

Betreff:

**Bebauungsplan "Bahnhaltelpunkt Bienrode", BI 41
Stadtgebiet zwischen Waggumer Straße, Hermann-Schlichting-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)
Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Geoinformation

Datum:

13.01.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung und Hochbau (Vorberatung)
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

Sitzungstermin

28.01.2026
04.02.2026
10.02.2026

Status

Ö
N
Ö

Beschluss:

1. Die während der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen Nr. 6 und Nr. 7 zu behandeln.
2. Der Bebauungsplan (mit örtlicher Bauvorschrift) „Bahnhaltelpunkt Bienrode“, BI 41 wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
3. Die zugehörige Begründung wird beschlossen.
4. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Bahnhaltelpunkt Bienrode“, BI 41 vom 13.02.2024 wird für die in Anlage Nr. 9 dargestellten Flächen aufgehoben.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz**

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

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

In seiner Sitzung am 13.02.2024 hat der Verwaltungsausschuss die Aufstellung dieses Bebauungsplanes beschlossen (Drs.-Nr. 23-22731).

Für eine nachhaltige Mobilitätsplanung ist unter Berücksichtigung der klima- und umweltpolitischen Erfordernisse der ÖPNV zielorientiert auszubauen. Hierfür müssen Anreize geschaffen werden, damit öffentliche Verkehrsmittel für einen möglichst großen Teil der Stadtgesellschaft attraktiv sind und viel genutzt werden.

Der neue Bahnhaltelpunkt im Norden Braunschweigs bietet dem Wohnort Bienrode und der örtlichen Wirtschaft neue Perspektiven. Zum einen werden die Bewohnerinnen und Bewohner von Bienrode und umliegenden Ortslagen eine zentral gelegene Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mit direkten Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr

bekommen. Zum anderen wird mit der Station die Verkehrsanbindung für am Braunschweiger Flughafen und dem Gewerbegebiet nördlich der Autobahn A2 ansässige Forschungseinrichtungen und Unternehmen verbessert.

Die städtische 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. Die Planung berücksichtigt neue Anforderungen und Aspekte der blau-grünen Infrastruktur. So sieht das zum Bebauungsplan erarbeitete Entwässerungskonzept neben der Ableitung des Niederschlagswassers über Straßenabläufe in den bereits vorhandenen Regenwasserkanal auch eine dezentrale oberflächennahe Versickerung in Mulden vor, die dem Schwammstadt-Prinzip entspricht und zur Entlastung des Regenwasserkanals beiträgt.

Die Haupterschließung 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. Zu dem geänderten Grundstückszuschnitt besteht Einvernehmen zwischen der Eigentümerin und der Verwaltung.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB, (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. der angrenzenden Bahnanlagen, der leitungsgebundenen Ver- und Entsorgung bzw. der vorhandenen Leitungen, 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.

Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4a (3) BauGB

Diese Beteiligung wurde nach zwischenzeitlich erfolgter weiterer Ausplanung und Vorlage verschiedener gutachterlicher bzw. fachplanerischer Ergebnisse in der Zeit vom 27.10.2025 bis 01.12.2025 durchgeführt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage Nr. 8 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

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 10.03.2025 bis 28.03.2025 durchgeführt. Stellungnahmen sind in diesem Zuge nicht eingegangen.

Am 28.10.2025 wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 06.11.2025 bis 08.12.2025 durchgeführt. Im Rahmen dieser Beteiligung sind Stellungnahmen u. a. zu den Aspekten Verkehr, Entwässerung und Natur-/ Artenschutz, Lärm und Klimaökologie eingegangen.

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

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

Nach Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB wurden klarstellende und konkretisierende Ergänzungen sowie redaktionelle Änderungen des Begründungstextes insbesondere zu den Aspekten Immissionsschutz, Boden, Kampfmittel und Artenschutz sowie Kosten bzw. Rückzahlung von Fördermitteln vorgenommen. Andere Belange bzw. Belange Dritter werden durch die Änderungen nicht berührt, sodass eine erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich ist.

