Wenn, muss die Variante mit der höchsten Fluglärmbelastung der Bürger genommen werden.</p> <p>Aufgrund der vielen Fehler in dem Gutachten 2003, sollte es überhaupt nicht berücksichtigt werden.</p>	<p>Es wurde das Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig zugrunde gelegt, welches in ein regionales Verkehrsmodell eingebettet ist und mit dem Bundesverkehrswegeplan abgestimmt ist.</p> <p>Der Schallgutachter hat die maßgeblichen Immissionswerte aus dem Schallgutachten zum Planfeststellungsverfahren (2003) nachrichtlich übernommen. Im Rahmen des aktuellen Schallgutachtens wurden keine Fluglärmuntersuchungen vorgenommen, da der Fluglärm im Hinblick auf die festzusetzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 vernachlässigbar ist.</p> <p>Der Einwand zum GTA-Schallgutachten ist geprüft worden. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass der Fehler nur redaktioneller Art ist: In Kapitel 3.10 steht fälschlicher Weise, dass von 100%-igen Auslastung der Betriebsrichtung 08 (Ost) ausgegangen wurde. Das hieße, alle Flugzeuge starten nach Osten und in Wenden wäre es dann zu leise. Für die Berechnung ist jedoch die korrekte Lärmkarte für die reale Aufteilung der Betriebsrichtungen in das Schallgutachten übernommen worden. Die Rechenergeb-nisse und die Schlussfolgerungen sind also in Ordnung.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 8</b> <b>Schreiben vom 25.09.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>

<p>Stellungnahme zum Schallgutachten 2017 Fluglärm Gutachten 2017 Das Gutachten enthält gravierende Fehler. Die Korridorbreiten unterscheiden sich zum Gutachten 2003. Das Flugverfahren nach LuftVODV98, welches direkt über das Baugebiet Wenden West führt, ist überhaupt nicht berücksichtigt worden, usw.</p> <p><b>Flugbewegungszahlen</b></p> <p>Die Flugbewegungszahlen von 2016 sollen belegen, dass ein starker Rückgang der Flugbewegungen für die Zukunft zu erwarten ist. Das ist nicht korrekt, hier muss eine Prognose für das Jahr 2030, wie beim Straßen- und Gewerbelärm, genommen werden.</p> <p>Auffällig ist die Bezeichnung ‚erweiterte Platzrunde‘, die nur als eine Flugbewegung in Statistiken eingeht. Für die Berechnung wurden alle erweiterten Platzrunden als zwei Flugbewegungen genommen. Bei einer Platzrunde muss der Pilot das Fluggeschehen am Flughafen einsehen und beurteilen können. ‚Erweiterte Platzrunden‘ sind somit keine Platzrunden, da der Flug fast immer in weiter Entfernung vom Flughafen stattfindet.</p> <p>Offensichtlich soll in Statistiken die Anzahl der Flugbewegungen reduziert werden.</p> <p><b>Flugzeugklassen</b></p> <p>In der Flugzeugklasse P1.3 gibt es inzwischen sehr laute Modelle, die einem Airbus 320 oder den Businessjets in der Lärmentwicklung in nichts nachstehen, zum Teil sogar lauter sind. Als Beispiel sei hier das Modell Cirrus SR22 genannt, dass häufig am Flughafen BS-WOB zu finden ist, s. Anlage_01. Es werden sehr viele Platzrunden mit diesem Flugzeugtyp geflogen. Insofern ist die Belastung durch die Flugzeuggruppe P1.3 deutlich höher als im Gutachten dargestellt.</p> <p><b>Platzrunden</b></p> <p>&gt;Obwohl die Korridore größer sind als im Gutachten 2003, sind sie immer noch viel zu klein. Auch hier wurde weder das Urteil des Amtsgerichtes Braunschweig noch das Gutachten der Fachhochschule Aachen berücksichtigt.</p> <p>&gt;Bei der z.Z. auf der Internetseite des Flughafens BS-WOB veröffentlichten empfohlenen Südplatzrunde, beginnt der Querabflug bei Betriebsrichtung 26 später als im Gutachten dargestellt. Dadurch wird Wenden West stärker belastet als Gutachten dargestellt.</p> <p>&gt;Keine Berücksichtigung von Platzrunden durch S5.2 Flugzeuge im Gutachten 2017, die regelmäßig stattfinden. Durch die nur empfohlene Platzrunde finden dabei regelmäßig auch direkte Überflüge des Ortes Wenden statt, was</p>	<p>Das Schallgutachten 2017 ist nach dem Berechnungsverfahren der europäischen Umgebungslärmrichtlinie erstellt worden.</p>
---	---

die Fluglärmbelastung sehr stark erhöht, Beispiel s. Anlage\_02.

>Flugzeuge der Klasse S5.1 sollen lt. DES die gleiche Platzrundenroute fliegen wie Flugzeuge der Klasse P1.3. Da dies ist wegen der engen Kurven nicht machbar ist, wird ein großer Teil von Wenden überflogen, auch Wenden West, s. Anlage\_03.

>Große Flugzeuge fliegen nur nördliche Platzrunden. Aber auch überwiegend kleinere, wie der Auszug dem Protokoll der 88.Sitzung der Fluglärmenschutzkommission zeigt: 141023\_Protokoll\_der\_88.\_Sitzung\_der\_Flug- lärmenschutz- kommission\_BS-WOB\_TOP 5:

„Abschließend erkundigt sich der Vertreter der Stadt Braunschweig, ob die Platzrunden grundsätzlich im Norden erfolgen können, um den Lärm für die Anwohner des Flughafens möglichst gering zu halten. Der Vertreter des Aerowest Flug Centers erklärt, dass bereits jetzt 99 % der Platzrunden im Norden absolviert werden.“ Das Gutachten 2017 berücksichtigt eine andere Verteilung. Die Belastung für Wenden West ist also deutlich höher als im Gutachten ausgewiesen.

#### Abflug Whiskey 1

Die zur Berechnung genommene Route entspricht nicht der Beschreibung im Text der LuftVODV98 und nicht dem, wie geflogen wird.

Real ist die Fluglärmbelastung dadurch viel höher als im Gutachten 2017 dargestellt. Im Text der LuftVODV98 steht ausdrücklich, dass rechts von der Autobahn geflogen werden soll. Im Gutachten dargestellt ist sogar ein Überflug der Autobahn. Die Fluglärmbelastung ist dadurch real deutlich höher als im Gutachten 2017 rechnerisch ermittelt.

In einer aktuelleren Betrachtung zur Prognose von Flugverfahren am Flughafen BS-WOB von 2013 ist die Route sehr gut und wie realistisch geflogen wird, dargestellt, s. Anlage\_04, Seite 5.

#### Abflug November Start nach Westen

Im DES vom Schallgutachten 2003 und 2017 beschrieben, aber in keiner offiziellen Informationsstelle für Piloten dargestellt. Dadurch können sich auswärtige Piloten nicht informieren. Auch hier wird regelmäßig abgekürzt und Wenden West, bzw. die Häuser der Straße Am Wasserwerk überflogen. Der Querabflug erfolgt viel zu früh und somit außerhalb der Korridorbreite die im Gutachten 2017 dafür angenommen wurde.

Nicht berücksichtigt wurde auch hier das Urteil des Amtsgerichtes Braunschweig, dass Korridorbreiten von 1000m als normal bezeichnet hat.

<p>Alle genannten Punkte tragen dazu bei, dass die tatsächliche Fluglärmbelastung für das Baugebiet Wenden West, aber auch für den Bestandsbereich von Wenden, wesentlich höher ist als im Gutachten 2017 dargestellt.</p> <p>Obwohl das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als zuständige Behörde für den Flughafen mehrmals darauf hingewiesen hat, dass das Baugebiet Wenden West direkt überflogen wird, werden Gutachten ausgelegt, die anderes zeigen.</p> <p>Anlagen siehe:  <a href="https://www.ma-gentacloud.de/share/j4grbcvfsh">https://www.ma-gentacloud.de/share/j4grbcvfsh</a></p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b>  Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 9</b>  <b>Schreiben vom 25.09.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Ich bin erstaunt, wie wenig Hinweise vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und auch des Flughafens BS-WOB zum Thema Fluglärm berücksichtigt werden. Meine Stellungnahmen, z.T. mit erklärenden Anlagen zu den einzelnen ausgelegten unterlagen habe ich angehängt.</p> <p>Stellungnahme zur Anl-5 Begründung, 4.4.1.2 Lärm</p>	<p>Die Stellungnahme des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und auch des Flughafens BS-WOB sind in die Abwägung zum Bebauungsplan im Parallelverfahren eingeflossen (Siehe Anlage 6 des Bebauungsplanverfahrens). Eine Berücksichtigung auf der Ebene des Flächennutzungsplans ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Unterlagen zur FNP-Änderung haben keine Anlage 5. Die Aussage bezieht sich auf den Bebauungsplan.</p>
<p><b>Luftverkehrslärm</b></p> <p>&gt;Lärmschutzbereiche</p> <p>Die auf der Internetseite des Umweltministeriums des Landes Niedersachsen stehende Aussage, dass eine Berechnung ergeben hat, dass keine Lärmschutzbereiche festgelegt werden müssen, ist nicht korrekt. Eine den Vorschriften entsprechende Berechnung gibt es nicht. Es ist eine grobe, stark fehlerhafte Schätzung vorgenommen worden. Z.B. hat man dabei nur IFR Flüge berücksichtigt. Die wesentlich höhere Anzahl der VFR-Flugbewegungen war nicht Teil der Schätzung. Die in der Begründung angezeigte „Prüfung durch das Niedersächsische Umweltministerium“, dass keine Lärmschutzbereiche festgelegt werden müssen ist nicht aussagefähig und somit nicht belastbar.</p>	<p>Die Stadt Braunschweig hat keinen Anlass an der vorgenommenen Prüfung durch das Niedersächsische Umweltministeriums zu zweifeln. Wenn Bedenken gegen die Stellungnahme des Umweltministeriums bestehen, so können diese nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahren abgearbeitet werden.</p>
<p>&gt;Obwohl das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als zuständige Behörde für den Flughafen mehrmals darauf hingewiesen hat, dass das Baugebiet Wenden West direkt überflogen wird, werden Gutachten ausgelegt, die anderes zeigen. Die Abflugstrecke folgt nach LuftVODV98 nicht der Autobahn, sondern mit Abstand rechts davon.</p>	<p>Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr verweist in seiner Stellungnahme auf die Flugrouten, die die Flughafengesellschaft in ihrer Stellungnahme übermittelt hat. Der dort dargestellte VFR-Flugroute stimmt nahezu exakt mit der im Gutachten 2003 untersuchten Flugroute überein. Die IFR-Flugroute verläuft sogar weiter südlich und ist damit weiter entfernt</p>

<p>&gt;Die tatsächlichen Flugzahlen für das Jahr 2016 tagsüber mit 25.000 Starts und Landungen sind falsch. Um sie mit der Prognose für 2015 von rund 31.000 Starts- und Landungen vergleichen zu können, muss die Zahl 29.236 genommen werden, s.: <a href="https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/statistik/jahrbuch/jahrbuch/10_09_export.pdf">https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/statistik/jahrbuch/jahrbuch/10_09_export.pdf</a></p> <p>Es sollte aber grundsätzlich, wie bei Straßen- und Bahnlärm eine Prognosezahl für 2030 genommen werden.</p>	<p>vom Plangebiet. Auch bei Berücksichtigung einer Korridorbreite von 500 m liegt das geplante Wohngebiet eindeutig außerhalb des Korridors. Nur das geplante Gewerbegebiet liegt innerhalb des Korridors – für Gewerbegebiete sind aber keine Siedlungsbeschränkungen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Fluganzahl (rund 25.000) für 2016 wurde dem Schallgutachten 2017 entnommen und wurde nach Angabe des Gutachters auf Basis des Hauptflugbuches ermittelt. Die Abweichung ist jedoch ohne Belang für die Planung, da die Ergebnisse des Schallgutachtens 2017 nicht in das aktuelle Schallgutachten eingeflossen sind.</p> <p>Die Prognose 2030 liegt deutlich unter den bisherigen Annahmen zum Fluglärm.</p>
<p>&gt;Die Einschätzung, dass tendenziell leisere Flugzeuge eingesetzt wurden, wäre aber falsch. Z.B. erreichen Flugzeuge in der Klasse P1.3, z.B. die sehr häufig am Flughafen BS- WOB fliegende Cirrus SR22 das Niveau von Jets, oder liegt sogar darüber bei der Fluglärmertwicklung, s. Anlage_01.</p> <p>&gt;Aufgrund des geringen Unterschiedes bei der Flugzahl ist die Lärmeinwirkung des Flugverkehrs keinesfalls auf der sicheren Seite berücksichtigt. Aber auch zusätzlich durch die falsche Berücksichtigung des Flugverfahrens nach LuftVODV98 Richtung Westen.</p>	<p>Die Entwicklung ist bei den einzelnen Flugzeugtypen unterschiedlich. Eine Auswertung über alle eingesetzten Flugzeugtypen zeigte jedoch eine Abnahme der Emissionskennzahlen.</p> <p>Nach den vorliegenden Gutachten Fluglärmgutachten liegt der maßgeblichen Immissionswert (LAeq,Tag) am südlichen Rand des Allgemeinen Wohngebietes um mindestens 2 dB(A) unter der LAI-Empfehlung. Dies ermöglicht rechnerisch eine Zunahme der Anzahl der Flugbewegungen um mehr 50 %. Die Planung enthält somit eine deutliche Reserve.</p>
<p>Straßenverkehrslärm Seite 13</p> <p>Die Zunahme der Verkehrsmenge mit 3% zum Jahr 2030 stimmt nicht mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 überein. Dort werden höhere Zunahmen dargestellt. Diese sollten auch für Wenden West gelten und die schalltechnische Untersuchung angepasst werden. Entsprechend auch die Verkehrsuntersuchung.</p> <p>Stellungnahme zu WE62_STN-4-1 und WE62_STN-4-2</p>	<p>In den Unterlagen zur FNP-Änderungen wurden keine Aussagen zur Verkehrsmenge getroffen. Die Inhalte beziehen sich auf den Bebauungsplan</p> <p>Das Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig ist in ein regionales Verkehrsmodell eingebettet, das wiederum mit den Detailsimulationen für den Bundesverkehrswegeplan abgestimmt ist. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird eine pauschale Verkehrszunahme für ganz Deutschland dargestellt, die aber regional sehr stark schwankt. So wird für die Stadt Braunschweig und die Landkreise östlich von Braunschweig sogar eine Abnahme der Verkehrsmenge prognostiziert.</p> <p>Die Aussagen beziehen sich auf den Bebauungsplan.</p>

<p>&gt;Stellungnahmen des Flughafens</p> <p>Die dargestellten Korridore sind die dritte Variante, nach den Korridoren im Schallgutachten 2003 und 2017, zum Baugebiet Wenden West. Der Flughafen liefert doch die Daten für die Korridorbreiten. Man ist dort anscheinend nicht in der Lage einheitliche Korridorbreiten festzulegen.</p> <p>Stellungnahme zum Schallgutachten 2003</p> <p>Fluglärm Gutachten 2003</p> <p>Flugbewegungszahlen</p> <p>&gt;Flugbewegungszahlen sind das Prognosejahr 2015 im Gutachten 2003. Bei Straßenverkehrs- und Gewerbelärm sind in der schall- technischen Untersuchung 2020 zum Baugebiet Wenden West Prognosedaten für 2030 angesetzt worden. Beim Fluglärm müssen ebenfalls Prognosezahlen für Flugbewegungen in 2030 genommen werden. Im Schallgutachten 2005 zur Planfeststellung gibt es Prognosezahlen für 2020. Im Gutachten 2017 zum Lärmminde rungsplan ist keine Prognosezahl zu finden. Weiterhin geht nicht klar hervor, wie die sog. 'erweiterten Platzrunden' in die Berechnung eingeflossen sind.</p>	<p>Die von Flughafen übermittelte VFR-Flug route stimmt nahezu exakt mit der im Gutachten 2003 untersuchten Flugroute über ein. Die IFR-Flugroute verläuft sogar weiter südlich und ist damit weiter entfernt vom Plangebiet.</p> <p>Die Stadt Braunschweig hat keinen Anlass an dem Schallgutachten aus dem Jahr 2003 (Flughafen Braunschweig, Verlängerung der Start- und Landebahn, Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung, Schalltechnisches Gutachten über die Auswirkungen des Ausbaus auf die Fluglärmbelastung im Umfeld) zu zweifeln.</p>
<p>Flugzeugklassen</p> <p>&gt;In der Flugzeugklasse P1.3 gibt es inzwischen sehr laute Modelle, die einem Airbus 320 oder den Businessjets in der Lärmentwicklung in nichts nachstehen, zum Teil sogar lauter sind. Als Beispiel sei hier das Modell Cirrus SR22 genannt, dass häufig am Flughafen BS-WOB zu finden ist, s. Anlage_01. Es werden sehr viele Platzrunden mit diesem Flugzeugtyp geflogen. Insofern ist die Belastung durch die Flugzeuggruppe P1.3 deutlich höher als im Gutachten dargestellt.</p> <p>Platzrunden</p> <p>&gt;Die Platzrundenkorridore sind viel zu eng und nicht fliegbar. Im Bereich Wenden West berücksichtigt das Gutachten 2003 eine Korridorbreite von ca. 70m! Es gibt ein Urteil des Amtsgerichtes Braunschweig zu von (Name) eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren, dass eine Abweichung von 500m, also eine Korridorbreite von 1000m, bei Flügen ganz normal ist (s. Aussage Fluglärm schutzbeauftragter H. Haufe im Planungs- und Umweltausschuss Stadt Braunschweig 4.9.2019, Tonprotokoll). D.h., das Schallgutachten 2003 ist falsch. Wann fließt die Entscheidung des Amtsgerichts Braunschweig endlich einmal in ein Schallgutachten ein?</p> <p>&gt;Weiterhin sagt ein Gutachten der Fachhochschule Aachen zu Platzrunden am Flughafen</p>	

