

Betreff:**Unterhaltung eines Geh- und Radweges in Querum,
Verbindungs weg Moorkamp zur Oldenburgstraße****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

22.09.2025

BeratungsfolgeStadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)**Sitzungstermin**

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung kann Folgendes mitteilen:

Der in Rede stehende Verbindungs weg wurde geprüft und befindet sich in einem verkehrssicheren Zustand. Es wurden Angebote für die Wiederherstellung des ursprünglichen Wegezustandes eingeholt. Der Weg müsste auf die Breite von circa 2,10 m abgefräst und neues Material eingebaut werden. Dies würde ungefähr 10.000 € kosten. Für diese Sanierung des Weges stehen zurzeit keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Loose

Anlage/n:

Keine

Betreff:
Transparenz bei Spielplatzkontrollen an öffentlichen Spiel- und Jugendplätzen
*Organisationseinheit:*Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün*Datum:*

22.09.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Antrag kann aus personellen und organisatorischen Gründen von der Verwaltung nicht umgesetzt werden.

Dies begründet sich einerseits darin, dass die Kontrolltermine der Spiel- und Jugendplätze im Vorhinein nicht exakt festgelegt werden können. Die Kontrolltermine werden maßgeblich durch die Verfügbarkeit des qualifizierten Personals beeinflusst, die wiederum durch Urlaubszeiten und krankheitsbedingte Ausfälle variiert. Hinzu kommen witterungsbedingte Einschränkungen. Trotz dieser Rahmenbedingungen wird in der Regel eine wöchentliche Kontrolle der Anlagen durchgeführt. Die Verkehrssicherheit ist trotz dessen durch die regelmäßigen Kontrollen gegeben.

Zum anderen ist der bürokratische Aufwand, der mit dem Antrag einhergeht, angesichts der Vielzahl an zu betreuenden Objekten nicht leistbar. Die Stadt Braunschweig betreibt aktuell circa 30 Spiel-, Bolz-, und Jugendplätze im Stadtbezirk 112 mit wöchentlichen Kontrollen. Hinzu kommen über 10 Schulen und Kindergärten mit monatlich erforderlichen Kontrollen. Aufgrund der einheitlichen Handhabung der Objekte müssten darüber hinaus auch die 300 weiteren Spiel-, Bolz- und Jugendplätze, die etwa 70 Schulstandorte und rund 70 Kindertagesstätten im gesamten Stadtgebiet der Stadt Braunschweig kontrolliert werden. Die mit der Umsetzung des Antrags verbundenen zusätzlichen Verwaltungs- und Dokumentationspflichten stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum zu erwartenden Mehrwert, was unter Umständen zur Verringerung der Spielplatzkontrollen führen würde und damit ggf. tatsächlich die Verkehrssicherheit gefährden könnte.

Bezüglich des Wunsches nach verbesserten Kontaktmöglichkeiten soll an dieser Stelle auf die vielfältigen, bereits bestehenden Meldewege hingewiesen werden. Bürgerinnen und Bürger können Anregungen und Beschwerden über die Internetseite spielplatztreff.de, dem Mängelmelder (mitreden.braunschweig.de/maengelmelder), das Bürgertelefon (115 oder 0531-470-1) und die E-Mail des Fachbereichs Stadtgrün (stadtgruen@braunschweig.de) übermitteln. Auf den vorhandenen Schildern der Spiel-, Jugend- und Bolzplätze ist zudem die Telefonnummer des Fachbereichs Stadtgrün angegeben. Die Verwaltung sieht unter Berücksichtigung dieser vielfältigen Mitteilungsmöglichkeiten keinen Bedarf für die Aufstellung weiterer Hinweisschilder. Neben dem fehlenden Mehrwert würde dies auch einen erheblichen finanziellen Aufwand bedeuten: Ein einzelnes Schild mit Befestigungsmaterial kostet bereits circa 40 €, exklusive Montage.

Loose

Anlage/n: Keine

Absender:

**SPD-Fraktion, Fraktion B90/Grüne und
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

25-26496

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Installation von Fahrradbügeln am Sportplatz in Griesmarode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

01.10.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, die alten Fahrradständer vor dem Zugang zum Sportgelände durch Bügel, an denen sich die Fahrräder abschließen lassen, zu ersetzen. Dabei soll die Kapazität der Abstellmöglichkeiten so erhöht werden, dass sie dem Bedarf bei zeitgleichem Training mehrerer Gruppen gerecht wird.

Sachverhalt:

Auf dem Sportgelände am Hermann-Dürre-Weg stehen derzeit 19 Fahrradstellplätze an der Turnhalle des SCE Griesmarode sowie zusätzliche Stellplätze vor dem Zugangstor zur Verfügung. Die Kapazität ist insbesondere dann unzureichend, wenn zeitgleich Angebote auf dem Sportplatz (Fußball), im Jahnzimmer (Gymnastik) und in der Sporthalle (Turnen) stattfinden.

Darüber hinaus sind die vorhandenen Stellplätze nur eingeschränkt nutzbar, da die Abstände zwischen den einzelnen Plätzen sehr gering sind und ein sicheres Anschließen der Fahrräder kaum möglich ist. Verschärft wird die Situation durch die fehlenden Befestigungsbügel, in der Vergangenheit kam es bereits zu Diebstählen.

Durch die Kooperation im Jugendfußball mit dem SV Querum ist die Anzahl der Fahrradfahrer in jüngster Zeit weiter gestiegen.

gez.

Paul Klie
(SPD-Fraktion)

gez.

Gerhard Masurek
(Fraktion B90/Grüne)

gez.

Antje Keller
(parteilos)

Anlagen:

Fotos

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion,
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

25-26533

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Fahrradpiktogramme Bevenroder Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

01.10.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn der Bevenroder Straße in beide Richtungen aufzubringen.

Sachverhalt:

Die Bevenroder Straße ist stadtaus- wie auch stadteinwärts eine vielbefahrene Straße, bei der es an vielen Stellen zu Engpässen kommt. Das Fahren auf der Straße ist für Fahrradfahrende erlaubt. Die Mitbenutzung des Fußweges ist durch ein „Fahrräder-frei“-Schild ebenfalls erlaubt. Von der Möglichkeit, auf der Straße zu fahren, machen wegen der Enge des Fußweges und dessen schlechtem baulichen Zustand besonders viele Fahrradfahrende Gebrauch. Da die Straße viel befahren ist und oft lange Stauungen entstehen, werden sie dort allerdings häufig als Störquellen empfunden und risikoreich ohne Einhaltung der notwenigen Abstände überholt. Andere Gemeinden machen bei ähnlicher Lage bereits positive Erfahrungen mit dem Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf der Straße (siehe Beispiel aus Münster – Foto im Anhang), um die Autofahrer daran zu erinnern, dass neben der Nutzung des Fußweges auch das Befahren der Straße für Fahrräder erlaubt ist.

gez.

Dr. Milena Fehr
Fraktion B90/Grüne

Paul Klie
Fraktion SPD

Antje Keller
parteilos/fraktionslos

Anlage/n:

Foto



Absender:

**Antje Keller (parteilos), SPD-Fraktion
und Fraktion B90/Grüne im
Stadtbezirksrat 112**

25-26485
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**CarSharing im Nordosten - für Querum, Griesmarode und den
Forschungsflughafen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

Status

01.10.2025

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Die Verwaltung wird gebeten, Gespräche mit den in Braunschweig tätigen CarSharing-Anbietern aufzunehmen mit dem Ziel, ein Konzept zur Ausweitung des CarSharing-Angebots auch auf den Stadtbezirk 112 (Querum-Griesmarode-Riddagshausen-Bienrode-Waggum-Bevenrode) zu entwickeln und zeitnah umzusetzen. Mögliche Standorte für CarSharing-Stationen:

Bereich Querum

- Westfalenplatz
- Nähe Baugebiet Holzmoor-Nord
- Baugebiet Dibbesdorfer Straße -Süd

Bereich Griesmarode

- Nähe Endhaltestelle Straßenbahn
- Nähe Friedrich-Voigtländer-Straße

Bereich Forschungsflughafen

- Nähe des geplanten Bahnhaltelpunktes Bienrode
- im Umfeld der Hochschul- und Forschungseinrichtungen

Perspektivisch sollten alle Ortsteile des Bezirkes ein Angebot erhalten.

Sachverhalt:

Bislang besteht in Braunschweig ein CarSharing-Angebot im Wesentlichen nur im Innenstadtbereich. Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtbezirks 112 sind dadurch faktisch von dieser Form nachhaltiger Mobilität ausgeschlossen. In den Ortsteilen Querum, Griesmarode sowie im Umfeld des Forschungsflughafens ist die Nachfrage nach flexibler Mobilität ohne eigenes Auto gegeben.

Der Bereich Forschungsflughafen liegt in unmittelbarer Nähe zum zukünftigen Bahnhaltepunkt Bienrode, ist Standort vieler Hochschul- und Forschungseinrichtungen u.a. mit den Forschungsschwerpunkten Mobilität und Entwicklung (Mobilitätscluster). Diese Kombination bietet ein ideales Umfeld für ein CarSharing-Angebot.

Die Notwendigkeit einer Ausweitung des Angebots auf Querum und Griesmarode wird zudem durch die Neubauentwicklungen und Verdichtung der letzten Jahre im Stadtbezirk verstärkt. Besonders das geplante Baugebiet Holzmoor-Nord mit ca. 650 Wohneinheiten und das Baugebiet Dibbesdorfer Strasse-Süd führt zu einer erheblichen Zunahme der Einwohnerzahl und damit auch zu wachsendem Parkdruck in den umliegenden Quartieren. CarSharing-Angebote können hier eine wichtige Entlastung schaffen. Sie können dazu beitragen, den individuellen Autobesitz zu verringern, die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Parkplatzsituation zu entlasten. Mit der Ausweitung des Angebots auch auf den Stadtbezirk 112 wäre ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltiger, klimafreundlicher und sozial gerechter Mobilität getan.

gez.

Antje Keller

(partei- / fraktionslos)

gez.

Paul Klie

(SPD-Fraktion)

gez.

Gerhard Masurek

(Fraktion B90/Grüne)

Anlagen:

keine

Absender:

**SPD-Fraktion, Fraktion B90/Grüne und
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

25-26495

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Tempo 30 auf der Straße Am Soolanger

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

01.10.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße Am Soolanger die Einführung einer Tempo-30-Regelung zu prüfen und umzusetzen.

Sachverhalt:

Durch die Sperrung des Bahnübergangs Grünwaldstraße hat sich der Fuß- und Fahrradverkehr auf der Straße Am Soolanger erhöht, damit kommt es auch zu einem höheren Konfliktpotential.

gez.

Paul Klie
(SPD-Fraktion)

gez.

Gerhard Masurek
(Fraktion B90/Grüne)

gez.

Antje Keller
(parteilos)

Anlagen:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne, SPD-Fraktion,
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

25-26534

Antrag (öffentlich)

Betreff:

Haltverbot Bevenroder Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

01.10.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Die Verwaltung wird gebeten, zwischen der Straßenmündung „Im Holzmoor“ und „Dibbesdorfer Straße“ beidseitig ein Halteverbot auf der Bevenroder Straße zu installieren.

Sachverhalt:

Auf der vielbefahrenden Bevenroder Straße kommt es häufig zu Engpässen im täglichen Verkehr. Dies verstärkt sich häufig dramatisch durch parkende PKW und LKW an den Seiten der Fahrbahn in beide Richtungen. In Rücksprache mit der Polizei Braunschweig ist eine Installierung eines beidseitigen Halteverbots die einzige Möglichkeit, diesem Umstand Abhilfe zu schaffen.

gez.

Dr. Milena Fehr
Fraktion B90/Grüne

Paul Klie
Fraktion SPD

Antje Keller
parteilos/fraktionslos

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Antje Keller (parteilos), SPD-Fraktion
und Fraktion B90/Grüne im
Stadtbezirksrat 112**

25-26505

Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Osnabrückstraße / Flechtorfer Straße / Lüneburgstraße -
Beseitigung von Straßenschäden mit Herstellung barrierefreier
Gehwegbereiche**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach
(Entscheidung)

01.10.2025

Status

Ö

Beschlussvorschlag:**Beschluss:**

Der Bezirksrat bittet die Verwaltung,

1. die vorhandenen Straßenschäden insbesondere an den Gehwegübergängen und -absenkungen in der Osnabrückstraße, Flechtorfer Straße und Lüneburgstraße umgehend zu beheben.
2. Im Rahmen der Straßensanierung sind die bestehenden Absenkungen der Gehwege an allen relevanten Übergängen barrierefrei zu gestalten, um die Nutzung für Menschen mit Rollatoren, Rollstühlen sowie mobilitätseingeschränkten Personen zu erleichtern.

Sachverhalt:

Die Osnabrückstraße / Flechtorfer Straße führt direkt zu einer Wohneinrichtung für Senioren. Viele Bewohnerinnen und Bewohner dieser Einrichtung sowie ältere Menschen aus dem angrenzenden Wohngebiet sind auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen. Aktuelle Straßenschäden, insbesondere an den vorhandenen Gehwegabsenkungen in der Osnabrückstraße / Flechtorfer Straße /Lüneburgstraße, sowie fehlende barrierefreie Übergänge stellen eine erhebliche Gefahr für die Mobilität und Sicherheit der Betroffenen dar. Die Umsetzung der Maßnahmen dient der Verkehrssicherung und verbessert maßgeblich die Barrierefreiheit, Sicherheit und Lebensqualität der Seniorinnen und Senioren in ihrem Wohnumfeld.

gez.

Antje Keller
(partei- / fraktionslos)

gez.

Paul Klie
(SPD-Fraktion)

gez.

Gerhard Masurek
(Fraktion B90/Grüne)

Anlagen:

Fotos Schadensbilder (Anlagen 1-3)

Anlage zu Antrag

Osnabrückstraße / Flechtorfer Straße / Lüneburgstraße - Beseitigung von Straßenschäden mit Herstellung barrierefreier Gehwegbereiche



Abbildung 1: Flechtorfer Str. 17a Einfahrt



Abbildung 2: Flechtorfer Str. 17a

Anlage zu Antrag

Osnabrückstraße / Flechtorfer Straße / Lüneburgstraße - Beseitigung von Straßenschäden mit Herstellung barrierefreier Gehwegbereiche



Abbildung 3- 6: Einmündung
Osnabrückstr/ Flechtorfer Str:



Anlage zu Antrag

Osnabrückstraße / Flechtorfer Straße / Lüneburgstraße - Beseitigung von Straßenschäden mit Herstellung barrierefreier Gehwegbereiche



*Abbildung 7: Einmündung und
Gehwegübergang Osnabrückstr./Lüneburgstr.*

Betreff:

**Bebauungsplan "Bahnhaltepunkt Bienrode", BI 41
Stadtgebiet zwischen Waggumer Straße, Herrmann-Schlichtung-
Straße, Gerhard-Borchers-Straße und Forststraße (Geltungsbereich
A)
Stadtgebiet nördlich des Bienroder Sees, Teilfläche des Flurstücks
91 in der Flur 3, Gemarkung Waggum (Geltungsbereich B)
Beschluss über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2)
BauGB**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

19.09.2025

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	01.10.2025	Ö
Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)	08.10.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	28.10.2025	N

Beschluss:

- "1. Dem Entwurf des Bebauungsplanes „Bahnhaltepunkt Bienrode“, BI 41, sowie der Begründung wird zugestimmt.
2. Zu den Entwürfen ist die Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) zu beteiligen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB zu Bauleitplänen um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

In seiner Sitzung am 13.02.2024 hat der Verwaltungsausschuss die Aufstellung dieses Bebauungsplanes beschlossen.

Der Mobilitätswandel ist für Braunschweigs Zukunftsfähigkeit von hoher Bedeutung. Damit eine nachhaltige Mobilitätsplanung als wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte Stadt gelingt, ist die Verlagerung des städtischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf

den klima- und ressourcenschonenden Umweltverbund aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr ein wesentliches Thema. Hierfür müssen umfangreiche Anreize geschaffen werden, die darauf abzielen, dass öffentliche Verkehrsmittel für einen möglichst großen Teil der Stadtgesellschaft attraktiv sind und dementsprechend viel genutzt werden.

Der neue Bahnhaltepunkt im Norden Braunschweigs bietet dem Wohnort Bienrode und der örtlichen Wirtschaft neue Perspektiven. Zum einen werden die Einwohner:innen von Bienrode und umliegenden Ortslagen eine zentral gelegene, hochwertige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mit direkten Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr bekommen. Zum anderen wird die Station ein wichtiger Baustein für den Schienenpersonennahverkehr zum Braunschweiger Flughafen und dem Gewerbegebiet nördlich der Autobahn A2 sein, sodass dort ansässige Forschungseinrichtungen und Unternehmen eine deutlich verbesserte Verkehrsanbindung erhalten.

Planungsgegenstand

Die Planung greift die Planungen der Bahn zum Haltepunkt auf. Im Rahmen einer integrierten und attraktiven Umfeldplanung ist vorgesehen, den Haltepunkt Bienrode zu einer Mobilitätsstation auszubauen. Es sind sowohl Abstellanlagen für den Radverkehr als auch Stellplätze für den Kfz-Verkehr geplant. Ebenfalls sollen Taxistände und ein Kiss&Ride Parkplatz realisiert werden. Im Zuge der Planung werden unter anderem neue Anforderungen und Aspekte der blau-grünen Infrastruktur berücksichtigt.

Die Hauptschließung des neuen Verknüpfungspunktes erfolgt über die Forststraße. Eine Anknüpfung an die Gerhard-Borchers-Straße erfolgt auf Höhe des bestehenden Wendehammers.

Für eine Realisierung des Verknüpfungspunktes werden Teilflächen des benachbarten Gewerbebetriebes benötigt. Die Verwaltung ist mit dem Eigentümer in Abstimmung über einen alternativen Grundstückszuschnitt.

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

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB aufgestellt. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 20.12.2024 bis 31.01.2025 durchgeführt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und sonstiger Stellen wurde in der Zeit vom 26.05.2025 bis 30.06.2025 durchgeführt.

Eingegangen sind verschiedene Hinweise und Anregungen bzgl. vorhandener Leitungen, baurechtlicher Belange in der Darstellung, des Umgangs mit Niederschlagswasser und Starkregen, sowie ökologischer und grünordnerischer Fragen.

Zum Zeitpunkt dieser Beteiligung lagen zu verschiedenen Belangen noch keine abschließenden gutachterlichen bzw. fachplanerischen Ergebnisse vor, sodass die Planungen im Weiteren abgestimmt und detailliert wurden. So wurde die Planung unter anderem um eine Grünfläche (Grünfläche 3) zur Rückhaltung von Niederschlagswasser und um eine Straßenverkehrsfläche Richtung Süden für den perspektivischen Ausbau des Radweges bis zum Kreisel erweitert.

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

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB aufgestellt. Eine frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB wurde in der Zeit vom 10.03.2024 bis 28.03.2025 durchgeführt.

Es haben sich keine Bürger:innen zur Planung geäußert.

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

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB zum Bebauungsplan „Bahnhaltepunkt Bienrode“, BI 41.

Leuer

Anlage/n:

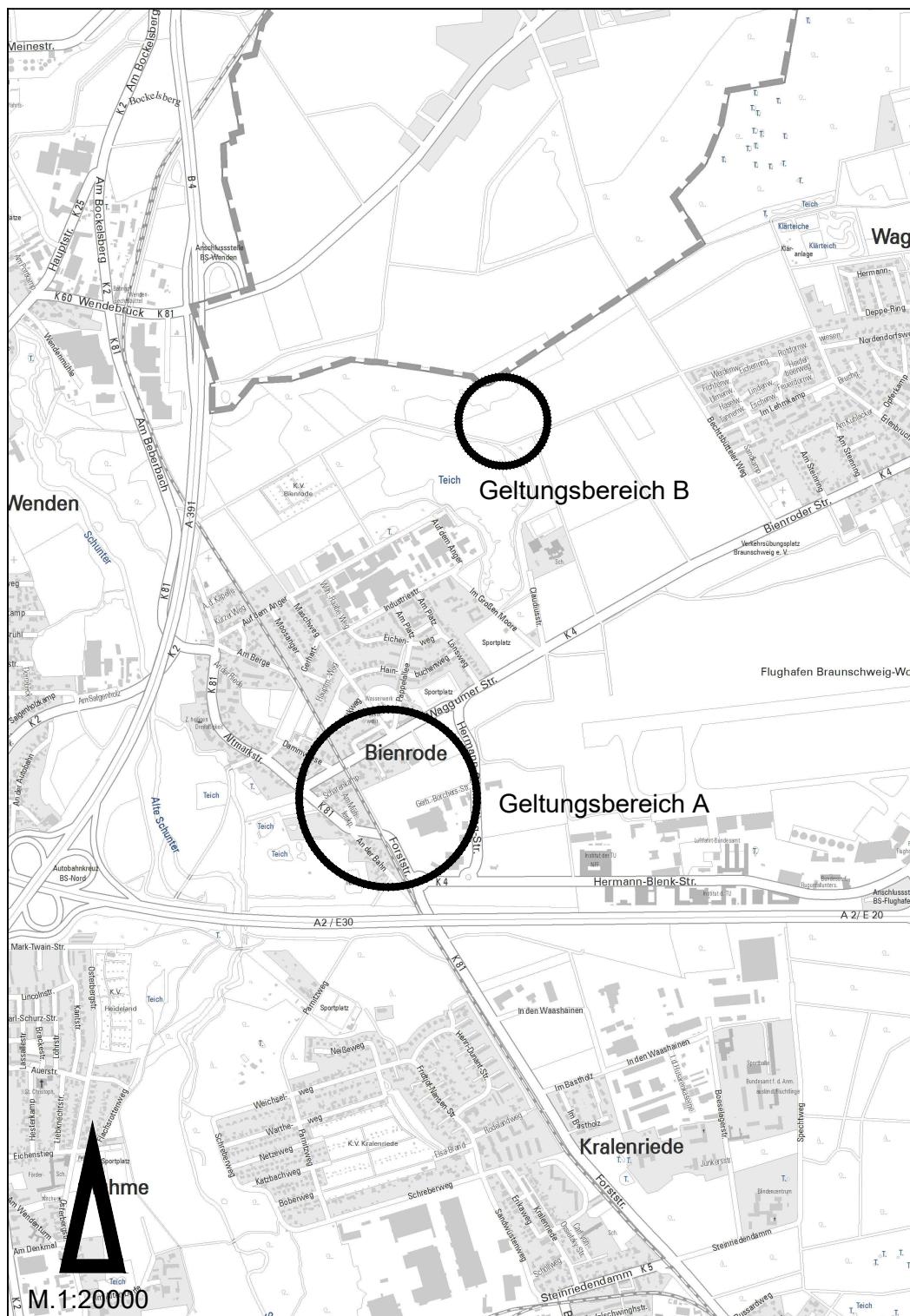
- Anlage 1: Übersichtskarte (*über die Geltungsbereiche A, B*)
- Anlage 2.1: Nutzungsbeispiel
- Anlage 2.2: Nutzungsbeispiel Planzeichenerklärung
- Anlage 3.1: Zeichnerische Festsetzungen (*Geltungsbereich A*)
- Anlage 3.2: Zeichnerische Festsetzungen (*Geltungsbereich B*)
- Anlage 3.3: Zeichnerische Festsetzungen Planzeichenerklärung
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise
- Anlage 5: Begründung

**Bebauungsplan
Bahnhaltepunkt Bienrode**

BI 41

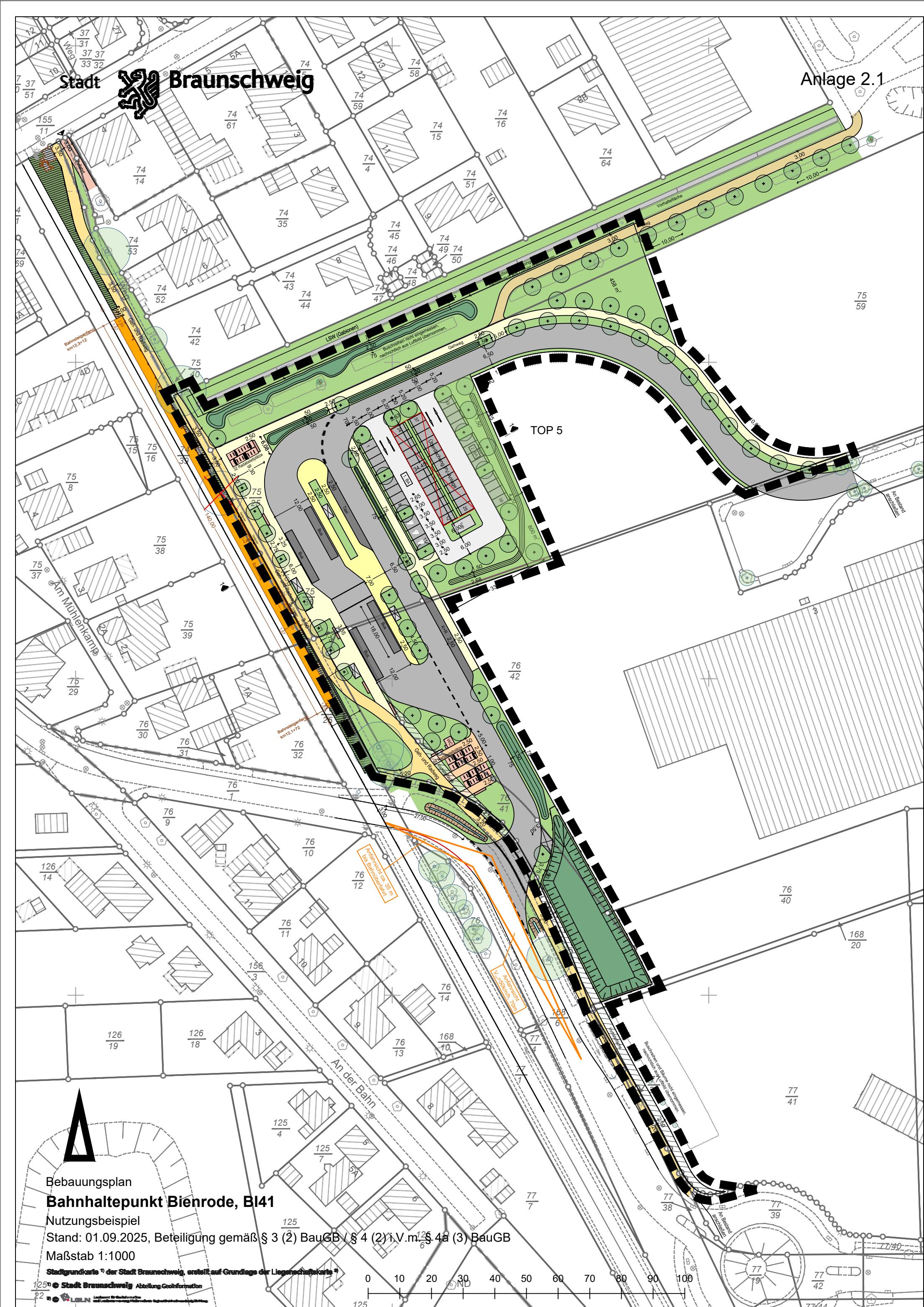
Übersichtskarte zur Lage der Geltungsbereiche A und B im Stadtgebiet

Stand: 01.09.2025, Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB / § 4 (2) i.V.m. § 4a (§) BauGB



Stadt Braunschweig

Anlage 2.1



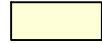
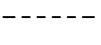
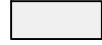
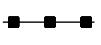
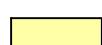
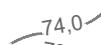
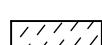
Nutzungsbeispiel

Bahnhaltepunkt Bienrode**BI 41**

Planzeichenerklärungen

Stand: 01.09.2025, Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB / § 4 (2) i.V.m. § 4a (3) BauGB

Legende

	Fahrbahn	 	vorh. Baum/ entfällt
	Gehweg		gepl. Baum
	Stellplätze		FGU 4,60x2,00
	gem. Geh- & Radweg		Sitzbänke
	Pflaster gelb		Bord, abgesenkt
	Pflaster grau		Zaun
	Weg		Geländer
	Mulde		Grenze des Geltungsbereiches
	Bahnsteig DB		Bestandsangaben
	von der Stadt Braunschweig überplante Flächen der DB		Wohngebäude
	Haltestelle		Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude
	Grünfläche		Gebäude nicht im amtlichen Liegenschaftskataster enthalten
	Mittelinsel		Flurstücksgrenze
	Taxi/ K+R	II 303 117 18	vorh. Geschosszahl Flurstücksnummern
	Böschung		Höhenangaben über NN
	Gewerbefläche		Böschung
	Zufahrt (Privates Grundstück)		
	Bus		
	Vorhaltefläche		

Stadt Braunschweig

Anlage 3.1

Planstraße
"Verknüpfungspunkt"