Aufhebung von verbliebenen Restflächen des Aufstellungsbeschlusses

Der Aufstellungsbeschluss umfasst auch Flächen, die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan nicht mehr benötigt werden. Die Verwaltung schlägt vor, den Aufstellungsbeschluss für diese Flächen, wie in Anlage Nr. 8 dargestellt, aufzuheben und somit das Plankataster zu bereinigen.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen Nr. 6, Nr. 7 und Nr. 8 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und den Bebauungsplan „Bahnhaltopunkt Bienrode“, BI 41, als Satzung sowie die Begründung zu beschließen.

Leppa

Anlage/n:

- 1 - BI41_10-1_Anlage 1_Übersicht (öffentlich)
- 2 - BI41_10-1_Anlage 2.1_Zeichnerische Festsetzungen_A (öffentlich)
- 3 - BI41_10-1_Anlage 2.2_Zeichnerische Festsetzungen_B (öffentlich)
- 4 - BI41_10-1_Anlage 2.3_Planzeichnerklärung_ (öffentlich)
- 5 - BI41_10-1_Anlage 3_Nutzungsbeispiel_ (öffentlich)
- 6 - BI41_10-1_Anlage 4_Textl.Festsetzungen_und_Hinweise (öffentlich)
- 7 - BI41_10-1_Anlage 5_Begründung (öffentlich)

8 - BI41_10-1_Anlage 6_Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden gem. 4(2) (öffentlich)

9 - BI41_10-1_Anlage 7_Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentl (öffentlich)

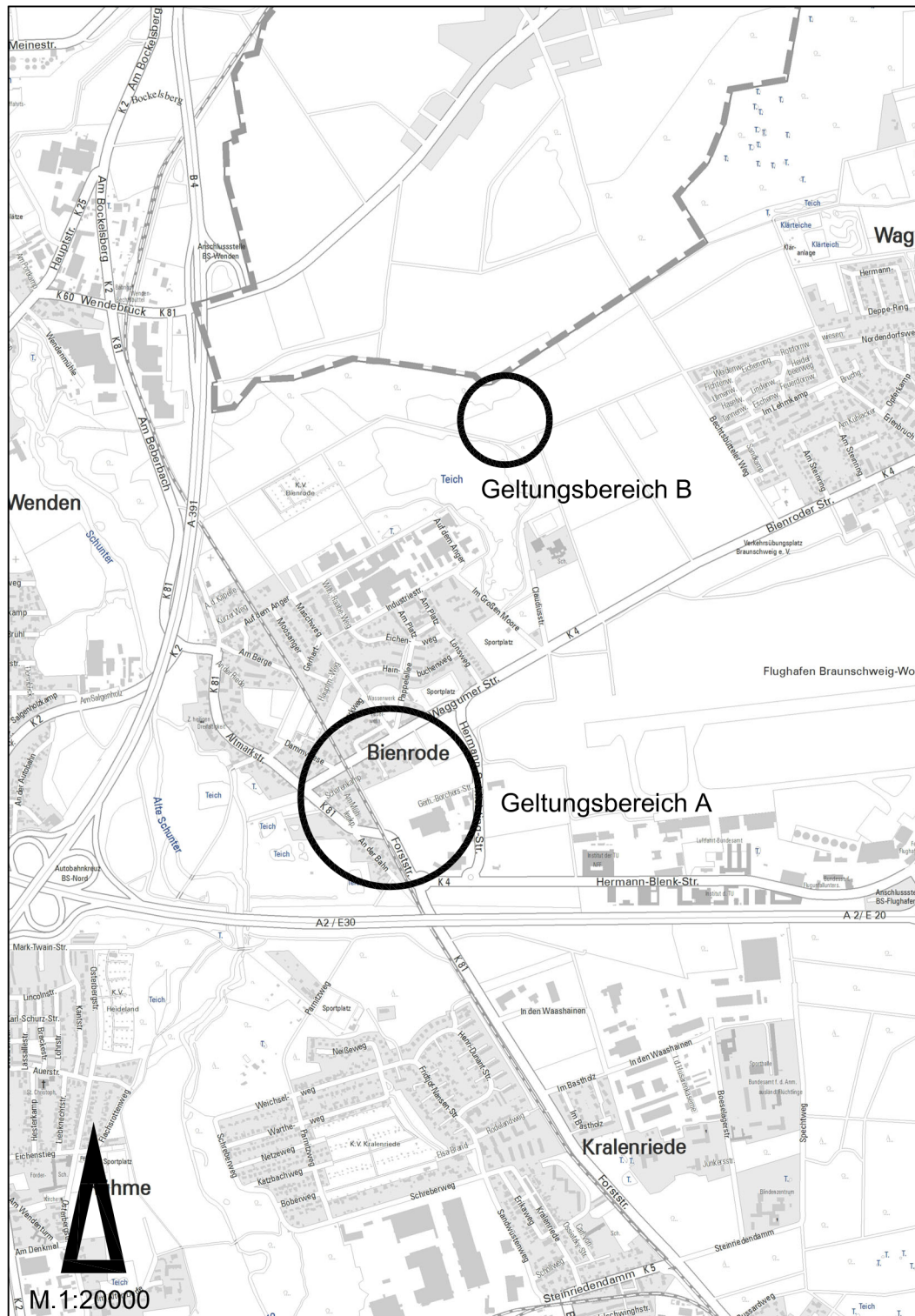
10 - BI41_10-1_Anlage 8_Behandlung der Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Behörden gem.4a(3) (öffentlich)