<p>Bonn Hangelar aus, dass Korridore von 300m Breite nicht sicher fliegbar sind.</p> <p>&gt;Am Flughafen BS-WOB gibt es keine verbindliche Platzrunde, sondern nur eine empfohlene Platzrunde. Diese wird, gerade im westlichen Bereich, so gut wie immer abgekürzt geflogen. Dabei entstehen Abweichungen von deutlich mehr als 1000m von der idealen Route, zum Ort Wenden hin, was mit vielfach höherem Schalldruck für die betroffenen Bürger verbunden ist. Dabei wird regelmäßig Wenden West, häufig werden sogar die Häuser der Straße Am Wasserwerk überflogen. Lt. Fluglärmenschutzbeauftragtem und Flugverkehrskontrollstelle lässt sich dagegen nichts machen. Die Korridorbreite muss für die Berechnung also deutlich größer sein, was aber eine erhöhte Fluglärmbelastung für Wenden West bedeutet.</p>	
<p>&gt;Große Flugzeuge fliegen nur nördliche Platzrunden. Aber auch überwiegend kleinere, wie der Auszug dem Protokoll der 88. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission zeigt:</p> <p>41023_Protokoll_der_88._Sitzung_der_Fluglärmenschutzkommission_BS-WOB_TOP 5:</p> <p>„Abschließend erkundigt sich der Vertreter der Stadt Braunschweig, ob die Platzrunden grundsätzlich im Norden erfolgen können, um den Lärm für die Anwohner des Flughafens möglichst gering zu halten. Der Vertreter des Aerowest Flug Centers erklärt, dass bereits jetzt 99 % der Platzrunden im Norden absolviert werden.“</p> <p>Das Gutachten 2003 berücksichtigt eine andere Verteilung. Die Belastung für Wenden West ist also deutlich höher als im Gutachten ausgewiesen.</p> <p>&gt;Keine Berücksichtigung von Platzrunden durch S5.1 und S5.2 Flugzeuge im Gutachten 2003, die regelmäßig stattfinden.</p> <p>Durch die nur empfohlene Platzrunde finden dabei regelmäßig auch direkte Überflüge des Ortes Wenden statt, was die Fluglärmbelastung sehr stark erhöht, Beispiel s. Anlage_02 und Anlage_03.</p> <p>&gt;Bei der z.Z. auf der Internetseite des Flughafens BS-WOB veröffentlichten empfohlenen Südplatzrunde, beginnt der Querabflug bei Betriebsrichtung 26 später als im Gutachten dargestellt. Dadurch wird Wenden West stärker belastet als Gutachten dargestellt.</p> <p><b>Lärmwerte</b></p> <p>Die Ergebnisse des Gutachtens 2003 beruhen auf einer Bahnlänge von 2600m. Umgesetzt wurde 2300m. Dadurch sind die Werte bei Start</p>	

<p>Richtung Westen für die dortigen Bürger höher als im Gutachten ausgewiesen.</p> <p><b>Abflug Whiskey 1</b> Die zur Berechnung genommene Route entspricht nicht der Beschreibung im Text der LuftVODV98 und nicht dem, wie geflogen wird. Real ist die Fluglärmbelastung dadurch viel höher als im Gutachten 2003 dargestellt. Unverständlich ist auch, dass bei der Nullvariante das Flugverfahren, wie auch in der LuftVODV98 vorgeschrieben, rechts neben der Autobahn langführt, aber für 2300m und 2600m Startbahnlänge direkt auf der Autobahn. Dadurch wird rechnerisch eine geringere Belastung der Bürger erreicht. In einer aktuelleren Betrachtung zur Prognose von Flugverfahren am Flughafen BS-WOB von 2013 ist die Route sehr gut und wie realistische geflogen wird, dargestellt, s. Anlage 04 Seite 4.</p>	
<p><b>Abflug November Start nach Westen</b> Im DES vom Schallgutachten 2003 und 2017 beschrieben, aber in keiner offiziellen Informationsstelle für Piloten dargestellt. Auswärtige Piloten können sich nicht informieren. Auch hier wird regelmäßig abgekürzt und Wenden West, bzw. die Häuser der Straße Am Wasserwerk überflogen. Der Querabflug erfolgt viel zu früh und somit außerhalb der Korridor- breite die im Gutachten 2003 dafür angenommen wurde. Nicht berücksichtigt wurde auch hier das Urteil des Amtsgerichtes Braunschweig, dass Korridorbreiten von 1000m als normal bezeichnet hat.</p> <p>Alle genannten Punkte tragen dazu bei, dass die tatsächliche Fluglärmbelastung für das Baugebiet Wenden West, aber auch für den Bestandsbereich von Wenden, wesentlich höher ist als im Gutachten 2017 dargestellt.</p> <p>Obwohl das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als zuständige Behörde für den Flughafen mehrmals darauf hingewiesen hat, dass das Baugebiet Wenden West direkt überflogen wird, werden Gutachten ausgelegt, die anderes zeigen.</p> <p>Auch (Name) ignoriert vollständig in seiner Stellungnahme zum Umweltbericht beim Fluglärm die Tatsache, dass das Flugverfahren nach LuftVODV98 direkt über das Baugebiet führt. Die Piloten zeigen kein vorsätzliches Fehlverhalten, sondern verhalten sich korrekt. Bei der Fülle an Informationen zum Fluglärm und den Flugverfahren scheint mir ein vorsätzliches Fehlverhalten von (Name) in seiner Stellungnahme vorzuliegen.</p>	

<p>Das zeigt sich auch in der unsachlichen Bemerkung zu den Beschwerden aus Wenden. Wenn schon eine Relation vorhanden ist, dann die, dass der Fluglärmenschutzbeauftragte (Name) Beschwerdeführern eine Entscheidung des Amtsgerichtes Braunschweig mitteilt, dass Abweichungen von 500m zur idealen Flugroute völlig normal sind. Da gibt es nur wenige, die sich die Schallgutachten besorgen und feststellen, dass die dort berücksichtigten Korridorbreiten viel geringer, zum großen Teil nicht einhaltbar sind. Wie (Name) in seinen Berichten schreibt, haben viele resigniert. Aber einige nicht.</p>	
<p>Stellungnahme zum Schallgutachten 2017</p> <p><b>Fluglärm Gutachten 2017</b></p> <p>Das Gutachten enthält gravierende Fehler. Die Korridorbreiten unterscheiden sich zum Gutachten 2003. Das Flugverfahren nach LuftVODV98, welches direkt über das Baugebiet Wenden West führt, ist überhaupt nicht berücksichtigt worden, usw.</p> <p><b>Flugbewegungszahlen</b></p> <p>Die Flugbewegungszahlen von 2016 sollen belegen, dass ein starker Rückgang der Flugbewegungen für die Zukunft zu erwarten ist. Das ist nicht korrekt, hier muss eine Prognose für das Jahr 2030, wie beim Straßen- und Gewerbelärm, genommen werden. Auffällig ist die Bezeichnung ‚erweiterte Platzrunde‘, die nur als eine Flugbewegung in Statistiken eingeht. Für die Berechnung wurden alle erweiterten Platzrunden als zwei Flugbewegungen genommen. Bei einer Platzrunde muss der Pilot das Flugeschehen am Flughafen einsehen und beurteilen können. ‚Erweiterte Platzrunden‘ sind somit keine Platzrunden, da der Flug fast immer in weiter Entfernung vom Flughafen stattfindet. Offensichtlich soll in Statistiken die Anzahl der Flugbewegungen reduziert werden.</p> <p><b>Flugzeugklassen</b></p> <p>In der Flugzeugklasse P1.3 gibt es inzwischen sehr laute Modelle, die einem Airbus 320 oder den Businessjets in der Lärmentwicklung in nichts nachstehen, zum Teil sogar lauter sind. Als Beispiel sei hier das Modell Cirrus SR22 genannt, dass häufig am Flughafen BS-WOB zu finden ist, s. Anlage_01. Es werden sehr viele Platzrunden mit diesem Flugzeugtyp geflogen. Insofern ist die Belastung durch die Flugzeuggruppe P1.3 deutlich höher als im Gutachten dargestellt.</p> <p><b>Platzrunden</b></p> <p>„Obwohl die Korridore größer sind als im Gutachten 2003, sind sie immer noch viel zu klein. Auch hier wurde weder das Urteil des</p>	<p>Das Schallgutachten 2017 ist nach dem Berechnungsverfahren der europäischen Umgebungslärmrichtlinie erstellt worden.</p>

Amtsgerichtes Braunschweig noch das Gutachten der Fachhochschule Aachen berücksichtigt.	
<p>&gt;Bei der z.Z. auf der Internetseite des Flughafens BS-WOB veröffentlichten empfohlenen Südplatzrunde, beginnt der Querabflug bei Betriebsrichtung 26 später als im Gutachten dargestellt. Dadurch wird Wenden West stärker belastet als Gutachten dargestellt.</p> <p>&gt;Keine Berücksichtigung von Platzrunden durch S5.2 Flugzeuge im Gutachten 2017, die regelmäßig stattfinden. Durch die nur empfohlene Platzrunde finden dabei regelmäßig auch direkte Überflüge des Ortes Wenden statt, was die Fluglärmbelastung sehr stark erhöht, Beispiel s. Anlage_02.</p> <p>&gt;Flugzeuge der Klasse S5.1 sollen lt. DES die gleiche Platzrundenroute fliegen wie Flugzeuge der Klasse P1.3. Da dies ist wegen der engen Kurven nicht machbar ist, wird ein großer Teil von Wenden überflogen, auch Wenden West, s. Anlage_03.</p> <p>&gt;Große Flugzeuge fliegen nur nördliche Platzrunden. Aber auch überwiegend kleinere, wie der Auszug dem Protokoll der 88.Sitzung der Fluglärmenschutzkommission zeigt: <a href="#">.141023_Protokoll_der_88._Sitzung_der_Fluglärmenschutzkommission_BS-WOB_TOP 5</a>:</p> <p>„Abschließend erkundigt sich der Vertreter der Stadt Braunschweig, ob die Platzrunden grundsätzlich im Norden erfolgen können, um den Lärm für die Anwohner des Flughafens möglichst gering zu halten. Der Vertreter des Aerowest Flug Centers erklärt, dass bereits jetzt 99 % der Platzrunden im Norden absolviert werden.“</p> <p>Das Gutachten 2017 berücksichtigt eine andere Verteilung. Die Belastung für Wenden West ist also deutlich höher als im Gutachten ausgewiesen.</p> <p><b>Abflug Whiskey 1</b> Die zur Berechnung genommene Route entspricht nicht der Beschreibung im Text der LuftVODV98 und nicht dem, wie geflogen wird. Real ist die Fluglärmbelastung dadurch viel höher als im Gutachten 2017 dargestellt. Im Text der LuftVODV98 steht ausdrücklich, dass rechts von der Autobahn geflogen werden soll. Im Gutachten dargestellt ist sogar ein Überflug der Autobahn. Die Fluglärmbelastung ist dadurch real deutlich höher als im Gutachten 2017 rechnerisch ermittelt. In einer aktuelleren Betrachtung zur Prognose von Flugverfahren am Flughafen BS-WOB von 2013 ist die Route sehr gut und</p>	

wie realistisch geflogen wird, dargestellt, s. Anlage_04, Seite 5.	
<p>Abflug November Start nach Westen</p> <p>Im DES vom Schallgutachten 2003 und 2017 beschrieben, aber in keiner offiziellen Informationsstelle für Piloten dargestellt. Dadurch können sich auswärtige Piloten nicht informieren. Auch hier wird regelmäßig abgekürzt und Wenden West, bzw. die Häuser der Straße Am Wasserwerk überflogen. Der Querabflug erfolgt viel zu früh und somit außerhalb der Korridorbreite die im Gutachten 2017 dafür angenommen wurde. Nicht berücksichtigt wurde auch hier das Urteil des Amtsgerichtes Braunschweig, dass Korridorbreiten von 1000m als normal bezeichnet hat.</p> <p>Alle genannten Punkte tragen dazu bei, dass die tatsächliche Fluglärmelastung für das Baugebiet Wenden West, aber auch für den Bestandsbereich von Wenden, wesentlich höher ist als im Gutachten 2017 dargestellt.</p> <p>Obwohl das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als zuständige Behörde für den Flughafen mehrmals darauf hingewiesen hat, dass das Baugebiet Wenden West direkt überflogen wird, werden Gutachten ausgelegt, die anderes zeigen.</p> <p>Auch (Name) ignoriert vollständig in seiner Stellungnahme zum Umweltbericht beim Fluglärm die Tatsache, dass das Flugverfahren nach LuftVODV98 direkt über das Baugebiet führt. Die Piloten zeigen kein vorsätzliches Fehlverhalten, sondern verhalten sich korrekt. Bei der Fülle an Informationen zum Fluglärm und den Flugverfahren scheint mir ein vorsätzliches Fehlverhalten von Herrn Hoppmann in seiner Stellungnahme vorzuliegen.</p> <p>Das zeigt sich auch in der unsachlichen Bemerkung zu den Beschwerden aus Wenden. Wenn schon eine Relation vorhanden ist, dann die, dass der Fluglärmbeauftragte (Name) Beschwerdeführern eine Entscheidung des Amtsgerichtes Braunschweig mitteilt, dass Abweichungen von 500m zur idealen Flugroute völlig normal sind. Da gibt es nur wenige, die sich die Schallgutachten besorgen und feststellen, dass die dort berücksichtigten Korridorbreiten viel geringer, zum großen Teil nicht einhaltbar sind. Wie (Name) in seinen Berichten schreibt, haben viele resigniert. Aber einige nicht.</p>	
<p>Stellungnahme zur Schalltechnische-Untersuchung_GTA-2020</p> <p>3.7 Straßenverkehrslärm der BAB A 2</p>	Es wurde das Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig zugrunde gelegt, welches in ein regionales Verkehrsmodell eingebettet

<p>Bei den Verkehrsstärken sind die Steigerungsraten aus dem Bundesverkehrswege- plan 2030 nicht berücksichtigt worden.</p>	<p>ist und mit dem Bundesverkehrswegeplan abgestimmt ist.</p>
<p>3.10 Fluglärm des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg &gt;Der Unterschied der Starts und Landungen zwischen dem Gutachten 2003 und 2017 ist keine konservative Betrachtung. Der Zahlenunterschied ist zu gering. Auch sollte eine Prognosezahl 2030 genommen werden, wie beim Straßen- und Schienenlärm.</p> <p>&gt;Bei der Untersuchung 2003 sind die Korridore viel zu eng gewählt worden. Somit ist die berücksichtigte Streuung viel zu gering.</p> <p>&gt;Bei der Verteilung der Flugbewegungen, 100% Auslastung der Betriebsrichtung 08 (Ost) zu nehmen, ist nicht korrekt. Wenn, muss die Variante mit der höchsten Fluglärmbelastung der Bürger genommen werden. Aufgrund der vielen Fehler in dem Gutachten 2003, sollte es überhaupt nicht berücksichtigt werden.</p>	<p>Der Schallgutachter hat die maßgeblichen Immissionswerte aus dem Schallgutachten zum Planfeststellungsverfahren (2003) nachrichtlich übernommen. Im Rahmen des aktuellen Schallgutachtens wurden keine Fluglärmuntersuchungen vorgenommen, da der Fluglärm im Hinblick auf die festzusetzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 vernachlässigbar ist.</p>
<p>Stellungnahme zum Gutachten Klimaökologie</p>	<p>Der Einwand zum GTA-Schallgutachten ist geprüft worden. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass der Fehler nur redaktioneller Art ist: In Kapitel 3.10 steht fälschlicher Weise, dass von 100%-tigen Auslastung der Betriebsrichtung 08 (Ost) ausgegangen wurde. Das hieße, alle Flugzeuge starten nach Osten und in Wenden wäre es dann zu leise. Für die Berechnung ist jedoch die korrekte Lärmkarte für die reale Aufteilung der Betriebsrichtungen in das Schallgutachten übernommen worden. Die Rechenergebnisse und die Schlussfolgerungen sind also in Ordnung.</p>
<p>Betrachtungsraum Die Auswirkungen der geplanten Entwicklung bezüglich der Frischluftversorgung und der Lufttemperaturen werden ausschließlich unter der Voraussetzung betrachtet, dass das Kaltlufttentstehungsgebiet nördlich der Veltenhöfer Straße wirksam bleibt und Wenden weiterhin für Abkühlung und frische Luft sorgt. Da aber auch dieser Bereich bereits fest für eine städtebauliche Entwicklung eingeplant ist, ist das Fachgutachten in seinen Aussagen mehr oder minder irrelevant und gibt nur eine Zwischenbeschreibung zwischen zwei aufeinander folgenden Teilschritten wieder. Um seriöse Abschätzungen über die Folgen der weitgehenden Zerstörung der Kaltluftentstehung und der deutlichen Reduzierung der Strömung „der Reste“ abschätzen zu können, hilft diese Salamitaktik nicht weiter.</p> <p>Eine erste Idee der Wirkung nach Realisierung des 2. Bauabschnittes steht denn auch im Umweltbericht (Begründung S. 24, 4.4.6 zweitletzter Absatz). „Dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potentialflächen nördlich und</p>	<p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p>