Planstraße A

TOP 5

öffentlich
1

Gerhard-Borchers-Straße

76
42

Forststraße

Planstraße B

77
41

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾
1250 • Stadt Braunschweig Abteilung GeoInformation
22 • LGLN Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen - Regionaldirektion Hannover

21 von 105 in Zusammenstellung

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode, BI41

Zeichnerische Festsetzungen (Geltungsbereich A)

Stand: 01.09.2025, Beteiligung gem. § 3 (2) ³⁾ § 4 (2) i.V.m. § 4a (3) BauGB

Maßstab 1:1000

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

125

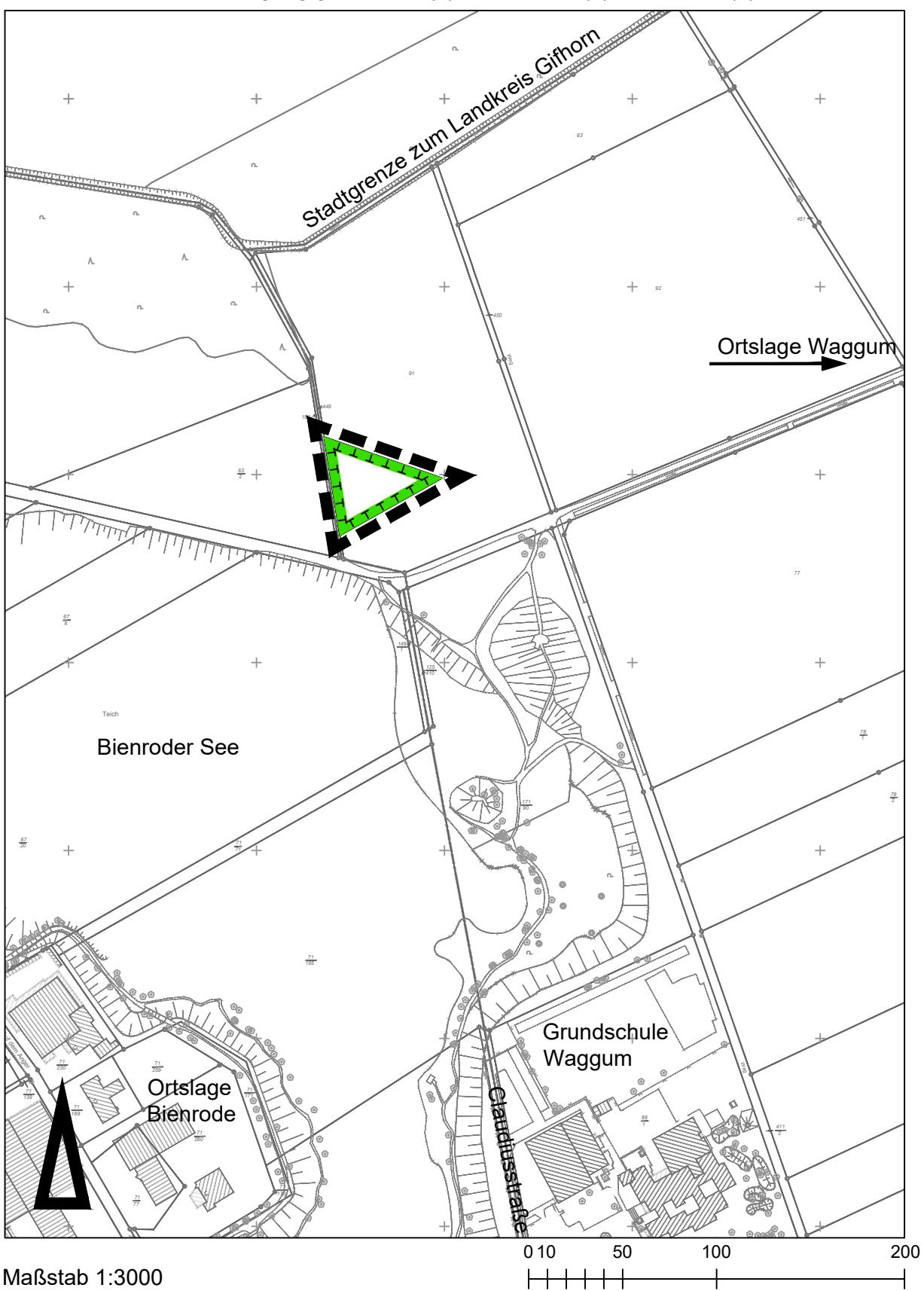
Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

Zeichnerische Festsetzungen (Geltungsbereich B)

Stand: 01.09.2025, Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB / § 4(2) i.V.m. § 4a (3) BauGB



Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode**BI 41**

Planzeichenerklärungen

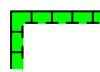
Stand: 01.09.2025, Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB / § 4 (2) i.V.m. § 4a (3) BauGB

Verkehrsflächen

Straßenverkehrsflächen



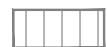
Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

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

Erhaltung einzelner Bäume

Bestandsangaben

Wohngebäude

Neben- bzw.
WirtschaftsgebäudeGebäude nicht im amtlichen
Liegenschaftskataster enthalten

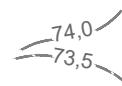
Flurstücksgrenze

II

vorh. Geschosszahl

303 $\frac{117}{18}$

Flurstücksnummern



Höhenangaben über NN



Böschung

Sonstige Festsetzungen

Grenze des Geltungsbereiches



Nutzungsabgrenzung

Bebauungsplan
Bahnhaltepunkt Bienrode
Textliche Festsetzungen und Hinweise

Bl 41

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I Grünordnung

1. Begrünung öffentlicher Flächen

- 1.1 In der Planstraße A sind einseitig in einem Regelabstand von maximal 15 m mindestens zehn mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

Das Pflanz- und Gestaltungsprinzip kann im Rahmen der Straßenausbauplanung bzw. der Anlage der Versickerungsmulden unter Beibehaltung der Stückzahl an die planerischen Erfordernisse angepasst werden.

- 1.2 In der Planstraße „Verknüpfungspunkt“ sind mindestens 14 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

Davon ist auf Stellplatzanlagen mit mind. sechs Stellplätzen je angefangene sechs Stellplätze ein mindestens mittelkroniger Laubbaum innerhalb der Stellplatzanlage möglichst als gliedern des Element oder in deren Randbereich anzupflanzen.

- 1.3 Dachflächen mit einer Mindestgröße von 5 m² sind mit einer mindestens 10 cm hohen Substratschicht mindestens extensiv zu begrünen, zum Beispiel mit einer standortgerechten Gräser-/ Kräutermischung oder mit standortgerechten Stauden und Sedumsprossen. Dies gilt auch für Flächen unterhalb von Anlagen zur Solarenergienutzung.

- 1.4 In der öffentlichen Grünfläche 1 ist die Anlage eines max. 3,0 m breiten Weges in wasser-durchlässiger Bauweise zulässig. Wegbegleitend sind mindestens vier mittelkronige Laubbäume in einem Regelabstand von 10 m zu pflanzen.

- 1.5 In der öffentlichen Grünfläche 1 ist ein Flächenanteil von mindestens 20 % mit dichten Gehölz-pflanzungen in Gruppen oder größeren Gehölzinseln zu bepflanzen. Die verbleibende Fläche ist als Stauden- oder extensiv gepflegte Wiesenfläche zu gestalten.

- 1.6 In der öffentlichen Grünfläche 2 sind mindestens acht mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

Die verbleibende Fläche ist als Stauden- oder extensiv gepflegte Wiesenfläche zu gestalten.

2. Begrünung der Anlagen zur Versickerung und Regenrückhaltung

- 2.1 In den Verkehrs- und Grünflächen ist ein naturnah zu gestaltendes System aus offenen Versickerungsmulden anzulegen. Die Versickerungsmulden sind unter Berücksichtigung der in 1.1 bis 1.6 genannten Bepflanzungen mit einer maximalen Böschungsneigung von 1:2 zu gestalten. In den betreffenden Bereichen sind für Versickerungsmulden geeignete heimische, salztolerante Pflanzenarten vorzusehen.

- 2.2 Baumpflanzungen im Bereich der Versickerungsmulden sind von diesen zu entkoppeln und vor Tausalzeintrag im Bereich der Baumscheiben und des Wurzelwerks zu schützen.

- 2.3 In der öffentlichen Grünfläche 3 ist ein Regenrückhaltebecken (RRB) herzustellen. Dieses ist gleichzeitig eine Retentionsfläche für das Starkregenrisikomanagement. Zur Sicherstellung beider Funktionen ist das RRB mit einem Retentionsvolumen von mindestens 600 m³ herzustellen. Das Becken ist mit einer Böschungsneigung bis maximal 1:2 naturnah in variierenden Breiten als extensiv gepflegte Wiesenfläche zu gestalten. Die Funktionen und das Retentionsvolumen des RRB müssen dauerhaft und uneingeschränkt erhalten werden.

3. Qualität und Pflege der Anpflanzungen

- 3.1 Für die festgesetzten Anpflanzungen sind folgende Pflanzqualitäten vorzusehen:

Die anzupflanzenden Bäume sind als Hochstämme mit folgenden Mindeststammumfängen (StU), gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen:

- auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen: Laubbäume mit StU 18-20 cm,
- auf öffentlichen Grünflächen: Laubbäume mit StU 16-18 cm, Obstbäume 10-12 cm, Sträucher verpflanzt, 4 Triebe 60 bis 100 cm. Es sind standortgerechte und in öffentlichen Grünflächen überwiegend heimische Gehölze zu verwenden.

- 3.2 Für die Bäume ist je Baum eine dauerhaft begünte Vegetationsfläche von mind. 2,0 m

Breite und 12 m² Größe netto vorzusehen. Die Flächen sind nachhaltig gegen Überfahren zu schützen und von Leitungen freizuhalten.

- 3.3 Die Umsetzung der Festsetzungen 1.1 bis 2.3 sind spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Verkehrsflächen des jeweiligen Entwicklungsabschnittes durchzuführen.

Im Anschluss an die Fertigstellungspflege ist eine dreijährige Entwicklungspflege durchzuführen.

- 3.4 Die festgesetzten Anpflanzungen und sonstigen Begrünungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang spätestens in der folgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen.

- 3.5 Die zum Erhalt festgesetzten Bäume sind fachgerecht zu pflegen. Bei Abgang sind sie an annähernd gleicher Stelle mit der gleichen Baumart in einer Qualität von 25 – 30 cm Stammmfang in 1,0 m Höhe zu ersetzen.

II Entwässerung

1. Notentwässerung

Die straßenbegleitenden Mulden sind so anzulegen, dass ein ausreichender Freibord zur Verfügung steht, um das Niederschlagswasser bei Regenereignissen in die öffentliche Grünfläche oder in einen Notüberlauf mit Anschluss an den Regenwasserkanal abzuleiten (Geländetiefpunkt). Sie sind von jeglicher Bebauung freizuhalten.

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

1. Geltungsbereich B

Die 1.546 m² große Teilfläche des Flurstücks 91, Flur 3 in der Gemarkung Waggum ist für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wie folgt naturnah zu entwickeln:

- 1.1 Umwandlung der Gesamtfläche in Sandtrockenrasen durch einmalige Oberflächenbearbeitung mit der Umkehrfräse und anschließende Ansaat mit einer gebietseigenen, artenreichen Saatgutmischung aus Kräutern und Gräsern für trockene und magere Standorte inklusive Herkunftsachweis und zweijähriger Entwicklungspflege. Die Auswahl der Saatgutmischung ist mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig abzustimmen.
- 1.2 Zur Entwicklung und Förderung des Biotops Sandtrockenrasen ist die Ausgleichfläche regelmäßig durch Stoßbeweidung mit Schafen oder Ziegen im Sommerhalbjahr oder durch jährlich einmalige Mahd im September inklusive Abtransport des Mähguts zu pflegen.

- 1.3 Die Maßnahmen auf der Ausgleichsfläche sind spätestens drei Jahre nach Beginn der Erschließungsarbeiten bzw. erster Baumaßnahmen durchzuführen und abzuschließen.

IV Zuordnung der Ausgleichsflächen und Maßnahmen

1. Die festgesetzten Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft unter A III dienen im Sinne des § 1 a BauGB dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, die aufgrund dieses Bebauungsplanes ermöglicht werden.
2. Die Flächen und Maßnahmen unter A III werden im Sinne von § 9 Abs. 1 a und § 135 a BauGB wie folgt zugeordnet:
- Straßenverkehrsflächen 52,09 %
- öffentliche Grünflächen 47,91 %.

B Hinweise

1. Der gesamte Plangeltungsbereich befindet sich innerhalb der Bauhöhenbeschränkungszone des Flughafens.

Bauvorhaben und andere Luftfahrthindernisse wie z. B. Bäume, Freileitungen, freistehende Werbeanlagen und Masten benötigen die Zustimmung der Luftfahrtbehörden nach den §§ 12 und 15 des Luftverkehrsgesetzes. Das gilt auch für temporäre Luftfahrthindernisse wie z. B. Baukräne.

Zusätzlich sind ggf. die Baubeschränkungen aufgrund von Flugsicherungs- und Befeuungserfordernissen zu beachten, wobei die nach den örtlichen Verhältnissen in Betracht zu ziehenden An- und Abflugverfahren zu berücksichtigen sind.

2. Das Baugebiet unterliegt den Siedlungsbeschränkungszonen I und II für den Luftverkehr.
3. Im südlichen Teil des Geltungsbereiches ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Vor Hoch- und Tiefbaumaßnahmen sind Oberflächensorierungen erforderlich.
4. Die Versickerung von Niederschlagswasser bedarf der Einleitungserlaubnis gemäß §§ 8, 9, 10 Wasserhaushaltsgesetz. Die Erlaubnis für die Versickerung wird durch die Untere Wasserbehörde erteilt.

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

Begründung

Inhalt

1	Rechtsgrundlagen - Stand:15.08.2025 -	4
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	5
2.1	Regional- und Landesplanung	5
2.2	Flächennutzungsplan	5
2.3	Bebauungspläne	6
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	6
4	Umweltbelange	8
4.1	Beschreibung der Planung	8
4.2	Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung, Quellen	9
4.3	Beschreibung der Umwelt	10
4.3.1	Mensch und menschliche Gesundheit	10
4.3.2	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	16
4.3.3	Fläche	17
4.3.4	Boden	17
4.3.5	Wasser	18
4.3.6	Klima, Luft	19
4.3.7	Orts- und Landschaftsbild, Erholung	19
4.3.8	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	20
4.3.9	Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten	20
4.4	Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	20
5	Begründung der Festsetzungen	21
5.1	Höhe baulicher Anlagen	21
5.2	Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen	21
5.2.1	Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV	22
5.2.2	Motorisierter Individualverkehr, MIV	22
5.2.3	Fuß- und Radverkehr	23
5.2.4	Stellplätze	23
5.3	Grünordnung, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	24
5.3.1	Grünordnung	24
5.3.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Zuordnung	25
5.4	Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	26
5.5	Weitere technische Infrastruktur	27
5.5.1	Energieversorgung	27
5.5.2	Entwässerung	27
6	Gesamtabwägung	28

7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	29
7.1	Geltungsbereich A.....	29
7.2	Geltungsbereich B.....	29
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	29
8.1	Kosten und Finanzierung.....	29
8.1.1	Grunderwerb	29
8.1.2	Kampfmittelsondierung	29
8.1.3	Straßenbau	29
8.1.4	Öffentliche Grünflächen	30
8.1.5	Ausgleichsmaßnahmen	30
8.1.6	Entwässerungsbauwerk (RRB)	30
8.1.7	Rückzahlung von Fördermitteln	30
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	30
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	30

1 Rechtsgrundlagen

- Stand:15.08.2025 -

- 1.1 **Baugesetzbuch (BauGB)**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
- 1.2 **Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO)**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)
- 1.3 **Planzeichenverordnung (PlanZV)**
in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
- 1.4 **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I. S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)
- 1.5 **Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)**
vom 12. Dezember 2019 (BGBl. S. 2513), zuletzt geändert durch Art. 1 Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235)
- 1.6 **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**
in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- 1.7 **Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I. S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- 1.8 **Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)**
in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 5)
- 1.9 **Niedersächsische Bauordnung (NBauO)**
in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Juni 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 52)
- 1.10 **Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)**
in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3)
- 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 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)
- 1.12 **Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG)**
in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

Das Plangebiet des Bebauungsplans BI 41 „Bahnhaltepunkt Bienrode“ befindet sich im Norden der Stadt Braunschweig in der Gemarkung Bienrode. Es liegt südlich des Ortskerns von Bienrode und nördlich der Bundesautobahn A2. Im Westen wird es durch die Forststraße bzw. die Bahntrasse Braunschweig-Gifhorn begrenzt. Im Osten schließen gewerblich genutzte Flächen entlang der Gerhard-Borchers- sowie der Hermann-Schlichting-Straße und das Gelände des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg an.

2.1 Regional- und Landesplanung

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

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

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes wird im RROP 2008 nachrichtlich als Siedlungsfläche dargestellt. Außerdem liegt das Plangebiet im Vorranggebiet Siedlungsbeschränzungsbereich aufgrund des Luftverkehrs des angrenzenden Flughafens. Im Westen des Geltungsbereiches ist ein Vorranggebiet für einen Haltepunkt des Schienenverkehrs festgelegt.

Eine Beeinträchtigung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung durch die Planung ist nicht erkennbar. Die Planung gilt damit gem. § 1 Abs. 4 BauGB als an die Ziele der Raumordnung angepasst.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Fassung der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005. Neben der nachrichtlich übernommenen Trasse für den Schienennahverkehr mit Haltepunkt stellt er in seiner derzeit wirksamen Fassung für das Plangebiet und sein näheres Umfeld eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Flughafenbezogenes Gewerbe und Forschungseinrichtungen (Flughafen Braunschweig-Wolfsburg) sowie Grünflächen dar. Darüber hinaus grenzen Wohnbauflächen an. Der Flächennutzungsplan stellt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung nur in den Grundzügen und nicht parzellenscharf dar.

Im Bebauungsplan ist beabsichtigt, neben dem eigentlichen Haltepunkt für die Ausplanung des Umfeldes als Mobilitätverknüpfungspunkt, überwiegend Flächen für örtlichen Straßenverkehr und ruhenden Verkehr festzusetzen. Die Straßenverkehrsflächen werden im Flächennutzungsplan selber nicht dargestellt, aber können aus den dargestellten Flächen entwickelt werden.

Damit ist der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

Die Entwicklungsflächen zur Umfeldplanung des Bahnhaltepunktes in Bienrode überlagern zum Teil die beiden qualifizierten Bebauungspläne WA 70 „Forschungsflughafen-West“ im südlichen Teil und BI 39 „Forschungsflughafen-Nordwest“ im nördlichen Teil des Geltungsbereiches, beide rechtskräftig seit Oktober 2010. Die darin für die Flächen des Geltungsbereichs festgesetzten Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Forschungsflughafen und Verkehrstechnik“ stehen einer Nutzung als Mobilitätsverknüpfungspunkt mit den dafür erforderlichen Verkehrsflächen aktuell entgegen. In Anbetracht dessen ist eine Überplanung der beiden Bebauungspläne im Bereich des Umfeldes zum Haltepunkt des Schienenverkehrs erforderlich. Der neue Bebauungsplan ändert insofern die bislang bestehenden Festsetzungen der alten Bebauungspläne.

Zur Sicherstellung einer abgestimmten Planung des Mobilitätsverknüpfungspunktes wurde eine verkehrliche Machbarkeitsstudie beauftragt und auf den Ergebnissen aufbauend die notwendigen Flächen bestimmt. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von rd. 1,4 ha. Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung.

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a BauGB aufgestellt. Die durch die Festsetzungen maximal zulässige versiegelte Grundfläche beträgt ca. 1,04 ha. Andere Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, liegen nicht vor. Vorhaben, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, werden durch den Bebauungsplan nicht ermöglicht. Anhaltpunkte für die Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind somit erfüllt.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Im deutschen Eisenbahnnetz wurden ab den 1960er Jahren zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte aufgegeben. Ursache war zumeist der wachsende Individualverkehr und die mittlerweile überholten Planungsprinzipien der „autogerechten Stadt“ mit einer deutlichen Priorisierung des Autoverkehrs, verbunden mit Rationalisierungen im Eisenbahnbetrieb.

Ausgelöst durch das kontinuierliche Bevölkerungswachstum, die gleichzeitige Urbanisierung der peripheren Stadtteile in den vergangenen Jahren und die Herausforderungen der Klimakrise, ist der Mobilitätswandel für Braunschweigs Zukunftsfähigkeit von hoher Bedeutung. Damit eine nachhaltige Mobilitätsplanung als wesentliche Voraussetzung für eine lebenswerte Stadt gelingt, ist etwa die Verlagerung des städtischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den klima- und ressourcenschonenden Umweltverbund aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußverkehr entscheidend. Hierfür müssen Anreize geschaffen werden, die darauf abzielen, dass öffentliche Verkehrsmittel für einen möglichst großen Teil der Stadtgesellschaft attraktiv sind und dementsprechend viel genutzt werden.

Im Rahmen des Investitionsprogramms „Stationsoffensive im Großraum Braunschweig“ werden in den nächsten Jahren insgesamt drei Eisenbahnverkehrsstationen in Braunschweig reaktiviert bzw. neu gebaut, namentlich die Bahnhaltepunkte Bienrode, Leiferde und West. Der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) hat dafür mit der Deutschen Bahn DB Station und Service AG (DB S&S) sowie der DB Netz AG (DB Netz) eine Vereinbarung zur Planung der Verkehrsstationen in Braunschweig geschlossen. Für die eisenbahntechnischen Anlagen liegt die Feder-

führung der Verfahren beim RGB und der DB. Die Federführung für die Umfeldplanungen, einschließlich der Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsträgern, liegt bei der Stadt Braunschweig.

Seitens des Regionalverbandes wurde für den Verknüpfungspunkt in Bienrode mit Hilfe von Verkehrsmodellierungen die zukünftige Nachfrage analysiert. Die Zahl der täglichen Ein- und Aussteigenden in Bienrode wird für das Jahr 2030, unter Annahme eines Stundentaktes, auf etwa 380 Personen prognostiziert. Bis 2050 werden es etwa 750 tägliche Ein- und Aussteigende sein. Die Mehrzahl davon sind Umsteigende aus dem ÖPNV, also den zu- und abführenden Bussen zum Haltepunkt. Zudem ist davon auszugehen, dass der durch den RGB anvisierte Halbstundentakt zu einer weiteren Zunahme des Fahrgastpotenzials führen und der Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Aufgrund der hohen Erschließungswirkung für Bienrode wird eine möglichst zentrale Lage des Haltepunktes im Ort zwischen den Bahnübergängen Forststraße und Waggumer Straße vorgesehen. Ausschlaggebend für die Lage des Haltepunktes ist außerdem die Flächenverfügbarkeit sowie die bestmögliche Anbindung an ein modifiziertes Busliniennetz. Um die Busfahrgäste unmittelbar an den Haltepunkt heranzuführen, wurde in einer früheren Idee der Durchstich einer Bustrasse gleisparallel von der Forststraße zur Waggumer Straße im Bereich der aktuellen Geh- und Radwegverbindung geprüft. Aus bahntechnischen Gründen und aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit ist diese aber nicht realisierbar. Daher wurde eine Verlängerung der Gerhard-Borchers-Straße zum Haltepunkt mit Weiterführung zur Forststraße untersucht und als umsetzbar eingeschätzt.

Die Hauptschließung des neuen Verknüpfungspunktes erfolgt in Anbindung an die Forststraße. Die Durchbindung an die Gerhard-Borchers-Straße ist über eine nach Osten führende geschwungene Verbindungsstraße vorgesehen. Die Straßenführung bietet für die in Anspruch genommenen Gewerbegebiete einen Flächenzuschnitt, der den dort ansässigen Unternehmen weitere Entwicklungsspielräume ermöglicht und die zusammenhängende Nutzbarkeit der Restflächen erhält.

Im Rahmen einer integrierten und attraktiven Planung des Bahnhalt-Umfeldes ist vorgesehen, den Haltepunkt Bienrode zu einer Mobilitätsstation auszubauen. Der ÖPNV-Haltepunkt für den Busverkehr ist in paralleler Lage zum Bahnsteig der Deutschen Bahn angedacht, sodass für Fahrgäste ein direkter Umstieg mit kurzen Wegebegünstigt wird. Die bereits bestehende gleisparallele Führung des Rad- und Fußverkehrs von der Forststraße zur Waggumer Straße entlang des Haltepunktes wird in diesem Zuge weiter ausgebaut. Ferner sind sowohl Abstellanlagen für den Radverkehr als auch P+R-Stellplätze für den Umstieg vom Kfz-Verkehr in die öffentlichen Verkehrsmittel vorgesehen. Ebenfalls sollen Taxistände und eine Kiss&Ride-Zone realisiert werden.

Im Zuge der aktiven Klimaanpassung und Stärkung der Aufenthaltsqualität sollen neue planerische Anforderungen der blau-grünen-Infrastruktur (Wasser- und Grünräume) betrachtet und umgesetzt werden.

Die Flächen befinden sich teils im Eigentum der städtischen Gesellschaft „Grundstücksgesellschaft Braunschweig mbH“ (GGB) und teils im privaten Eigentum. Mit der privaten Eigentümerin ist die Stadt in Verhandlung über einen alternativen Grundstückszuschnitt. Die benötigten Sondergebietsflächen unterliegen einer Förderung (Avionik-Cluster).

4 Umweltbelange

4.1 Beschreibung der Planung

Geltungsbereich A - Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Norden Braunschweigs, südlich des Ortsteils Bienrode und nördlich der Bundesautobahn A2. Es wird im Westen von der Forststraße bzw. der Bahntrasse Braunschweig–Gifhorn und im Osten von gewerblich genutzten Flächen sowie dem Gelände des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg begrenzt.

Ziel der Planung ist der Ausbau des geplanten Bahnhaltelpunktes Bienrode zu einem Mobilitätsverknüpfungspunkt. Vorgesehen sind u.a. ein parallel zur Bahn verlaufender ÖPNV-Halt, eine verbesserte Rad- und Gehwegeführung, geschützte Radabstellanlagen, P+R-Stellplätze, Taxistände sowie eine Kiss-&-Ride-Zone.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von rd. 1,4 ha. Zur Umsetzung der Planung wird auf Flächen des Sondergebiets „Forschungsflughafen und Verkehrstechnik“ zurückgegriffen, die bislang für flughafenbezogene Gewerbe nutzbar waren. Die Überplanung betrifft außerdem festgesetzte Anpflanzungen bzw. kleinteilige Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen. Die in den Ursprungsplänen WA 70 und BI 39 festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen bleiben im Geltungsbereich qualitativ und quantitativ erhalten. Innerhalb des Geltungsbereiches werden ca. 1,04 ha Verkehrsflächen und rund 0,36 ha als Grünflächen festgesetzt. Die durch die Festsetzungen maximal zulässige Versiegelung beträgt ca. 1,04 ha.

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. In diesem beschleunigten Verfahren entfällt die Durchführung einer Umweltprüfung sowie die Erstellung eines Umweltberichts. Naturschutzfachliche Eingriffe, die infolge der Planung zu erwarten sind, gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB als zulässig und im Sinne der Eingriffsregelung als vor der planerischen Entscheidung erfolgt. Eine förmliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ist daher nicht erforderlich. Die Umweltbelange werden jedoch gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7, § 1 Abs. 7 und § 1a BauGB in der Abwägung berücksichtigt.

Der gesetzliche Biotop- und Artenschutz ist auch im Verfahren gem. § 13a BauGB zu beachten, sodass für das zwischenzeitlich entstandene und nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop (Sandtrockenrasen) ein Ausgleich erforderlich ist. Dieser erfolgt in einem Geltungsbereich B. Für weitere geschützte Arten (z. B. Feldlerche), die in einem eigens erstellten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dokumentiert sind, wurde der Ausgleich bereits im Zuge der Umsetzung der bestehenden Bebauungspläne erbracht.

Nachfolgend werden die Umweltbelange, soweit sie mit der Planung in Berührung stehen, dargelegt.

Geltungsbereich B - Ausgleichsfläche

Eingriffswertigkeiten für das nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop werden im Geltungsbereich B des Bebauungsplanes zwischen der nördlichen Stadtgrenze und dem Bienroder See ausgeglichen. Diese Fläche ist als ehemalige Landwirtschaftsfläche aus der Nutzung genommen worden und derzeit als Brachfläche ungenutzt. Sie soll zukünftig naturnah entwickelt werden.

Der Geltungsbereich B (Gemarkung Waggum, Flur 3, Teilfläche des Flurstücks 91) umfasst eine Fläche von 1.546 m². Die Fläche soll als offene Biotopstruktur mit dem Zielbiotoptyp „Sandtrockenrasen“ entwickelt werden.