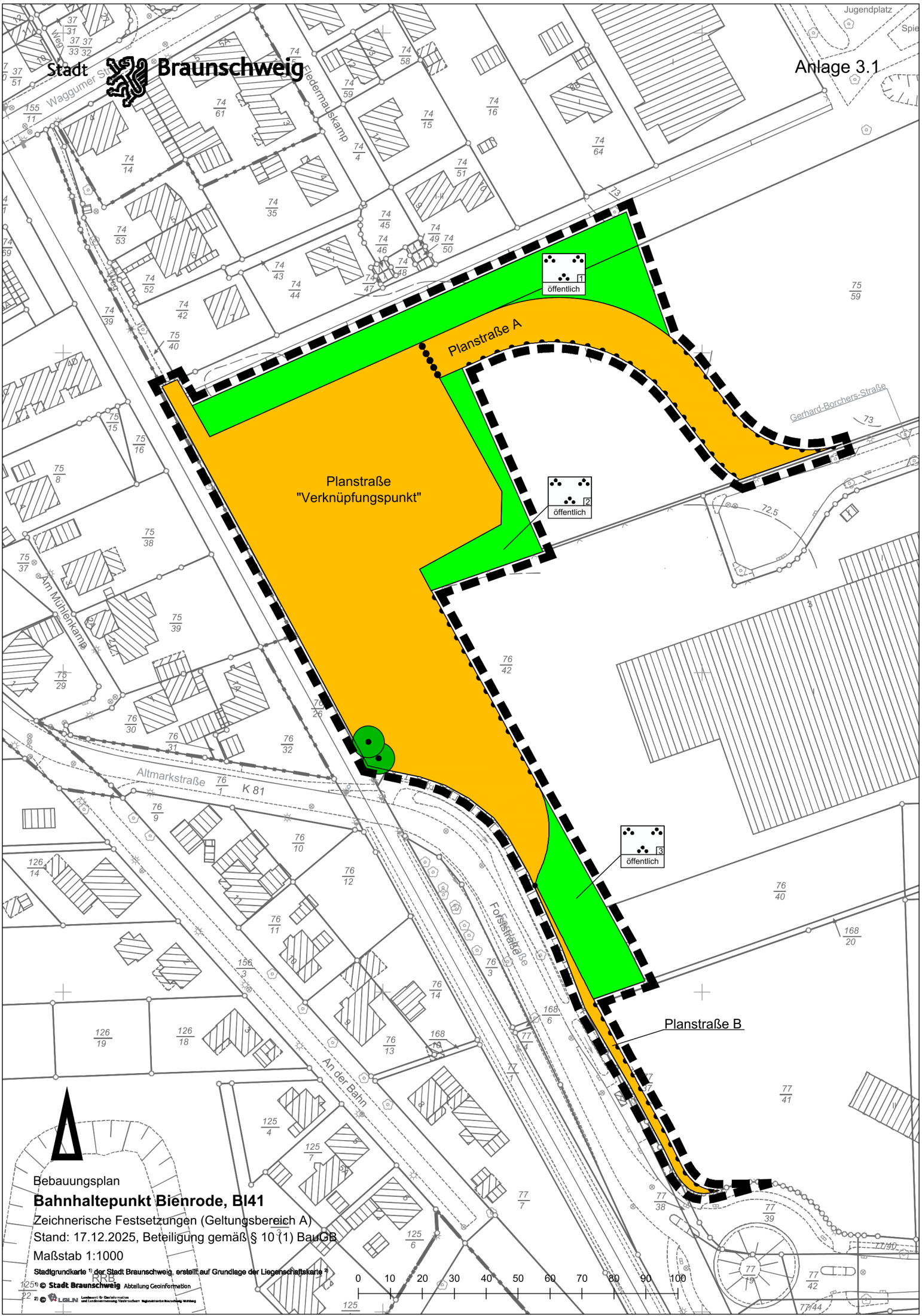
11 - BI41_10-1_Anlage 9_Rücknahme gegenüber Geltungsbereich Aufstellungsbeschluss (öffentlich)