<p>nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom an dieser Stelle zum Erliegen kommen wird“, lässt erahnen, welche Konsequenzen nach Umsetzung der Gesamtplanung auf die Bürger von Wenden zukommt.</p>	
<p>Mit der Gesamtplanung steht zu befürchten, dass sich die Temperaturen in ganz Wenden deutlich erhöhen, weil nahezu keine Kaltluft mehr einfließen wird. Hierbei wird im Gutachten mit keinem Wort auf die zu erwartenden massiven Veränderungen durch den Klimawandel und die daher zusätzlich zu erwartenden Temperaturanstiege sowie Hitzeperioden eingegangen. Das ist aus meiner Sicht zwingend erforderlich, da wir bei dieser städtebaulichen Entwicklung nicht von einer Arrondierung des Bestandes, sondern von einer Verdoppelung an Einwohner*innen, Versiegelung und Verkehr sprechen.</p>	
<p>Anregungen des Fachgutachtens</p> <p>Das Fachgutachten empfiehlt eine Gebäudestellung entlang der Veltenhöfer Straße quer zur Fahrbahn, um die Luftströmung möglichst wenig zu behindern. Dem wird - wie im Umweltbericht beschrieben - wegen der damit verbundenen Verlärming der strassenabgewandten Wohnseiten nicht gefolgt, mit der sich daraus ergebenden Konsequenz, dass „dabei jedoch zu berücksichtigen sei, dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potenti alflächen nördlich und nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom voraussichtlich zum Erliegen kommt.“ (s. o.) Eine Bewertung dieser erschreckenden Erkenntnis und sich daraus ergebende mögliche Konsequenzen für Bestands- und Neubebauung werden selbst für den ersten Bauabschnitt nicht vorgenommen.</p>	
<p>Was bedeutet es, wenn die „sehr hohe bioklimatische Bedeutung als wichtiger klimaökologischer Ausgleichsraum mit einer sehr hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ schon beim ersten Bauabschnitt zwar als Begründung für diese Abwägung herhalten muss, aber die sich daraus ergebenden Konsequenzen für den südlichen Bereich von Wenden gar nicht klar sind? Wie wird sich die gesamte Neubebauung auf die Versorgung Wendens mit Frischluft und mit Abkühlung in der Nacht auswirken? Wie wird dabei der Klimawandel mit langanhaltenden Hitzeperioden und tropischen Nächten berücksichtigt?</p> <p>Im Klimagutachten wird als Maßnahme vorgeschlagen, eine 300 m<sup>2</sup> große Wasserfläche im</p>	<p>Es wird auf die Abwägung 2 „Klimatische Auswirkungen“ verwiesen.</p>

<p>Grünzug zu realisieren. Davon ist im Bebauungsplan nichts zu finden. Die Empfehlung wird weder thematisiert noch bewertet. Aus welchem Grund wurde dieser Vorschlag gemacht und aus welchen Gründen wurde ihm nicht gefolgt?</p>	
<p>Ausgleichsflächen – Verfügbarkeit und Auflagen Da eine Verfügbarkeit der Ausgleichsflächen noch nicht gesichert ist, kann aus meiner Sicht der Bebauungsplan erst nach endgültiger Sicherung der Flächen rechtsverbindlich werden. Ist das richtig?</p>	<p>Die Flächen für externe Kompensationsmaßnahmen, für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen befinden sich mittlerweile im Eigentum der Stadt Braunschweig.</p>
<p>Fazit Die vorgeschlagene Entwicklung würde ohne Veränderung der Planung langfristig zum gesellschaftlichen und kulturellen Ende des sozialen Miteinander im heutigen Zentrum der Hauptstraße Wenden führen. Das Verkehrsaufkommen steige stark an – und damit würden auch Lärm, Abgase, Stau- und Unfallgefahr in weitem Umfeld stark ansteigen.</p> <p>Die nächtliche Abkühlung und die Versorgung der Menschen mit Frischluft würden sich verschlechtern. Die Wohn- und insbesondere Schlafzufriedenheit würde entlang der Veltenhöfer Straße, der Hauptstraße, der Straße Am Wasserwerk und wahrscheinlich darüber hinaus abnehmen. Gartenflächen würden unbenutzbar; die Immobilien verlieren deutlich an Wert.</p>	<p>Die hier vorgenommenen Einwendungen beziehen sich nicht unmittelbar auf das Plangebiet und sind z. T. unplausibel.</p>
<p>Daher lehne ich die geplante Erweiterung Wenders in der vorliegenden Form ab. Erst wenn ein zukunftsweisendes Mobilitäts- und Parkkonzept und eine gute Lösung bezüglich der Frischluftversorgung für die Bevölkerung gefunden sind, ist eine Erweiterung Wenders möglich und sinnvoll. Die bestehenden Gutachten müssen überarbeitet und ergänzt werden. Die Auswirkungen der Klimaveränderungen sind ebenfalls zu berücksichtigen und zu bewerten.</p>	<p>Die von den Planungen ausgelösten verkehrlichen und klimatischen Auswirkungen sind von unabhängigen Gutachtern untersucht worden. Die Ergebnisse der Gutachten sind in die Planungen eingeflossen. Ein Überarbeitungsbedarf wird an dieser Stelle nicht gesehen.</p> <p>Grundsätzlich stehen im öffentlichen Verkehrsraum des Bebauungsplans in ausreichendem Maß Flächen für eine zukunftsweisende Mobilität zur Verfügung. Die Details der Straßenausbauplanung sind in den weiteren Planungsschritten zu erarbeiten. Auch die nächtliche Kaltluftströmung kann weiterhin als abkühlende Ausgleichsströmung in den Bestand des Stadtteils Wenden wirken.</p>
<p>Da die Gefahr von schweren Unfällen und langen Staubbildungen steigt, ist auch eine Betrachtung von Gefahrguttransporten notwendig. Hier muss unter anderem mit Unfällen unter Beteiligung von Transporten radioaktiver Stoffe sowie einer deutlich ansteigenden Strahlenbelastung der Bevölkerung durch im Stau stehende Transporte radioaktiver Stoffe gerechnet werden. De-</p>	<p>Die Betrachtung von Gefahrguttransporten und deren Auswirkungen sind nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Es ist nicht erkennbar, dass sich durch diese Transporte eine nicht durch die erforderlichen Transportgenehmigungen geregelte Gefahr realisiert, zumal ein Transportweg im Bereich der Bebauung nicht vorgesehen ist.</p>

<p>ren Strahlung (Grenzwert an Fahrzeugoberfläche bis zu 2 Millisievert pro Stunde) entspricht dem bis zu 17.000-fachen des Grenzwertes von Überwachungsbereichen von Nuklearbetrieben von 1 Millisievert im Jahr. Um diese Gefahr auszuschließen, ist eine erweiterte Verkehrsuntersuchung um diesen Aspekt zu ergänzen.</p>	
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 10</b> <b>Schreiben vom 03.09.2020</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Bereits am 30.04.2020 habe ich Ihnen schriftlich mitgeteilt, dass die o.g. Planung hinsichtlich der auf der Ebene der Bauleitplanung nicht gelösten Immissionsproblematik nicht genehmigungsfähig wäre. Leider hat sich auch nach der Überarbeitung der Unterlagen zur öffentlichen Auslegung nichts an dieser Tatsache geändert.</p> <p>Wie in der Begründung ausgeführt, befinden sich " Südlich der A2 ...ausgedehnte Industrie- und Gewerbegebiete, die in den Bebauungsplänen RH 28, RH 30 und V10 als Industriegebiete bzw. eingeschränkte Industriegebiete festgesetzt sind. "</p>	<p>Aufgrund des Schreibens im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB vom 30.04.2020, wurden die Planunterlagen ergänzt. Insbesondere wurde in der Begründung mit Umweltbericht verstärkt auf die Situation der Gemengelage eingegangen. Es wurde, basierend auf das zum Bebauungsplan erstellte Schallgutachten, ausführliche Erläuterungen zur Situation der Schallausbreitung der Gewerblichen Baufläche südlich der A 2 eingegangen und Lösungsmöglichkeiten zur Bewältigung möglicher Konfliktpotentiale aufgezeigt.</p>
	<p>Zudem wurde von der Firma GTA Gesellschaft für technische Akustik mbH eine ergänzende Schalltechnische Untersuchung erstellt. Der FNP-Entwurf und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht lagen gemäß § 4a (3) BauGB erneut aus. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben.</p> <p>Es wird auf die Abwägung 1 „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Nach Durchsicht des Onlineinformationssystems für Bauleitpläne handelt es sich überwiegend um sehr alte Pläne. Hier stellt sich die Frage, ob diese nach Inkrafttreten des BBauG übergeleitet wurden und ob sie als qualifizierte Pläne zu beurteilen sind.</p> <p>„Typischerweise wird für uneingeschränkte Industriegebiete eine flächenbezogene Schallleistung von 70 dB(A)/m<sup>2</sup> (Tag und Nacht) angesetzt - die Emissionsansätze schwanken je nach Quelle um ± 5 dB(A)/m<sup>2</sup>. Wie in der schalltechnischen Untersuchung von GTA ausgeführt wird, würden Schallemissionen in industrietypischer Größenordnung aber an der bestehenden Wohnbebauung nördlich und östlich des Plangebietes zu erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm führen“</p>	<p>Die genannten Bebauungspläne sind als rechtsverbindlich und qualifiziert anzusehen.</p> <p>Es wird auf die Abwägung 1 „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>

<p>Aus Ihrer Sicht wären jedoch „die zulässigen Emissionen der Industriegebiete sind daher bereits im gegenwärtigen Zustand durch die bestehende Nachbarschaft zu schutzbedürftigen Nutzungen beschränkt. Im Gutachten wurden die flächenbezogene Schallleistung im Industriegebiet daher soweit reduziert, dass im Bestand rechnerisch ein richtlinienkonformer Zustand eingehalten wird.“ Sollten die südlich der A2 gelegenen Industrie- und Gewerbegebiete rechtverbindlich durch einen Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt worden sein, kann eine Beschränkung der zulässigen Immissionen jedoch nicht allein durch die Anwendung der TA-Lärm, (die im Übrigen keine Grenz- sondern lediglich Orientierungswerte darstellt) erfolgen, sondern muss durch eine Überplanung der entsprechenden Bebauungspläne umgesetzt werden.</p>	
<p>Ein möglicher Immissionskonflikt bei der Neuplanung von Wohnbauflächen kann nicht auf die Ebene des Gewerberechts verschoben werden, sondern muss durch die Instrumente der Bau- leitplanung gelöst werden. Hierbei sind insbesondere die Interessen der betroffenen Betriebe in die Abwägung einzustellen. Unabdingbar wäre es, zunächst den Umfang der aktuellen Immissionslage festzustellen, da ansonsten der Gefahr von Eingriffen in die Bestandsrechte der Betriebe bestehen könnte. Sowohl an einer Bestandsaufnahme als auch an der entsprechenden Abwägung mangelt es in den vorgelegten Unterlagen. Ohne eine vorherige Überplanung der entsprechenden Industrie- und Gewerbegebiete kann eine Ausweisung von Wohnbauflächen im Geltungsbereich der 147. Flächennutzungsplanänderung nicht erfolgen.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung 1 „Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p> <p>Eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Immissionen auf der Grundlage der bestehenden Nutzungen der Betriebe in den festgesetzten GI-Gebieten wurde von der Gesellschaft für technische Akustik mbH (GTA) erarbeitet. Die Planunterlagen wurden basierend auf diesen Untersuchungen umfangreich überarbeitet.</p> <p>Auf Grundlage der von der Stadt Braunschweig durchgeführten Erhebung der Betriebstypen vor Ort auf den Flächen der Industriegebiete der Bebauungspläne VH10, RH28 ·und RH30, der Angabe von Öffnungszeiten, sowie der Auswertung von Betriebs- und Baugenehmigungen, ist eine Einschätzung des Emissionsverhaltens der Betriebe durch Abschätzung des Pegels der flächenbezogenen Schallleistung durchgeführt worden.</p> <p>Mit diesen in den Anlagen 1.1 und 1.3 der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung für die Tages- und die Nachtzeit dargestellten Kennwerten sind die Geräuschimmissionen flächenhaft im Plangebiet sowie an Einzelpunkten auf den geplanten Wohnbauflächen und an der dem Plangebiet umliegenden Bebauung rechnerisch ermittelt worden. Im geplanten allgemeinen Wohngebiet ergeben sich an der südlichen Grenze Immissionspegel von 54,5 bis 54,9 dB(A) welche den Orientierungswert des Beiblatts 1 zur DIN 18005 für Gewerbelärm von 55 dB(A) am Tage unterschreiten. Nachts ergeben sich entsprechend 37,1 bis 37,4 dB(A) für den Immissionspegel, der entsprechende</p>

	<p>Orientierungswert. von 40.dB(A) wird ebenfalls unterschritten.</p> <p>Den Betrieben verbleibt Erweiterungspotential am Tage (siehe Abwägung „potentielle Einschränkung der Betriebe südlich der A 2). Die vorhandenen Betriebe hatten im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß 4 a (3) BauGB die Gelegenheit sich über die Inhalte des Planvorhabens zu informieren und eine Stellungnahme abzugeben. In der Bekanntmachung zur erneuten öffentlichen Auslegung wurde explizit auf die Überarbeitung der Unterlagen bezüglich der potentiellen Einschränkung der bestehenden Betriebe südlich der A 2 hingewiesen.</p> <p>Keiner der im Industriegebiet ansässigen Betriebe hat in den beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen Erweiterungsabsichten mitgeteilt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b></p> <p>Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>

## 147. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Braunschweig

### „Wenden-West, 1. BA“

#### Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Der Entwurf der 147. Flächennutzungsplanänderung und die überarbeitete Begründung mit Umweltbericht wurde in der Zeit vom 30.12.2020 bis 01.02.2021 gemäß § 4a (3) BauGB öffentlich ausgelegt. Die von den Änderungen/Ergänzungen der Begründung mit Umweltbericht betroffenen Behörden wurden mit Schreiben vom 14.12.2020 erneut beteiligt und die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 01.02.2021 gegeben.

Der Inhalt der Stellungnahmen ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt und abgewogen worden. Stellungnahmen die zu einer wesentlichen Änderung der Planunterlagen führten, sind nicht eingegangen.

Dieser Beteiligung lag der Stand der Planung vom 15.12.2020 zugrunde.

#### Vorbemerkungen

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung gingen Stellungnahmen ein, in denen es vorwiegend um die potentielle Einschränkung der Betriebe südlich der Autobahn A 2 ging. Um Wiederholungen bzw. die Aufsplittung in Detailaspekte verteilt auf mehrere Stellungnahmen und eine damit einhergehende Unübersichtlichkeit zu vermeiden, sind diese Punkte im Folgenden aufgeführt und mit einer zusammenfassenden Abwägung versehen. Die Überschrift der Abwägungen ist dabei nur als Orientierungshilfe zu verstehen. Die konkreten einzelnen Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen sind der wörtlichen Wiedergabe in der anschließenden Abwägungstabelle zu entnehmen.

In der Abwägungstabelle wird bei Stellungnahmen zum Thema Gewerbelärm und potentieller Einschränkung der Betriebe auf die unten aufgeführte Abwägung verwiesen. Einwendungen zu anderen Themen, werden bei den einzelnen Stellungnahmen in der Tabelle behandelt.

#### **Abwägung zur potentiellen Einschränkung der Betriebe südlich der A 2**

**Für eine konfliktfreie Ausweisung der geplanten Wohnbauflächen müssen die Industriebetriebe südlich der A 2 eingeschränkt werden (Wiedergabe der Einwendungen in Kurzform).**

Gemäß dem Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung sind die Schallemissionen aus den vorhandenen Industrie- und Gewerbegebieten südlich der A 2 aufgrund der Regelungen der TA Lärm bereits im gegenwärtigen Zustand durch die vorhandene Wohnbebauung in Wenden-Süd sowie „Am Wasserwerk“ faktisch begrenzt.

Die detaillierte branchenspezifische Betrachtungsweise der ergänzenden Untersuchung bestätigt, dass die dort ansässigen Betriebe in der Summe die Immissionsrichtwerte im geplanten Wohngebiet unterschreiten und daher auch eine Steigerung der betrieblichen Aktivitäten noch möglich ist. Die in den Industrie- und Gewerbegebieten maximal üblichen Schallemissionen können aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zwar nicht vollständig ausgenutzt werden, jedoch verbleiben auch bei Durchführung der Planung für die ansässigen Unternehmen Emissionsreserven für potentielle Betriebserweiterungen am Tage. Hinzu kommt, dass die Berechnungen bei freier Schallausbreitung durchgeführt wurden. Da die bestehende und geplante Bebauung noch eine gewisse Abschirmwirkung entfaltet, ist zudem davon auszugehen, dass die tatsächlichen Immissionen im Wohngebiet noch unter den berechneten Werten liegen. Zudem ist damit zu rechnen, dass sich zusätzlich zur vorhandenen Wohnbebauung auch die geplante Wohnbebauung abschirmend auf die Immissionen auswirkt.

In Bezug auf den Betrieb der „Bötel – Mascheroder Sand und Kies GmbH“ mit seiner Brechanlage ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte im Plangebiet auch unter Berücksichtigung branchentypischer Emissionskennwerte der Brechanlage immer noch unterschritten werden. Für den Betrieb wurde in der Berechnung konservativ ein Emissionsverhalten am oberen Rand der möglichen Bandbreite – also der worst case – zugrunde gelegt. Höhere Emissionen sind auf der vorhandenen Fläche nicht zu erwarten und wären auf Grund der in der Betriebsgenehmigung erteilten Lärmschutzauflagen auch gar nicht zulässig. Das Interesse an der Ausweisung neuer Wohnbauflächen an einem verkehrlich gut angebundenen Standort zur Deckung des bestehenden Wohnbedarfs ist insoweit höher zu gewichten als die ohnehin durch die Rücksichtnahme auf die bereits vorhandene Wohnbebauung eingeschränkte Möglichkeit des Betriebes zur Erhöhung seiner Emissionen.