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. 4.3 wiedergegeben.

Übergeordnete Vorgaben

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans 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. 4.3.

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:

- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Landschaftsrahmenplan Braunschweig, 1999, Aktualisierung 2014
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Braunschweig, 2007
- Stadtklimaanalyse Braunschweig, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2
- Lärmminderungsplan Braunschweig, 2024
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2.0 Braunschweig, 2022
- Starkregenanalyse Braunschweig, 2022

Plangebietsbezogene Fachplanungen und Gutachten

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

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Umfeldplanung Haltepunkt Bienrode Erhebungsbereich 1, Planungsgemeinschaft LaReG, Braunschweig, November 2024
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Umfeldplanung Haltepunkt Bienrode Erhebungsbereich 2, Planungsgemeinschaft LaReG, Braunschweig, November 2024
- Baugrund- und Schadstoffuntersuchungen, Bahnhaltepunkt Braunschweig-Bienrode, GEO-LOG Ingenieurgesellschaft mbH, Braunschweig, 25.11.2024
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Bahnhaltepunkt Bienrode, BI 41“ in Braunschweig, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg, 12.08.2025

- Verkehrliche Machbarkeitsstudie, Bahnhaltepunkt Braunschweig-Bienrode, BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner in Zusammenarbeit mit WVI Prof. Dr. Wer-muth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, August 2022
- Entwurfsplanung Entwässerungsplanung Erläuterungsbericht, Haltepunkt Bien-rode, Stadt Braunschweig, BPR Ingenieure GmbH & Co. KG, Hannover, 18.08.2025

4.3 Beschreibung der Umwelt

4.3.1 Mensch und menschliche Gesundheit

4.3.1.1 Betroffenheit Mensch

Der Mensch und die menschliche Gesundheit können durch 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 der mit der Planung in Berührung stehenden Umweltbelange aufgeführt. Soweit eine solche Zuordnung nicht möglich ist, werden die Auswirkungen im Folgenden aufgeführt. Es handelt sich dabei im We-sentlichen um den Aspekt Lärm.

4.3.1.2 Lärm

Das Plangebiet selbst sowie die angrenzenden Wohnbebauungen sind vom Stra-ßen-, Schienen- und Luftverkehrslärm lärmvorbelastet. Aufgrund fehlender schutzbedürftiger Nutzungen im Plangebiet ergeben sich hier keine relevanten Beeinträchtigungen.

Nach Norden wirkt die im Bebauungsplan BI 39 festgesetzte und bereits errichtete Schallschutzwand schallmindernd in Bezug auf die bisherige planungsrechtliche Si-tuation. Da es sich im Bestand jedoch nur um Brachflächen handelt ergeben sich aktuell aus dem Plangebiet heraus keine Lärmbeeinträchtigungen für die Nutzungen außerhalb des Plangebiets.

A Rahmenbedingungen

Aufgrund der im Geltungsbereich getroffenen Festsetzung als Straßenverkehrsflä-chen und Grünflächen können schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche gegenüber den benachbarten schutzwürdigen Nutzungen, durch die geplante Nut-zung als Mobilitätsverknüpfungspunkt mit ÖPNV-Bushaltepunkt und P+R Stellplatz-anlage und durch den Erschließungsverkehr auftreten.

Entsprechend wurde zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umweltein-wirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Rahmen des Auf-stellungsverfahrens zum Bebauungsplan BI 41 eine schalltechnische Untersuchung (Lärmkontor, Juli 2025) durchgeföhrt. Dazu wurden die Auswirkungen der Emissi-onsquellen im Plangebiet auf die Umgebung nach den aktuellen und einschlägigen Regelwerken zum Immissionsschutz erfasst und beurteilt sowie Empfehlungen zum Schallschutz erarbeitet.

Eine Beurteilung der Geräuschsituation im Plangebiet durch die Geräuscheinwirkun-gen der umliegenden Emissionsquellen auf das Plangebiet sowie Auswirkungen der Emissionsquellen im Plangebiet auf das Plangebiet selbst ist nicht durchzuführen,

da sich im Plangebiet keine schutzbedürftigen Nutzungen befinden oder geplant sind.

Bei den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung zum Plangebiet handelt es sich um die nördlich, westlich und südlich gelegene, vornehmlich aus Einfamilien- und Reihenhaus bestehende Wohnbebauung und um die südöstlich angrenzenden Sondergebietsflächen des Bebauungsplans WA 70. Für die Nachbarschaft im relevanten räumlichen Umfeld des Plangebiets liegen keine über Bebauungspläne planungsrechtlich gesicherten Nutzungsausweisungen vor. Somit wurde die Wohnbebauung nach § 34 BauGB als Allgemeines Wohngebiet und die Sondergebietsflächen des WA 70 der Nutzung entsprechend als Gewerbegebiete berücksichtigt.

Die Beurteilung erfolgte auf Grundlage der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) in Bezug auf die Entwicklung mit den maßgeblichen Orientierungswerten (OW) des Beiblattes 1 der DIN 18005. Ergänzend wurden weitere Regelwerte hinzugezogen, die im Rahmen der jeweils untersuchten Lärquelle genannt werden.

Die Berechnungen erfolgten jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum geschossweise an den Fassaden.

B Straßen- und Schienenverkehrslärm

Die Betrachtung des Straßen- und Schienenverkehrslärms erfolgte für den Prognosehorizont 2030 für den Nullfall (Situation ohne Planvorhaben) und den Planfall (Situation mit Planvorhaben).

Die Geräuschbelastung durch den Straßenverkehrslärm wurde nach den Vorgaben der RLS-19 („Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“), auf Basis einer verkehrlichen Machbarkeitsstudie (BPR, Aug. 2022) mit zugrunde gelegter Verkehrsuntersuchung (wvi, Jan. 2022), vorgenommen. Neben den sich verändernden Straßenverkehrsmengen der umliegenden Straßen wurde im Planfall ergänzend auch die neue Streckenführung der Buslinien 413 und 436 sowie die Verkehrsbewegungen des geplanten öffentlichen Pkw-Parkplatzes berücksichtigt.

Die Geräuschbelastung durch den Schienenverkehrslärm erfolgte nach den Vorgaben der Schall 03 („Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“) für die im Westen des Plangebietes verlaufende DB-Strecke 1902. Die Zugmengenprognose (2030) der DB AG basiert auf Grundlage des Analysefalls 2025. Hierbei ist zu beachten, dass sich bezogen auf den Prognosehorizont durch die Planung die Art, Länge und Anzahl der Züge nicht verändert, somit ist die Streckenbelastung im Null- und Planfall gleich und wird nur im Sinne des Zusammenhangs mit dem Verknüpfungspunkt mitberücksichtigt.

B-1 Geräuschimmissionen durch Verkehrslärm (Straße und Schiene), der sich auf das Plangebiet auswirkt

Aufgrund auch künftig fehlender schutzbedürftiger Nutzungen im Plangebiet ergeben sich keine relevanten Beeinträchtigungen.

B-2 Geräuschimmissionen durch Verkehrslärm (Straße und Schiene), der sich aus dem Plangebiet auf die umliegende Nutzung auswirkt

Innerhalb des Plangebiets ist der Neubau einer Straße (Planstraße A) vorgesehen, die für den Bus- und Pkw-Verkehr von der Forststraße über den geplanten Verknüpfungspunkt mit Park- und Ride-Parkplatz (49 Stellplätze) führt und anschließend an die bestehende Gerhard-Borchers-Straße anschließt. Eine Durchfahrt von gewerblichen Schwerlastverkehr (Lkw) ist gemäß Planung nicht zulässig.

Bei einer unmittelbar betroffenen Bebauung handelt es sich um die Gebäude, die entlang des betreffenden Bauabschnitts einer Straße / eines öffentlichen Parkplatzes liegen und somit direkt von den baulichen Auswirkungen des Neubaus und dessen Verkehrsmenge betroffen sind. Dabei wird auch die Verkehrsmenge des sich anschließenden, nicht baulich veränderten Bereichs der entsprechenden Straße mit in Ansatz gebracht. Für diese Bestandsbebauung erfolgt die Beurteilung einschlägig nach der 16. BlmSchV; die Einschätzung der Belastung bemisst sich an den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Gleches gilt für die Bestandsbebauung entlang einer bestehenden Sackgasse (Gerhard-Borchers-Straße), die durch Anschluss einer neuen Straße zu einer Durchgangsstraße wird (Änderung der Verkehrsfunction).

Für die nahe Bestandsbebauung außerhalb des betreffenden Bauabschnitts, die so genannte mittelbar betroffene Bebauung, ist hingegen nur die Verkehrsmenge auf dem Neubauabschnitt maßgeblich. Die Verkehrsmenge des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der betroffenen Straße, ist gemäß VLärmSchR 97 („Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau last des Bundes“) außer Acht zu lassen. Eine Beurteilung erfolgt somit auch hier nach der 16. BlmSchV unter Heranziehung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte:

Allgemeines Wohngebiet (WA): 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts

Gewerbegebiet (hier SO): 69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts

Unmittelbar betroffen vom Neubau der Planstraße A und des öffentlichen Parkplatzes ist lediglich das Firmengebäude des angrenzenden Gewerbetriebes (Gerhard-Borchers-Straße 3). An dem 4-geschossigen Gebäude wurden an den dem Bauabschnitt zugewandten Fassaden (Nord- und Westfassade) im 3. Obergeschoss die höchsten Beurteilungspegel von bis zu 52 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts ermittelt. Somit werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV deutlich am Tag um mindestens 17 dB(A) und in der Nacht um mindestens 13 dB(A) unterschritten.

Die unmittelbare Betroffenheit erstreckt sich ergänzend entlang der neuen Durchgangsstraße (Planstraße A ↔ Gerhard-Borchers-Straße) auch auf die gewerbliche Nutzung Gerhard-Borchers-Straße 1, die ebenfalls im Sondergebiet des WA 70 liegt. Aufgrund der an der Gerhard-Borchers-Straße 3 ermittelten geringen Beurteilungspegel ist für die Gerhard-Borchers-Straße 1 eine Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Gewerbenutzungen sicher auszuschließen.

Bei der nächstgelegenen mittelbar betroffenen Bebauung handelt es sich westlich der Planstraße A um die Wohnnutzungen Am Mühlenkamp 1-4 und um die Wohnnutzungen gegenüber der Einmündung der Planstraße A in die Forststraße/L 625, An der Bahn 8-11. Sowie um die Wohnbebauung nordwestlich (Scharenkamp 4c/4d) und nördlich (Fledermauskamp 7-10; Waggumer Straße 7 und 8b/8c) der Planstraße A und des öffentlichen Parkplatzes. An diesen meist 2- und zum Teil 3-geschossigen Gebäuden wurden an den jeweils dem Bauabschnitt zugewandten Fassaden im jeweils obersten Geschoss tags als auch nachts die höchsten Beurteilungspegel ermittelt. Am stärksten mittelbar betroffen erwies sich Am Mühlkamp 4 mit 51 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Somit werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV deutlich am Tag um mindestens 8 dB(A) und in der Nacht um mindestens 4 dB(A) unterschritten.

Somit kann ein Konflikt im Sinne der 16. BlmSchV durch die Immissionen des Neubaus der Planstraße A und der dadurch entstehenden neuen Durchgangsstraße sowie des Neubaus des öffentlichen Parkplatzes (P+R) sicher ausgeschlossen werden.

B-3 Geräuschimmissionen durch den durch die Planung hervorgerufenen Mehrverkehr auf den Bestandsstraßen, die sich auf die Bestandsbebauung auswirken

Durch die Planung wird lediglich ein Mehrverkehr auf den Straßen hervorgerufen; die Schienenverkehrssituation ändert sich hingegen nicht und geht nur im Sinne des Zusammenhangs mit dem Verknüpfungspunkt mit in die Berechnungen ein (s. o., B).

Der Straßenverkehr des Plangebiets wird sich hauptsächlich in Richtung Westen verteilen. Demgemäß erfolgte die Betrachtung der Verkehrslärmsituation anhand von repräsentativen Immissionsorten entlang der übergeordneten Straßenverläufe der Altmarkstraße und Waggumer Straße sowie entlang der Trassenführung. Um den schalltechnischen Einfluss des von der Planung ausgelösten Mehrverkehrs zu erfassen, wurde die Verkehrslärmänderung zwischen dem Prognosenullfall (Lärmsituation ohne Umsetzung des Vorhabens) und dem Prognoseplanfall (Lärmsituation mit Umsetzung des Vorhabens) ermittelt.

Dabei zeigt sich, dass bereits im **Prognosenullfall**, also ohne Zusatzverkehr aus dem Plangebiet, an den der Straße zugewandten Fassaden hohe Immissionsbelastungen von bis zu 69 dB(A) am Tag und bis zu 60 dB(A) in der Nachtzeit und an den der Schienentrasse zugewandten Fassaden von bis zu 66 dB(A) am Tag und bis zu 61 dB(A) in der Nachtzeit vorliegen.

Die betroffenen Gebäude sind nach § 34 BauGB als Allgemeine Wohngebiete eingestuft, demnach wird dort bereits ohne Berücksichtigung der Planungssituation entlang der Straßen der IGW tags von 59 dB(A) um bis zu 10 dB(A) und nachts von 49 dB(A) um bis zu 11 dB(A) sowie entlang der Schienentrasse tags um bis zu 7 dB(A) und nachts um bis zu 12 dB(A) überschritten.

Darüber hinaus wird an der der Schienentrasse zugewandten Westfassade des Gebäudes Waggumer Straße 4 in der Nacht der sog. Gesundheitswert von 60 dB(A) um bis zu 1 dB(A) überschritten.

Die Ergebnisse des **Prognoseplanfalls** zeigen, dass der vorhabeninduzierte Mehrverkehr an einigen Fassaden tags, und zum Teil nachts, zu einer unwesentlichen Erhöhung der Immissionsbelastung von nur maximal 1 dB(A) (aufgerundet) führt. Davon betroffen sind die dem Plangebiet nächstgelegenen zugewandten Fassaden der Bebauung östlich des Plangebiets, An der Bahn 9-11, Am Mühlenkamp 2-4, Scharenkamp 4c, sowie nördlich des Plangebiets, Waggumer Straße 8b. Entsprechend handelt es sich dabei um Fassaden an denen schon im Prognosenullfall der IGW überschritten ist. Da hier aber weder die Gesundheitswerte erreicht werden noch eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB vorliegt, wirkt sich der Mehrverkehr nicht erheblich nachteilig auf die Bebauung aus.

Bei der Bebauung Waggumer Straße 4 ist schon im Prognosenullfall in der Nachtzeit die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschritten und somit eine Pegelerhöhung von $\geq 0,1$ dB beurteilungsrelevant. Im Ergebnis zeigt sich, dass der zu erwartende planinduzierte Zusatzverkehr an der Westfassade des Wohngebäudes Waggumer Straße 4 in der Nachtzeit im zweiten Obergeschoss zu einer geringen Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) führt und somit der sog. Gesundheitswert in der Nachtzeit weitergehend überschritten wird. Entsprechend wirkt sich der Zusatzverkehr gemäß allgemein rechtgültiger Einschätzung auf diese Bebauung als erheblich nachteilig aus.

C Gesamtverkehrslärm (Straße, Schiene und Luftverkehr)

Unmittelbar östlich des Geltungsbereichs A befindet sich der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg. Dessen Luftverkehrsimmisionen beeinträchtigen als Lärmvorbelastung dieselben Immissionsorte wie die mit der Planung in Zusammenhang stehenden Verkehrsimmisionen (Straßen- und Schienenverkehr, s. B-3). Da bei der Betrachtung der Immissionsbelastung durch die Verkehrsemisionen des Verknüpfungspunktes (Bahnhaltepunkt) zum Teil nur geringfügig geringere Pegel unterhalb des Schwellenwertes zur Gesundheitsgefahr ermittelt wurden und in einem Fall diese zur Nachtzeit schon im Prognosenullfall überschritten werden, ist zur Beurteilung einer möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung eine Gesamtlärmelastung zu ermitteln. Der bestehende Gewerbelärm wirkt sich gegenüber dem Verkehrslärm nur untergeordnet auf die relevanten Immissionsorte aus und kann daher im Gesamtlärm unberücksichtigt bleiben.

Zum Flughafen liegt ein schalltechnisches Gutachten der AVIA Consult aus dem Jahr 2003 vor, das im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in Zusammenhang mit der Verlängerung der Start- und Landebahn erstellt wurde. Dabei wurde für die Fluglärmberechnungen für das Prognosejahr 2015 die maßgeblichen Flugbewegungszahlen der sechs verkehrsreichsten Monate mit rund 16.000 Flugbewegungen (Starts/Landungen und Platzrunden) am Tage und 87 Flugbewegungen in der Nacht angenommen. Die Halbjahreswerte wurden auf den jeweiligen Betrachtungszeitraum umgerechnet in die Berechnung eingestellt.

In einem aktuelleren Gutachten der AVIA Consult aus dem Jahr 2019, das aufgrund der Nebenbestimmung Nr. 2.4.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 erstellt wurde, wurden die Flugzahlen aus dem Jahr 2017 zugrunde gelegt. Hierbei zeigte sich, dass es im Vergleich zur Prognosesituation 2015 Verschiebungen innerhalb der unterschiedlichen Flugzeuggruppen gab – allerdings wurden tendenziell eher leisere Flugzeuge eingesetzt. Dies spiegelte sich auch in den schalltechnischen Ergebnissen wider, da für die seinerzeit vorliegende Bestands situation 2017 als auch für die Prognosesituation 2030 geringere Beurteilungspegel ermittelt wurden.

Im Bebauungsplanverfahren zum BI 41 wird daher das ältere (plangebende) Gutachten (2003) zur Beurteilung herangezogen. Aufgrund der dort zugrunde gelegten genehmigungsrelevanten höheren Fluganzahl wird die Lärmeinwirkung des Flugverkehrs somit auf der „sicheren Seite“ berücksichtigt und es bleibt noch eine Reserve für eine Zunahme des Flugverkehrs im Vergleich zu 2017.

C-1 Geräuschimmisionen durch Gesamtverkehrslärm (Straße, Schiene und Luftverkehr), die sich auf das Plangebiet auswirken

Aufgrund auch künftiger fehlender schutzbedürftiger Nutzungen im Plangebiet ergeben sich keine relevanten Beeinträchtigungen.

C-2 Geräuschimmisionen durch Gesamtverkehrslärm (Straße, Schiene und Luftverkehr), die sich auf die umliegende Nutzung auswirken

Die Berechnung der Geräuschimmisionen durch den Gesamtverkehr auf die umliegende Nutzung zeigt für die Tagzeit schon im **Prognosenullfall**, also ohne Zusatzverkehr aus dem Plangebiet, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) an den der Altmarkstraße zugewandten Fassaden einiger weniger Gebäude erreicht wird.

In der Nachtzeit wird an den der Altmarkstraße zugewandten Fassaden der meisten Gebäude die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) erreicht. Dies trifft

auch auf die der Schienentrasse zugewandten Fassaden einiger weniger Gebäude zu. Darüber hinaus wird an einigen wenigen Fassaden die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung sogar um 1 dB(A) (Scharenkamp 4c, Waggumer Straße 10, 13) bis 2 dB(A) (Waggumer Straße 4) überschritten.

Die Ergebnisse des **Prognoseplanfalls** zeigen, dass der vorhabeninduzierte Mehrverkehr an einigen wenigen Fassaden tags, und in einem Fall nachts - wie schon bei der Betrachtung des mit dem Verknüpfungspunkt zusammenhängenden Verkehrs (s. B-3) - zu einer unwesentlichen Erhöhung der Immissionsbelastung von nur maximal 1 dB(A) (aufgerundet) führt. Davon betroffen sind die dem Plangebiet nächstgelegenen zugewandten Fassaden der Bebauung östlich des Plangebiets An der Bahn 9, Am Mühlenkamp 4 und Scharenkamp 4c. Entsprechend handelt es sich dabei um Fassaden an denen schon im Prognosenullfall der IGW überschritten war. Da hier aber weder die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht wird noch eine Pegelsteigerung von mindestens 3 dB(A) vorliegt, wirkt sich der Mehrverkehr nicht erheblich nachteilig auf die Bebauung aus.

Anders verhält es sich bei den Gebäuden, bei denen schon im Prognosenullfall in der Nachtzeit die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschritten werden und somit bereits eine Pegelerhöhung von $\geq 0,1$ dB beurteilungsrelevant ist. Im Ergebnis zeigt sich, dass der zu erwartende planinduzierte Zusatzverkehr jedoch nur an der Westfassade des Wohngebäudes Waggumer Straße 4 in der Nachtzeit im zweiten Obergeschoss zu einer geringen Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) führt und somit der Schwellenwert weitergehend überschritten wird.

D Maßnahmen zum Schallschutz

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung ergeben, dass durch den planinduzierten Mehrverkehr an einer Bebauung (Waggumer Straße 4) an der schon im Prognosenullfall die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten ist, diese um 0,1 dB(A) weitergehend überschritten wird.

Aufgrund des besonderen Abwägungserfordernisses werden in Kapitel 5.4 nachfolgende planexterne Maßnahmen geprüft:

- Planerische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Waggumer Straße
- Aktive Lärminderungsmaßnahmen wie lärmarme Fahrbahnbelege, Hindernisse im Schallausbreitungsweg (z. B. Lärmschutzwände)
- Passive Maßnahmen wie Finanzierung des Einbaus von Schallschutzfenstern

4.3.1.3 Sonstige Emissionen/Immissionen

Sonstige Emissionen, deren Immissionen sich auf das Plangebiet auswirken

Nachteilige Auswirkungen auf das Plangebiet durch sonstige Emissionen (Licht, Staub, elektromagnetische Strahlung, Gerüche oder Erschütterungen) sind nach aktueller Sachlage nicht zu erwarten.

Sonstige Emissionen aus dem Plangebiet, deren Immissionen sich auf die umliegende Nutzung auswirken

Der Verknüpfungspunkt einschließlich des P+R-Parkplatzes wird so ausgeleuchtet, dass keine Beeinträchtigung durch Licht, wie z. B. durch Blendung oder durch Aufhellung der schutzbefürftigen Räume, an der umliegenden Wohnnachbarschaft hervorgerufen wird.

Aufgrund der Planung ist mit keinen weiteren sonstigen Emissionen wie Staub, elektromagnetische Strahlung oder Gerüche zu rechnen.

4.3.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurden neben einer Biotoptypenkartierung und der Aufnahme von geschützten und gefährdeten Pflanzenarten die Artengruppen Vögel, Heuschrecken, Tagfalter und Reptilien im Geltungsbereich sowie in der daran angrenzenden Umgebung erfasst.

Gemäß der Biotoptypenkartierung zeichnet sich das Gebiet durch großflächige, offene, zum Teil lückig mit Magerrasen bewachsene Brachflächen aus. Innerhalb des Bebauungsplangebietes ist ein gesetzlich geschütztes Biotop gemäß § 30 BNatSchG vorhanden (sonstiger Sandtrockenrasen/RSZ).

Im Zuge der faunistischen und floristischen Erfassung wurden 24 Vogelarten nachgewiesen. Für fünf Arten, darunter die Feldlerche, wurde im Geltungsbereich der Brutnachweis erbracht. Weiterhin konnten insgesamt 12 Heuschreckenarten nachgewiesen werden, darunter eine besonders geschützte Art (Blauflügelige Ödlandschrecke). Aus der Artengruppe der Tagfalter wurden hingegen nur ungefährdete und weit verbreitete Arten erfasst. Reptilien konnten im Gebiet nicht nachgewiesen werden. Zusätzlich wurden Baue von Wildkaninchen festgestellt. Mit der Heidenelke wurde eine geschützte Pflanzenart nachgewiesen.

In der Planung der zugrundeliegenden, rechtsverbindlichen Bebauungspläne BI 39 und WA 70 wurden bereits Ausgleichsmaßnahmen für diverse Tierarten und -gruppen (Renaturierungsprojekt „südliche Wabeaue“ und Ergänzung Waldvernetzung durch Aufforstung für allgemeines, breites Artenspektrum; Froelichs Schnellläufer, Fledermäuse, Neuntöter und Feldlerche) festgesetzt und entsprechend umgesetzt. Ein nochmaliger Ausgleich muss dementsprechend im Rahmen des Verfahrens nicht durchgeführt werden. Das im Rahmen der Erfassung 2024 neu nachgewiesene nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop „sonstiger Sandtrockenrasen“ (RSZ) sowie Vorkommen der besonders geschützten Heuschreckenart werden im Zuge einer artenschutzrechtlichen Kompensation ausgeglichen.

In diesem Zuge erfolgen Kompensationsmaßnahmen auf einer Teilfläche der Gemarkung Waggum, Flur 3, Flurstück 91, von insgesamt 1.546 m². Alle Maßnahmen sind wie folgt naturnah zu entwickeln:

Umwandlung von 1.546 m² Brache in Sandtrockenrasen durch einmalige Oberflächenbearbeitung mit der Umkehrfräse und anschließende Ansaat mit einer gebietseigenen, artenreichen Saatgutmischung aus Kräutern und Gräsern für trockene und magere Standorte inklusive Herkunftsachweis und zweijähriger Entwicklungspflege. Die Auswahl der Saatgutmischung ist mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig abzustimmen.

Zur Entwicklung und Förderung des Biotops Sandtrockenrasen ist die Ausgleichsfläche regelmäßig durch Stoßbeweidung mit Schafen oder Ziegen im Sommerhalbjahr oder durch jährlich einmalige Mahd im September inklusive Abtransport des Mähguts zu pflegen.

Die Maßnahmen auf der Ausgleichsfläche sind spätestens drei Jahre nach Beginn der Erschließungsarbeiten bzw. erster Baumaßnahmen durchzuführen und abzuschließen. Die Maßnahmen sind fachgerecht auszuführen und die Flächen dauerhaft im Sinne der Festsetzung zu erhalten.

4.3.3 Fläche

Das Plangebiet ist größtenteils unversiegelt und umfasst ehemals landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen, die jedoch bereits seit ihrer Überplanung vor über 15 Jahren größtenteils ungenutzt brachliegen.

Das Planvorhaben betrifft die Umnutzung einer Fläche, deren Versiegelung planungsrechtlich bereits in ähnlicher Weise zulässig ist. Die Nutzung als Mobilitätsverknüpfungspunkt ist mit den im Umfeld des Plangebietes bestehenden Nutzungen gut zu vereinbaren, sodass mit der Planung eine integrierte Fläche städtebaulich sinnvoll nachgenutzt wird. Sie fördert die Entwicklung von Siedlungsstrukturen im Ortsteil in einem ohnehin schon besiedelten Bereich und vermeidet damit eine weitere Zersiedelung, ohne zusätzliche Freiflächen in Anspruch zu nehmen. Insofern handelt es sich bei dem Planvorhaben um eine Maßnahme der Innenentwicklung, die dem Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden entspricht.

4.3.4 Boden

Bei dem überplanten Bereich handelt es sich um in der Vergangenheit landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen. Seit mehr als 15 Jahren liegt ein Großteil der Flächen brach.

Nach dem vorliegenden Bodengutachten liegen im Plangebiet pleistozäne Sande vor, die von Oberboden in Stärken von wenigen Dezimetern überlagert werden. Stellenweise wurden unter dem Oberboden Auffüllungen aus umgelagerten natürlichen Sanden in geringen Stärken festgestellt. In die natürlich anstehenden Sande sind in Tiefen zwischen ca. 4 und 7 m lokal humose Schluffe in Stärken von mehreren Dezimetern eingelagert.

Bei dem Oberboden handelt sich dabei überwiegend um Mittleren Podsol, im westlichen Teil des Plangebietes um Mittlere Gley-Braunerde. Nach der Bodenfunktionskarte sind die Bodenfruchtbarkeit und Ertragsfähigkeit überwiegend als gering zu bewerten. Der Natürlichkeitsgrad der Böden im Plangebiet ist als mittel einzustufen. Insgesamt ist die natürliche Funktionserfüllung des Bodens als mittel zu bewerten. Besonders schutzwürdige Böden sind nicht vorhanden.

Die Sande bilden einen Porengrundwasserleiter mit zusammenhängendem, freiem Grundwasserspiegel. Der Grundwasserspiegel wurde im Rahmen der Baugrundkundung in Tiefen von rd. 2 m unter Geländeoberkante festgestellt. Eine planmäßige technische Versickerung von Niederschlagswasser ist im Plangebiet aus geotechnischer Sicht möglich.

Der Standort liegt im Bereich der Salzstockhochlage Bechtsbüttel mit löslichen Gesteinen im Untergrund (Salze und Sulfate). Im Bereich der Hochlage sind infolge flächenhafter Auslaugung der löslichen Salze weitspannige rezente Geländesenkungen möglich. Durch die Verkarstung des über dem Salz anstehenden Gipshutes können lokal Erdfälle auftreten. Im näheren Umfeld des Standorts sind bisher keine Erdfälle bekannt.