**Bebauungsplan
Bahnhaltopunkt Bienrode**

BI 41

Übersichtskarte zur Lage der Geltungsbereiche A und B im Stadtgebiet
Stand: 01.09.2025, Satzung gem. § 10 (1) BauGB





Planstraße
"Verknüpfungspunkt"

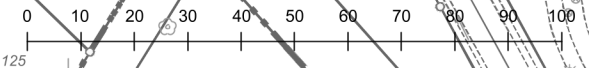
Planstraße A

Planstraße B

Bebauungsplan
Bahnhaltepunkt Bienrode, BI41

Zeichnerische Festsetzungen (Geltungsbereich A)
Stand: 17.12.2025, Beteiligung gemäß § 10 (1) BauGB
Maßstab 1:1000

Stadtgrundkarte "der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte"



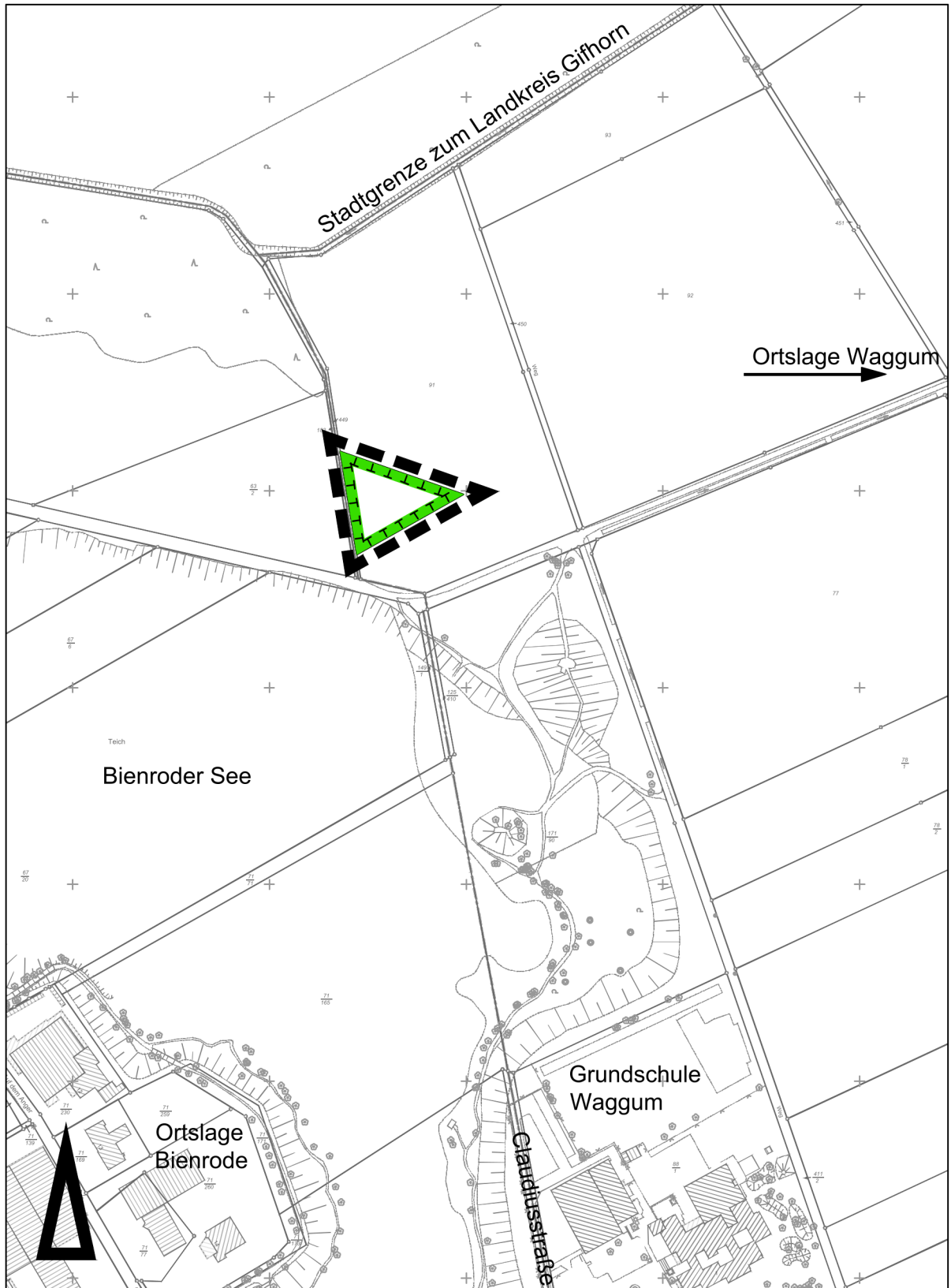
Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