In Hinblick auf die Möglichkeiten einer potentiellen Gebietsveränderung bzw. Erweiterung der Betriebe ist insgesamt festzustellen, dass im Industrie- und Gewerbegebiet zurzeit kaum freie Flächen für räumliche Erweiterungen oder Neuansiedlungen zur Verfügung stehen. Die wenigen noch zur Verfügung stehenden Flächen wurden im Rahmen der Schallberechnung vorsorglich mit gewerbegebietstypischen Emissionswerten berücksichtigt, so dass die zukünftige Nutzung dieser Freiflächen nicht zu einem relevanten Anstieg der Immissionen im geplanten Wohngebiet führt.

Auch eine potenzielle Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtstunden ist betrachtet worden. Rechnet man alle Betriebe zusammen hat sich nach Überprüfung der Genehmigungslage gezeigt, dass der Immissionsrichtwert in der Nacht auf Grundlage der genehmigten Werte bereits ausgeschöpft ist.

Eine zusätzliche Einschränkung des Nachtbetriebs ergibt sich durch das geplante Wohngebiet jedoch nicht, da die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung (Im Rosenkamp) in der Nacht bereits jetzt keine höheren Emissionen aus dem Industriegebiet zulassen. Für den vorhandenen Branchenmix im bereits dicht bebauten Industriegebiet ist es jedoch ohnehin eher unwahrscheinlich, dass die tatsächlichen Emissionen weiter ansteigen werden, so dass zukünftig keine weitere Einschränkung des Nachtbetriebs durch das neue Wohngebiet zu erwarten ist.

Für den abstrakten Fall, dass sich das Industrie- und Gewerbegebiet zukünftig insgesamt so verändert, dass sich deutlich stärker emittierende Betriebe ansiedeln wollten, kann einem potentiellen Konflikt grundsätzlich mit planerischen Mitteln, z.B. durch Festsetzung flächenbezogener Schallleistungspegel oder Schallschutzmaßnahmen auf den Grundstücken z. B. durch abschirmende Bebauung oder technische Maßnahmen begegnet werden. Im Hinblick auf eine potenzielle zukünftige Überplanung des Industriegebietes wäre es in diesem Fall voraussichtlich notwendig, das Industriegebiet in Teilflächen zu gliedern und die flächenbezogenen Schallleistungspegel pro Teilfläche so festzusetzen, dass der gegenwärtige Betrieb weiterhin aufrechterhalten werden kann und am Tage Reserven für Erweiterungen bestehen. Dies wäre voraussichtlich für alle Betriebe möglich. Derzeit sind allerdings keine solche Ansiedlungsabsichten von deutlich stärker emittierenden Betrieben bekannt. Sie wurden auch nicht im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen von den Betrieben geltend gemacht.

Die Schallemissionen im Industriegebiet werden nicht nur durch die Wohnbebauung an der Straße „Im Steinkampe“ sondern vor allem auch und maßgeblich durch die Siedlung „Am Wasserwerk“ (nördlich des Plangebietes) begrenzt. Die berechneten Beurteilungspegel im Plangebiet zeigen, dass für die geplante Wohnbebauung noch Immissionsreserven bestehen, ohne die gegenwärtigen Betriebe im Industriegebiet einzuschränken. Die Flächen im Industriegebiet sind weitgehend belegt, für die wenigen Freiflächen wurden vom Gutachter gewerbegebietstypische Emissionen berücksichtigt, so dass die Ausdehnung der Betriebe auf die verbleibenden Freiflächen rechnerisch nicht zu einer Erhöhung der Immissionen im Plangebiet führt.

Eine spätere Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung, die zu Einschränkungen oder Aufwendungen der betroffenen Betriebe führen könnte, wäre auch nicht von vornherein erkennbar

fehlerhaft. Sie wäre eine auf die schalltechnischen Emissionen beschränkte Gliederung der Industriegebiete, die als gebietsübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO grundsätzlich zulässig wäre und den Gebietscharakter der Industriegebiete im Übrigen unberührt ließe. Insbesondere ist es nicht erkennbar, dass es eine unzumutbare Beeinträchtigung der Rechte der Grundstückseigentümer darstellen würde, wenn diese die seit über 50 Jahren geltenden Festsetzungen der Bebauungspläne zukünftig nicht erheblich über das bisher etablierte Maß ausnutzen dürften. Künftige planerische Festsetzungen für das bestehende Industriegebiet, die theoretisch aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht absehbarer - Neuansiedlungen von stark emittierenden Betrieben erforderlich werden könnten, und damit möglicherweise einhergehende Einschränkungen der Grundstückseigentümer in der Ausnutzung des bisher bestehenden Industriegebiets werden insofern hingenommen, um das Wohngebiet Wenden-West an der vorgesehenen Stelle realisieren zu können.

Da auch das im parallelen Bebauungsplan geplante Gewerbegebiet „Wenden-West, 1.BA“ zukünftig zu einer Erhöhung der gewerblichen Immissionen sowohl im Plangebiet selbst als auch an der Bestandsbebauung in Wenden führen wird, werden die zulässigen Emissionen im geplanten Gewerbegebiet begrenzt, um auch hier einen regelkonformen Zustand in Hinblick auf die TA Lärm sicherzustellen.

Die Gewerbelärmimmissionen haben insgesamt keinen relevanten Einfluss auf die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels. Die Berechnung der Beurteilungspegel im Plangebiet zeigt, dass die Gewerbelärmimmissionen unterhalb der Verkehrslärmimmissionen liegen. Für den Betrachter vor Ort bedeutet dies, dass der Gewerbelärm wegen der Überdeckung durch den Verkehrslärm der A 2, wenn überhaupt, ohnehin nur sehr begrenzt wahrgenommen werden kann.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schallemissionen der derzeit ansässigen Betriebe keine Immissionskonflikte im Geltungsbereich erzeugen. Auch werden die Emissionen der vorhandenen Betriebe südlich wie nördlich der Autobahn durch die geplante Änderung nicht weiter eingeschränkt. Für die Unternehmen im Industriegebiet verbleiben am Tage Emissionsreserven für mögliche Betriebserweiterungen. In der Nacht ist der Immissionsrichtwert der TA Lärm an der maßgeblichen Bestandsbebauung hingegen auch ohne das geplante Wohngebiet bereits ausgeschöpft.

Insgesamt wird die Realisierung des geplanten Wohngebietes mit ca. 180 Wohneinheiten als sehr wichtig betrachtet. Konflikte zwischen den bestehenden Betrieben südlich der A 2 sind voraussichtlich nicht zu erwarten. Bei eventuell entstehenden Konflikten bezüglich des Schallschutzes zwischen den Betrieben und der geplanten Wohnbebauung, ist aktuell die Ausweitung der Wohnbauflächen aufgrund des tatsächlich bestehenden dringenden Bedarfes wichtiger, als die Vermeidung lediglich potentieller Lärmkonflikte.

<b>Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes, Ludwig-Winter-Str. 2, 38120 Braunschweig</b> <b>Schreiben vom 06.01.2021</b>	
zu den mir von Ihnen mit Schreiben vom 17.12.2020 vorgelegten Unterlagen möchte ich folgende Anmerkungen machen:	
Im Umweltbericht wird erwähnt, dass die Schallemissionen der vorhandenen Betriebe bereits aufgrund der Regelungen der TA Lärm	Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.

<p>im gegenwärtigen Zustand durch die vorhandene Wohnbebauung im südlichen Wenden begrenzt sind.</p> <p>Die jetzige Situation bildet eine Gemengelage ab. Ein Ausgleich der Interessen (Wohngebiet und Industriegebiet) könnte nicht einseitig zu Lasten des Industriegebietes erfolgen. Zusätzlich ist anzumerken, dass mit dem jetzt verfolgten weiteren Heranrücken der Wohnbebauung ein Ausgleich zwischen Industriegebiet und (neuem) Wohngebiet zusätzlich zu Lasten des Industriegebietes gehen würde.</p>	
<p>Die Berechnung der Beurteilungspegel im Plangebiet zeigt, dass die Gewerbelärmimmissionen unterhalb der Verkehrslärmimmissionen liegen (lt. Lärmgutachten). Hier wird aber deutlich erwähnt, dass es sich um berechnete Immissionen handelt, der wahre Wert könnte nur durch eine Messung erfolgen!</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen. Die TA Lärm lässt in Anhang 2 eine Prognose anstelle einer Messung ausdrücklich zu.</p>
<p>Die Prognose der Geräuschsituations im Industriegebiet (ohne Messung) birgt große Unsicherheiten, die Lärmemissionen der Industriebetriebe sind vom Gutachter lediglich berechnet. Es wird erwähnt, dass die Immissionsrichtwerte aus dem Industriegebiet nicht vollständig ausgeschöpft werden. Diese Aussage beruht lediglich auf einer Prognose der Emissionen ähnlicher Betriebe, eine Messung der tatsächlichen Emissionen der Betriebe im Industriegebiet ist nicht durchgeführt worden. Eine verlässliche Aussage über die tatsächlichen Emissionen würde nur eine Messung ergeben.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Eine verlässliche Prognose der Lärmemissionen der im Industriegebiet ansässigen Betriebe kann nur erfolgen, wenn die Betriebe befragt werden, wie die zukünftigen Betriebsweisen aussehen werden. Dies müsste entweder direkt durch Befragung erfolgen.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen. Keiner der im Industriegebiet ansässigen Betriebe hat in den beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen Erweiterungsabsichten mitgeteilt.</p>
<p>Die Firma F. S. Fehrer Automotiv GmbH liegt im Industriegebiet südlich der Autobahn. Dieser Betrieb unterliegt der Störfallverordnung. Ein weiterer Betrieb nach einer eventuellen Heraufstufung des Industriegebietes zu einem Gewerbebetrieb würde diesen Betrieb an dieser Stelle ausschließen.</p>	<p>Bei einer eventuellen Überplanung des Gebiets wird die Firma F. S. Fehrer Automotiv GmbH nicht eingeschränkt. Im Störfallgutachten wurde die Verträglichkeit mit der Bebauung Wenden-West grundsätzlich bestätigt. Eine potenzielle zukünftige Überplanung würde sich im Wesentlichen auf den Lärmaspekt und nicht auf den Störfall beziehen. In diesem Fall wäre es voraussichtlich notwendig, das Industriegebiet in Teilflächen zu gliedern und die flächenbezogenen Schallleistungspegel pro Teilfläche so festzusetzen, dass der gegenwärtige Betrieb weiter-</p>

	hin aufrechterhalten werden kann und Reserven für Erweiterungen bestehen. Dies wäre voraussichtlich für alle Betriebe – mit Ausnahme der Brechanlage – möglich. Ein Ausschluss des Betriebes oder anderer Störfallbetriebe würde sich daraus also nicht ableiten lassen.
Der Firma Bötel – Maschroder Sand und Kies GmbH wird durch die vorgesehene F-Plan- und nachfolgende B-Planänderung eine möglich Entwicklung (Vergrößerung/Entwicklung) verwehrt.	Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.
<b>Stellungnahme von Gasunie, Postfach 510449, 30634 Hannover</b> <b>Schreiben vom 07.01.2021</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Von dem oben genannten Vorhaben sind Erdgashochdruckleitungen/Kabel der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen betroffen.  Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherrungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Ein Gasunie-Mitarbeiter wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktagen vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen:  Gasunie Deutschland Transport Services GmbH Standort Hannover Pasteurallee 1 30655 Hannover Tel.: 0511 / 640 607-1045	Die Stellungnahme bezieht sich auf nachfolgende Planverfahren und kann auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht berücksichtigt werden.
	<b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.
<b>Stellungnahme vom Amt für regionale Landesentwicklung, Postfach 3313, 38023 Braunschweig</b> <b>Schreiben vom 01.02.2021 (E-Mail), die Anlage der E-Mail ist datiert mit 28.11.2020</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
zur öffentlichen Auslegung des Plans der 147. Flächennutzungsplanänderung übersende ich hiermit meine Ihnen bereits bekannte Stellungnahme.  Der Inhalt des Schreibens ist inhaltlich gleichlautend mit der unten aufgeführten Stellungnahme vom <b>26.11.2020</b> (siehe unten) und ist datiert mit dem 28.11.2020	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

<b>Schreiben vom 26.11.2020</b>	
<p>Mit Schreiben vom 23.11.2020 haben Sie mir mitgeteilt, dass die Planunterlagen für die o.g. 147. Flächennutzungsplanänderung überarbeitet werden, in Kürze die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 4a (3) BauGB bekannt gemacht wird, und im Rahmen der Auslegung die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird. Sie haben nicht angegeben, inwieweit die erneute Beteiligung inhaltlich, zeitlich und bezogen auf den Kreis der Beteiligten beschränkt werden soll.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Eine erneute Auslegung halte auch ich für unerlässlich, da der Immissionskonflikt zwischen dem bestehenden Industriegebiet und dem geplanten Wohngebiet zur Zeit der erfolgten Beteiligung dieser 147. Flächennutzungsplan-Änderung nach § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB noch nicht erkannt und daher auch nicht in den Planunterlagen und der Abwägung behandelt wurde. Erst bei der Erstellung des Schallgutachtens für den Bebauungsplan des Wohngebietes zeigte sich, dass ein Industriegebiet mit einem gebietstypischen Immissionsverhalten nicht mit dem geplanten Wohngebiet vereinbar wäre.</p>	<p>Die vom Amt für regionale Landesentwicklung für als unerlässlich betrachtete erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB wurde vom 30.12.2020 bis zum 01.02.2021 durchgeführt. Zu diesem Verfahrensschritt wurde hinsichtlich der nebenstehenden Einwände eine ergänzende schalltechnische Untersuchung von der Gesellschaft für technische Akustik mbH (GTA) erarbeitet. Basierend auf diesen Untersuchungen wurden die Planunterlagen für die empfohlene erneute Auslegung umfangreich überarbeitet. Die nebenstehende Stellungnahme enthält keine neuen Einwände und wurde gleichlautend zu den Planunterlagen vor der Überarbeitung und ergänzenden schalltechnischen Untersuchung abgegeben.</p> <p>Es wird zudem auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Aus Ihrer Sicht wäre eine Schlechterstellung der vorhandenen Betriebe südlich der A2 durch eine Neuausweisung von Wohnbebauung in Wenden-West nicht zu erwarten. Sie gehen davon aus, dass eine höhere Ausnutzung der Schallkontingente schon jetzt durch die deutlich näherliegende Wohnnutzung im Süden Wendens nicht möglich wäre.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Da gilt jedoch, wenn überhaupt, lediglich in Bezug auf einen Teil des östlichen des nach § 34 BauGB an das Industriegebiet herangerückten Wohngebietes. Dieses kann jedoch nicht den Schutzanspruch eines Wohngebietes gemäß TA Lärm beanspruchen. Da es sich hier um eine klassische Gemengelage handelt, ist nach geltender Rechtsprechung ein Mittelwert zu bilden aus den Ansprüchen gegenseitiger Rücksichtnahme zwischen dem Industriegebiet und der Wohnbebauung.</p> <p>Für die größten Teile des bestehenden Industriegebietes ergeben sich erst durch die Pla-</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p> <p>Eine direkte Angrenzung zwischen dem vorhandenen Wohngebiet im Südwesten von Wenden (Straße: Im Steinkampe) und dem Industriegebiet südlich der A 2 besteht nicht. An das Wohngebiet grenzt südlich der Straße Im Steinkamp ein Streifen gewerblicher Nutzung. Daran anschließend verläuft die mehrspurige Autobahn A 2 und trennt optisch, räumlich und geräuschdominant das südlich beginnende Industriegebiet. Eine Straße oder ein Gewässer zwischen zwei</p>

<p>nung des heranrückenden neuen Wohngebiets weitergehende Beschränkungen der zulässigen Immissionskontingente, wie der Gutachter der GTA in seinem Gutachten dargelegt hat. Diese Tatsache ist in die Abwägung einzustellen.</p>	<p>Gebieten spricht nicht generell gegen ein Aneinandergrenzen unterschiedlicher Gebiete. Ist aber wie im vorliegenden Fall ein solcher Lärmpuffer (Autobahn und gewerbliche Nutzung) vorhanden, besteht in der Praxis weniger Anlass von der Ermessensvorschrift der Nr. 6.7 TA Lärm Gebrauch zu machen. Auch wenn hier eine gewisse Gemeingelage noch unterstellt werden könnte, so ist gemäß den Regelungen der TA Lärm bei der Zwischenwertbildung nach Nr. 6.7 unter anderem die Schutzwürdigkeit des Wohngebiets, die Prägung des Stadtteils Wenden und vor allem die Frage, welche der beiden unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde, zu berücksichtigen. Hier ist insbesondere unstrittig, dass die Wohnbebauung einige Jahre vor dem Industriegebiet vorhanden war. Unabhängig davon können durch geräuschemindernde Maßnahmen oder Abschirmungen der ggf. betroffenen Betriebe gemäß Nr. 6.7 letzter Satz TA Lärm der Situation Rechnung getragen werden, da die vorhandene Wohnbebauung nur in nördlich/nordöstlicher Richtung liegt.</p>
<p>Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Industriegebiete gemäß § 9 BauNVO ausschließlich der Unterbringung vorwiegend solcher Gewerbebetriebe dienen, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Hierzu gehören neben den Betrieben, die unter die Regelungen der Störfallverordnung fallen, die im (großen) immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 4 BImSchG i.V. mit § 2 der 4. BImSchV genehmigungsbedürftigen Anlagen. Sollte, wie in Ihrem Schreiben vom 13.11.2020 ausgeführt, langfristig eine Überplanung des Industriegebietes in ein Gewerbegebiet geplant sein, würden diese Betriebe Ihre Bestandsgrundlage verlieren.</p>	<p>Die Kürzung des Gesetzestextes wirkt irreführend: Industriegebiete gemäß § 9 BauNVO dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Da die meisten der vorhandenen Gewerbebetriebe auch in anderen Baugebieten zulässig wären, stellt eine bauleitplanerische Änderung der Art der baulichen Nutzung für diese Betriebe keine Verschlechterung dar, sondern eher eine Absicherung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten. Voraussichtlich wäre es erforderlich, das Industriegebiet in Teilflächen zu gliedern und die flächenbezogenen Schallleistungspegel pro Teilfläche so festzusetzen, dass der gegenwärtige Betrieb weiterhin aufrechterhalten werden kann und Reserven für Erweiterungen bestehen.</p> <p>Eine spätere Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung, die zu Einschränkungen oder Aufwendungen der betroffenen Betriebe führen könnte, wäre auch nicht von vornherein erkennbar fehlerhaft. Sie wäre eine auf die schalltechnischen Emissionen beschränkte Gliederung der Industriegebiete, die als gebietsübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO grundsätzlich zulässig wäre und den Gebietscharakter der Industriegebiete im Übrigen unberührt ließe. Insbesondere ist es nicht erkennbar,</p>