Bei Durchführung der Planung gehen mit der Versiegelung und Bebauung der Flächen der Oberboden und die natürlichen Bodenfunktionen verloren. Nur in kleineren Teilbereichen des Plangebietes bleiben der Oberboden und die natürlichen Bodenfunktionen erhalten.

Aufgrund des bestehenden Planungsrechts ist eine Versiegelung mit einer GRZ von 0,7 sowie weiteren geringfügigen Überschreitungen mit den damit verbundenen negativen Auswirkungen für den Boden bereits zulässig, sodass sich nur eine geringfügige Veränderung des zulässigen Versiegelungsgrades ergibt.

Im Rahmen der bodentechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass keine Schadstoffe im Plangebiet vorliegen. Der Oberboden hält die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) ein. Die im Bereich der Grünflächen lokal vorliegenden Auffüllungen sowie die natürlich anstehenden Sande weisen nur geringe Schadstoffbelastungen auf. Die Prüfwerte der BBodSchV für den Wirkungspfad Boden – Mensch für Park- und Freizeitanlagen werden eingehalten. Altlastverdächtige Flächen liegen im Plangebiet nicht vor.

4.3.4.1 Kampfmittel

Es besteht im südlichen Teilbereich des Geltungsbereichs A ein Kampfmittelverdacht. In diesem Teilbereich wird eine Sondierung auf Kampfmittel erforderlich.

4.3.5 Wasser

Im Plangebiet befinden sich weder Oberflächengewässer, Wasserschutzgebiete noch Überschwemmungsgebiete oder Hochwasserschutzgebiete. Die ermittelten kf-Werte für die Wasserdurchlässigkeit des Bodens liegen im Bereich von $1,8 \times 10^{-4}$ m/s bis $2,2 \times 10^{-4}$ m/s, was eine gute Versickerungsfähigkeit darstellt. Der höchste gemessene Grundwasserstand liegt bei 1,94 m unter Geländeoberkante.

Aufgrund des bestehenden Planungsrechtes ist eine dementsprechende Bebauung bereits zulässig. Veränderungen des Bodens durch Überbauung und Versiegelung wirken sich grundsätzlich nachhaltig auf den natürlichen Wasserhaushalt und den Wasserkreislauf aus, da Flächen für die Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von Niederschlagswasser verloren gehen. Dies führt zu einem erhöhten Oberflächenabfluss und einer verringerten Grund- bzw. Bodenwasseranreicherung infolge reduzierter Sickerwassermengen.

Mit der Umsetzung der Planung wird eine neue Topografie geschaffen, die zu einer Verlagerung der im Rahmen der stadtweiten Starkregenanalyse ermittelten Überflutungen im Plangebiet führen kann. Daraus können sich nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung sowie ein erhöhtes Schadensrisiko infolge lokaler Starkregenereignisse ergeben.

Das Entwässerungskonzept sieht die Ableitung des Niederschlagswassers über Straßenabläufe in den Regenwasserkanal sowie eine dezentrale oberflächennahe Versickerung in Mulden vor. Die Mulden ermöglichen eine dezentrale Versickerung im Sinne des Prinzips blau-grüner-Infrastrukturen (Schwammstadt) und tragen zur Entlastung des Regenwasserkanals bei. Aufgrund neuester Anforderungen für Ereignisse mit Extremniederschlägen sind temporäre Rückhalteräume vorgesehen, so dass durch eine gezielte Höhenplanung das Niederschlagswasser diesen Bereichen kontrolliert zugeführt und zurückgehalten wird. Hierzu wird der Regenwasserkanal auf Solhöhe in ein geplantes funktionales Entwässerungsbauwerk geführt, welches sowohl der WasserRetention bei Starkregenereignissen als auch der regulären Entwässerung dient. Ab einer Einstauhöhe von 71,00 m ü. NN wird das im Becken zurückgehaltene Regenwasser mittels eines Überlaufs in eine westlich angrenzende Mulde abgeleitet. Die Mulde selbst ist mit dem bestehenden Kanalnetz verbunden, sodass eine Einleitung in den Bestandskanal erfolgen kann.

Mit den vorgesehenen Regelungen und Maßnahmen ist sichergestellt, dass es insbesondere bei Starkregenereignissen sowohl im Bereich des Haltepunktes als auch auf benachbarten Flächen nicht zu wesentlichen nachteiligen Auswirkungen kommen kann.

4.3.6 Klima, Luft

Stadtklima, Luft

Die aktuelle Stadtklimaanalyse der Stadt Braunschweig von 2017/2018 zeigt, dass das Gebiet nachts eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung besitzt. Es handelt sich um ein Kaltluftentstehungsgebiet. Zudem fließt von Osten Kaltluft entlang der Leitbahn Nr. I durch das Gebiet hindurch und sorgt für Entlastung der hitzelasteten, nördlichen Braunschweiger Stadtteile.

Bei der Bebauung des Gebiets unter Ausschöpfung der von den Bebauungsplänen BI 39 und WA 70 vorgegebenen Möglichkeiten käme es zu deutlicheren Veränderungen der stadtklimatischen Situation. Die Funktionsfähigkeit der Kaltluftleitbahn wäre massiv eingeschränkt.

Eine entsprechende Anpassung der Bebauung im Rahmen der Überplanung (breite, offen gehaltene Flächen parallel zur Kaltluftströmung) kann diese negativen Auswirkungen begrenzen. Sie hat zwar durch die Versiegelung weiterhin eine negative Auswirkung auf die Kaltluftproduktion des Gebietes, eine Behinderung oder wesentliche Änderung der von Osten heranströmenden Kaltluftleitbahn ist jedoch nicht mehr zu erwarten.

Im Rahmen der weiteren Ausplanung ist auf einen niedrigen Versiegelungsgrad und eine Durchgrünung mit Baumstandorten zur Reduzierung der negativen Auswirkungen zu achten. Mit der Festsetzung von Bäumen, dem Erhalt zweier klimawirksamer Bäume an der Forststraße, dem Erhalt der nördlichen gelegenen Grünfläche sowie weiterer Maßnahmen können die negativen Auswirkungen reduziert werden.

Klimaschutz

Das Plangebiet zeichnet sich aktuell durch keine nennenswerte Nutzung aus. Es handelt sich um brachliegende, ehemalige Flächen für Landwirtschaft. Durch den aktuellen Zustand werden demnach keine Treibhausgasemissionen verursacht.

Vor dem Hintergrund der notwendigen Verkehrswende zum Erreichen der Treibhausgas-Einsparungsziele ist die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes aus klimaschutztechnischer Sicht positiv zu bewerten.

Insbesondere das übergeordnete Ziel der Gesamtplanung, die Erreichbarkeit und Verknüpfung des ÖPNV zu verbessern und dadurch mittel- bis langfristig nachhaltigere Verkehrsmittel zu fördern, ist geeignet, negative Folgen für das Gesamtklima zu reduzieren.

4.3.7 Orts- und Landschaftsbild, Erholung

Das Plangebiet befindet sich in der in der naturräumlichen Region „Weser-Aller-Flachland“ (Norddeutsches Tiefland). Es liegt südlich des Ortskerns von Bienrode und nördlich der Bundesautobahn A2. Im Westen wird es durch die Forststraße und die Bahntrasse 1902 Braunschweig-Gifhorn begrenzt. Im Osten schließen sich gewerblich genutzte Flächen südlich der Gerhard-Borchers-Straße sowie der Hermann-Schlichting-Straße und das Gelände des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg an. Im Norden des Plangebietes liegt eine von West nach Ost verlaufende Grünachse mit teilweise begrünter Lärmschutzwand aus Gabionen, die die nördlich anschließende Wohnbebauung abschirmt. Diese Grünachse ist mit Sträuchern gesäumt. Nicht befestigte Fußpfade führen Richtung Osten zu einem Jugendplatz. Insgesamt weist der Ortsbildcharakter den einer Fläche im Siedlungszusammenhang auf.

Das Plangebiet, wie auch die unmittelbare Umgebung sind stark anthropogen überformt. Überwiegend ist das Gelände als ehemalige Ackerfläche aufgrund des derzeitigen Brachzustandes als Ruderalfäche charakterisiert, auf der sich nördlich und südlich kleinflächig und in zentraler Lage großflächig Sandtrockenrasen entwickeln konnten. Im Süden des Plangebiets an der Forststraße befinden sich einige wenige Gehölze, darunter zwei raumprägende Eichen und eine Waldkiefer nahe der Bahntrasse.

Die Ruderalfäche wird größtenteils durch das Vorhaben überplant, wobei eine Überplanung bereits zuvor in ähnlichem Umfang planungsrechtlich zulässig war. Damit werden sich erhebliche Änderungen gegenüber dem Ist-Zustand ergeben. Die bisherige Erholungsfunktion für Spaziergänger mit geringer Bedeutung für die Bevölkerung entfällt.

Zwei landschaftsprägende Bäume werden als erhaltenswert festgesetzt und behalten im Bereich der Zufahrt zum Gelände ihre prägende Wirkung – auch im Sinne einer gestalterischen Ortseingangssituation. Durch die Anpflanzung der festgesetzten Gehölze als gliedernde und strukturgebende Elemente – wie etwa der Baumreihe entlang des Bahnhaltepunktes und der Planstraßen – greift die Planung bestehende Strukturen auf und fügt sich in die Umgebung ein.

4.3.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz beinhaltet im Geltungsbereich keine Einträge.

Nach aktuellem Kenntnisstand befinden sich keine Bodendenkmale im Geltungsbereich, sodass keine archäologischen Belange berührt werden.

4.3.9 Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten

In der relevanten Nachbarschaft zum Geltungsbereich dieses Bebauungsplans erfolgt derzeit die Planung des Bahnsteiges und der Beschränkungsanlagen am Bahnhaltpunkt Bienrode. Hierfür führt das Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover in Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin Deutsche Bahn (DB InfraGO AG Bahnhofmanagement Braunschweig/Göttingen) das Planfeststellungsverfahren „Neubau der Verkehrsstation Bienrode“ durch.

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

Zur Vermeidung, Verminderung und Verringerung nachteiliger Umweltauswirkungen wurden sowohl planerische als auch technische Vorkehrungen getroffen. Die Planung wurde unter Berücksichtigung umweltfachlicher Gesichtspunkte angepasst. Im Bebauungsplan sind unter anderem Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung von Natur, Arten und Biotopen festgesetzt. Diesbezüglich wird auch auf die jeweiligen Kapitel in der Behandlung der Umweltbelange (Kap. 4.3) und in der Begründung der Festsetzungen (Kap. 5) verwiesen.

5 Begründung der Festsetzungen

5.1 Höhe baulicher Anlagen

Der gesamte Geltungsbereich liegt in der Bauhöhenbeschränkungszone des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg. In den bereits rechtmärsamen Bebauungsplänen BI 39 und WA 70 ist die Bauhöhenbeschränkung (BHB) nachrichtlich innerhalb der Baugebietsflächen als Höhenangabe über n übernommen worden. Für den Großteil des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplans BI 41 beträgt die Bauhöhenbeschränkung (BHB) 89,0 m. ü.NN.

5.2 Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen

Zur Umsetzung des Mobilitätsverknüpfungspunkts am Bahnhaltepunkt Bienrode ist die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen erforderlich. Sie schafft die planungsrechtliche Grundlage für die notwendige Erschließungsinfrastruktur, einschließlich der Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Busnetzes des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), der sicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Bereitstellung von Stellplätzen für intermodale Mobilitätsangebote (P+R, B+R, K+R) in der Planstraße „Verknüpfungspunkt“.

Der Bau eines Bahnhaltepunktes als Mobilitätsstation mit direkter Umstiegsmöglichkeit auf den Buslinien des ÖPNV sowie weiterer Mobilitätsformen ist ein zentraler Baustein zur Förderung nachhaltiger, umwelt- und klimafreundlicher Mobilität. Angeichts der fortschreitenden Klimakrise und der damit verbundenen Verpflichtung zur Reduktion von Treibhausgasemissionen ist eine Stärkung des Umweltverbundes von hoher strategischer Bedeutung.

Dies trägt wesentlich zur Entlastung der Straßeninfrastruktur, zur Luftreinhaltung, zur Lärmminderung sowie zur Flächeneffizienz im urbanen und suburbanen Raum bei. Zudem fördert eine gut vernetzte, barriearame Mobilitätsinfrastruktur die soziale Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und verbessert die Lebensqualität vor Ort. Das Vorhaben und die damit einhergehende Festsetzung von Straßenverkehrsflächen unterstützt somit die Erreichung übergeordneter Ziele wie die Umsetzung der Mobilitätswende, die Einhaltung der Klimaschutzziele sowie die Stärkung der regionalen Entwicklung durch bessere Anbindung und Standortattraktivität.

Da durch ein attraktives Mobilitätsangebot möglichst viele Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Bahn, Bus, Rad, Fuß) bewegt werden sollen, ist ein Wandel von einer rein bedarfsorientierten zu einer angebotsorientierten Erschließungsplanung erforderlich. Der geplante Bahnhaltepunkt soll als integrierter Verknüpfungspunkt mit Mobilitätsstation ausgestaltet werden, um einen reibungslosen und komfortablen Umstieg zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen.

Aufgrund der hohen Erschließungswirkung für den Stadtteil Bienrode ist der Bahnhaltepunkt zentral zwischen den Bahnübergängen Forststraße und Wagumer Straße vorgesehen. Die Haupterschließung erfolgt von Süden über einen Anschluss an die Forststraße (K 81). Hierfür ist nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens eine Anpassung der Ortsdurchfahrtsgrenze vorgesehen.

Zusätzlich ist eine Verbindungsstraße (Planstraße A) zur Gerhard-Borchers-Straße im Osten geplant. Die geschwungene Straßenführung ermöglicht eine flächeneffiziente Erschließung, die den umgebenden Gewerbegebieten einen wirtschaftlichen Zuschnitt beläßt und Erweiterungsspielräume für bestehende Betriebe erhält.

Der geplante Bus-Haltepunkt wird gleisparallel zum Bahnsteig angeordnet, um kurze, barrierefreie Umsteigewege zu ermöglichen. Die bestehende, gleisbegleitende Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr von der Forststraße zur Wagumer Straße wird im Rahmen der Maßnahme ausgebaut und qualitätsvoll gestaltet.

5.2.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Die Mehrzahl der Ein- und Aussteiger aus dem Zugverkehr sind laut Prognose des Regionalverbandes (siehe Machbarkeitsstudie) Umsteigende aus dem ÖPNV, also den zu- und abführenden Bussen zum Haltepunkt. Zudem ist davon auszugehen, dass der durch den RGB anvisierte Halbstundentakt des Zugverkehrs zu einer weiteren Zunahme des Fahrgastpotenzials führen und der Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Um die Busfahrgäste unmittelbar an den Haltepunkt heranzuführen, ist geplant, die Bussteige zukünftig gleisparallel anzuordnen. Außerdem gilt es, die Verkehrswege für den Busverkehr zu optimieren. Hierzu gehören neben der Lage auch entsprechende Wendemöglichkeiten, um einen kurzen bequemen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten und die Vermeidung von Leerfahrten sicherzustellen.

Zum aktuellen Zeitpunkt verkehren in Bienrode die Buslinien 413 (Bevenrode-Leiferde) und 424 ((Essenrode)-Waggum- Bienrode- GE Hansestraße/Waller See) im 30-min Takt sowie die Linie 436 (Flughafen- Hauptbahnhof) im 15-min Takt. Zusätzlich ist die Linie 464 (Volkmarode-Querum- Bienrode-Rühme) an Schultagen für einzelne Fahrten im Einsatz. Im Zuge der Einrichtung des Verknüpfungspunktes wird das Liniennetz der Braunschweiger Buslinien im Bereich um den Haltepunkt angepasst.

5.2.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Um Pkw-Nutzenden und insbesondere Pendelnden, die bislang auf den privaten PKW angewiesen waren, den Umstieg vom Auto auf die Bahn zu ermöglichen, schaffen dementsprechende Infrastrukturmaßnahmen praktische Anreize zur Nutzung des Haltepunkts und tragen maßgeblich zur Attraktivität des ÖPNV bei. Hierzu zählen insbesondere ein Park+Ride-Angebot (P+R), ein Kiss+Ride-Bereich (K+R) für kurze Bring- und Abholverkehre, sowie eine barrierefreie Gestaltung und eine gute Anbindung an das Busnetz. Durch die Einrichtung des neuen Haltepunkts verkürzen sich zudem die Reisezeiten nach Braunschweig und Gifhorn erheblich.

Es ist daher von einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den schienengebundenen und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV/ÖPNV) auszugehen.

Der bestehende Wendehammer der Gerhard-Borchers-Straße bleibt erhalten, so dass ein Durchfahrtsverkehr durch Schwerlastverkehr mittels entsprechender Beschilderung unterbunden werden soll. Dies trägt zur Verkehrsberuhigung im unmittelbaren Umfeld des Haltepunkts bei und unterstützt die angestrebte verkehrliche Neuordnung im Sinne nachhaltiger Mobilität.

Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse im Kurvenbereich und des geplanten Durchfahrtsverbotes für Schwerlastverkehr werden diese Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt (Zufahrtsverbot) entlang der Straßenverkehrsfläche zu den Sondergebieten festgesetzt. Die Flächen bleiben auch über die verbleibenden Straßenverkehrsflächen gut anfahrbar.

5.2.3 Fuß- und Radverkehr

Im Sinne der Förderung des Umweltverbundes ist die sichere, barrierefreie und komfortable Erreichbarkeit des Haltepunktes für den Fuß- und Radverkehr von zentraler Bedeutung. Die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen bildet die planungsrechtliche Grundlage für die Neu- und Umgestaltung von Geh- und Radwegen sowie die Schaffung direkter, konfliktärmer Wegeverbindungen mit kurzen Umsteigewege. Darüber hinaus bildet sie die Grundlage für die Errichtung von Bike+Ride-Anlagen im unmittelbaren Haltestellenumfeld.

Die Planung berücksichtigt die Integration in das bestehende Radverkehrsnetz. Entlang der Forststraße verläuft auf der östlichen Seite ein Geh-Radweg, der in beiden Richtungen befahren werden darf. Von der Waggumer Straße besteht bereits ein Zugang zum geplanten Verknüpfungspunkt über einen gemeinsamen Geh-Radweg mit Verbindung zur Forststraße, der im Zuge der Planung mit ausgebaut wird. Zudem führen die beiden überregionalen Radfernwege Braunschweig – Lüneburg bzw. Weser-Harz-Heide (WHH) entlang der Hermann-Schlichting-Straße in unmittelbarer Nähe.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Gestaltung der sogenannten ersten und letzten Meile, also der Wege zwischen dem Wohn- oder Zielort und dem nächstgelegenen Haltepunkt der öffentlichen Verkehrsmittel. Zur Förderung einer intermodalen Mobilität wird angestrebt, Radfahrenden durch verlässliche und flexible Bike+Ride-Anlagen ein attraktives Umsteigeangebot bereitzustellen. Für den Fußverkehr werden kurze Umsteigewege und geleitete, gut sichtbare Zugänge zu den Bus- und Bahnsteigen geplant.

Im Süden des Plangebietes erfolgt der Ausbau der Geh-Radwegeanbindung entlang der Forststraße bis an den Kreisverkehr. Dieser Ausbau erfordert eine Verbreiterung über den Bereich des heutigen Geh-Radwegs hinaus, sodass die Festsetzung Planstraße B als Straßenverkehrsfläche erfolgt. Zunächst wird ein gemeinsamer Geh-Radweg entstehen. Für den perspektivischen Ausbau eines getrennten Geh- und Radweges wird jedoch insgesamt eine breitere Fläche vorgehalten.

5.2.4 Stellplätze

Zur Förderung intermodaler Mobilität und zur Unterstützung des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr ist die Bereitstellung geeigneter Stellplatzangebote im Umfeld des Bahnhaltepunkts zwingend erforderlich. Die Festsetzung öffentlicher Straßenverkehrsflächen ist daher notwendig, um die hierfür benötigten Flächen planungsrechtlich zu sichern.

Zur Stärkung des Radverkehrs im Rahmen des Umweltverbundes sind in unmittelbarer Nähe zu Bahnsteig und Bushaltestellen sowohl überdachte Fahrradabstellplätze (Bike+Ride) als auch offene Fahrradbügelanlagen vorgesehen. Damit wird ein barrierefreier, sicherer und komfortabler Wechsel vom Fahrrad auf Bahn oder Bus ermöglicht.

Im östlichen Abschnitt der Planstraße „Verknüpfungspunkt“ ist die Anlage von Pkw-Stellplätzen für den Park-and-Ride-Verkehr (P+R) vorgesehen. Ergänzend sind ein Taxistand sowie eine Kiss-and-Ride-Zone (K+R) für kurzzeitige Bring- und Holverkehre geplant. Darüber hinaus sollen – vorbehaltlich der Verfügbarkeit geeigneter Betreiber – eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge vorgesehen werden.

5.3 Grünordnung, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen erfüllen sowohl städtebauliche als auch ökologische Funktionen. Zu den wichtigen Grundsätzen zählen gemäß Baugesetzbuch nicht nur die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, sondern auch die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie die Belange von Umweltschutz, Naturschutz und Landespflage. Mit den Festsetzungen zur Grünordnung wird eine Reduktion der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild angestrebt, die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes verbunden sind.

5.3.1 Grünordnung

Begrünung öffentlicher Flächen

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans BI 41 umfasst Flächen, für die derzeit durch die seit 2010 rechtskräftigen Bebauungspläne BI 39 und WA 70 Festsetzungen bestehen. Diese bestehenden Pläne werden nun durch den Bebauungsplan BI 41 überplant. Die bisherigen Festsetzungen in BI 39 und WA 70 ergänzen sich sowohl in zeichnerischer als auch in textlicher Hinsicht und weisen überwiegend Sondergebiete (SO) „Forschungsflughafen und Verkehrstechnik“ aus. In diesen Bereichen können sich Anlagen und Betriebe der Luft- und Raumfahrt sowie der Flughafen- und Verkehrstechnik entwickeln.

Neben Straßenverkehrsflächen werden durch den Bebauungsplan BI 41 auch bereits bestehende Flächen für Anpflanzungen sowie öffentliche Grünflächen neu geordnet. Diese bisherigen grünordnerischen Maßnahmen der Bebauungspläne BI 39 und WA 70 dienen der Verringerung der zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Die mit der Neuaufstellung des Bebauungsplans BI 41 festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen zielen darauf ab, potenzielle Defizite an Grünstrukturen, die durch die Überplanung der bestehenden Pläne entstehen könnten, zu vermeiden.

Durch die neue Planung wird sichergestellt, dass die in den bisherigen Bebauungsplänen festgelegten Anforderungen an Grünflächen, die Anzahl zu pflanzender Gehölze sowie weitere Begrünungsmaßnahmen im vollen Umfang erhalten und umgesetzt werden.

In der Planstraße A sollen analog zur Planstraße B (Gerhard-Borchers-Straße) des WA 70 Baumstandorte ebenfalls im Regelabstand von 15,0 m als gliedernde Elemente beidseitig in die öffentlichen Verkehrsflächen integriert werden. Aufgrund der Bauhöhenbeschränkung in der Einflugschneise des Flughafens werden mittelkronige Bäume festgesetzt. Eine Anpassung an die Straßenausbauplanung kann unter der Voraussetzung der Beibehaltung der Anzahl der Bäume erfolgen.

Die das Plangebiet von West nach Ost durchziehende Grünfläche 1, als Freiraum erlebbare öffentliche Grünanlage, soll durch die Pflanzung von mittelkronigen Obstbäumen entlang der überörtlichen Geh- und Radwegverbindung gestaltet werden. Auf mindestens 20% der Flächen tragen weiterhin dichte Gehölzgruppen zur Gestaltung sowie auch zur optischen Abschirmung zu den Gewerbegrundstücken bei.

Begrünung der Anlagen zur Versickerung und Regenrückhaltung

Die Grünfläche 3 soll im Falle von stärkeren Niederschlagsereignissen eine Rückhaltefunktion für das Niederschlagswasser sicherstellen und der allgemeinen Entwässerung dienen. Daher wird festgesetzt, dass hier ein Rückstauvolumen von mind. 600 m³ zu realisieren ist. Das dort eingestaute Niederschlagswasser wird dann versickert bzw. mittels eines Überlaufs in den Kanal in der Forststraße geleitet.

Durch eine naturnahe Gestaltung soll die Fläche primär als Grünfläche wahrnehmbar sein und somit sowohl die Aufenthaltsqualität in der näheren Umgebung gesteigert als auch das Mikroklima verbessert werden.

Qualität und Pflege der Anpflanzungen

Um die Voraussetzungen für eine gute Entwicklung und langfristige Sicherung des Baumbestandes auf den Stellplatzflächen zu gewährleisten, wird die Mindestgröße der offenen Vegetationsfläche mit 12,0 m² je Baum festgesetzt. Die Vegetationsfläche soll dabei mindestens 2,0 m breit sein, damit sich ein guter Wurzelansatz ausbilden kann und eine hohe Standfestigkeit der Bäume gewährleistet ist. Die festgesetzten Pflanzqualitäten für anzupflanzende Bäume und Sträucher stellen einen Kompromiss zwischen zeitnacher Erreichung der gewünschten ökologischen und gestalterischen Wirkung und guter Anwuchsgarantie dar.

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

Geltungsbereich A

Im Rahmen der umweltfachlichen Untersuchungen wurde im Plangebiet sowie in der angrenzenden Umgebung eine gutachterliche faunistische und floristische Erfassung durchgeführt. Für das Plangebiet liegen mit den rechtswirksamen Bebauungsplänen BI 39 und WA 70 bereits verbindliche Festsetzungen vor, deren Ausgleichsmaßnahmen für verschiedene Tierarten bereits teilweise umgesetzt wurden. Ein erneuter artenschutzrechtlicher Ausgleich für diese Arten ist daher nicht erforderlich.

Im Zuge der aktuellen Untersuchung wurde jedoch ein neues, nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop des Typs „sonstiger Sandtrockenrasen (RSZ)“ festgestellt. Darüber hinaus wurde ein Vorkommen der besonders geschützten Blauflügeligen Ödlandschrecke dokumentiert, welche denselben Lebensraumtyp nutzt. Für diese beiden Befunde ist eine naturschutzrechtliche Kompensation vorgesehen.

Geltungsbereich B

Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden auf einer 1.546 m² großen Teilfläche in der Gemarkung Waggum, Flur 3, Flurstück 91, umgesetzt. Ziel ist die naturnahe Entwicklung eines artenreichen Sandtrockenrasens.

Durch einmalige Oberflächenbearbeitung mittels Umkehrfräse (nach vorheriger Mahd und Abtransport des Mähguts zur Nährstoffentziehung) wird der Standort vorbereitet. Anschließend erfolgt die Einsaat einer gebietseigenen, artenreichen Saatgutmischung für trockene und magere Standorte. Die Auswahl der Saatgutmischung erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) und unter Vorlage eines Herkunftsnnachweises.

Zur Etablierung der Vegetation erfolgt eine zweijährige Entwicklungspflege. Anschließend wird die Fläche dauerhaft gepflegt – entweder durch Stoßbeweidung mit Schafen oder Ziegen im Sommerhalbjahr oder durch eine jährliche Mahd im Spätsommer (August/September) mit Abtransport des Mähguts.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt fachgerecht und spätestens drei Jahre nach Beginn der Erschließungsarbeiten bzw. nach Aufnahme der ersten Baumaßnahmen. Die Fläche wird dauerhaft im Sinne der Festsetzungen erhalten. Da das Biotop sowie die Blauflügelige Ödlandschrecke denselben Lebensraumtyp nutzen, ist eine separate Ausgleichsmaßnahme für die Art nicht erforderlich. Die vorliegende Maßnahme trägt somit dem Schutz und der Entwicklung dieses wertvollen Lebensraums in vollem Umfang Rechnung.

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

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanes wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, das den Straßenverkehrslärm durch den Straßenneubau (Planstraße A) und dem vorhabenbezogenen Mehrverkehr, den Schienenverkehrslärm durch die westlich verlaufenden Gleisanlagen der DB sowie den Luftverkehrslärm durch den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg jeweils unter Beachtung der prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2030 untersucht.

Die Beurteilung der Geräuschs situation erfolgte unter Beachtung von VVBBauG („Verwaltungsvorschriften zum Bundesbaugesetz“) i.V. mit Beiblatt 1 der DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“). Aufgrund des Straßenneubaus im Plangebiet erfolgte ergänzend eine Beurteilung nach 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Diese wurde auch als Orientierungshilfe für eine Beurteilung der Lärmsituation durch den planinduzierten Mehrverkehr an Bestandsstraßen herangezogen.