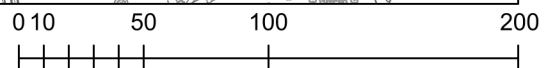
BI 41

Zeichnerische Festsetzungen (Geltungsbereich B)

Stand: 17.12.2025, Beteiligung gemäß § 10 (1) BauGB



Maßstab 1:3000



Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

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

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

Planzeichenerklärungen

Stand: 17.12.2025, Beteiligung gemäß § 10 (1) BauGB

Verkehrsflächen



Straßenverkehrsflächen



Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Grünflächen



Öffentliche 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

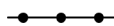


Erhaltung einzelner Bäume

Sonstige Festsetzungen



Grenze des Geltungsbereiches



Nutzungsabgrenzung

Bestandsangaben



Wohngebäude



Neben- bzw.
Wirtschaftsgebäude



Gebäude nicht im amtlichen
Liegenschaftskataster enthalten



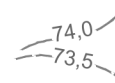
Flurstücksgrenze

II

vorh. Geschosszahl

303 $\frac{117}{18}$

Flurstücksnummern



Höhenangaben über NN



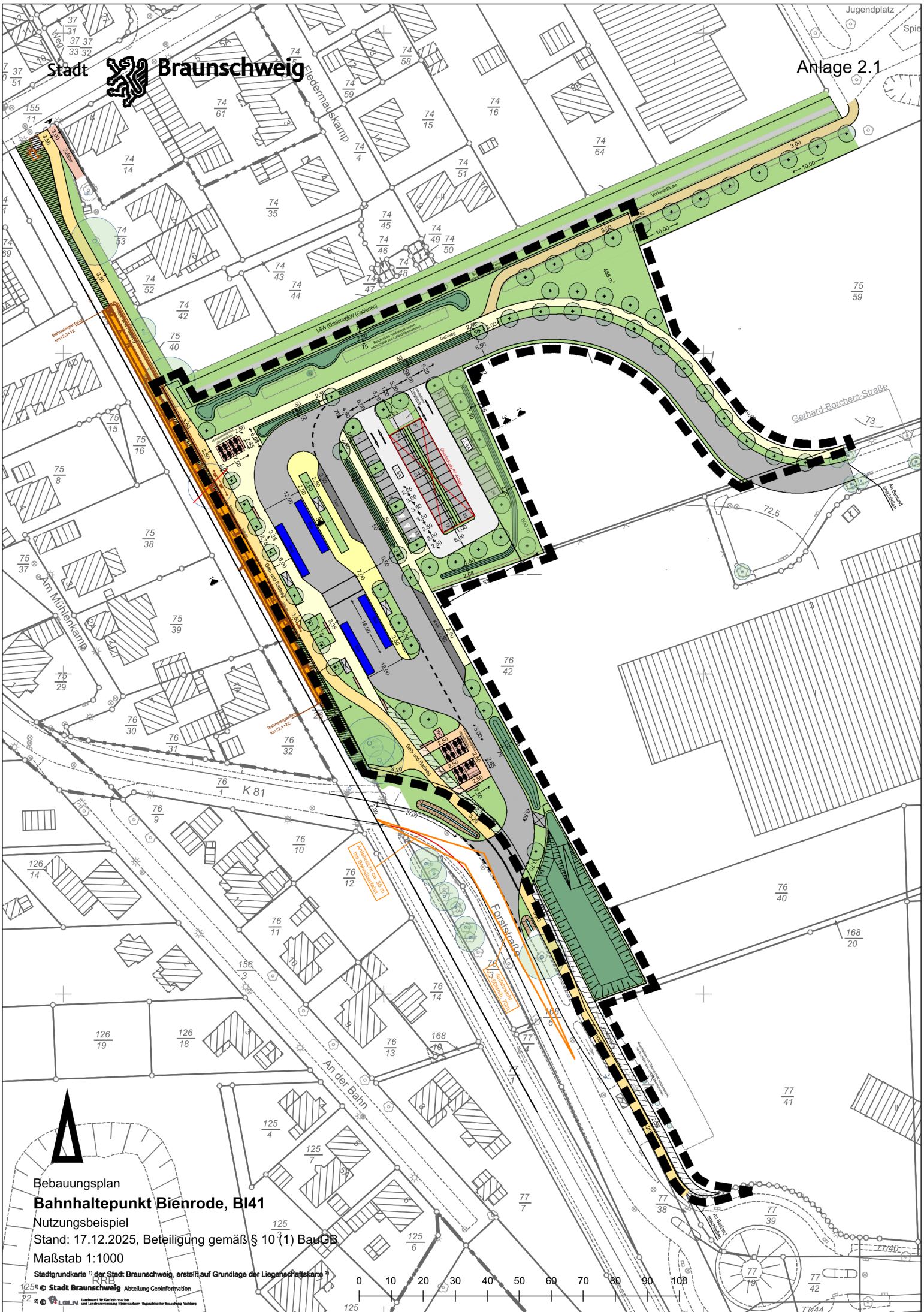
Böschung

Stadt



Braunschweig

Anlage 2.1



Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode, BI41

Nutzungsbeispiel

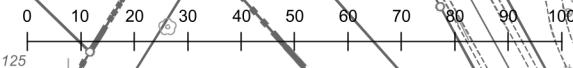
Stand: 17.12.2025, Beteiligung gemäß § 10 (1) BauGB

Maßstab 1:1000

Stadtgrundkarte " der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte "

125) © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

22 © LBN Leibniz Universität Hannover



Bebauungsplan
Bahnhaltepunkt Bienrode
 Textliche Festsetzungen und Hinweise

BI 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 Regelaabstand 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 wasserdurchlässiger Bauweise zulässig. Wegbegleitend sind mindestens vier mittelkronige Laubbäume in einem Regelaabstand von 10 m zu pflanzen.

- 1.5 In der öffentlichen Grünfläche 1 ist ein Flächenanteil von mindestens 20 % mit dichten Gehölzpflanzungen 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 begrünte 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 Stammumfang 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 Herkunftsnachweis 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 Befeu-erungserfordernissen zu beachten, wobei die nach den örtlichen Verhältnissen in Betracht zu ziehenden An- und Abflugverfahren zu berücksichtigen sind.