	<p>dass es eine unzumutbare Beeinträchtigung der Rechte der Grundstückseigentümer darstellen würde, wenn diese die seit über 50 Jahren geltenden bisherigen Festsetzungen der Bebauungspläne zukünftig nicht weitergehend ausnutzen dürften. Künftige planerische Festsetzungen für das bestehende Industriegebiet, die theoretisch aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht absehbarer - Neuansiedlungen von stark emittierenden Betrieben erforderlich werden könnten, und damit möglicherweise einhergehende Einschränkungen der Grundstückseigentümer in der Ausnutzung des bisher bestehenden Industriegebiets werden insofern hingenommen, um das Wohngebiet Wenden-West mit ca. 180 Wohneinheiten an der vorgesehenen Stelle realisieren zu können.</p>
<p>Zudem erweisen sich auch die von Ihnen zur Lösung des Immissionskonflikts angedachten Strategien als rechtlich bedenklich; sollte das bestehende Industriegebiet hinsichtlich der zulässigen Schallimmissionen lediglich eingeschränkt werden, ist die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu beachten;</p> <p><i>„Es ist mit § 9 I BauGB nach den Bestimmungen der Baunutzungsverordnung nicht vereinbar, ein „eingeschränktes Industriegebiet“ in der Weise festzusetzen, dass in ihm nur die bei Inkrafttreten des Bebauungsplans bestehenden Anlagen nach § 9 II BauNVO sowie deren Änderungen und Erweiterungen im Rahmen des Bestandsschutzes zulässig sind, im Übrigen aber nur nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe i. S. von § 8 II BauNVO.“</i> (BVerwG, Beschluss vom 06.05.1993 - 4 NB 32/92 (Mannheim)</p>	<p>Eine Bewältigung des Immissionskonflikts ist mit planerischen Mitteln grundsätzlich möglich.</p> <p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkungen der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Eine Konfliktbewältigung auf der Grundlage des Rücksichtnahmegebots gemäß §15 BauNVO ist auf einzelne Fälle beschränkt und nach geltender Rechtsprechung dann ausgeschlossen, wenn planerische Festsetzungen soweit konkretisiert sind, dass ein Ausgleich der durch Planung aufgeworfenen Nutzungs Konflikte im Baugenehmigungsverfahren auf eine Korrektur der planerischen Festsetzungen hinausliefe (Stuer, Rechtsprechung zum Bau- und Fachplanungsrecht, 2. Auflage, Nr.1458). Im vorliegenden Fall müssten die Emissionsmöglichkeiten des gesamten südlich der Autobahn gelegenen Industriegebietes auf die Werte eines Gewerbegebietes korrigiert werden.</p>	<p>Derzeit ist gar kein Konflikt vorhanden, da die Betriebe nicht stark emittieren und auch noch Erweiterungspotenzial haben. Einzelne Fälle könnten über § 15 BauNVO gelöst werden. Erst, wenn sich aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht absehbarer - Neuansiedlungen eine grundlegende Veränderung des Gebietes abzeichnet d. h. Aufgabe der alten Betriebe und Ansiedelung von stark emittierenden Betrieben könnte eine Überplanung theoretisch erforderlich werden, die dann jedoch mit planerischen Mitteln zu bewältigen ist.</p>

<p>Ich bitte Sie, dieses Schreiben und auch meine Ausführungen vom <b>28.10.2020</b> als Stellungnahme im Rahmen der erneuten Auslegung zu behandeln.</p>	
<p><b>Schreiben vom 28.10.2020</b></p>	
<p>im Zuge der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB dieser 147. Flächennutzungsplan-Änderung für die derzeit ein Parallelverfahren anhängig ist, hatte ich Bedenken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit geäußert.</p> <p>Mit Schreiben vom 09.10.2020 haben Sie auf meine Ausführungen geantwortet.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Auffassung der Stadt Braunschweig, dass die Genehmigung der FNP-Änderung gern. § 6 Abs. 2 BauGB nur versagt werden darf, wenn der FNP nicht ordnungsgemäß zu stande gekommen ist, wird auch hier vertreten. Die Genehmigungsbehörde darf im Rahmen der ihr obliegenden Rechtsaufsicht einen Rechtsverstoß beim Abwägungsgebot nur dann feststellen, wenn absehbar ist, dass der Abwägungsvorgang der Stadt fehlerhaft oder das Abwägungsergebnis unvertretbar ist. Aus meiner Sicht besteht bei dieser Planung die Gefahr eines Abwägungsfehlers, da die vollständige Ermittlung der abwägungsrelevanten Belange bislang nicht erfolgt ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Inhalt der nebenstehenden Stellungnahme bezieht sich auf die Planunterlagen mit Stand vom 02.06.2020 zum Verfahrensschritt der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB. Die vollständige Ermittlung der abwägungsrelevanten Belange wird erst zum Planbeschluss durchgeführt und lag zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB und den dazu gehörigen Planunterlagen mit Stand 15.12.2020 noch nicht vollständig vor und konnte zu dem Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden.</p>
<p>Die Nachschärfung des Schallgutachtens durch die Ermittlung der Immissionen auf der Grundlage der bestehenden Nutzungen der Betriebe in den festgesetzten GI-Gebieten wird daher ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>Eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Immissionen auf der Grundlage der bestehenden Nutzungen der Betriebe in den festgesetzten GI-Gebieten wurde von der Gesellschaft für technische Akustik mbH (GTA) erarbeitet. Die Planunterlagen wurden basierend auf diesen Untersuchungen umfangreich überarbeitet.</p>
<p>Die Planung eines Wohngebiets in der Nachbarschaft zu einem fast vollständig bereits bebauten Industriegebiet erfordert eine erkennbare sorgfältige Bestandsaufnahme der vorhandenen Betriebe und ihres Emissionsverhaltens (vgl. OVG Münster, Urteil vom 8. März 1993 - 11a NE 53/89; VGH Mannheim, Urteil vom 6. Mai 2009 - 3 S 3037.07). Nur auf einer solchen Grundlage ist die Prognose hinreichend aussagekräftig, um die in die Abwägung einzustellenden widerstreitenden Belange von Wohnnutzung und Gewerbe richtig gewichten und zu einem gerechten Ausgleich bringen zu können (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 6. Mai 2005 - 10 B 2657/04.NE, Juris).</p>	<p>Auf Grundlage der von der Stadt Braunschweig durchgeführten Erhebung der Betriebstypen vor Ort auf den Flächen der Industriegebiete der Bebauungspläne VH10, RH28 und RH30, der Angabe von Öffnungszeiten, sowie der Auswertung von Betriebs- und Baugenehmigungen, ist eine Einschätzung des Emissionsverhaltens der Betriebe durch Abschätzung des Pegels der flächenbezogenen Schallleistung durchgeführt worden.</p> <p>Mit diesen in den Anlagen 1.1 und 1.3 der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung für die Tages- und die Nachtzeit dargestellten Kennwerten sind die Geräuschimmissionen flächenhaft im Plangebiet</p>

	<p>sowie an Einzelpunkten auf den geplanten Wohnbauflächen und an der dem Plangebiet umliegenden Bebauung rechnerisch ermittelt worden.</p> <p>Im geplanten allgemeinen Wohngebiet ergeben sich an der südlichen Grenze Immissionspegel von 54,5 bis 54,9 dB(A) welche den Orientierungswert des Beiblatts 1 zur DIN 18005 für Gewerbelärm von 55 dB(A) am Tage unterschreiten. Nachts ergeben sich entsprechend 37,1 bis 37,4 dB(A) für den Immissionspegel, der entsprechende Orientierungswert. von 40 dB(A) wird ebenfalls unterschritten.</p>
<p>Darüber hinaus sind die privaten und wirtschaftlichen Belange der vorhandenen Betriebe zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen. Wie sind die Zukunftsperspektiven? Sind Erweiterungen oder veränderte Betriebsabläufe (Nachschicht, geänderte Anlieferung, verstärkte Nutzung der Außenflächen...) zur Anpassung an neue gesetzliche und wirtschaftliche Anforderungen geplant? Wie würde sich die durch die heranrückende Wohnbebauung geplante Einschränkung der Emissionsmöglichkeiten auf die Entwicklung der Betriebe auswirken? Hierzu reicht nicht die allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung, vielmehr müssen die Betriebe im Rahmen der Ermittlung des Abwägungsmaterials ausdrücklich befragt werden.</p>	<p>Den Betrieben verbleibt Erweiterungspotential am Tage (siehe Abwägung „potentielle Einschränkung der Betriebe südlich der A 2“). Die vorhandenen Betriebe hatten im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4 a (3) BauGB die Gelegenheit sich über die Inhalte des Planvorhabens zu informieren und eine Stellungnahme abzugeben. In der Bekanntmachung zur erneuten öffentlichen Auslegung wurde explizit auf die Überarbeitung der Unterlagen bezüglich der potentiellen Einschränkung der bestehenden Betriebe südlich der A 2 hingewiesen.</p> <p>Es wird zudem auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkung der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Da der zu klärende Immissionskonflikt die Zuordnung des geplanten Wohngebietes zu dem bestehenden Industriegebiet betrifft, ist bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung zu klären, ob und gegebenenfalls wie dieser gelöst werden kann.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkung der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen.</p>
<p>Diese Anforderung wird bestätigt durch das Schallgutachter der GTA. Danach kann ein Konflikt nicht allein durch Festsetzungen des Bebauungsplans innerhalb des Wohngebietes gelöst werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass Schallemissionen des Industriegebietes in industrietypischer Größenordnung bereits an der bestehenden Wohnbebauung nördlich und östlich des Plangebietes zu erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm führen werden. Das Gutachten benennt keine diesbezüglichen Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes. Der Konflikt wird „gelöst“, indem eine richtlinienkonforme Schallemission vorausgesetzt wird.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung „zur potentiellen Einschränkung der Industriebetriebe südlich der A 2“ verwiesen. Dieser Einwand betrifft die bereits bestehende Wohnbebauung, die nicht Gegenstand dieser Flächennutzungsplanänderung ist.</p>

<p>Aus Ihrer Sicht ist eine Schlechterstellung der vorhandenen Betriebe südlich der A2 durch eine Neuausweisung von Wohnbebauung in Wenden-West nicht zu erwarten. Sie gehen davon aus, dass eine höhere Ausnutzung der Schallkontingente schon jetzt durch die deutlich näherliegende Wohnnutzung im Süden Wendens nicht möglich wäre.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Nach geltender Rechtsprechung ist es jedoch unzulässig, wenn bei Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets neben einem Industriegebiet die Konfliktlage durch die Errichtung weiterer Wohngebäude verschärft wird (VGH Mannheim, Beschluss vom 27. Februar 1991 - 3 S 557/90 -, juris). Die Bauleitplanung hat sich um eine Bewältigung der Situation zu bemühen und darf etwaige Konflikte nicht weiter verschärfen (VGH Mannheim, Beschluss vom 12. April 1994 - 8 S 3075/93 -, juris). Besteht - wie hier - ein Nebeneinander unverträglicher Nutzungen, so muss die Gemeinde nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts durch planerische Festsetzungen den künftigen Konflikt auflösen und damit vermeiden.</p>	<p>Die in der vorliegenden FNP-Änderung geplante zukünftige Darstellung von Wohnbauflächen unterliegt einer städtebaulich sinnvollen Zonierung. An die geplante Wohnbaufläche grenzt südlich ein als Puffer wirkender Grünstreifen an, gefolgt von Gewerblichen Bauflächen. Noch weiter südlich dieser Gewerbeflächen grenzt die BAB 2 an und wiederum südlich der Autobahn das in Rede stehende Industriegebiet. Zwischen der geplanten neuen Wohnbebauung und den Schall emittierenden Gewerbegebieten südlich der A 2 besteht demnach ein Abstand von ca. 200 m, <u>eine typische und funktionierende Nutzungszuordnung</u>: (GI – GE – Grünzug – Wohnen) und zudem liegt die A 2 als dominante Schallquelle dazwischen.</p> <p>Das geplante Wohngebiet liegt in keiner Weise in direkter Nachbarschaft zu einem Gewerbe- geschweige denn zu einem Industriegebiet. Es wird demnach kein Wohngebiet neben einem Industriegebiet ausgewiesen und es besteht kein Konflikt der verschärft würde.</p>
<p>Nach Ihren Angaben ist eine Überplanung der südlich der A2 gelegenen Industriegebiete nicht beabsichtigt, sondern es besteht nach Ihrer Einschätzung die rechtliche Handhabe, trotz entgegenstehenden verbindlichen Planungsrechtes dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme gem. § 15 Abs. 1 BauNVO durch die Versagung einer Baugenehmigung Raum zu verschaffen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Eine Konfliktbewältigung auf der Grundlage des Rücksichtnahmegebots ist nach geltender Rechtsprechung, dann ausgeschlossen, wenn planerische Festsetzungen - ungeachtet einer bereits auf der Ebene der Bauleitplanung beabsichtigten Konfliktbewältigung - soweit konkretisiert sind, dass ein Ausgleich der durch Planung aufgeworfenen Nutzungskonflikte im</p>	<p>Die vorhandenen Betriebe südlich der A 2 würden durch eine Neuausweisung von Wohnbebauung in Wenden-West kaum schlechter gestellt werden als heute, da die volle Ausnutzung der Schallkontingente schon jetzt durch die Wohnbebauung „Am Wasserwerk“ sowie im Süden Wendens nicht möglich ist und sogar die rechtliche</p>

<p>Baugenehmigungsverfahren auf eine Korrektur der planerischen Festsetzungen hinausliefe (Stuer, Rechtsprechung zum Bau- und Fachplanungsrecht, 2. Auflage, Nr.1458). Im vorliegenden Fall müssten die Emissionsmöglichkeiten des gesamten südlich der Autobahn gelegenen Industriegebietes auf die Werte eines Gewerbegebietes korrigiert werden.</p>	<p>Handhabe besteht, trotz entgegenstehenden verbindlichen Planungsrechtes dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme gem. § 15 BauNVO (1) durch die Versagung einer Baugenehmigung Raum zu verschaffen.</p>
<p>In diesem Zusammenhang stellt sich zudem die Frage, ob die Stadt den Ausgleich zwischen den durch die Planung berührten privaten und öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen hat, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange noch in einem richtigen Verhältnis steht. Denn bei der Überplanung von Gemengelagen gilt, dass beim Aufeinandertreffen miteinander an sich unvereinbarer Nutzungen wechselseitig in dem Sinne Rücksicht zu nehmen ist. Es ist im weiteren Planverfahren zu belegen, dass die Festsetzung des allgemeinen Wohngebiets dem Gewicht des durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Privateigentums der südlich der A2 gelegenen Betriebe gerecht wird.</p>	<p>Eine spätere Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung, die zu Einschränkungen oder Aufwendungen der betroffenen Betriebe führen könnte, wäre auch nicht von vornherein erkennbar fehlerhaft. Insbesondere ist es nicht erkennbar, dass es eine unzumutbare Beeinträchtigung der Rechte der Grundstückseigentümer darstellen würde, wenn diese die seit über 50 Jahren geltenen bisherigen Festsetzungen der Bebauungspläne zukünftig nicht weitergehend ausnutzen dürften. Künftige planerische Festsetzungen für das bestehende Industriegebiet, die theoretisch aufgrund zukünftiger - derzeit jedoch noch nicht absehbarer - Neuansiedlungen von stark emittierenden Betrieben erforderlich werden könnten, und damit möglicherweise einhergehende Einschränkungen der Grundstückseigentümer in der Ausnutzung des bisher bestehenden Industriegebiets werden insofern hingenommen, um das Wohngebiet Wenden-West mit ca. 180 Wohneinheiten an der vorgesehenen Stelle realisieren zu können.</p>
<p>Es wurde vereinbart, dass die Stadt Braunschweig die fehlenden Ermittlungen nachholen und sich dann mit dem ArL erneut in Verbindung setzen wird. Eine erneute öffentliche Auslegung der Planunterlagen wäre anschließend unumgänglich.</p>	<p>Die vom Amt für regionale Landesentwicklung für als unerlässlich betrachtete erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB wurde vom 30.12.2020 bis zum 01.02.2021 durchgeführt. Zu diesem Verfahrensschritt wurde hinsichtlich der nebenstehenden Einwände eine ergänzende schalltechnische Untersuchung von der Gesellschaft für technische Akustik mbH (GTA) erarbeitet. Basierend auf diesen Untersuchungen wurden die Planunterlagen für die empfohlene erneute Auslegung umfangreich überarbeitet.</p> <p>Von der Verwaltung wurde zunächst eine eingeschränkte erneute Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a (3) Satz 2 BauGB angestrebt. In einem Abstimmungsgespräch wurde vom ArL eine uneingeschränkte erneute Auslegung gemäß § 4a (3) BauGB empfohlen. Dieser Empfehlung wurde gefolgt.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>