Daraus resultierend handelt es sich im Wesentlichen um die nachfolgend genannten Untersuchungen (s. a. Nr. 4.3.1.2):

- Verkehrslärm (Straßen- und Schienenverkehrslärm) in Verbindung mit dem Straßenneubau (Planstraße A), der neuen Durchfahrtsstraße und dem Neubau des Park- und Ride-Parkplatzes und dessen Auswirkung auf die Bestandsbebauung der schutzbedürftigen Nachbarschaft
- Verkehrslärm (Straßen- und Schienenverkehrslärm) in Verbindung mit dem planinduzierten Mehrverkehr und dessen Auswirkung auf die Bestandsbebauung der schutzbedürftigen Nachbarschaft
- Gesamtverkehrslärm (Straßen-, Schienen- und Luftverkehrslärm) zur Beurteilung der Grenze zur Gesundheitsgefährdung

Der Schutzanspruch der umliegenden Wohnnutzungen wurde nach § 34 BauGB als allgemeine Wohngebiete (WA) eingestuft. Im Bereich des südöstlich gelegenen Sondergebiets sind die jeweiligen Bezugspegel für Gewerbegebiete (GE) maßgeblich.

Orientierungs-, Immissionsgrenz- und Gesundheitswerte			
Gebiet gem. BauNVO	DIN 18005 Orientierungs- Werte ¹⁾ dB(A) Tag/Nacht	16. BlmSchV Immissions- grenzwerte dB(A) Tag/Nacht	Gesundheits- werte dB(A) Tag/Nacht
§ 4 Allgemeines Wohngebiet (WA)	55/45	59/49	70/60
§ 8 Gewerbegebiete (GE)	65/55	69/59	-/-

1) Bezogen auf Verkehrslärm

Bei der Untersuchung der durch die Verkehrslärmimmissionen im Bereich der vom neu entstehenden Erschließungsverkehr am stärksten betroffenen Wohngrundstücke in den angrenzenden Grundstücken wurde festgestellt, dass die für die als WA eingestuften Gebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäß 16. BlmSchV (59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts) zur Tag- und Nachtzeit bereits ohne die vorliegende Planung überschritten werden (Prognose-Nullfall).

Durch das Vorhaben kommt es an diesen Gebäuden aufgrund des Mehrverkehrs teilweise zu einer Erhöhung der Immissionsbelastungen von bis zu 1 dB(A). Ein erheblicher Lärmzuwachs (≥ 3 dB) und somit eine erheblich nachteilige Auswirkung tritt jedoch nicht auf.

Jedoch werden schon im Prognose-Nullfall an einigen Gebäuden auch die allgemein anerkannten sogenannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten.

Durch die Planung treten in der Nachtzeit an einem dieser Gebäude (Waggumer Straße 4) weitergehende Lärmpegelerhöhungen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr auf, die entsprechend als erheblich nachteilig zu bewerten sind. Entsprechend ist abwägungsseitig auf diese Konfliktlage planerisch zu reagieren und es sind – sofern es sich um Fassaden mit dahinterliegenden schutzbedürftigen Räumen handelt – Schallschutzmaßnahmen zu erwägen.

Bei der Waggumer Straße handelt es sich nicht nur um eine untergeordnete Durchgangsstraße. Daher und weil es sich hier lediglich auch nur um eine Fassade eines einzelnen Gebäudes handelt, ist die Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht angemessen.

Grundsätzlich ist ein Schallschutz der Außenbauteile nach 24. BImSchV (‘Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung’) denkbar. Im vorliegenden Fall beschränkt sich der in Rede stehende Lärmzuwachs auf das 2. Obergeschoss der Westfassade. Bei diesem Gebäude handelt es sich um ein eingeschossiges Einfamilienhaus mit Satteldach, sodass es sich bei dem 2. OG lediglich um den Spitzboden des Gebäudes handelt, der somit nicht die Kriterien eines Aufenthaltsraumes nach NBauO entspricht.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass grundsätzlich aufgrund der Prognoseungenauigkeiten der Verkehre und der Berechnungsmethodik eine rechnerische Steigerung des Lärms bis 0,5 dB(A) als unwesentlich bewertet werden kann; zumal derartig geringe Pegeldifferenzen in der Regel auch nicht wahrnehmbar sind.

Flächen oder Maßnahmen zum Lärm-Immissionsschutz werden daher nicht festgesetzt.

5.5 Weitere technische Infrastruktur

5.5.1 Energieversorgung

Stromversorgung

Im Rahmen der Erschließung der Sondergebiete am Flughafen wurden in der Gerhard-Borchers-Straße verschiedene Stromversorgungsleitungen und -anlagen errichtet. Von hier aus ist ein Anschluss zur Energieversorgung des geplanten Bahnhaltelpunktes vorgesehen. Das derzeit in nordwestlicher Richtung durch den Haltepunkt verlaufende Mittelspannungskabel soll im Zuge des Ausbaus der Haltestelle erneuert werden.

5.5.2 Entwässerung

Schmutzwasser

Das Schmutzwasser wird an den vorhandenen Schmutzwasserkanal im Kreuzungsbereich der L625 und Gleiskörpers der Deutschen Bahn angeschlossen. Im Bereich der südlichen Fahrradabstellanlage ist ein nicht-öffentliches WC-Haus für das Busfahrpersonal vorgesehen, welches an den Schmutzwasserkanal angeschlossen wird. Ein öffentliches WC wird nicht vorgesehen. Es wird jedoch ein zunächst trocken liegender Kanal bis zu den östlichen Bussteigen verlegt und entsprechende

Flächen werden vorgehalten, um die spätere Nachrüstung eines öffentlichen WCs und ggf. eines Kiosks in diesem Bereich perspektivisch zu ermöglichen.

Niederschlagswasser

Das Entwässerungskonzept sieht sowohl die Einleitung des Niederschlagswassers über Straßenabläufe in den Regenwasserkanal als auch eine oberflächennahe Versickerung in Mulden vor.

Die Versickerungsmulden ermöglichen eine dezentrale Versickerung im Sinne des Prinzips blau-grüner-Infrastrukturen (Schwammstadt) und tragen zur Entlastung des Regenwasserkanals bei. Sie sind innerhalb straßenbegleitender Grünstreifen und in den Grünflächen vorgesehen.

Die Einleitung in das Kanalsystem erfolgt in den bestehenden Regenwasserkanal am Wendehammer am westlichen Ende der Gerhard-Borchers-Straße und in das Regenrückhaltebecken in der südlich gelegenen Grünfläche 3. Dieses Becken dient sowohl der WasserRetention bei Starkregenereignissen als auch der regulären Entwässerung. Ab einer Einstauhöhe von 71,00 m ü. NN wird das im Becken zurückgehaltene Regenwasser in eine westlich angrenzende Mulde abgeleitet. Die Mulde selbst ist mit dem bestehenden Kanalnetz verbunden, sodass eine Einleitung in den Bestandskanal erfolgen kann. Um die Entwässerung sicherzustellen, ist ein Beckenvolumen von mindestens 600 m³ vorzusehen. Außerdem ist die Böschung des Bauwerkes mit einer Neigung von mindestens 1:2 umzusetzen, sodass ein stabiles Böschungsgefälle gewährleistet wird.

Starkregen

Für Ereignisse mit Extremniederschlägen sind temporäre Rückhalteräume vorgesehen, sodass durch eine gezielte Höhenplanung das Niederschlagswasser diesen Bereichen kontrolliert zugeführt und zurückgehalten wird. In der Planung sind insbesondere vier Rückhalteräume vorgesehen: Grünfläche 1 mit einer großen Mulde, der geplante Park&Ride-Parkplatz mit der Mulde in Grünfläche 2, mit hohen Busborden im Bereich östlich der Bushaltepunkte, in Grünfläche 3 südlich der Zufahrt am Bienroder Weg.

6 Gesamtabwägung

Im Sinne der gesamtstädtischen Entwicklung Braunschweigs wird der Schaffung von zukunftsweisenden Mobilitätsangeboten eine hohe Priorität eingeräumt. Günstig wirkt sich hier die Kombination aus Wohnen und Arbeiten mit verschiedenen Mobilitätsangeboten sowie P+R aus. Mit den Planungen zum Verknüpfungspunkt „Bahnhaltepunkt Bienrode“ wird angesichts der fortschreitenden Klimakrise und der damit verbundenen Notwendigkeit der Reduktion von Treibhausgasemissionen ein angemessenes Angebot geschaffen, das für Braunschweigs Stärkung des Umweltverbundes von hoher strategischer Bedeutung ist und die Stadt als Ganzes in ihren vielfältigen Funktionen bereichert.

Aufgrund der Lage des Gebietes nahe dem Ortskern von Bienrode und dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist das Gebiet für die Reaktivierung eines Bahnhaltespunktes einschließlich einer entsprechenden Umfeldplanung prädestiniert. Insbesondere durch die zentrale Lage, die leistungsfähige Erschließung und die gute Anbindung an das Geh- und Radwegenetz kann eine nachhaltige Sicherung der vorhandenen Infrastruktur- und Versorgungsangebote des näheren Umfeldes und der Stadt erreicht werden. Darüber hinaus wird durch die vorliegende Planung den Mo-

bilitätsbedürfnissen einer wachsenden Bevölkerung sowie den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen. Die Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche für den Mobilitätsverknüpfungspunkt entspricht den Zielvorstellungen für die weitere städtebauliche Entwicklung an der Nahtstelle zwischen dem Ort Bienrode und dem angrenzenden Flughafen mit flughafenbezogenen Forschungseinrichtungen und Gewerbebetrieben. Durch die Schaffung einer angemessenen Umfeldplanung am Bahnhaltepunkt und einer guten Einbindung in die vorhandenen Strukturen entsteht ein vitaler Stadtbaustein, von dem zu erwarten ist, dass er über die Plangrenzen hinaus positive Impulse auf die umliegenden Gebiete ausstrahlt.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten

7.1 Geltungsbereich A

<u>Plangebiet insgesamt</u>	1,40 ha	<u>100,00 %</u>
Öffentliche Grünflächen	0,36 ha	25,71 %
Verkehrsflächen	1,04 ha	74,29 %

7.2 Geltungsbereich B

Ausgleichsfläche	0,15 ha	100,00 %
------------------	---------	----------

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Kosten und Finanzierung

8.1.1 Grunderwerb

Der von der Planung betroffene Teil des südlichen Flurstücks 76/42, Flur 3, Gemarkung Bienrode befindet sich derzeit in privatem Eigentum und muss erst noch durch die Stadt Braunschweig erworben werden. Es fallen daher externe Grunderwerbskosten in Höhe von 88.000 € an. Außerdem befindet sich ein Großteil der von der Planung betroffenen Fläche im Eigentum der Grundstücksgesellschaft Braunschweig mbH (GGB) als städtischer Tochtergesellschaft, die für die Vermarktung der Sondergebietsflächen zuständig ist. Somit fallen für Grunderwerbskosten innerhalb des städtischen Konzerns in Höhe von weiteren 440.000 € an.

8.1.2 Kampfmittelsondierung

Im Rahmen der Kampfmittelsondierung ist mit Kosten im Umfang von rund 20.000 € zu rechnen.

8.1.3 Straßenbau

Die Kosten der Herstellung der Straßenverkehrsflächen am Verknüpfungspunkt einschließlich aller Bauwerke wie die Ausstattung der Bushaltestelle, WC-Anlage, Fahrradabstellanlagen, Kanal- und Schachtkonstruktionen zur Entwässerung sowie die Herstellung und Pflanzung von Straßenbegleitgrün werden ca. 3.669.000 € betragen.

8.1.4 Öffentliche Grünflächen

Für Herstellung und Ergänzung der öffentlichen Grünflächen 1 und 2 fallen voraussichtlich insgesamt 573.000 € an.

8.1.5 Ausgleichsmaßnahmen

Im Rahmen der Umsetzung der externen Ausgleichsmaßnahmen fallen voraussichtlich Kosten im Umfang von ca. 15.000 € an.

8.1.6 Entwässerungsbauwerk (RRB)

Die Kosten für die Herstellung der Grünfläche 3 einschließlich des Regenrückhaltebeckens (RRB), welches der Regenrückhaltung und gleichzeitig als Retentionsfläche für das Starkregenrisikomanagement dient, belaufen sich voraussichtlich auf ca. 78.000 €.

8.1.7 Rückzahlung von Fördermitteln

Der Ausbau des Gewerbegebietes im Umfeld des Flughafens wurde als sogenanntes Avionik-Cluster Braunschweig vom Land Niedersachsen zur Unterstützung der Ansiedlung avionik- und verkehrstechnikbezogenen Unternehmen und Einrichtungen gefördert. Die Verringerung des Brutto-Gewerbeflächen-Anteils zugunsten der Straßenverkehrsflächen des Mobilitätsverknüpfungspunktes kann zur Rückforderung von Fördermitteln führen.

9 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll

Bodenordnende Maßnahmen nach §§ 45 ff BauGB sind für den Bebauungsplan nicht erforderlich.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne

Der vorliegende Bebauungsplan BI 41 erfasst mit seinem Geltungsbereich Teilflächen der bestehenden, rechtsverbindlichen Bebauungspläne BI 39 und WA 70. Die Festsetzungen dieser Bebauungspläne werden mit Rechtskraft des Bebauungsplanes BI 41 überplant und treten damit außer Kraft.

Betreff:**Widmung von Verkehrsflächen zu Gemeindestraßen**

Organisationseinheit: Dezernat III 0600 Baureferat	Datum: 16.09.2025
---	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	01.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	28.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (Anhörung)	28.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 321 Lehndorf-Watenbüttel (Anhörung)	29.10.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue (Anhörung)	06.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	11.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (Anhörung)	18.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 222 Südwest (Anhörung)	18.11.2025	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (Anhörung)	20.11.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	26.11.2025	Ö

Beschluss:

Die Widmungen der in der Anlage 1 bezeichneten Straßen sind zu verfügen und öffentlich bekannt zu machen.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 c der Hauptsatzung.

Nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) vom 24.09.1980 in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit den hierzu erlassenen Richtlinien vom 15.01.1992 hat der Träger der Straßenbaulast die Widmung von Straßen zu verfügen. In der Widmungsverfügung ist anzugeben, zu welcher Straßengruppe eine Verkehrsfläche gehört und auf welche Benutzungsart oder Benutzerkreise sie beschränkt werden soll.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Straßen sind entweder erstmalig hergestellt worden und werden für den öffentlichen Verkehr gewidmet oder die Widmung wird entsprechend der verkehrlichen Bedeutung angepasst. Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

In der Anlage 2 sind die zur Widmung beabsichtigten Flächen mit farbiger Linie kenntlich gemacht.

Der Text für die Veröffentlichung durch zweiwöchigen Aushang am Rathaus (Hauptportal, Platz der Deutschen Einheit 1) ist als Anlage 3 beigefügt. Ein Hinweis auf die Tatsache, den Ort und die Dauer dieses Aushanges wird in der Braunschweiger Zeitung erfolgen.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Bezeichnete Straßen

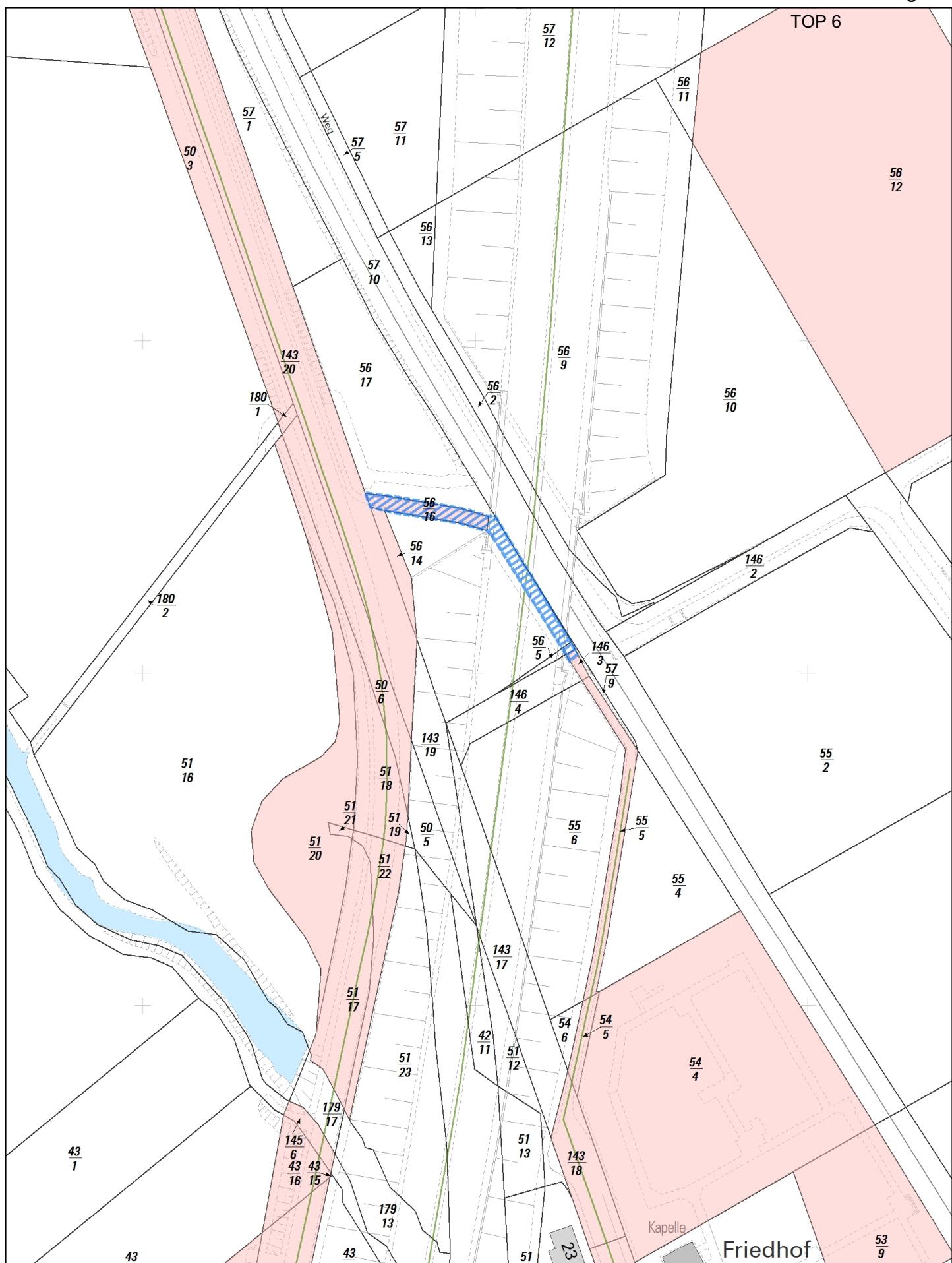
Anlage 2: Stadtkartenausschnitte

Anlage 3: Öffentliche Bekanntmachung

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 20, 21, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 2, 14, 15, 17, 18, 19 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen	Bemerkung
1	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Am Beberbach / Autobahnunterführung	85	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
2	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Autobahnunterführung / Wendehammer Altmarkstraße	137	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg	Nutzungsänderung
3	130	Parkplatz Eisenbütteler Straße	östlich Eisenbütteler Straße 1 / Flurstück 135/6	145	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
4	211	Verbindungsweg Bauerlegden Hillenwiese	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Bauerlegden 12 und 12A frei	Widmungskorrektur
5	212	Jüdelstraße	Stichwege Hs.-Nr. 28-31 und Hs.-Nr. 20-23	93	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
6	222	Lindenbergsstraße	Turmstraße und Lindenbergsstraße 22	155	Gemeindestraße	nein	-	Widmung nach Bestand
7	222	Verbindungsweg Lindenbergsstraße zum Spielplatz	Lindenbergsstraße 29 / Spielplatz	44	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Bestand
8	310	Oderblick	Oderblick 4 / Alte Frankfurter Straße	150	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmung nach Bestand
9	321	Franz-Rosenbruch-Weg	östl. F.-Rosenbruch-Weg 3 und Bergiusstr. 2 E	35	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
10	321	Nernstweg	Paracelsusstraße / Nernstweg 11	198	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei	Widmungskorrektur
11	321	Theodor-Francke-Weg	David-Mansfeld-Weg / Paracelsusstraße und Adolf-Bingel-Straße	777	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei	Widmungskorrektur
12	322	Heidelbergstraße	Mannheimstraße / Leimenweg	162	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
13	330	Pastor-Finck-Weg	Wichernstraße / Fliednerstraße	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmungskorrektur
14	330	Verbindungsweg Kieler Straße zur Wilhelmshavener Straße	Kieler Straße / Wilhelmshavener Straße	82	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
15	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Riekestraße 23 / Tostmannplatz 19B	26	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
16	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / Tostmannplatz 19A	24	Gemeindestraße	nein	Gehweg	Widmung nach Bestand
17	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / westliche Grenze Stegmannstraße 36	37	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei	Widmungskorrektur
18	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	westliche Grenze Stegmannstraße 36 / Stegmannstraße	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
19	330	Verbindungsweg Stegmannstraße zur Kieler Straße	Stegmannstraße / Kieler Straße	91	Gemeindestraße	ja	Gehweg	Widmungskorrektur
20	330	Lampadiusring	Lampadiusring 28 / Lampadiusring 20	290	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand
21	330	Verbindungsweg Lampadiusring Nordanger	Lampadiusring 2 / Nordanger	82	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg	Widmung nach Bestand
22	330	Lichtwerkallee	Mitgaustraße / Lampadiusring 16	198	Gemeindestraße	nein		Widmung nach Bestand



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 15.07.2025

Maßstab: 1:1 500

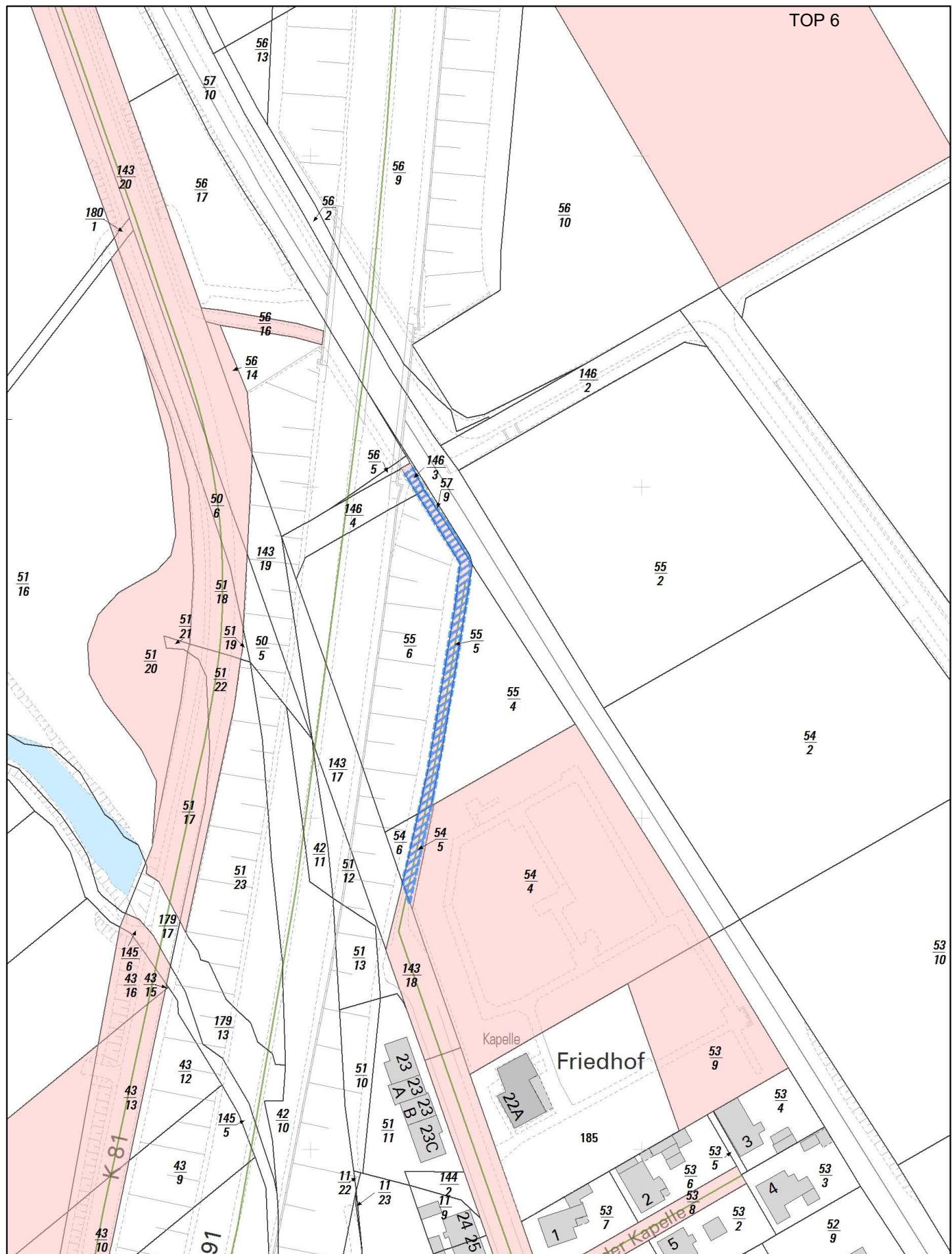
Erstellt für Maßstab

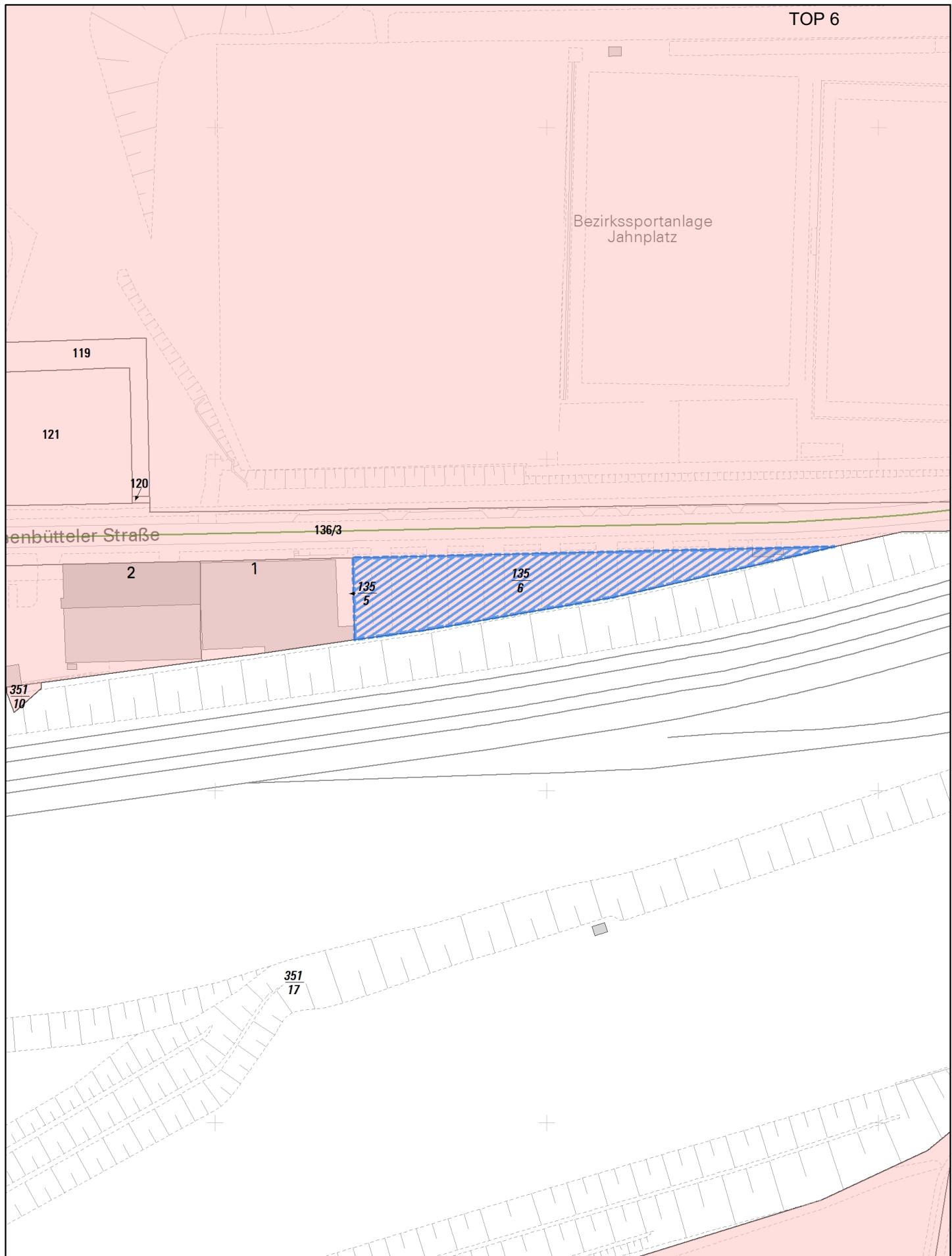


Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen





Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

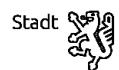
Angefertigt: 30.04.2025

Maßstab: 1:1 500

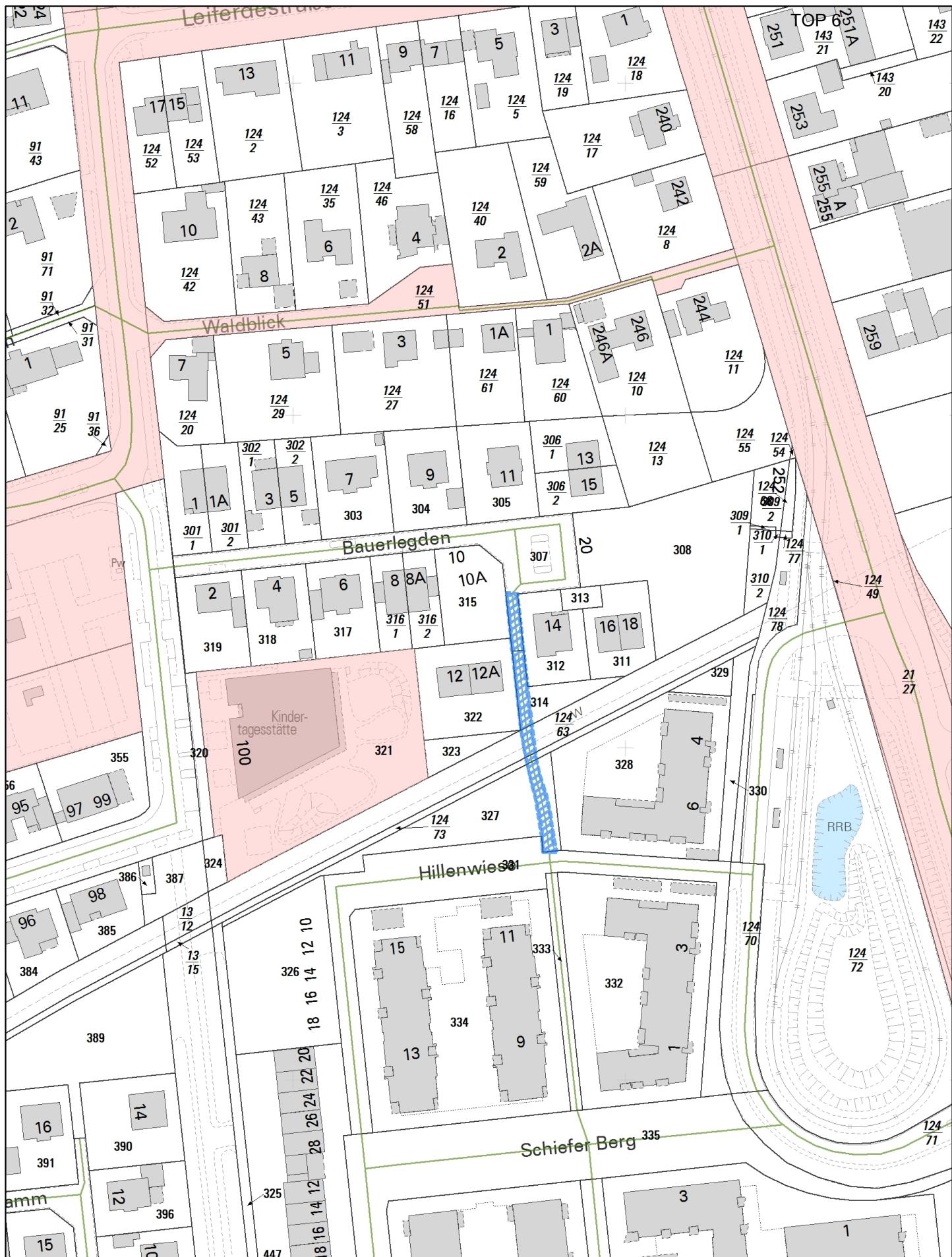
Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