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

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

Begründung

Inhalt

1	Rechtsgrundlagen - Stand: 18.12.2025 -	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	17
4.3.3	Fläche	18
4.3.4	Boden	19
4.3.5	Wasser	20
4.3.6	Klima, Luft	21
4.3.7	Orts- und Landschaftsbild, Erholung	21
4.3.8	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	22
4.3.9	Zusammenwirken mit benachbarten Plangebieten	22
4.4	Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	22
5	Begründung der Festsetzungen	23
5.1	Höhe baulicher Anlagen	23
5.2	Erschließung, Öffentliche Verkehrsflächen	23
5.2.1	Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV	24
5.2.2	Motorisierter Individualverkehr, MIV	24
5.2.3	Fuß- und Radverkehr	25
5.2.4	Stellplätze	25
5.3	Grünordnung, Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	26
5.3.1	Grünordnung	26
5.3.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Zuordnung	27
5.4	Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	28
5.5	Weitere technische Infrastruktur	29
5.5.1	Energieversorgung	29
5.5.2	Entwässerung	29
6	Gesamtabwägung	30

7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	31
7.1	Geltungsbereich A.....	31
7.2	Geltungsbereich B.....	31
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	31
8.1	Kosten und Finanzierung.....	31
8.1.1	Grunderwerb	31
8.1.2	Kampfmittelsondierung	31
8.1.3	Straßenbau	31
8.1.4	Öffentliche Grünflächen	32
8.1.5	Ausgleichsmaßnahmen	32
8.1.6	Entwässerungsbauwerk (RRB)	32
8.1.7	Rückzahlung von Fördermitteln	32
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	32
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne, Beseitigung des Rechtsscheines unwirksamer Pläne	32

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 18.12.2025 -

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257)

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)

in der Fassung 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 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 282)

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)

in der Fassung 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 „Bahnhaltelpunkt 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 Siedlungsbeschränkungsbereich 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 Bahnhofpunktes 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. Anhaltspunkte 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 Bahnhofpunkte 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 Regionalverbands 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 Haupteerschließung 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 Gewerbeflächen 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 Bahnhof-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 Wegen begünstigt 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 Bahnhaltdepotpunktes Bienrode zu einem Mobilitätsverknüpfungspunkt. Vorgesehen sind u.a. ein parallel zur Bahn verlaufender ÖPNV-Halt, eine verbesserte Rad- und Gehwegführung, 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
- Lärminderungsplan 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, Bahnhof Haltepunkt Braunschweig-Bienrode, GEO-LOG Ingenieurgesellschaft mbH, Braunschweig, 25.11.2024
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Bahnhof Haltepunkt Bienrode, BI 41“ in Braunschweig, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg, 12.08.2025

- Verkehrliche Machbarkeitsstudie, Bahnhofpunkt 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 Bienrode, 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 Wesentlichen um den Aspekt Lärm.

4.3.1.2 Lärm

Das Plangebiet selbst sowie die angrenzenden Wohnbebauungen sind vom Straßen-, 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 Situation. 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 Straßenverkehrsflächen und Grünflächen können schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche gegenüber den benachbarten schutzwürdigen Nutzungen, durch die geplante Nutzung als Mobilitätsverknüpfungspunkt mit ÖPNV-Bushaltepunkt und P+R Stellplatzanlage und durch den Erschließungsverkehr auftreten.

Entsprechend wurde zum Schutz und zur Vorbeugung vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan BI 41 eine schalltechnische Untersuchung (Lärmkontor, Juli 2025) durchgeführt. Dazu wurden die Auswirkungen der Emissionsquellen 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 Geräuscheinwirkungen 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 Reihenhauser 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 jeweilig untersuchten Lärmquelle 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.

Aufgrund des Neubaus der Planstraße A und der damit entstehenden neuen Durchfahrtsstraße sowie aufgrund des Neubaus des öffentlichen Parkplatzes (P+R-Parkplatz) ist gegenüber der Bebauung außerhalb des Plangebiets eine Beurteilung gemäß 16. BImSchV vorzunehmen. Dabei ist die unmittelbar und mittelbar betroffene Bestandsbebauung zu beachten.