<b>Stellungnahme vom Niedersächsischen Landvolk, Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig Schreiben vom 02.02.2021</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>hiermit teilen wir Ihnen mit, dass wir an unserer Stellungnahme vom 25.05.2020 festhalten.</p>	
<p><b>Stellungnahme vom 25.05.2020</b></p> <p>Die genutzten Feldinteressentschaftsgräben, die mit den oben aufgeführten Planungen in Verbindung stehen, dürfen in ihrer Funktion nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Dieses ist zukünftig sicherzustellen.</p> <p>Es bedarf einer Überprüfung inwiefern die Schunter /Feldinteressentschaftsgräbenunterhaltung einen Mehrunterhaltungsaufwand durch diese Planungen erfahren werden.</p> <p>Wir bitten im Namen unseres Mitglieds, der Schrader-Niemann GbR um einen Termin bzgl. einer Anpassung bzw. Verschiebung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.</p>	<p>Die Kontaktaufnahme und Abstimmung erfolgt im Rahmen der Pachtverhandlungen.</p>
	<p><b>Vorschlag der Verwaltung</b> Die Darstellungen der 147. FNP-Änderung werden beibehalten.</p>
<b>Stellungnahme von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Helene-Künne-Allee 5, 38122 Braunschweig Schreiben vom 02.02.2021</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>im Zuge der erneuten Auslegung o.g. Pläne bzw. Planänderungen nehmen wir als Träger öffentlicher Belange zu diesen Verfahren wiederholt Stellung.</p> <p>Wir kommen zu dem Ergebnis, dass wir unsere vorherigen Stellungnahmen, datiert auf den <b>08.03.2019</b> und <b>30.04.2020</b> weiterhin vollumfänglich aufrechterhalten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Dabei weisen wir noch mal ausdrücklich auf das Erfordernis der Berücksichtigung agrarstruktureller Belange gemäß § 13 (3) BNatSchG hin. Vor diesem Hintergrund bitten wir weiterhin um die Umsetzung flächen sparender Kompensationsmöglichkeiten wie beispielsweise im Geltungsbereich D.</p>	<p>Die Hinweise beziehen sich auf den Bebauungsplan im Parallelverfahren und können auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht berücksichtigt werden.</p>

Weiterhin halten wir die Ermittlung einzelbetrieblicher Betroffenheiten durch Flächenverluste im Zuge der Planungen für erforderlich.	
<p>als Träger öffentlicher Belange werden wir erneut in o.g. Verfahren beteiligt. Mit Schreiben vom <b>08.03.2019</b> hatten wir uns bereits zu den von uns zu vertretenden öffentlichen und fachlichen Belangen geäußert. Nach Durchsicht der aktuellen Planunterlagen kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir unsere vorherige Stellungnahme mit Ausnahme der Anmerkungen zur Kompensation weiterhin volumnäßig aufrechterhalten. Dies betrifft insbesondere unseren Hinweis zur Betroffenheit einzelner landwirtschaftlicher Betriebe durch den Flächenverlust. Aus unserer Sicht sind hier entsprechende Untersuchungen anzustellen. Diese können ggf. nach einer entsprechenden Beauftragung durch unser Haus durchgeführt werden.</p> <p>Hinsichtlich der erforderlichen Kompensation hat sich eine Veränderung durch die Ausweisung der Geltungsbereiche B, C und D ergeben.</p> <p>Im Geltungsbereich B ist auf rund 2 ha die Aufforstung einer Ackerfläche vorgesehen. Diese soll östlich durch eine Blühfläche und südlich durch eine 3-reihige Baum-Strauchhecke ergänzt werden.</p> <p>Durch den Zuschnitt der Ausgleichsfläche kommt es zu einem erheblichen Eingriff in die Agrarstruktur, da der große bisher einheitlich bewirtschaftete Schlag nun zerteilt wird. Dadurch entsteht nördlich des Geltungsbereichs ein vergleichsweise kleiner ungünstig zu bewirtschaftender Schlag, der dann isoliert vom restlichen Acker im Südosten verbleibt. Der Zuschnitt des Geltungsbereichs ist deshalb aus agrarstruktureller Sicht so abzuändern, dass er sich den Bewirtschaftungsstrukturen besser anpasst und ein erheblicher Mehraufwand der Flächenbewirtschaftung vermieden wird.</p> <p>Ferner geben wir zu bedenken, dass durch die Maßnahme weitere landwirtschaftliche Ackerflächen in erheblichem Umfang der Produktion entzogen werden. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sind vorrangig flächensparende Maßnahmen wie z.B. die Entsiegelung von bebauten Flächen, die ökologische Aufwertung von Forstflächen oder vorhandenen Biotopen oder wie in Geltungsbereich</p>	Das Thema der Kompensation wird im B-Plan-Verfahren behandelt und auf die aufgeführten Anmerkungen in der Abwägung zum Bebauungsplanverfahren eingegangen.

<p>D produktionsintegrierte Maßnahmen umzusetzen. Deshalb bitten wir nachdrücklich um vorrangige Prüfung und Umsetzung solcher Maßnahmen.</p>	<p>chen zur Wohnbauland-Entwicklung an anderer Stelle des Stadtgebietes auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen verzichtet (Bahnstadt, Hauptbahnhof Umfeld, Feldstraße, Kurzekampstraße, Ernst-Amme-Straße, Noltemeyer-Höfe, Berliner Straße (Praktiker, Heinrich der Löwe Kaserne, Mittelweg Südwest). Die starke Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbegebäuden im Oberzentrum Braunschweig macht es jedoch erforderlich, dass neben Verdichtungen im Bestand auch Siedlungsrande erweitert und landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.</p>
<p>In Geltungsbereich C soll eine Ackerfläche in eine Blühfläche mit einer Baum-Strauch-Hecke und Einzelbäumen umgewandelt werden. Auch hier wird die Landwirtschaft wieder durch weitere Flächenentzüge belastet. Ferner verbleibt östlich angrenzend ein kleines und unwirtschaftlich zu beackerndes Teilstück. Auch hier ist der Eingriff in die Agrarstruktur erheblich. Eine Erweiterung der Kompensationsfläche gen Osten im Rahmen einer Poollösung wäre hier vorstellbar.</p> <p>Grundsätzlich ist bei der Herausnahme der Teilflächen für Kompensationszwecke mit den Flächeneigentümern oder -bewirtschaftern zu klären, ob die betroffenen Teilflächen dräniert sind. Diese Leitungen sind unbedingt zu berücksichtigen, um die ordnungsgemäße Entwässerung der angrenzenden Ackerflächen weiterhin aufrecht zu erhalten. Dazu zählt auch, dass diese Leitungen nicht bepflanzt werden dürfen, da es sonst zu Schäden durch hereinwachsende Wurzelmasse kommen kann. Hier sind Lösungen im Einvernehmen mit den Anliegern herbeizuführen.</p> <p>Die Umsetzung der produktionsintegrierten Maßnahmen (Lerchenfenster) im Geltungsbereich D begrüßen wir aus landwirtschaftlicher Sicht sehr, da solche Maßnahmen im Sinne der flächensparenden Kompensation sind.</p> <p>Wir bitten nachdrücklich um Beachtung der oben genannten Punkte.</p>	<p>Das Thema der Kompensation wird im B-Plan-Verfahren behandelt und auf die aufgeführten Anmerkungen in der Abwägung zum Bebauungsplanverfahren eingegangen.</p>
<p><b>Stellungnahme vom 8.3.2019:</b> die Stadt Braunschweig plant die 147. Änderung ihres Flächennutzungsplans und Aufstellung o.g. Bebauungsplans, um eine rd. 20 ha große Ackerfläche planungsrechtlich für die Bebauung vorzubereiten.</p>	<p>Der Geltungsbereich der FNP-Änderung ist insgesamt ca. 6 ha groß.</p>

<p>Dabei soll der nördliche Teil des Geltungsbereichs als Wohnbaufläche dargestellt werden, welcher durch einen breiten Grünstreifen vom südlichen Gewerbegebiet abgetrennt wird. Der bisher gültige F-Plan sieht dies bereits so vor, nun wird lediglich ein bisher als Gewerbefläche vorgesehener Bereich noch der Wohnbebauung zugeschlagen. Aus den Vorgaben des F-Plans wird der B-Plan „Wenden West, 1. BA“ entwickelt und aufgestellt.</p> <p>Als Träger öffentlicher Belange werden wir in diesem Verfahren beteiligt und nehmen nach Prüfung der Unterlagen zu den von uns zu vertretenden öffentlichen und fachlichen Belangen im Folgenden Stellung:</p> <p>Zunächst ist die bauliche Neuinanspruchnahme des Ackerlands gemäß § 1 a BauGB nachvollziehbar zu begründen. Dies betrifft vor allem den Bereich der Wohnbebauung, deren Flächenbedarf unter Berücksichtigung von Ermittlungen, die Möglichkeiten der Innenentwicklung (z.B. ein Baulücken und Leerstandskataster) aufzeigen, darzulegen ist.</p> <p>Des Weiteren ist der Bedarf für Gewerbegebiete in dem Umfang nachvollziehbar zu begründen. Der Vorzug des Standorts aufgrund seiner Lage und Verkehrsanbindung erscheint uns plausibel. Insbesondere im Hinblick auf die Erweiterung des potenziellen Baulands hin bis zum Mittellandkanal sind jedoch die agrarstrukturellen Auswirkungen für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe durch den Flächenverlust zu untersuchen, woraus sich ein Bedarf an Ersatzflächen ergeben kann.</p> <p>Sollte der Geltungsbereich für die Bebauung abschnittsweise in Anspruch genommen werden, so ist unbedingt darauf zu achten, dass der Beregnungsbrunnen westlich des durch das Plangebiet verlaufenden Wirtschaftsweges möglichst lange erhalten bleibt, um die Beregnung der verbleibenden Ackerfläche weiterhin zu gewährleisten.</p>	<p>Mit dem Hinweis ist vermutlich der Bereich der im rechtskräftigen FNP dargestellten Gewerblichen Baufläche an der Straße Am Wasserwerk angesprochen. Diese Fläche ist ca. 0,8 Hektar groß und grenzt direkt an bestehende Wohnbebauung an. Im Planungsprozess des Bauleitplanverfahrens wurden die ursprünglich im Rahmenplan vorgesehenen Wohnbauflächen, Gewerbegebiete und Grünflächen etwas modifiziert. Ein kompakterer Zuschnitt der unterschiedlichen Nutzungsarten ermöglicht eine effektivere Flächenausnutzung und eventuelle Nutzungskonflikte werden minimiert. U.a. wurde auf die Ausweisung von gewerblichen Flächen im Bereich des Pumpwerks zur Vermeidung von Konflikten mit der bestehenden umliegenden Wohnbebauung verzichtet. Dieser Bereich wird zukünftig als urbanes Gebiet dargestellt.</p> <p>s.o.</p> <p>Mit der vorliegenden FNP-Änderung werden keine neuen Gewerblichen Bauflächen ausgewiesen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und fließt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens in die Abwägung ein.</p>
--	--

<p>Wir begrüßen es sehr, dass der geplante „grüne Gürtel“, der hauptsächlich als Immissionspuffer zwischen Gewerbegebäuden und Wohnbebauung dienen soll, ebenfalls zur Befriedigung des Ausgleichsbedarfs genutzt wird und weitere Maßnahmen dazu innerhalb des Geltungsbereichs umgesetzt werden sollen, sodass nicht auf externe Ausgleichsflächen zurückgegriffen wird. Gemäß § 15 (3) BNatSchG sind diese flächensparend und unter Berücksichtigung landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Belange anzulegen. Deshalb können wir der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen, wie sie in den vorliegenden Unterlagen geplant ist, nur zustimmen.</p>	<p>Der Hinweis wir zur Kenntnis genommen und fließt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens in die Abwägung ein.</p>
---	--

GTA mbH · Lortzingstraße 1 · 30177 Hannover

Stadt Braunschweig  
FB Stadtplanung und Umweltschutz  
Herrn Schmidbauer  
Platz der Deutschen Einheit 1  
38100 Braunschweig

per E-Mail



Messstelle nach § 29b BImSchG

Dr.-Ing. Wolfgang Heitkämper  
von der IHK Hannover öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für  
„Schall- und Schwingungstechnik“  
Dipl.-Phys. Dipl.-Ing. Kai Schirmer  
von der IHK Hannover öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für  
„Schallimmissionsschutz“

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
ks/B0361902/3

Datum

Hannover, 17.03.2021

**Schalltechnische Stellungnahme zur derzeitigen gewerblichen Geräuschvorbelastung der geplanten Wohnbauflächen des Bebauungsplans WE 62 „Wenden-West“**

Sehr geehrter Herr Schmidbauer,

auf Grundlage der von der Stadt Braunschweig durchgeföhrten Erhebung der Betriebstypen vor Ort auf den Flächen der Industriegebiete der Bebauungspläne VH10, RH28 und RH30 (Spalte 1 bis 5 in Anlage 2), der Angabe von Öffnungszeiten (Spalte 10 in Anlage 2) sowie der Auswertung von Betriebs- und Baugenehmigungen (Ergebnisse in Spalte 11 der Anlage 2 zusammengefasst), ist ein Einschätzung des Emissionsverhaltens der Betriebe durch Abschätzung des Pegels der flächenbezogenen Schallleistung durchgeföhrert worden.

Mit diesen in den Anlagen 1.1 und 1.3 für die Tages- und die Nachtzeit dargestellten Kennwerten sind die Geräuschimmissionen flächenhaft im Plangebiet sowie an Einzelpunkten auf den geplanten Wohnbauflächen und an der dem Plangebiet umliegenden Bebauung rechnerisch ermittelt worden.

Im geplanten allgemeinen Wohngebiet ergeben sich an der südlichen Grenze Immissionspegel von 54,5 bis 54,9 dB(A) welche den Orientierungswert des Beiblatts 1 zur DIN 18005 für Gewerbelärm von 55 dB(A) am Tage unterschreiten. Nachts ergeben sich entsprechend 40,5 bis 40,8 dB(A) für den Immissionspegel, der entsprechende Orientierungswert von 40 dB(A) wird um weniger als 1 dB überschritten.

...2

Diese Beurteilungspegel bilden nicht die tatsächliche, messbare Geräuschbelastung im Sinne der TA Lärm ab, sondern bilden ein zeitgleiches Emittieren aller Betrieb ab. Dieser Emissionszustand überschätzt insbesondere durch die in der TA Lärm festgelegte beurteilungsrelevanten ungünstigste Nachtstunde die tatsächlichen Verhältnisse. Das Modell unterstellt ein Zusammenfallen aller betrieblichen Nachtaktivitäten in ein und dieselbe Stunde. Diese Überlagerung wäre aus Sicht der TA Lärm nicht einmal auf Prognose-Ebene bei der Zulassung von Anlagengeräuschen sachgerecht. Anders formuliert: Die Ermittlung der Geräuschvorbelastung darf in der TA Lärm nicht rechnerisch auf Grundlage von schalltechnischen Modellen erfolgen.

Genau aus diesem Grund ist Punkt A 1.2 der TA Lärm entsprechend formuliert. Dort ist eine Ermittlung der Vorbelastung ausschließlich auf Grundlage von Messungen zulässig. Bei der Diskussion von möglichen zukünftigen Genehmigungen von Betrieben ist aber ausschließlich auf die TA Lärm abzustellen. Demzufolge wird jede Erweiterungsabsicht eines beliebigen Betriebes bei Einhaltung des "Nichtrelevanzkriteriums" der TA Lärm genehmigungsfähig sein. Die Genehmigung darf dann „nicht versagt werden“. Eine mehrfache rechnerische Überlagerung dieser "6 dB-Kriterien" führt in der Summe zu deutlichen Überschreitungen von Richtwerten. Dies stellt in der Praxis aber kein Problem dar, wenn konkrete Messungen eine tatsächliche Einhaltung des Richtwerts durch die Gesamtbelaustung belegen. Befürchtet man in solchen Situationen einen tatsächlichen zukünftigen Immissionskonflikt, dann kann diesem durch eine Emissionskontingentierung vorgebeugt werden. Aufgrund der offensichtlich gewerblich/industriell geprägten Nachbarschaft eines jeden Betriebes wird dieses Kriterium im Grunde bei jedem zukünftigen Genehmigungsverfahren zur Anwendung kommen müssen.

Die durch bauliche Strukturen von derzeit vorhandenen Betriebsgebäuden bedingte, pegelmindernde Streuung bei der Schallausbreitung wird in dem hier verwendeten pauschalen Modell nicht berücksichtigt.