Auszabe FRISBI

Angefertigt: 17.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

Nur für den
Dienstgebrauch

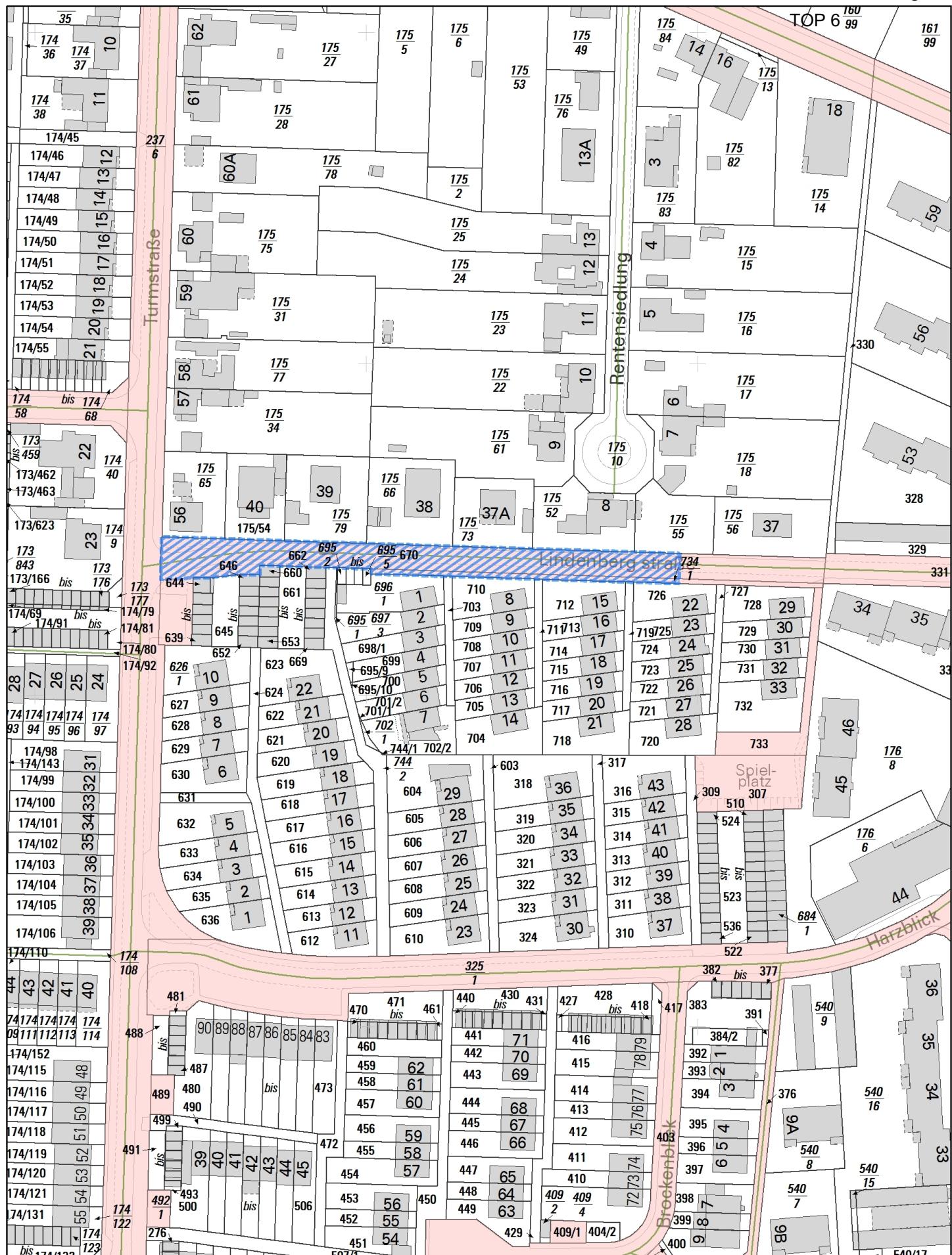
0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 16.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

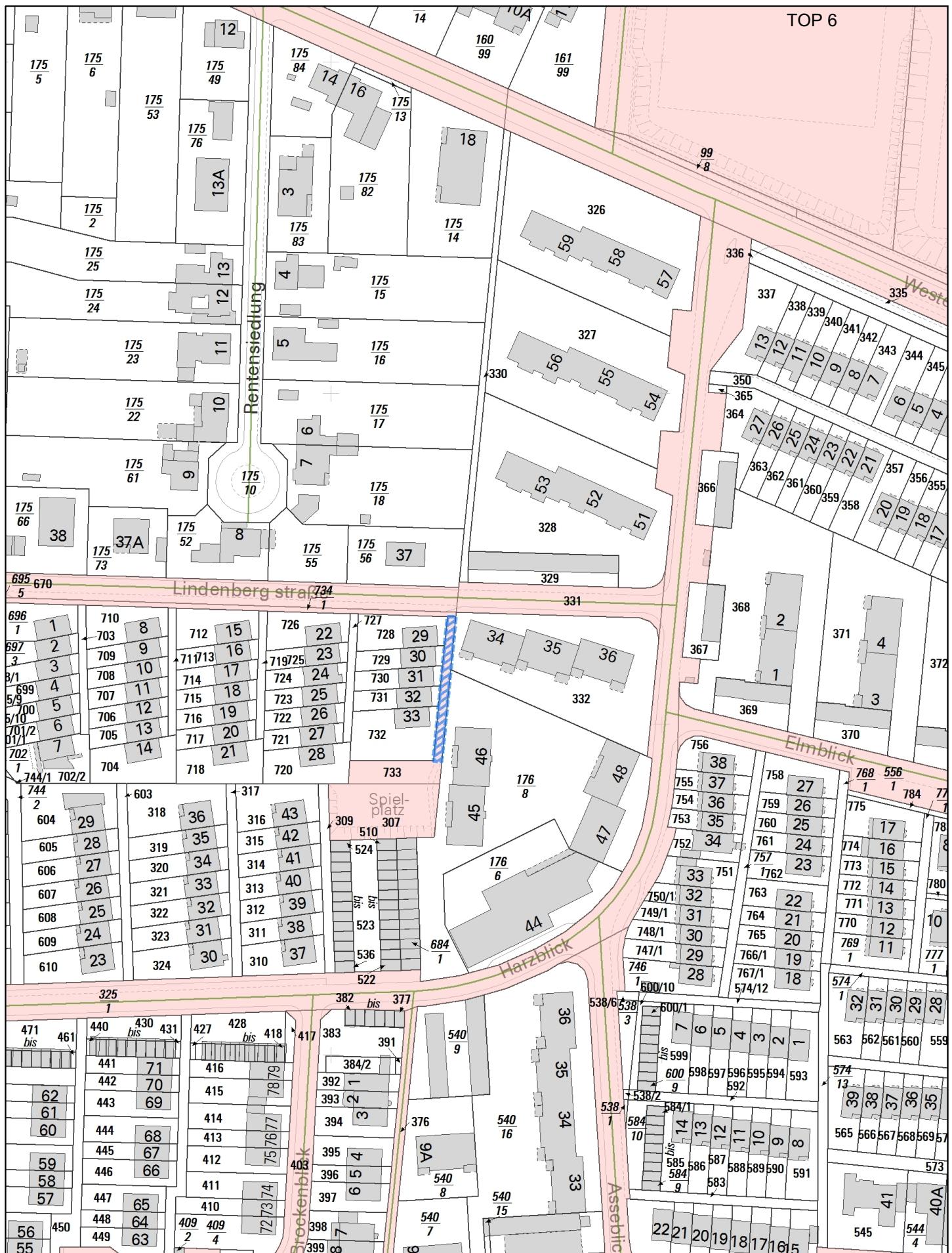


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 21.07.2025

Maßstab: 1:1 500

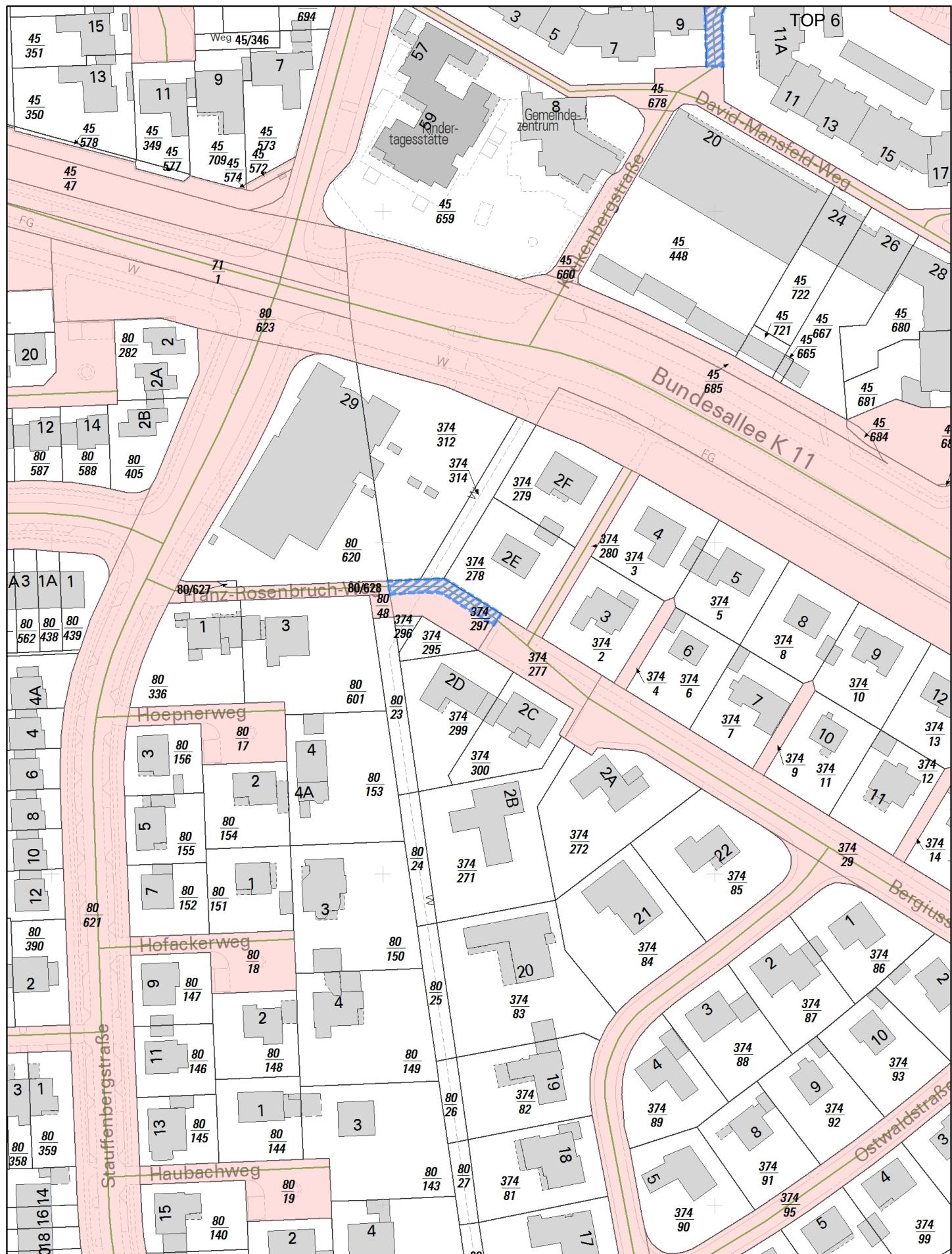
Erstellt für Maßstab



Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Auszgabe FRISBI

Angefertigt: 16.07.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab

Nur für den
Dienstgebrauch

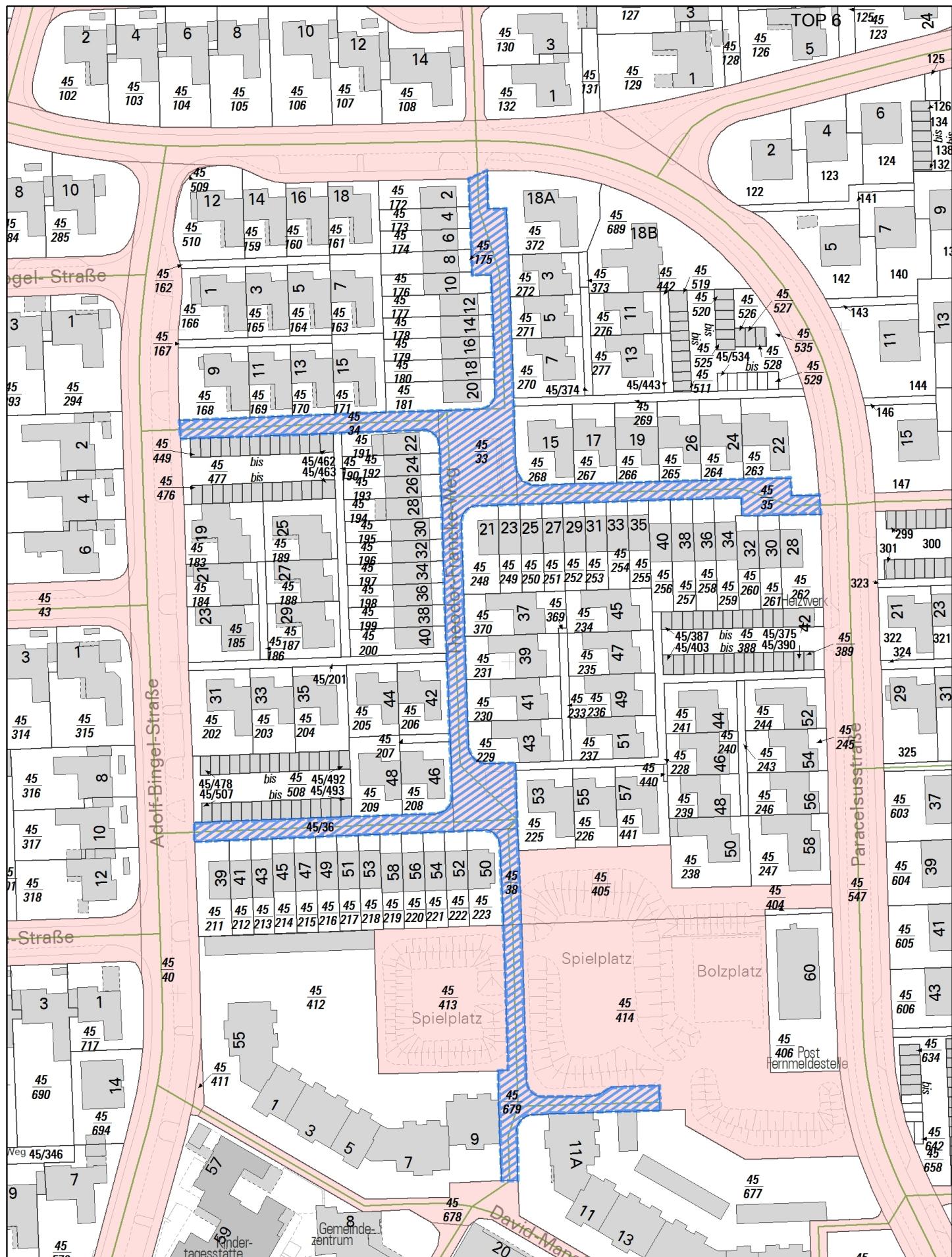
0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 02.04.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt

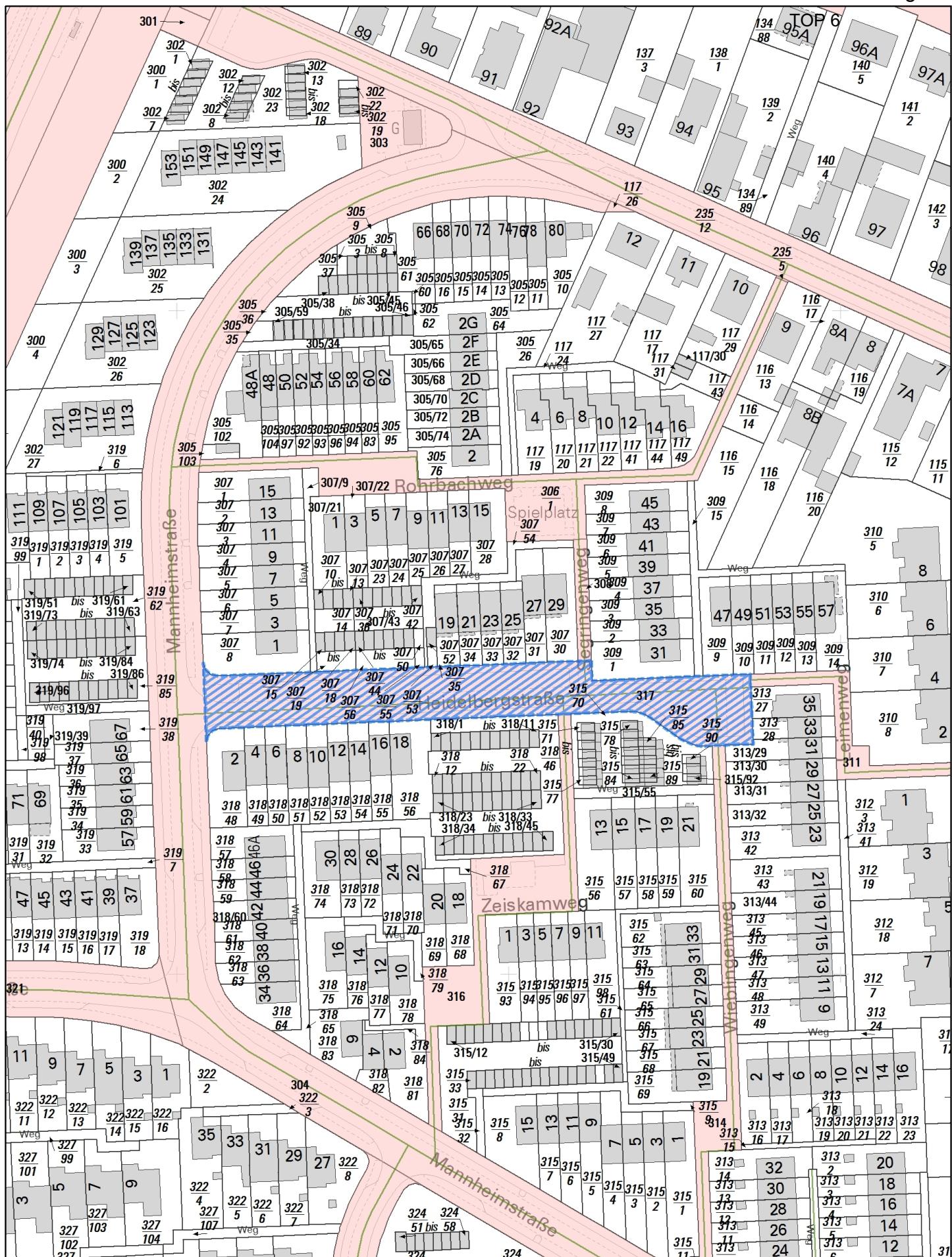


Braunschweig

Bremerhaven
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Auszgabe FRISBI

Angefertigt: 01.08.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Nur für den
Dienstgebrauch

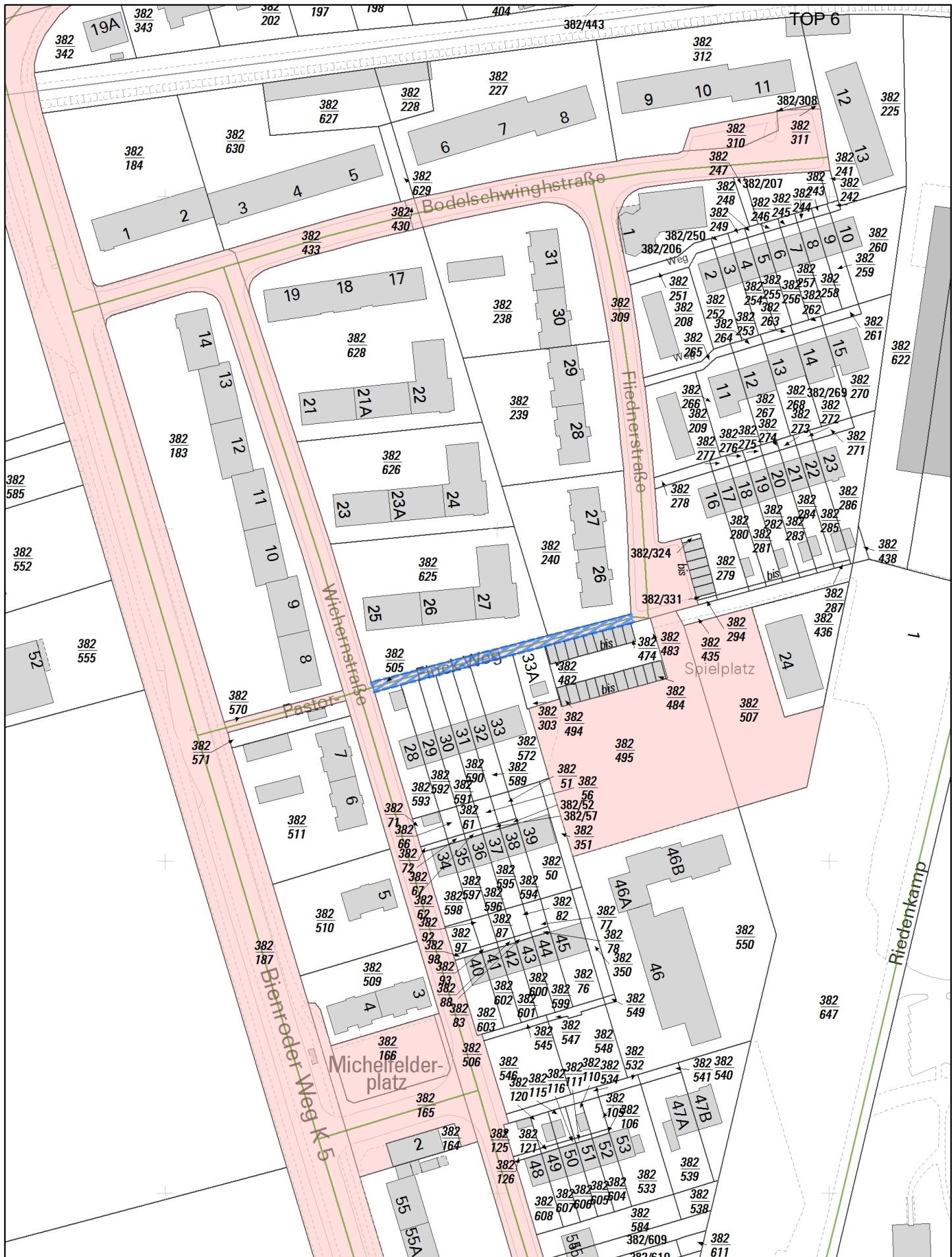


0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 28.05.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt



Braunschweig

Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

Digitized by srujanika@gmail.com

71 von 105 in

71 von 105 in Zusammenstellung



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.04.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt

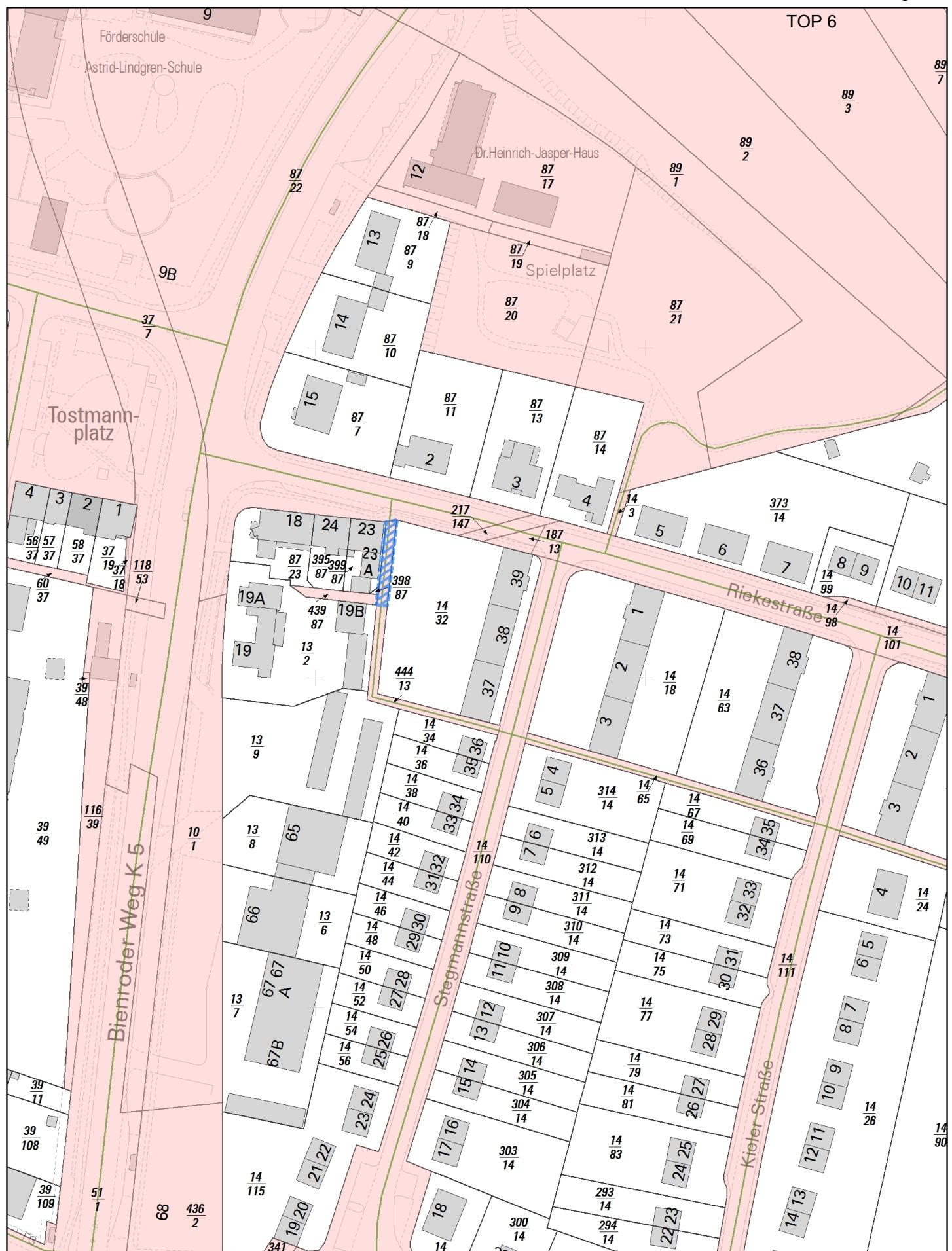


Braunschweig

Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt

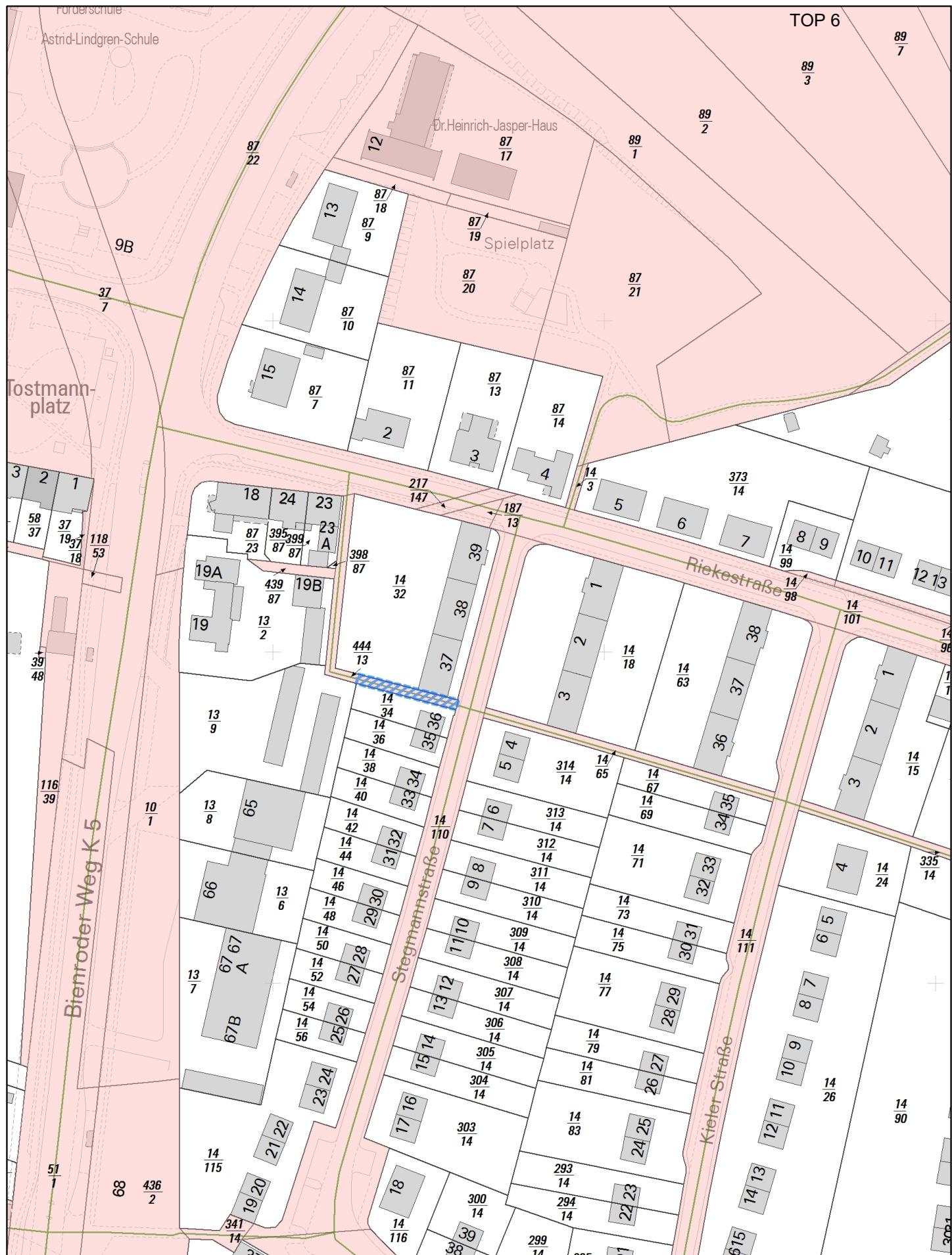


Braunschweig

Bremerhaven
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



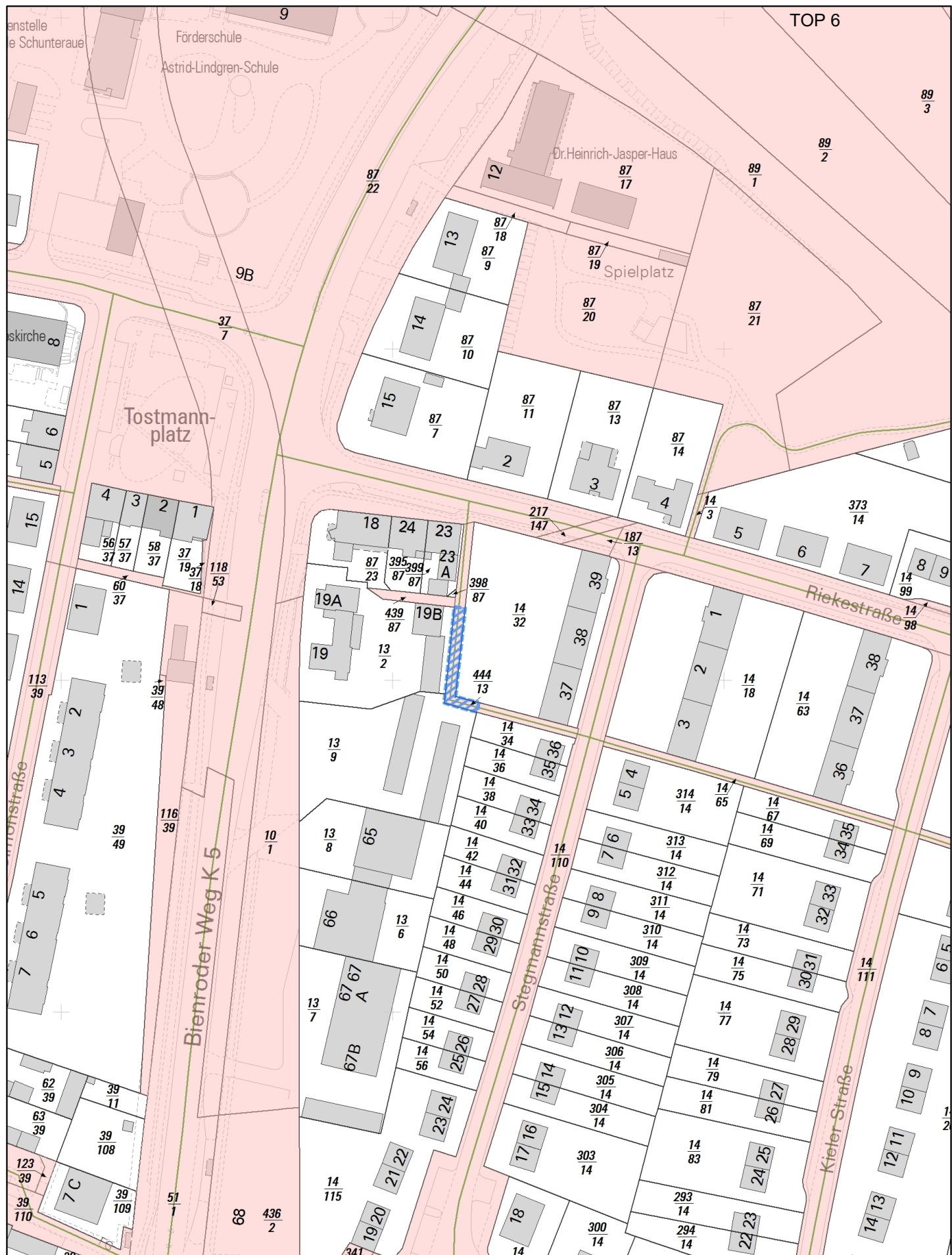
Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 06.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt

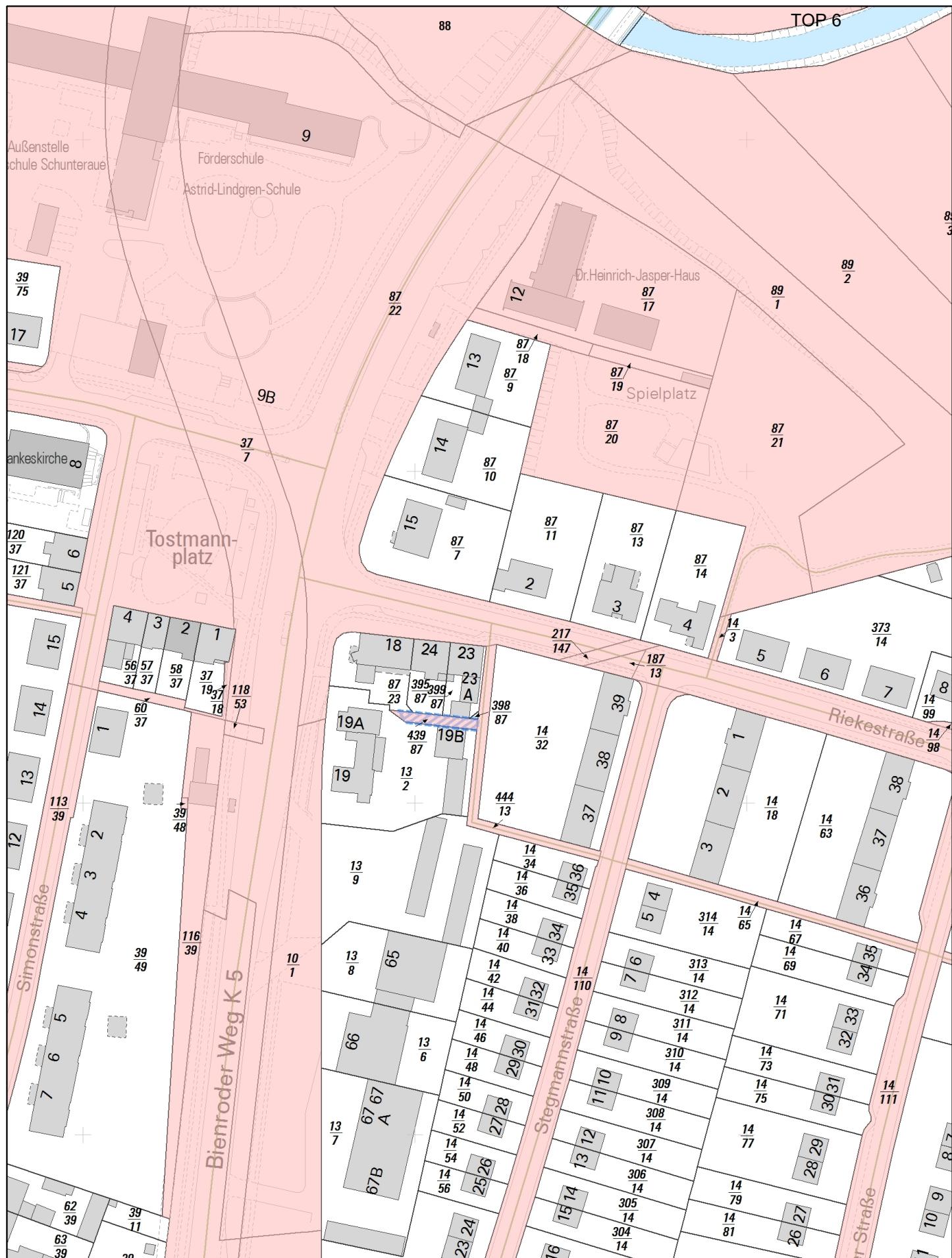


Braunschweig

FACHBEREICH
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 11.03.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



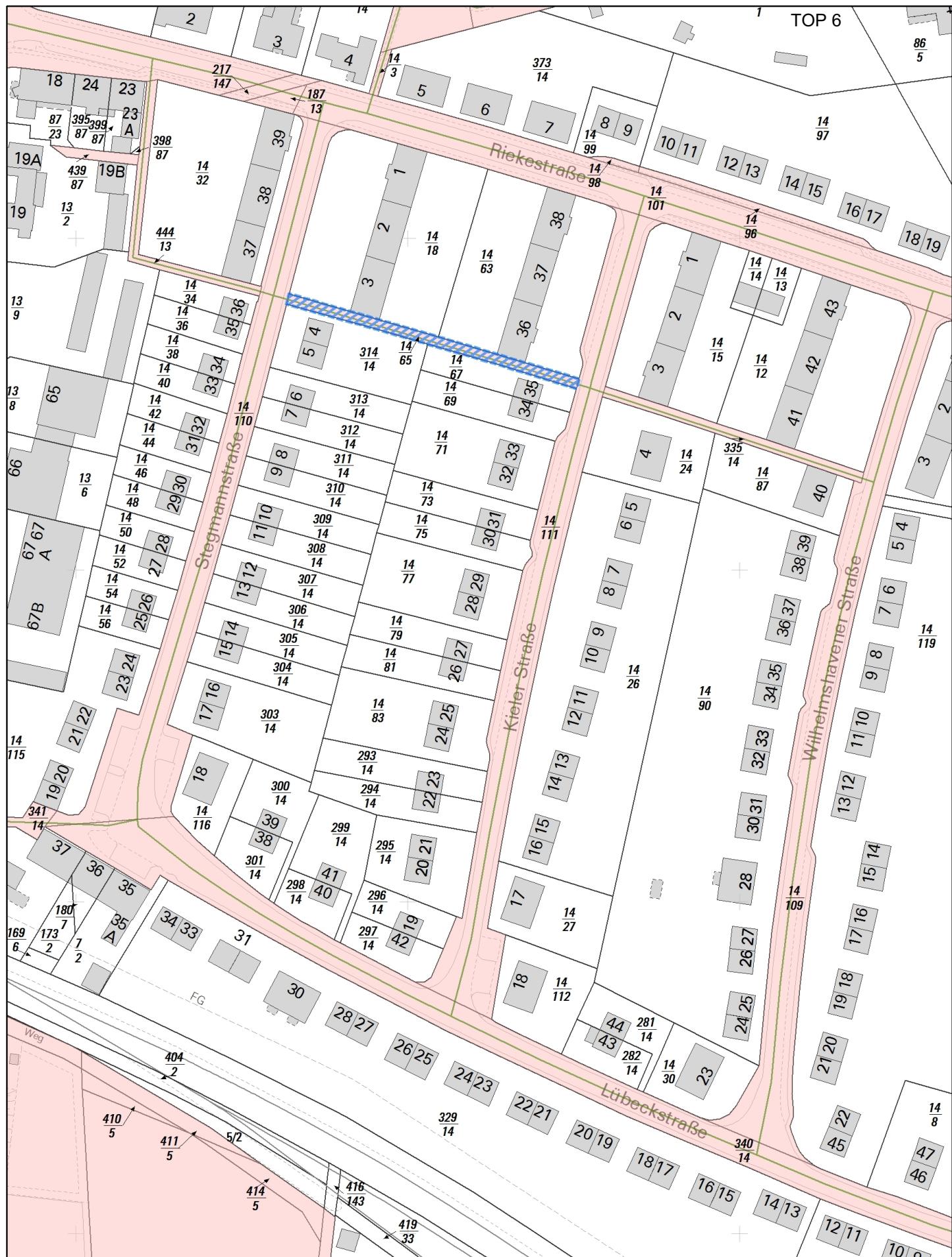
Stadt

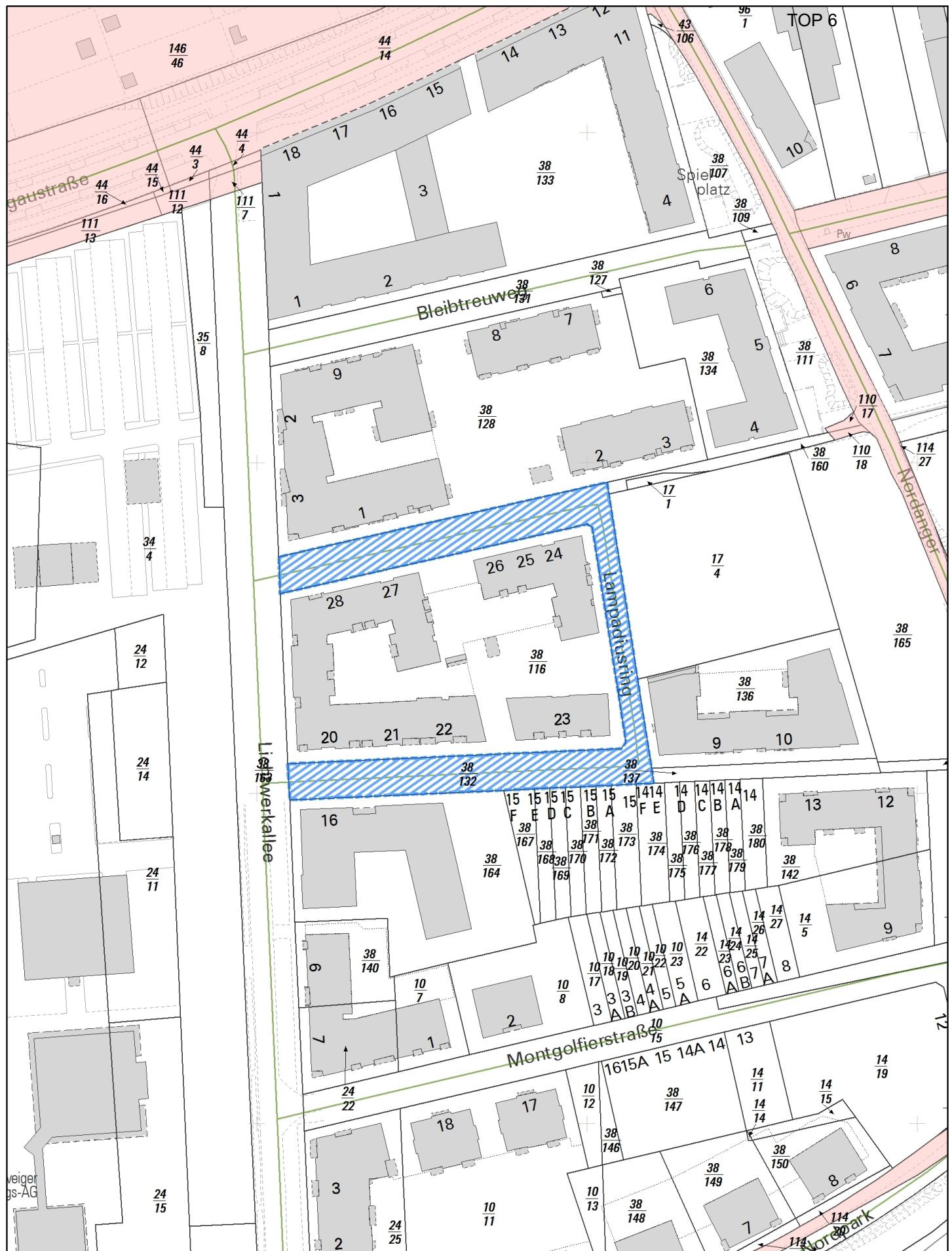


Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.





Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 01.08.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



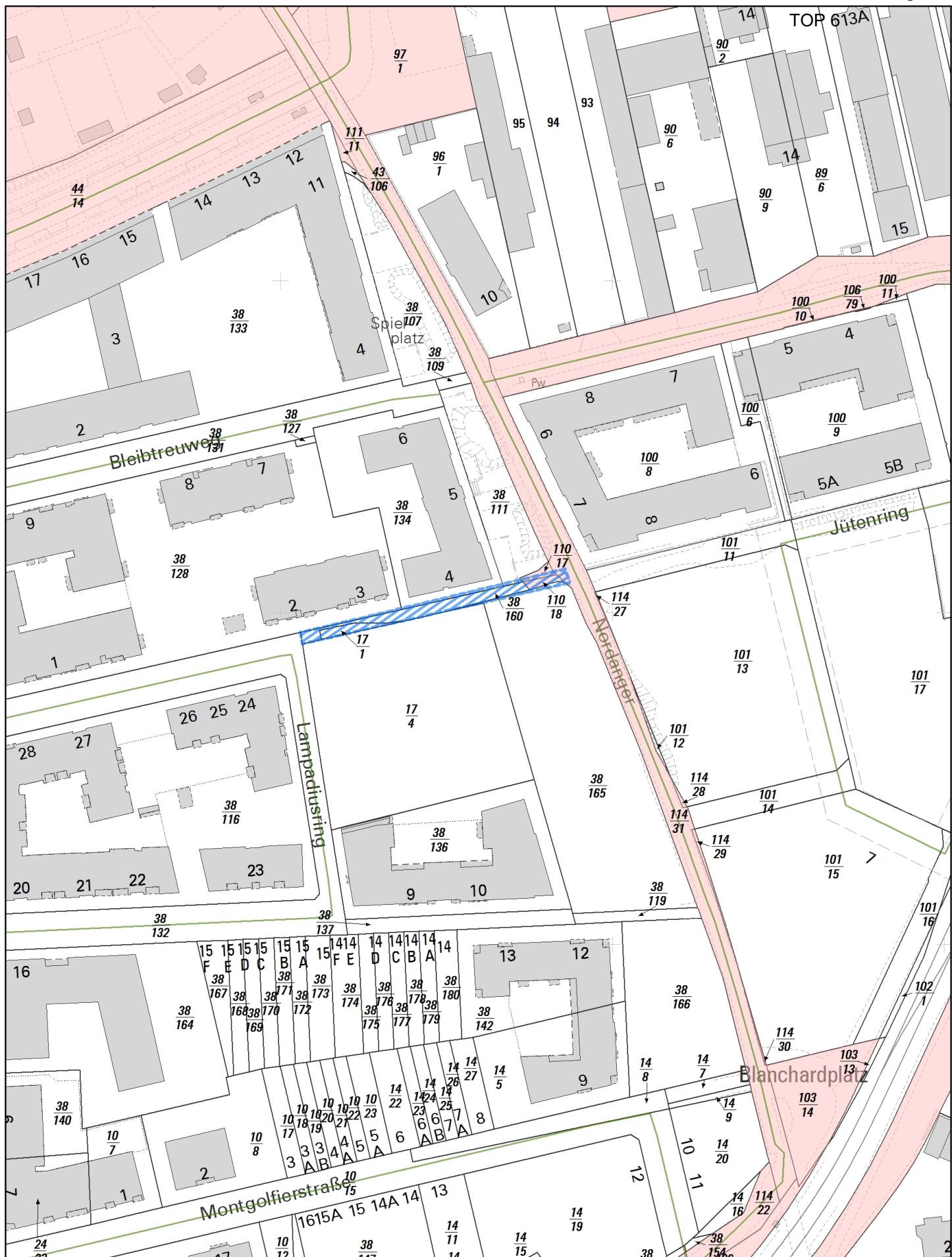
Stadt



Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Nur für den
Dienstgebrauch

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 01.08.2025

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Stadt

Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Öffentliche Bekanntmachung

Widmung gemäß § 6 Niedersächsisches Straßengesetz

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 20, 21, 22 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart gewidmet.

Die in der Stadt Braunschweig nachfolgend genannten Straßen lfd. Nr. 2, 14, 15, 17, 18, 19 werden mit sofortiger Wirkung zur Gemeindestraße mit den genannten Beschränkungen für den Benutzerkreis oder die Benutzungsart teileingezogen.

Trägerin der Straßenbaulast ist die Stadt Braunschweig.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstraße 55, 38100 Braunschweig erhoben werden.

Lfd. Nr.	StBezR	Bezeichnung, Name der Straße	Anfangs- / Endpunkt	Länge / m	Straßengruppe	Teileinziehung	Beschränkungen
1	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Am Beberbach / Autobahnunterführung	85	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
2	112	Verbindungsweg Am Beberbach zur Altmarkstraße	Autobahnunterführung / Wendehammer Altmarkstraße	137	Gemeindestraße	ja	Geh- und Radweg
3	130	Parkplatz Eisenbütteler Straße	östlich Eisenbütteler Straße 1 / Flurstück 135/6	145	Gemeindestraße	nein	
4	211	Verbindungsweg Bauerlegden Hillenwiese	Bauerlegden 14 / Hillenwiese	79	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Zufahrt zum Grundstück Bauerlegden 12 und 12A frei
5	212	Jüdelstraße	Stichwege Hs.-Nr. 28-31 und Hs.-Nr. 20-23	93	Gemeindestraße	nein	-
6	222	Lindenbergstraße	Turmstraße und Lindenbergstraße 22	155	Gemeindestraße	nein	-
7	222	Verbindungsweg Lindenbergstraße zum Spielplatz	Lindenbergstraße 29 / Spielplatz	44	Gemeindestraße	nein	Gehweg
8	310	Oderblick	Oderblick 4 / Alte Frankfurter Straße	150	Gemeindestraße	nein	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei
9	321	Franz-Rosenbruch-Weg	östl. F.-Rosenbruch-Weg 3 und Bergiusstr. 2 E	35	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
10	321	Nernstweg	Paracelsusstraße / Nernstweg 11	198	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei
11	321	Theodor-Francke-Weg	David-Mansfeld-Weg / Paracelsusstraße und Adolf-Bingel-Straße	777	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg, Lieferverkehr frei
12	322	Heidelbergstraße	Mannheimstraße / Leimenweg	162	Gemeindestraße	nein	
13	330	Pastor-Finck-Weg	Wichernstraße / Fliednerstraße	81	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
14	330	Verbindungsweg Kieler Straße zur Wilhelmshavener Straße	Kieler Straße / Wilhelmshavener Straße	82	Gemeindestraße	ja	Gehweg
15	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Riekestraße 23 / Tostmannplatz 19B	26	Gemeindestraße	ja	Gehweg
16	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / Tostmannplatz 19A	24	Gemeindestraße	nein	Gehweg
17	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	Tostmannplatz 19B / westliche Grenze Stegmannstraße 36	37	Gemeindestraße	ja	Gehweg, Zufahrt zu den Grundstücken frei
18	330	Verbindungsweg Riekestraße zur Stegmannstraße	westliche Grenze Stegmannstraße 36 / Stegmannstraße	31	Gemeindestraße	ja	Gehweg
19	330	Verbindungsweg Stegmannstraße zur Kieler Straße	Stegmannstraße / Kieler Straße	91	Gemeindestraße	ja	Gehweg
20	330	Lampadiusring	Lampadiusring 28 / Lampadiusring 20	290	Gemeindestraße	nein	
21	330	Verbindungsweg Lampadiusring Nordanger	Lampadiusring 2 / Nordanger	82	Gemeindestraße	nein	Geh- und Radweg
22	330	Lichtwerkallee	Mitgaustraße / Lampadiusring 16	198	Gemeindestraße	nein	

Stadt Braunschweig, Baureferat

Absender:

**SPD-Fraktion, Fraktion B90/Grüne und
Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

25-26501
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Aufstellung von Hundekotbehältern in Waggum

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 17.09.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Entscheidung)	<i>Status</i> 01.10.2025	<i>Ö</i>
--	-----------------------------	----------

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Zum Schutz der Landschaft beantragt der Bezirksrat die Aufstellung von vier Hundekotbehältern in Waggum. Als mögliche Standorte sollen folgende Standorte geprüft werden: Festplatz Waggum (Fröbelweg), Sportplatz Waggum, Biotop (Erlenbruch) und Bechtsbüttler Weg (Wendehammer).