Bei den verwendeten flächenbezogenen Emissionsansätzen handelt es sich nicht um betriebsspezifische, auf individuelle Häufigkeiten von Einzeltätigkeiten abstellende Kennwerte, sondern um aus Studien und vergleichbaren Projekten abgeleitete typisierende Ansätze. Insofern entspricht das schalltechnische Beschreibungsmodell der in der BauNVO angestrebten Typisierung, die auch in groben Zügen den Vorstellungen der bei städtebaulichen Planungen anzuwendenden DIN 18005 zur Emissionsbeschreibung entspricht. Diese Norm hat im Wesentlichen die Umsetzung des für die Bauleitplanung geltenden § 50 BImSchG zum Ziel. Alle anderen Regelungen des BImSchG beziehen sich auf den Begriff der immissionsschutzrechtlichen Anlage. Insofern ist eine Beurteilung der Berechnungsergebnisse dieser Stellungnahme anhand der für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerte sachgerecht. Dies schließt die sachgerechte Abwägung von Überschreitungen der Orientierungswerte mit ein. Diese Möglichkeit der Abwägung von Überschreitungen berücksichtigt ebenfalls die grobe, pauschale und typisierende schalltechnische Beschreibung von Gewerbe- und Industriegebieten. Insbesondere sind die auf Seite 1 genannten Überschreitungen von weniger als 1 dB problemlos tolerierbar. Sie stellen kein städtebauliches Indiz für zu erwartende Immissionskonflikte durch eine fehlerhafte Bauleitplanung dar. Die für immissionsschutzrechtliche Anla-

gen geltende TA Lärm ist in der Bauleitplanung nicht unmittelbar anwendbar, sie muss allenfalls mittelbar beachtet werden. Eine Ermittlung der Vorbelastung auf Grundlage der TA Lärm unter Anwendung der in Genehmigungsverfahren verwendeten Beschreibungsmodelle würde unter Berücksichtigung konkreter Häufigkeiten, Einwirkzeiten und Abschirmungen vermutlich zu geringeren Immissionspegeln führen. Auch bei dieser Beschreibungsvariante würden die im Jahresverlauf bei Betrieben schwankenden Tage höchster Auslastung sowie die ungünstigsten Nachtstunden zeitgleich abgebildet werden und überschätzen die tatsächliche Geräuschs situation deutlich. Diese Modelle bilden daher eher die kumulative Genehmigungslage ab. Die tatsächliche, auf Grundlage der TA Lärm zu ermittelnde und letztendlich beurteilungsrelevante Geräuschs situation kann nur messtechnisch erfasst werden. Bei dieser Variante der Ermittlung kann nur das Verfahren der „Messung ohne Vorwissen“ aus der VDI 3723 mit entsprechenden Schwankungsbreiten der Ergebnisse angewendet werden. Die dann ermittelten Beurteilungspegel der tatsächlichen gewerblichen Geräuschbelastung bilden schalltechnisch die realistischen, derzeit vorhandenen Betriebsabläufe ab und berücksichtigen realitätsnah das tatsächlich zeitgleiche Zusammenwirken unterschiedlicher betrieblicher Geräuschimmissionen. Sollten in einem idealisierten Zustand ohne die erheblichen Geräuschimmissionen der BAB A 2 die gewerblichen Geräuschimmissionen im Plangebiet einer Messung zugänglich sein, würden wahrscheinlich geringere Werte als in dieser Stellungnahme angegeben gemessen werden.

Aus diesen Argumenten kann ebenfalls abgeleitet werden, dass das schalltechnische Beschreibungsmodell der Industriegebiete nicht auf anlagenspezifische Kennwerte abstellen darf und die typisierende Beschreibung der angesiedelten Betriebe die einzige auf § 50 BImSchG Bezug nehmende Beschreibungsmöglichkeit darstellt. Insofern ist auch eine Beurteilung anhand von Orientierungswerten einschließlich der von der Rechtsprechung hierbei eingeräumten Möglichkeit von deren Überschreitung, im vorliegenden Fall ca. 1 dB nachts, sachgerecht. Eine Beurteilung der Immissionspegel anhand von Immissionsrichtwerten, die einer Interpretation des Immissionspegels als Beurteilungspegel entspräche, scheidet demnach in diesem Fall aus.

Für Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
GTA mbH



Dipl.-Phys. Dipl.-Ing. Kai Schirmer

Anlagen:

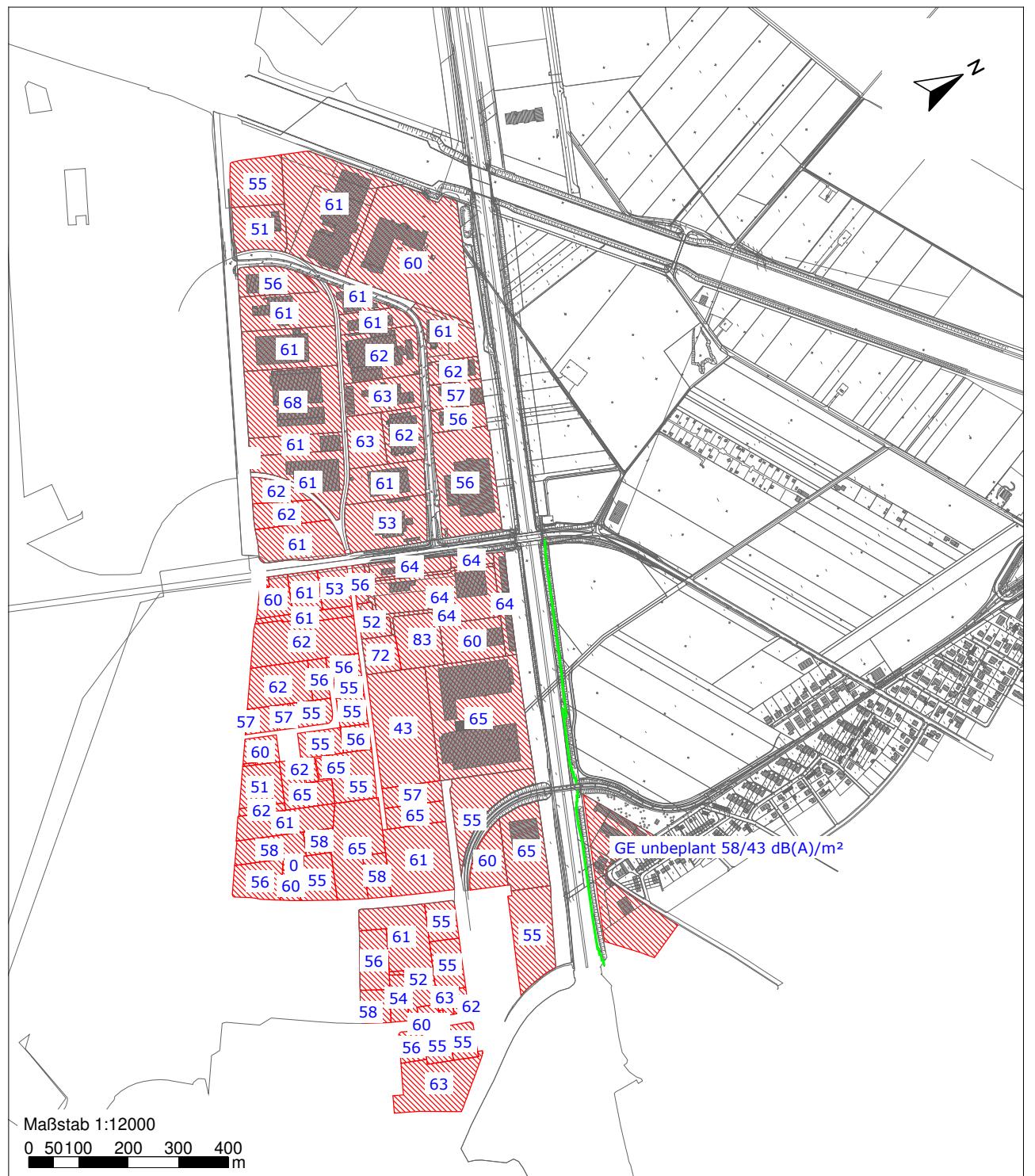
Anlage 1.1: Darstellung der flächenbezogenen Emissionsansätze der Vorbelastung - Tag

Anlage 1.2: Geräuschimmissionen der Vorbelastung - Tag

Anlage 1.3: Darstellung der flächenbezogenen Emissionsansätze der Vorbelastung - Nacht

Anlage 1.4: Geräuschimmissionen der Vorbelastung - Nacht

Anlage 2: Darstellung der Betriebstypisierung



Projekt:

Bebauungsplan WE 62

Wenden-West

Stadt Braunschweig

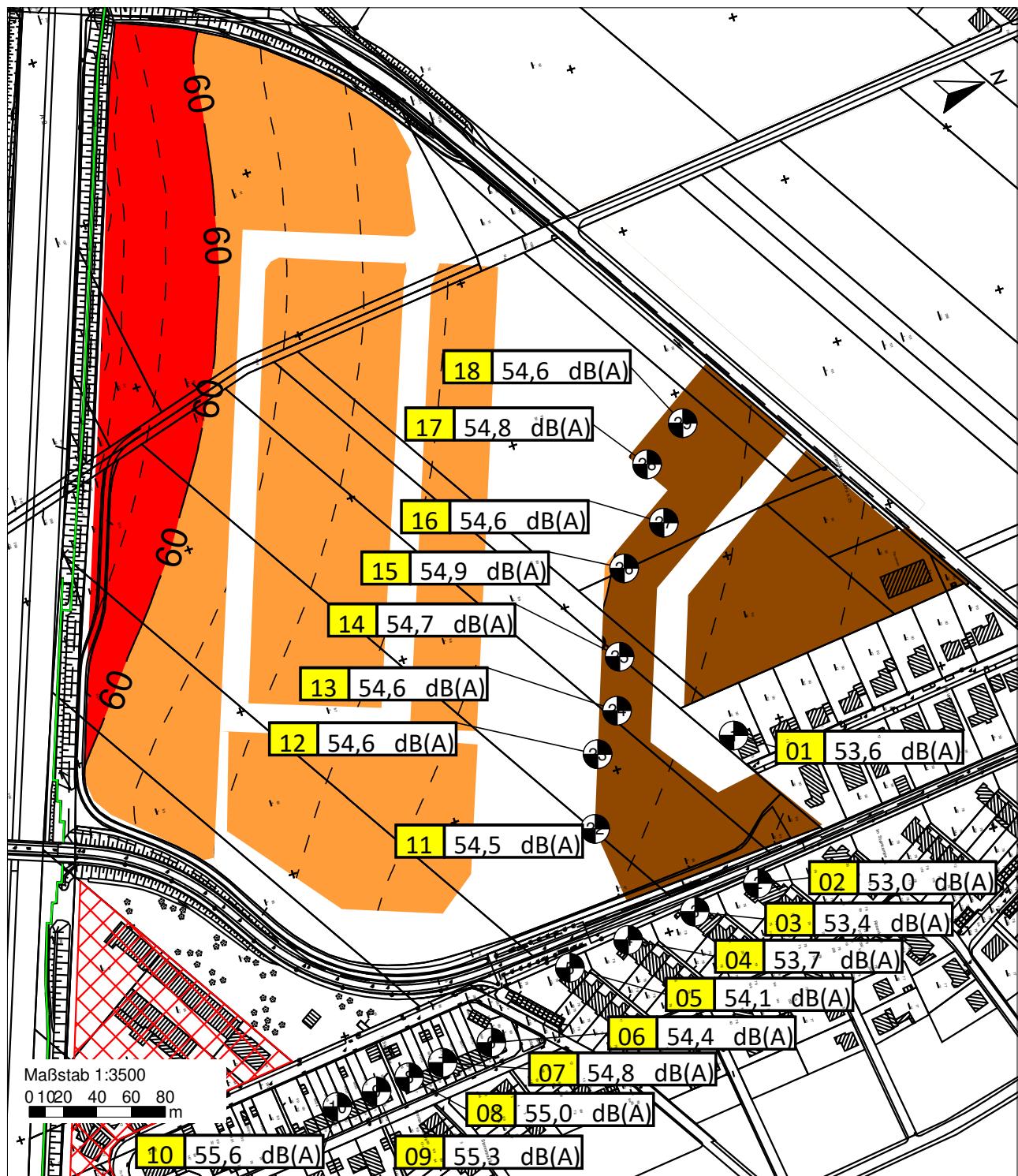
Darstellung:  
Lageplan mit Quellen der  
tatsächlichen Vorbelastung

-Tag-

Projekt-Nr.: B0361902/3

Datum: 17.03.2021

Anlage: 1.1



Projekt:

Bebauungsplan WE 62

Wenden-West

Stadt Braunschweig

Geräuschkennzeichnung

Immissionsbelastung, höchster Wert über alle Geschosse

- Tag -

B0361902/3

Darstellung:

Datum:

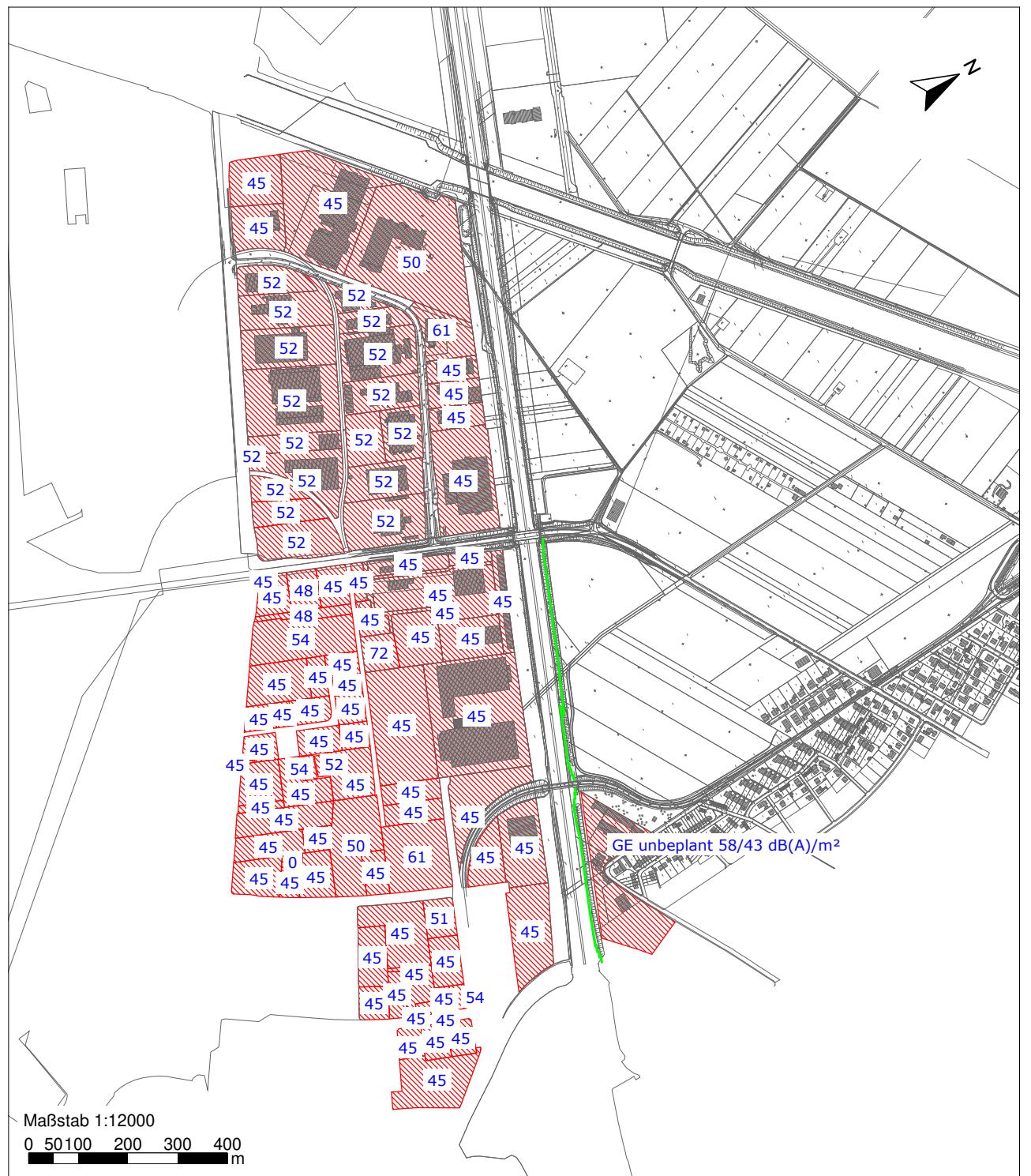
17.03.2021

Projekt-Nr.:

Anlage:

1.2





Projekt:

Bebauungsplan WE 62

Wenden-West

Stadt Braunschweig

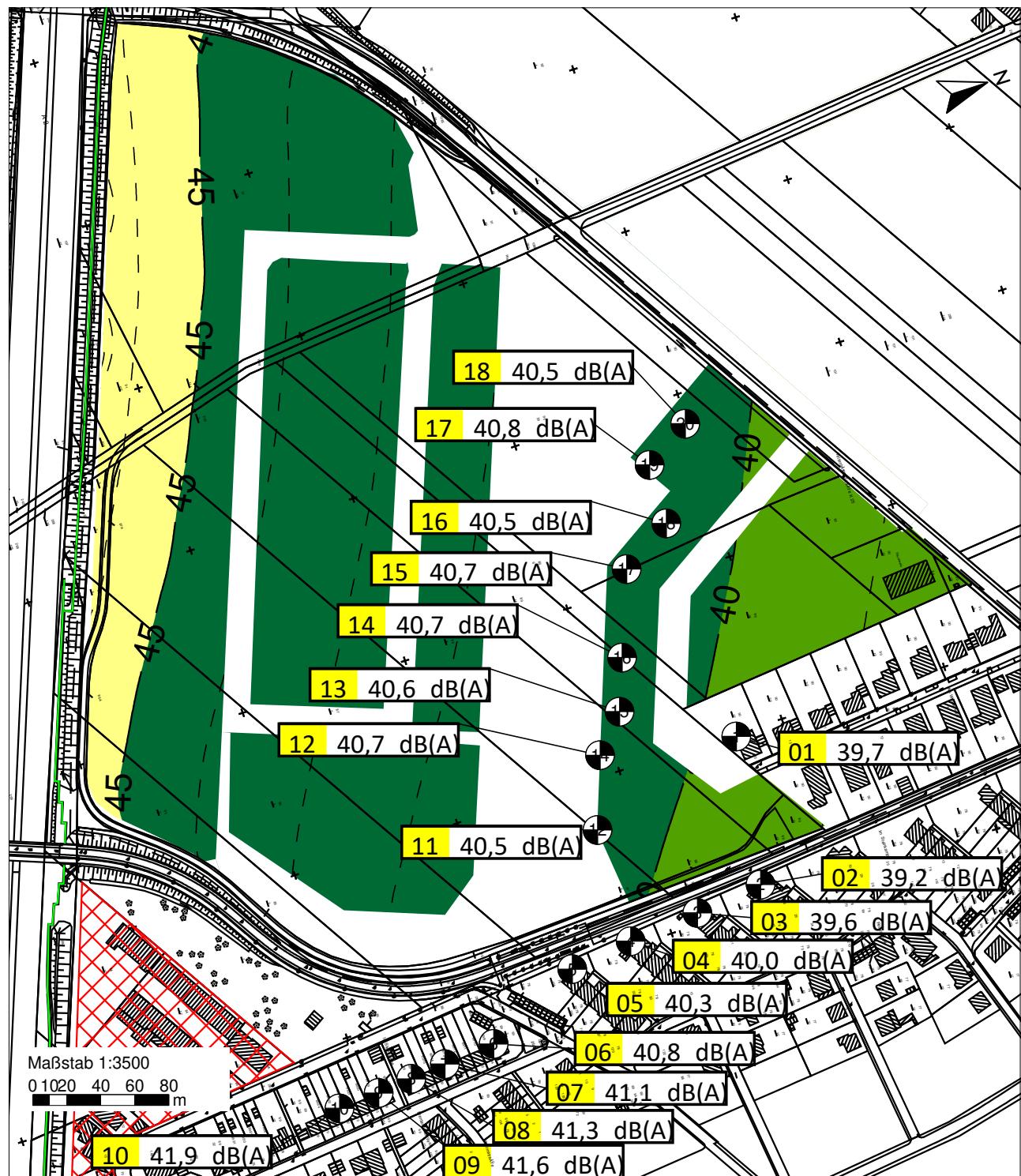
Darstellung:  
Lageplan mit Quellen der  
tatsächlichen Vorbelastung

-Nacht-

Projekt-Nr.: B0361902/3

Datum: 17.03.2021

Anlage: 1.3


**Projekt:**
**Bebauungsplan WE 62**
**Wenden-West**
**Stadt Braunschweig**
**Geräuschvorbelastung**
**Immissionsbelastung, höchster Wert über alle Geschosse**
**- Nacht -**
**Projekt-Nr.:**
**B0361902/3**
**Datum:**
**17.03.2021**
**Anlage:**
**1.4**

	Adresse	Fläche in m <sup>2</sup>	Nutzer	Betriebsbeschreibung	L" T	L " N	Sicherheitszuschlag L"N	Planungsrecht L"N	Öffnungszeiten	Auswertung Genehmigung	Bemerkung
1	Hansestraße 49	8150	mateco GmbH	Arbeitsbühnenvermietung mit Werkstatt	55	0	45		07:00 - 17:30		a
2	Hansestraße 49A	1850	Gemballa	Autohandel (Luxus-Autos in Halle), keine Werkstatt, nur Kundenparkplatz	47	0	45		k.A.		a
3	Hansestraße 49B	9424	Victory Car	Autohandel (große Ausstellungsfläche außen) mit Werkstatt	51	0	45		k.A.		a
4	Gotrian-Steinweg-Straße 12	25517	SOLVIS GmbH	Heizung- und Klimatechnik, Büro, Ausstellung, großes Lager mit 5 Toren	61	0	45		07:30 - 17:00		b
5	Gotrian-Steinweg-Straße 12	9571	Gingko GalaBau GmbH	Garten- und Landschaftsbau, ca, 10 Fahrzeuge, Materiallager mit Radlader	55	0	45		07:00 - 17:00		b
6	Gotrian-Steinweg-Straße 10	45664	New Yorker	Modehandel, Büro und Lager	60	0	50		k.A.		eigene Schätzung
7	Gotrian-Steinweg-Straße 6	9666	Hüttenes-Albertus	Herstellung und Vertrieb von Chemikalien für die Gießereien, 1 Lkw-Ladeplatz	61	61			k.A.	jeweils Immissionsrichtwert	b
8	Gotrian-Steinweg-Straße 4B	4690	Dittmar GmbH (Signum)	Modehandel, Büro und Lager	62	0	45		08:00 - 16:00		b
9	Gotrian-Steinweg-Straße 4A	5310	Herbst Gabelstapler und Lagertechnik	Gabelstapler und Lagertechnik, Verkauf, Lager und Werkstatt	57	0	45		07:00 - 17:00		b
10	Gotrian-Steinweg-Straße 4	4997	Nordmeyer SMAG	Bohrgeräte, Ersatzteillager + Service	56	0	45		07:00 - 16:00		a
11	Gotrian-Steinweg-Straße 2	24677	Gotrian Steinweg	Klavierfabrik	56	0	45		07:00 - 16:00		b
12	Gotrian-Steinweg-Straße 1	15536	ALZ Autolackierzentrum GmbH	Lackierbetrieb	53	0		52	06:00 - 17:00		a
13	Gotrian-Steinweg-Straße 1A	10946	Nordmeyer SMAG	Bohranlagen, Spezialfahrzeugbau	61	0		52	07:00 - 16:00		b
14	Gotrian-Steinweg-Straße 1C	8286	KITO Armaturen	Großhandel Industrie-Armaturen	62	0		52	06:00 - 17:00		b
15	Gotrian-Steinweg-Straße 3	17741	Remondis Medison GmbH	Entsorgung von kontaminierten Abfällen im Medizinbereich, Aufbereitung von Lösungsmitteln	63			52	07:30 - 16:15		b

	Adresse	Fläche in m <sup>2</sup>	Nutzer	Betriebsbeschreibung	L" T	L " N	Sicherheits- zuschlag L"N	Planungs- recht L"N	Öffnungszeiten	Auswertung Genehmigung	Bemerkung
16	Gotrian-Steinweg- Straße 5	15000	TAPtelion Air Pac GmbH	Herstellung für Verpackungsmaterial (Luftpolsterfolie)	62	0		52	08:00 - 16:00		b
17	Gotrian-Steinweg- Straße 7/9	9036	Waldhelm Korrosionsschutz	Feuerverzinkung	61	0		52	06:30 - 18:30		b
18	Hansestraße 49C	7700	DRT GmbH	Maschinenbau	56			52	k.A.		b
19	Hansestraße 50	13310	ZinkPower BS GmbH	Feuerverzinkung	61	0		52	07:00 - 16:00		b
20	Hansestraße 51	14998	BKT GmbH	Herstellung von Kunststoffbauteilen	61			52	08:00 - 16:00	nachts <L"=52	b
21	Hansestraße 60	25246	Schnellecke Transportlogistik	Logistik, Lager 10 Ladeplätze, Belaufung mit Gabelstapler	68			52	k.A.		b, nachts Kennwert aus vergleich- baren Projekten
22	Hansestraße 65	19917	Condor Compounds GmbH	Herstellung von Kunststoffen (Polymere)	61			52	08:00 - 14:00	3 Schicht, KFZ 7-14.30, stapler 6- 22:00	b
23	Hansestraße 66	4130	Würth	Werkzeughandel für Gewerbe	62	0	45	52	06:30 - 18:00		b
24	Hansestraße 67	6484	Steinböck Elektromaschinen	Elektromaschinen Handel und Service	62	0	45	52	06:45 - 16:00		b
25	Hansestraße 68	11879	Condor Compounds GmbH	Herstellung von Kunststoffen (Polymere)	61			52	08:00 - 14:00		b
26	Ernst-Böhme-Straße 7	4737	Orko Bauelemente GmbH	Fensterbau, Ausstellung und Werkstatt	53	0	45		09:00 - 18:00		b
27	Ernst-Böhme-Straße 3+5	9600	Rühland Kunststofftechnik GmbH	Herstellung von Kunststoffprodukten	61	48			08:00 - 15:45	2 Schicht, 29 MA i d stärksten Schicht (Abfahrt i d ungünstigsten Nachtstunde)	a

	Adresse	Fläche in m <sup>2</sup>	Nutzer	Betriebsbeschreibung	L" T	L " N	Sicherheits- zuschlag L"N	Planungs- recht L"N	Öffnungszeiten	Auswertung Genehmigung	Bemerkung
28	Hansestraße 69	17049	ups	Logistik	62	54			08:30 - 19:00	4-7:00, 17- 20:00, 40 MA i d stärksten Schicht, Container KFZ, Transporter,	b
29	Hansestraße 71	9997	Fenster und Türen Welt	Handel mit Bauelementen, Ausstellung und Lager	62	0	45		09:00 - 18:00		b
30	Hansestraße 72	4613	Strang und Bähre	Klimatechnik, Ausstellung, Lager, Service	57	0	45		07:15 - 17:00		b
31	Adam-Opel.Straße 2	4013	ESA Elektoschaltanlagen GmbH	Büro	55	0	45		07:00 - 16:00		b
32	Adam-Opel.Straße 4	4381	Dynatec, Adecco	Büro + Werkstatt/Lager	55	0	45		08:00 - 17:00		a
33	Adam-Opel.Straße 6	2938	DEF Solutions GmbH	Büro + Werkstatt	56	0	45		k.A.		a
34	Adam-Opel.Straße 8	2851	Hans Schulz Gebäudereinigung	Gebäudereinigung, Büro + Lager	55	0	45		07:45 - 16:30		b
35	Adam-Opel.Straße 12	5133	Mako Engineering	Ingenieurbüro, Sondermaschinenbau	56	0	45		k.A.		b
36	Adam-Opel.Straße 7	2671	Mako Engineering	Ingenieurbüro, Sondermaschinenbau	56	0	45		k.A.		b
37	Hansestraße 73	3610	Ruhe und Co	Fachhandel Bodenbeläge	60	0	45		07:00 - 16:30		b
38	Hansestraße 74A	6827	Autoservice Klieber	Autowerkstatt	51	0	45		07:00 - 16:30		b
39	Hansestraße 74	8432	Car-Check	Autowerkstatt	50	0	45		08:00 - 17:00	Immissions- richtwert f. GE	b
40	Hansestraße 74		Lademittel Logistik Nord	Handel mit Paletten	62	0	45		08:00 - 16:00		b
41	Hansestraße 74		Pflegedienst Welfenpflege		55	0	45		k.A.		b
42	Hansestraße 74	11141	aller courier	Logistik	62	54			k.A.		b
43	Hansestraße 74	3000,5	Wurst 38	Fleischgroßhandel	65	53			06:00 - 13:00	4:45 - 17:30, Kfz 5:00- 17:30	a
44	Hansestraße 74		Borkowski Handels GmbH	Büro	55	0	45		08:00 - 16:30		b
45	Hansestraße 75	9445	Thein Grimm Marre GmbH	Handel mit Zäunen, Tore, Carports, Ausstellung und Lager	57	0	45		09:00 - 18:00		b
46	Hansestraße 75		Hydraulik-Service	Büro und Ersatzteillager	61	0	45		07:30 - 17:00		b
47	Hansestraße 76/77	9374	Entertainment Technology	Veranstaltungstechnik	58	0	45		09:00 - 17:00		b
48	Benzstraße 1	7000	wirkaufendeinauto.de	Autohandel	56	0	45		08:00 - 20:00		a
49	Benzstraße 3	2340	Zeppelin Rental	Baumaschinenvermietung	60	0	45		07:00 - 17:00		a
50	Benzstraße 3a	1106	Wohnen ?								
51	Benzstraße 3B	5315	Polizei	Hofsituation gekapselt	55	45				Eigene Schätzung	

	Adresse	Fläche in m <sup>2</sup>	Nutzer	Betriebsbeschreibung	L" T	L " N	Sicherheitszuschlag L"N	Planungsrecht L"N	Öffnungszeiten	Auswertung Genehmigung	Bemerkung
52	Benzstraße	5800		Pkw-Parkplatz	65	50					
53	Benzstraße	10342		Brache wird bebaut	65	50					
54	Benzstraße 5	4112	HKL Center	Baumaschinenvermietung	58	0	45		06:30 - 15:30		a
55	Ernst-Böhme-Straße 1	26915	Natursteinzentrum BS	Verkauf von Naturstein, Freilager	64	0	45		07:00 - 17:00		Dauerbetrieb eines Radladers
56	Ernst-Böhme-Straße 1	9879	-	Fahrwege	64	45			07:00 - 17:00		
57	Ernst-Böhme-Straße 1	4678	-	Werkstatt?	64	45			k.A.		
58	Ernst-Böhme-Straße 1D	9879		Lager?	64	45			07:00 - 17:00		
59	Ernst-Böhme-Straße 1E	9193	bötel Sand + Kies GmbH	Steinbrechanlage	83	0	45		07:00 - 17:00		a
60	Ernst-Böhme-Straße 1E	5810	TSN Betonwerk	Betonwerk	72	72					Wert des Schallleistungspegels aus einem vergleichbaren Projekt
61	Ernst-Böhme-Straße 1F	5313	Felgen plus	Autowerkstatt	52	0	45		09:00-18:00		a
62	Ernst-Böhme-Straße 1G	1907	Oldtimer-Schmiede	Autowerkstatt	56	0	45				a
63	Robert-Bosch-Straße 1	41387	thyssenkrupp Schulte	Stahlgroßhandel	65	0	45		08:00 - 17:00		b
64	Robert-Bosch-Straße 1	1521	Wulbrandt und Seele	Sanitär-Fachhandel (nur Ausstellung)	61	0	45		09:00 - 18:00		b
65	Robert-Bosch-Straße 2	12948	Haltern und Kaufmann GmbH	Garten- und Landschaftsbau	55	0	45		08:00 - 16:00		b
66	Robert-Bosch-Straße 1A	27103	VW Dienstwagencenter	Parkhaus ?	43	0	45				a
67	Robert-Bosch-Straße 1B	4746	Ahlborn GmbH Unimog-Vertretung	LKW-Handel und -Werkstatt	57	0	45		07:00 - 15:30		a
68	Robert-Bosch-Straße 1C	5000	Rexel GmbH	Großhandel für Elektro-Installation	65	0	45		07:00 - 16:30		b

	Adresse	Fläche in m <sup>2</sup>	Nutzer	Betriebsbeschreibung	L" T	L " N	Sicherheits- zuschlag L"N	Planungs- recht L"N	Öffnungszeiten	Auswertung Genehmigung	Bemerkung
69	Robert-Bosch-Straße 3	16609	F.S.Fehrer Automotive Foam GmbH	Kunststoff-Produktion	61	61				86 i d stärksten Schicht, 0- 24:00,	b
70	Carl-Miele-Straße 1	2820	Hansa-Flex	Fachhandel für Hydraulik- Komponenten	60	0	45		08:00 - 17:00		b
71	Carl-Miele-Straße 1	2350	Mega eG	Fachhandel für Maler, Bodenleger	60	0	45		06:30 - 17:30		b
72	Carl-Miele-Straße (2)	21942	entliche Verkehrsfläche (Gleisanlagen)								
73	Carl-Miele-Straße 3	15112	Kosatec Computer	IT-Großhandel	65	0	45		08:00 - 18:30		b
74	Carl-Miele-Straße 4	14854	IAV-GmbH	Ingenieurbüro	55	0	45		07:00 - 17:00		b
75	Benzstraße 6	13105	Essilor GmbH	Herstellung von Brillengläsern	61	0	45		08:00 - 17:00		b
76	Benzstraße 8	4604	Meyer Menü ?		55	51					a
77	Robert-Bosch-Straße 5	5997	Innung des Bauhandwerkes	Ausbildungszentrum	55	0	45		07:30 - 16:15		b
78	Ottostraße 2/4	6911	Rabe Truck- & Trailerservice	Lkw-Werkstatt	56	0	45		07:00 - 17:30		a
79	Daimlerstraße 3	3997	Baumgaerten Geräte GmbH	Baumaschinenverleih	58	0	45		07:00 - 16:30		a
80	Daimlerstraße 5	3290	Fette Mechanik / MML-Bikes	Motorradhandel und Werkstatt	54	0	45		09:30 - 18:30		a
81	Daimlerstraße 5A+5C	4899	Popko/PMS Bikes/Rider's Pint	Motorradhandel und Werkstatt (diverse)	52	0	45		09:00 - 18:30		a
82	Daimlerstraße 5B	1083	Mehrfamilienhaus	Wohnen							
83	Daimlerstraße 7	1409	Wantoch Bauservice	Baufirma	63	0	45				b
84	Daimlerstraße 9	1482	Koledin Spedition	Zollmakler	62	54			08:00 - 18:00		b, nachts Kennwert aus vergleich- baren Projekten
85	Daimlerstraße 20	3050	div. Autohändler	Gebrauchtwagenhandel / überwiegend Wohnen	56	0	45		07:30 - 18:30		a
86	Daimlerstraße 22	3652	Buttmann GmbH	Fensterreinigungsdienst	55	0	45		07:30 - 15:00		b
87	Daimlerstraße 24	2011	?	?	55		45				
88	Robert-Bosch-Straße 6	1562	imenta Online Solutions	Online Marketing (nur Büro)	55	0	45		08:00 - 15:00		b

	Adresse	Fläche in m <sup>2</sup>	Nutzer	Betriebsbeschreibung	L" T	L " N	Sicherheits- zuschlag L"N	Planungs- recht L"N	Öffnungszeiten	Auswertung Genehmigung	Bemerkung
89	Robert-Bosch-Straße 7	800	Hotel Nord	Hotel	55	0	45		k.A.		b
90	Kroschkestr. 1	14004	Kroschke sign international	Fachhandel Sicherheitsprodukte, Druckerei	63	0	45		08:00 - 17:00		b

Öffnungszeiten sind nicht gleich Betriebszeiten

- a Literaturwert des Schallleistungspegels
- b Literaturwert des Pegels der flächenbezogenen Schallleistung