Sachverhalt:

In letzter Zeit nehmen Beschwerden darüber, dass Hundekotbeutel in privaten Müllbehältern von Anwohnerinnen und Anwohnern, die selbst keine Hunde besitzen, entsorgt werden, zu. Außerdem wird berichtet, dass einige Hundebesitzer den Hundekot zwar ordnungsgemäß in Beuteln verpacken, diesen jedoch anschließend unerlaubt in der Umgebung entsorgen.

gez. Sonja Lerche (SPD-Fraktion)	gez. Gerhard Masurek (Fraktion B90/Grüne)	gez. Antje Keller (parteilos)
--	---	-------------------------------------

Anlagen:

keine

*Absender:***BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und
Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat
112****25-26497**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Entfernung der Container am Sportplatz Waggum***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Sitzung am 23.01.2025 haben wir eine Anfrage zur Entfernung der Container am Sportplatz Waggum gestellt.

Die Verwaltung antwortete, dass die Container entfernt werden. Bis heute ist leider nichts passiert. Deshalb fragen wir erneut an:

Wann werden endlich die Container, die bereits verrotten, von den Parkplatzflächen am Waggumer Sportplatz entfernt?

gez.
Tatjana Jenzen
(BIBS-Fraktion)

gez.
Michael Berger
(CDU-Fraktion)

gez.
Tobias Zimmer
(FDP)

Anlage/n:

keine

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

25-26497-01**Stellungnahme
öffentlich****Betreff:****Entfernung der Container am Sportplatz Waggum****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
65 Fachbereich Gebäudemanagement**Datum:**

30.09.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu der Anfrage der BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und Tobias Zimmer (FDP) „Entfernung der Container am Sportplatz Waggum“ vom 17.09.2025, nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Container, die auf den Parkplätzen am Sportplatz Waggum stehen und sich in einem gebrauchsfähigen Zustand befinden, wurden von der Verwaltung als Ausweichquartier während der Sanierungsarbeiten im Sportgebäude beschafft. Gemäß aktueller Planung werden die Container auf den Sportplatz am Bienroder Weg umgesetzt. Für die Aufstellung der Container an dem neuen Standort wurde ein Bauantrag eingereicht, dessen Genehmigung noch aussteht, sodass zurzeit keine Aussage zum Zeitpunkt der Umsetzung der Container getroffen werden kann.

Nach Erteilung der Baugenehmigung kann die Herrichtung des Untergrundes am Bienroder Weg und die Versetzung der Container erfolgen.

Hanusch

Anlage/n:

keine

Absender:

**Tobias Zimmer (FDP), CDU-Fraktion
und BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat
112**

25-26522
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Teilnahme Mobilitätsbeirat

<i>Empfänger:</i> Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	<i>Datum:</i> 19.09.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)	<i>Status</i> 01.10.2025	<i>Ö</i>
--	-----------------------------	----------

Sachverhalt:

Im Rahmen der Arbeit des Stadtbezirksrates wurden zwei Mitglieder aus unserer Mitte benannt, die an den Sitzungen des Mobilitätsbeirates teilnehmen. Diese Aufgabe wurde von den betreffenden Personen freiwillig übernommen. Ziel ist es, die Interessen der Menschen aus unserem Bezirk im Hinblick auf den ÖPNV zu vertreten sowie Ideen, Anregungen und kritische Fragen in den Mobilitätsbeirat einzubringen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie oft hat der Mobilitätsbeirat in der laufenden Amtsperiode des Stadtbezirksrates getagt?
2. Wie oft hat Herr Thorsten Wendt an den Sitzungen des Mobilitätsbeirates teilgenommen?
3. Wie oft hat Herr Bernd Sternkiker an den Sitzungen des Mobilitätsbeirates teilgenommen?

gez.
Tobias Zimmer
(FDP)

gez.
Michael Berger
(CDU-Fraktion)

gez.
Tatjana Jenzen
(BIBS-Fraktion)

Anlage/n:

keine

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

25-26522-01**Stellungnahme
öffentlich****Betreff:****Teilnahme Mobilitätsbeirat****Organisationseinheit:**Dezernat I
0103 Referat Bezirksgeschäftsstellen**Datum:**

30.09.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat die Braunschweiger Verkehrs-GmbH um die Beantwortung der Fragen von Tobias Zimmer (FDP), der CDU-Fraktion und der BIBS-Fraktion vom 19. September 2025 [25-26522] gebeten:

Zu Frage 1:

Der Mobilitätsbeirat tagt einmal pro Halbjahr. Am 17. September 2025 hat dementsprechend die nunmehr 8. Sitzung des Beirats stattgefunden.

Zu den Fragen 2 und 3:

Die Teilnahme der Mitglieder wird nicht erfasst oder ausgewertet. Daher ist eine genaue Angabe der Anzahl der Teilnahmen nicht möglich.

Werner

Anlage/n:

Keine

Absender:

**Antje Keller (parteilos) im
Stadtbezirksrat 112**

25-26516
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

**Sachstand Umwandlung Leichtathletik-Laufbahn in eine
Kunststofflaufbahn / Sportplatz Waggum**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

18.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Laut Mitteilung der Verwaltung (DS 25-25003-01 vom 23.01.2025) befindet sich die Maßnahme zur Umwandlung der bestehenden Leichtathletik-Laufbahn in eine Kunststofflaufbahn auf dem Sportplatz Waggum derzeit in Bearbeitung bzw. in der Planungsphase.

Für die örtlichen Sportvereine ist eine verlässliche Terminplanung von hoher Bedeutung. Insbesondere im Hinblick auf die kommende Saison sowie die notwendigen Vorbereitungen für den Trainings- und Wettkampfbetrieb wird ein konkreter Zeitplan benötigt. Nur so können die Vereine rechtzeitig ihre Planungen anpassen und alternative Nutzungsmöglichkeiten in der Bauphase berücksichtigen.

Die Verwaltung wird daher gebeten, den aktuellen Sachstand sowie den verbindlichen Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahme darzustellen und Auskunft zu folgenden Fragen zu geben:

1. Welcher konkrete Zeitplan liegt für die Umsetzung der Maßnahme vor?
2. Wann ist mit dem Baubeginn und der Fertigstellung zu rechnen?
3. Welche Schritte stehen bis dahin noch an (z. B. Ausschreibung, Vergabe, Genehmigungen, etc.)?

gez.
Antje Keller
(partei-/ fraktionslos)

Anlagen:

keine

Betreff:

**Sachstand Umwandlung Leichtathletik-Laufbahn in eine
Kunststofflaufbahn / Sportplatz Waggum**

*Organisationseinheit:*Dezernat VII
0670 Sportreferat*Datum:*

01.10.2025

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur
Kenntnis)*Sitzungstermin*

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Ressourcenbedingt ist es bei dem Projekt der Umwandlung der Tennen- in eine Kunststofflaufbahn auf der Sportanlage Waggum zu weiteren Verzögerungen gekommen. Da die vakante Ingenieurinnenstelle ab dem 1. Oktober 2025 wieder besetzt werden kann, ist von einer Optimierung in der Projektumsetzung auszugehen. Dies vorausgeschickt nimmt die Verwaltung zur Anfrage DS 25-26516 von Frau Keller im Stadtbezirksrat 112 wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

Es ist geplant die Maßnahme im Jahr 2026 umzusetzen. Nach dem Vorliegen konkreter Termine werden diese dem Stadtbezirksrat umgehend im 1. Quartal 2026 bekannt gegeben.

Zu 3.:

Ausschreibung, Vergabe, Genehmigungen sowie eine Endplanung sollen so zeitnah wie möglich durchgeführt werden.

Rudolf

Anlage/n:

keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und
Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat
112**

25-26499

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Bahnübergang Grünwaldstraße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Initiatoren des Bürgerbegehrens zum Bahnübergang Grünwaldstraße / Braunschweig zur aktuellen Situation der Schrankenschließung gab die Verwaltung folgende Rückmeldung:

„Vorhabenträger für das Projekt Bahnübergang Grünwaldstraße ist die DB InfraGO.

Insofern hat die Verwaltung keinen Einfluss auf die Ressourcenplanung bei der DB InfraGO. Auch wenn die Stadt ein großes Interesse an einer Beschleunigung der Maßnahme hat, wird keine Möglichkeit der Intervention in bahninterne Prozesse gesehen.

Aus Sicht der Verwaltung muss eine Information der Anwohner über die Maßnahme durch die DB erfolgen, da nur dort sämtliche Informationen vorliegen. Die Verwaltung wird hierzu auf die DB zugehen.“

Hieraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Warum wurde dem Stadtbezirk 112 das weitere und zeitliche Vorgehen der drei Bahnübergänge in Bienrode von der Verwaltung gemeinsam mit der DB vorgestellt, der Bahnübergang Grünwaldstraße aber nicht?
2. Welche Informationen hat die Verwaltung nach dem „Zugehen auf die DB“ bezüglich Abläufe für die Wiederöffnung des Bahnübergangs Grünwaldstraße erhalten? Bitte benennen sie die einzelnen Schritte bezüglich Planung, Genehmigungsverfahren, jeweilige Behörden etc.
3. Warum ist am Bahnübergang Grünwaldstraße keine 24/7 Betreuung wie momentan an der Wagumer Straße in Bienrode möglich?

gez.

Tatjana Jenzen
(BIBS-Fraktion)

gez.

Thorsten Wendt
(CDU-Fraktion)

gez.

Tobias Zimmer
(FDP)

Anlage/n:

keine

Absender:

**Tobias Zimmer (FDP), BIBS-Fraktion
und CDU-Fraktion im Stadtbezirksrat
112**

25-26526

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Zustand Radweg BS-Waggum nach BS-Bevenrode

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Die derzeitige Schwerpunktsetzung der von SPD und Grünen geführten Stadtpolitik führt dazu, dass hohe finanzielle Mittel in innerstädtische Neubauprojekte für Radwege investiert werden. Dabei werden erhebliche Veränderungen in der Verkehrsführung und beim Parkraum in Kauf genommen, was nicht selten zulasten von Anwohnerinnen, Anwohnern und Einzelhändlern geht. Währenddessen verfällt die bestehende Radwegeinfrastruktur in den Randbezirken zunehmend.

Gerade diese Radwege sind für die alltägliche Mobilität von großer Bedeutung: Sie ermöglichen Kindern den sicheren Schulweg und Anwohnenden die Fahrt zur nächsten Einkaufsmöglichkeit. Der Radweg zwischen Bevenrode und Waggum befindet sich in einem unhaltbaren Zustand – mit Schäden, groben Verschmutzungen und gefährlichen Unebenheiten. Hier zeigt sich deutlich, dass die Instandhaltung bestehender Infrastruktur gegenüber prestigeträchtigen Neubauprojekten vernachlässigt wird.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Warum werden große Neubauprojekte für Radwege umgesetzt, während die vorhandene Radwegeinfrastruktur – wie der Radweg zwischen Bevenrode und Waggum – sichtbar verfällt?
2. Wann wurde der Radweg zwischen Bevenrode und Waggum zuletzt vom zuständigen Fachbereich auf Verkehrssicherheit geprüft?
3. Wann ist geplant, den Radweg zwischen Bevenrode und Waggum wieder in einen ordnungsgemäßen, verkehrssicheren Zustand zu versetzen?

gez.

Tobias Zimmer
(FDP)

gez.

Tatjana Jenzen
(BIBS-Fraktion)

gez.

Thorsten Wendt
(CDU-Fraktion)

Anlage/n:

keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und
Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat
112**

25-26502

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Kunstrasenplatz für den SV Querum

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.09.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Januar 2022 hat der Stadtbezirksrat 112 die Erstellung eines Kunstrasenplatzes für den SV Querum beantragt.

„Der Verein SV Querum bedient seit längerer Zeit einen größer werdenden Ballungsraum im Nordosten der Stadt. Aufgrund des Verletzungsrisikos für die Kinder und Jugendlichen wird der Wunsch nach einem Kunstrasenplatz anstelle des Ascheplatzes immer größer. Unseres Wissens nach besitzt in Braunschweig nur noch der TSV Timmerlah einen Ascheplatz, der in Benutzung ist. In Querum kommen zwei Neubaugebiete dazu, wodurch sich die Einwohnerzahl und auch die Frequentierung des Platzes stark erhöhen wird. Die Stadt hat es jetzt in der Hand im Sport infrastrukturell nachzurüsten und damit eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Sportangebotes zu ermöglichen.“

Im Januar 2024 antwortete die Verwaltung: auf eine Sachstandsanfrage:

„Zur Anfrage der BIBS-Fraktion im Stadtbezirksrat 112 vom 03.11.2023 wird wie folgt Stellung genommen.

Aufgrund schon längerfristiger knapper personeller Ressourcen kann kein konkreter Umsetzungszeitpunkt für die Erstellung des Kunstrasenplatzes auf der Sportanlage Querum genannt werden. Diesbezügliche Informationsgespräche mit dem SV Querum haben schon stattgefunden. Die Verwaltung wird den Stadtbezirksrat über den weiteren Planungsverlauf zu gegebener Zeit in Kenntnis setzen.“

Hierzu folgende Anfragen:

1. Wie kann es sein, dass der Beschluss auf Grund von „längerfristiger knapper personeller Ressourcen“ seit Jahren nicht umgesetzt werden kann, wobei man doch eine Firma mit der Umsetzung beauftragen könnte?
2. Wann kann der Verein mit dem Ende „längerfristiger knapper personeller Ressourcen“ und mit einer Umsetzung des Kunstrasenplatzes rechnen?
3. Was wurde dem Verein bei den Informationsgesprächen mitgeteilt?

gez.

Tatjana Jenzen
(BIBS-Fraktion)

gez.

Thorsten Wendt
(CDU-Fraktion)

gez.

Tobias Zimmer
(FDP)

Anlage/n:

keine

*Betreff:***Kunstrasenplatz für den SV Querum**

Organisationseinheit:

Dezernat VII
0670 Sportreferat

Datum:

01.10.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Auf die gemeinsame Anfrage (Drucksache-Nr. 25-26502) der BIBS- und der CDU- Fraktion sowie Tobias Zimmer (FDP) vom 17. September 2025 wird wie folgt geantwortet:

Zu Frage 1: Die Beauftragung eines Dienstleisters wäre zusätzlich zu erbringen, wofür keine Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Zudem ist jede Beauftragung mit weiterem personellen Aufwand verbunden.

Da die vakante Ingenieurinnenstelle ab dem 1. Oktober 2025 wieder besetzt wird, ist von einer Optimierung in der Projektumsetzung auszugehen.

Zu Frage 2: Die Grundsatzentscheidung über den Bau des Kunststoffrasenplatzes in Querum wurde im Rahmen der Haushaltsberatungen und gemäß Haushaltbeschluss über den Doppelhaushalt 2025/2026 auf das Jahr 2027 verschoben. Erst nach Freigabe der entsprechenden Mittel für den Haushalt 2027 ist mit der Umsetzung der Planungen für den Bau eines Kunststoffrasenplatzes in Querum zu rechnen.

Zu Frage 3: Der Vorstand des SV Querum wurde über den Haushaltbeschluss und die entsprechenden Planungsstände jeweils informiert.

Rudolf

Anlage/n:

Keine

Absender:

**BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und
Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat
112**

25-26503
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Parksituation Schopenhauerstraße

Empfänger:
Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:
17.09.2025

<i>Beratungsfolge:</i> Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)	01.10.2025	<i>Status</i> Ö
---	------------	--------------------

Sachverhalt:

Die Parkplatzsituation in der Schopenhauerstraße hat sich massiv verschlechtert. Momentan sind 17!! Halteverbotsschilder (teilweise eingeschränkt) auf einer Gesamtlänge von ca. 300 m installiert.

Durch die Neuregelung wurde dem Wunsch eines einzelnen Anwohners entsprochen, die restlichen ca. 50 Anwohner wurden von dieser Änderung völlig überrumpelt. Was jahrzehntelang von der Mehrheit der Anlieger als gut empfunden wurde, sollte nun auf Wunsch des Anwohners geändert werden. Der vom Bezirksrat beschlossene Ortstermin wurde erneut zu einem Zeitpunkt gewählt, zu dem arbeitende Bezirksräte nicht teilnehmen konnten, so dass nur ein Bezirksratsmitglied von 17, teilnehmen konnte.

Außerdem war lediglich selbiger Anwohner beim Ortstermin anwesend, der sich an der bestehenden Parksituation störte.

Alle anderen Anwohner wurden bis heute weder informiert noch gehört.

Obwohl die Verwaltung selbst auf das unauffällige Ergebnis der Verkehrsüberwachung hingewiesen hatte, wurden wechselseitige Parkflächen als eventuelle Lösung für zu schnelles Fahren vorgeschlagen und umgesetzt.

Da es auf beiden Seiten der Schopenhauerstraße keinen Fußweg gibt, hat sich die Situation für Schulkinder die zu Fuß zur Schule gehen gravierend zu deren Nachteil verändert. Sie müssen nun von Halteverbot zu Halteverbot die Fahrbahn kreuzen. Anlieger die Jahrzehnte lang vor ihrem Haus halten/ parken konnten wurde dies nun durch die Neuregelung verboten.

Pflegedienste können nicht mehr bei ihren Patienten vor dem Grundstück halten.

Paketboten können nicht mehr direkt anliefern.

Das Ordnungsamt verteilt Tickets an Besucher, Pflegedienste und auch Anwohnern, die aus der Not heraus vor der eigenen Einfahrt parken.

Es ist eine deutliche Verschlechterung der Parkplatzsituation nicht nur durch die Neuordnung, sondern auch durch den Wegfall vieler Parkmöglichkeiten entstanden. Auf Grund der Tatsache, dass hier dem Wunsch einer Einzelperson entsprochen wurde und weitere Meinungen hierzu nicht berücksichtigt wurden, ist die momentane Situation, untragbar.

Wir wurden nicht über einen weiteren Ortstermin mit den restlichen Anwohnern an dem Frau Keller und Frau Lerche teilgenommen haben, informiert.

Ebenfalls haben wir keine Kenntnis einer Unterschriftenliste der Anwohner der Schopenhauerstraße.

Der Informationsfluss war nicht nur für Anwohner völlig intransparent, wir Bezirksräte fühlen uns auch durch fehlende Kommunikation der Bezirksbürgermeister zur Sache desinformiert.

Hieraus resultieren folgende Fragen:

1. Aus welchem Grund hat die Verwaltung wechselseitige Parkplatzanordnung vorgeschlagen, wenn das Ergebnis der erfolgten Verkehrszählung keine Notwendigkeit vorsah?
2. Wie bewertet die Verwaltung die Situation der Schulkinder deren Schulweg auf dem Schulwegplan der Stadt Braunschweig über die Schopenhauerstraße führt?
3. Wieso wurden die Anlieger nicht über einen Ortstermin und / oder die gravierende Veränderung in ihrem direkten Umfeld informiert/ mit einbezogen?

gez.
Tatjana Jenzen
(BIBS-Fraktion)

gez.
Thorsten Wendt
(CDU-Fraktion)

gez.
Tobias Zimmer
(FDP)

Anlage/n:

keine

Betreff:**Parksituation Schopenhauerstraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

30.09.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

30.09.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion und Tobias Zimmer (FDP) vom 17.09.2025 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der Stadtbezirksrat hat in dem einstimmig beschlossenen Antrag 24-24583 um einen Ortstermin zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und zur Lösung der Park- und Geschwindigkeitsprobleme im Wohngebiet östlich des Messewegs, in den Straßen Am Hasselteich, Am Sandkamp, Schopenhauerstraße und Im Schapenkamp gebeten.

Hintergrund sei u. a. die sich ändernden Bewohner*innenstrukturen im Quartier (älter werdende Bewohner*innen, Generationswechsel, Baumaßnahmen mit Schaffung von zusätzlichen Wohneinheiten, etc.) und erneuten Beschwerden von Bürger*innen. Daher sollten im Rahmen eines Ortstermins die bestehenden Probleme analysiert und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und die Parksituation diskutiert werden.

Dies vorweggestellt beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1.: Auf Basis der Ausführungen in der o. g. Drucksache wurden beim Ortstermin am 28.01.2025 verschiedene Lösungsansätze diskutiert. Letztendlich wurde sich für ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283) mit wechselseitiger Verschwenkung analog der Regelung in der Parallelstraße Im Schapenkamp entschieden. In dieser Straße, die der Schopenhauerstraße in Länge, baulicher Ausführung und Anwohneranzahl ähnlich ist, funktioniert die Regelung bereits seit Jahren ohne Probleme.

Die vorherige Parkregelung in der Schopenhauerstraße sah für die Westseite ein eingeschränktes Haltverbot werktags von 8-18 Uhr vor, während gleichzeitig für die Ostseite keine Regelung bestand. Somit durften Verkehrsteilnehmende auf der Ostseite der Schopenhauerstraße uneingeschränkt parken, während auf der Westseite werktags von 8-18 Uhr kurzzeitig gehalten werden durfte, zum Be-/Entladen bzw. zum Ein-/Aussteigen auch länger. Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite ließ jedoch keine beidseitig abgestellten Fahrzeuge zu.

Zu 2.: Die Zuwegungen bis zur nächsten zu erreichenden Hauptverkehrsstraße innerhalb eines Wohngebietes werden in den Schulwegplänen standardmäßig nicht immer

abschließend bewertet. In der Schopenhauerstraße und der Straße Im Schapenkamp sind bislang keine erkennbaren Gefahren auf dem Schulweg von der Polizei oder der Schule benannt worden. Die neue Parkregulierung führt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung und erhöht somit die Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden und damit auch der SchülerInnen und Schüler.

Zu 3.: Die Terminabstimmung erfolgte wie üblich mit der Bezirksbürgermeisterin bzw. Ihrer Vertretung. Wie auch vom Bezirksrat generell gewünscht, wurde dazu ein Termin in den Nachmittagsstunden (hier 15:30 Uhr) gewählt. Aufgrund der Vielzahl der Beteiligten war das potenzielle Zeitfenster allerdings eingeschränkt. AnwohnerInnen werden an internen Ortsterminen zwischen Verwaltung und Stadtbezirksrat grundsätzlich nicht eingeladen. Die Notwendigkeit, davon im konkreten Fall abzuweichen, war im Kontext des Antrages nicht gegeben.

Darüber hinaus trifft die Verwaltung die Entscheidung zur Einrichtung von Haltverboten im sogenannten übertragenen Wirkungskreis. Nichtsdestotrotz wurde die Verwaltung aufgrund des einstimmigen Beschlusses hier tätig. Das Ergebnis wurde in einem Protokoll, welches auch der Stadtbezirksrat erhalten hat, festgehalten.

Gerstenberg

Anlage/n:

keine

*Absender:***Faktion B90/Grüne im Stadtbezirk 112****25-25276**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Erreichbarkeit des Baugebietes Dibbesdorfer Straße Süd***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

19.02.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung) 05.03.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Bezirksrat hatte beantragt, den vorhandenen Weg zwischen der Volkmaroder Straße und dem Baugebiet zu ertüchtigen. Fußgänger und Radfahrer sollten auch bei schlechten Wetterverhältnissen den Weg trockenen „Fußes“ nutzen können.

Wir fragen:

1. Wie ist der Stand der Umsetzung?

Gez.

Gerhard Masurek
Fraktionsvorsitzender**Anlage/n:**

Keine

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

25-25276-01**Stellungnahme
öffentlich****Betreff:****Erreichbarkeit des Baugebietes Dibbesdorfer Straße Süd****Organisationseinheit:**

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

01.10.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirk 112 vom 19.02.25 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der erste Wegebauabschnitt (südlicher Teilbereich der Trasse bis zur Volkmaroder Straße) soll Anfang 2026 aus wassergebundener Decke zur Ausführung kommen. Mit der vorgezogenen Umsetzung dieses Teilabschnitts entspricht die Verwaltung dem Wunsch aus Politik und Anwohnerschaft. In der kommenden Sitzung wird die Verwaltung die Planung für den gesamten Freizeitweg, dem eine zentrale Verbindungsfunction sowohl innerhalb des Quartiers als auch darüber hinaus zukommt, dem Stadtbezirksrat vorstellen und als Beschlussvorlage vorlegen.

Schmidbauer

Anlage/n:

Keine

*Absender:***BIBS-Fraktion, CDU-Fraktion, Tobias Zimmer (FDP) im Stadtbezirksrat 112****25-25280**

Anfrage (öffentlich)

*Betreff:***Reststofftonne am Bienroder Kiesteich***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

20.02.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung)

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Reststofftonne am Bienroder Kiesteich ist durch einen Bauzaun gesperrt (siehe Bild in der Anlage).

Dazu folgende Frage:

Was ist Sinn und Zweck dieser Einzäunung?

Gez.

Tatjana Jenzen
BIBSThorsten Wendt
CDUTobias Zimmer
FDP**Anlage/n:**

Foto

Anlage:



Betreff:**Reststofftonne am Bienroder Kiesteich****Organisationseinheit:**Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün**Datum:**

22.09.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zu den Fragen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die in Rede stehende Einzäunung wurde zur Absicherung nach einem Vandalismusschaden durch einen Brandsatz im Müllsammler errichtet. Die Entfernung des beschädigten Müllsammlers ist bereits beauftragt. Da dieses Modell nicht mehr hergestellt wird und daher keine Ersatzteile verfügbar sind, wird ein neuer, solarbetriebener Pressmüllbehälter eingebaut. Aktuell laufen die Angebotsprüfungen für den Ersatz.

Loose

Anlage/n:

Keine

*Absender:***Keller, Antje (parteilos)****25-25599****Anfrage (öffentlich)***Betreff:*

**Möglichkeit der Entsiegelung und Pflege der Gehwegfläche
Krähenfeld/Eierkamp im Rahmen einer Patenschaft**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.04.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung) 29.04.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Bezug auf den Beschluss des Stadtbezirksrats vom 16.06.2022 zur Entsiegelung und ökologischen Aufwertung der Fläche unter den Bäumen Krähenfeld/Eierkamp sowie die dazu erfolgte Stellungnahme der Verwaltung DS 22-18985 bitte ich um die Beantwortung folgender Frage:

1. Besteht die Möglichkeit, die ursprünglich angeregte Entsiegelung der Fläche (inkl. Anlage einer insektenfreundlichen Bepflanzung) durch eine Patenschaft – z. B. durch Anwohner:innen, Initiativen oder Vereine – umzusetzen, sodass Pflege und Unterhaltung langfristig ehrenamtlich begleitet werden können?
2. Könnte hier das angedachte Patenschaftsprogramm zur Bepflanzung von Baumscheiben als Modellversuch angewendet werden oder welche Voraussetzung müsste die Patenschaft erfüllen?
3. Welche konkreten Unterstützungsangebote (z. B. Beratung, Bereitstellung von Pflanzen, Werkzeugen oder Starterpaketen) bietet die Stadt oder die zuständige Fachverwaltung in diesem Zusammenhang?

gez.

Antje Keller (partei- / fraktionslos)

Anlagen:

Keine

*Absender:***Bündnis 90/Grüne im Stadtbezirksrat 112****25-26335****Anfrage (öffentlich)***Betreff:***Eurofighter über Waggum***Empfänger:*Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister*Datum:*

14.08.2025

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Beantwortung) 28.08.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

In der vergangenen Woche (4. – 8.8.) überflog in den Mittagsstunden ein Kampfjet (Eurofighter?) in geringer Höhe von ca. 100 bis 200 m aus Südwest kommend den Flughafen und anschließend den Ort Waggum.

Wir fragen:

1. Lag hierfür eine Genehmigung der Flugaufsicht vor?
2. Ist künftig mit mehr solcher lautstarken Überflügen von Wohngebiet zu rechnen?

gez.

Gerhard Masurek

Anlage/n:

Keine

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

25-26335-01**Stellungnahme
öffentlich****Betreff:****Eurofighter über Waggum****Organisationseinheit:**

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

Datum:

25.09.2025

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

01.10.2025

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Beantwortung der Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Grüne im Stadtbezirksrat 112 vom 14. August 2025 (DS 25-26335) erfolgte unter Vermittlung der Geschäftsführung der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH (welche in dieser Angelegenheit nicht involviert war, da der Eurofighter nicht auf dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg landete und die dortige Kontrollzone nicht durchflog) eine Kontaktaufnahme mit der Deutschen Flugsicherung (DFS Aviation Services GmbH) welche hierzu wie folgt mitteilte:

Der Eurofighter musste zeitweilig ausweichen, um anderem Flugverkehr auszuweichen. Dies erfolgte in Absprache mit der örtlichen Flugsicherung. Die am niedrigsten geflogene Flughöhe lag bei 530 Metern.

Aufgrund der derzeitigen sicherheits- und weltpolitischen Lage und dem daraus resultierenden Mehrbedarf an Übungsflügen der Bundeswehr kann es vermehrt zu solchen Ereignissen kommen.

Geiger

Anlage/n:

Keine