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. BImSchV; die Einschätzung der Belastung bemisst sich an den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Gleiches gilt für die Bestandsbebauung entlang einer bestehenden Sackgasse (Gerhard-Borchers-Straße), die durch Anschluss einer neuen Straße zu einer Durchgangsstraße wird (Änderung der Verkehrsfunktion).

Für die nahe Bestandsbebauung außerhalb des betreffenden Bauabschnitts, die sogenannte 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 VLärm-SchR 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. BImSchV 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 Gewerbebetriebes (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. BImSchV 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. BImSchV 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. BImSchV 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 Verkehrswegen (Straße und Schiene), 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 durch die Neuerschließung entstehende Zusatzverkehr auf sich anschließenden Bestandsverkehrswegen kann an den Bestandsbebauungen spürbar sein. Gemäß den Regelungen der 16. BImSchV lässt sich jedoch selbst dann kein Lärmschutzanspruch ableiten, wenn durch verkehrslenkende oder planerische Maßnahmen eine Pegelsteigerung der absoluten Verkehrslärmbelastung um mindestens 3 dB eintritt und Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Jedoch besteht ein Abwägungserfordernis, wenn sich der durch ein Vorhaben hervorgerufene Zusatzverkehr nicht mit dem Bestandsverkehr des nachgeordneten Verkehrsnetzes vermischt und somit dem verursachenden Vorhaben weiterhin zugeordnet werden kann.

Für eine Einschätzung der Lärmsituation an einer durch den Zusatzverkehr (Mehrverkehr) einer Planung betroffenen Bebauung an bestehenden Straßen können - mangels konkreter Vorschriften - jedoch die Bestimmungen der VLärmSchR 97 ('Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes') herangezogen werden. Die dann für die kritischen Immissionsorte zugrunde zulegenden Vergleichswerte, die sogenannten Sanierungsauslösewerte, betragen z. B. für Allgemeine Wohngebiete 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Gleichwohl sind darüber hinaus zur Beurteilung der Lärmsituation an Bestandsstraßen nach der einschlägigen Rechtsprechung die im Verhältnis niedrigeren Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV als „Orientierungswerte“ (nachfolgend IGW*) im Sinne einer Orientierungshilfe in Analogie zu einer Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO (Straßenverkehrsordnung) heranzuziehen. Des Weiteren kommt es gemäß einem Urteil des BVerwG (Urteil vom 17.03.2005, 4 A 18.04) bei der Bewertung der Verkehrsveränderung im umgebenden Bestandsverkehrswegenetz entscheidend auf den Lärmzuwachs an. Demnach ist ein Lärmzuwachs ab 3 dB – entsprechend gemäß Rundungsregel nach RLS-19 ab 2,1 dB – als erheblich anzusehen. Dies in den Zusammenhang gestellt, ist davon auszugehen, dass ein festgestellter Lärmzuwachs bei einer gleichzeitigen Einhaltung des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV als zumutbar und damit als nicht abwägungserheblich eingestuft werden kann. Sofern jedoch beide Prüfkriterien erfüllt sind, d. h. Pegelanstieg $\geq 2,1$ dB und Überschreitung des gebietsabhängigen maßgeblichen IGW*, ergibt sich abwägungsseitig das Erfordernis einen planerischen Interessenausgleich herzustellen, der die Prüfung auf Schallminderungsmaßnahmen mit sich bringt. Des Weiteren gelten nach hochrichterlicher Einschätzung die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Deren erstmaliges Erreichen oder weiteres Übersteigen (ab 0,1 dB(A)) wird entsprechend allgemeinrechtlich als erheblich nachteilig eingestuft und bedarf einer begründeten intensiven Abwägung unter Prüfung von Schallminderungsmaßnahmen.

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 Pegelsteigerung 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 Luftverkehrsimmissionen beeinträchtigen als Lärmvorbelastung dieselben Immissionsorte wie die mit der Planung in Zusammenhang stehenden Verkehrsimmissionen (Straßen- und Schienenverkehr, s. B-3). Da bei der Betrachtung der Immissionsbelastung durch die Verkehrsemissionen des Verknüpfungspunktes (Bahnhaltedpunkt) 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 Gesamtlärmbelastung 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 Fluglärmrechnungen 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 Bestandssituation 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 Geräuschimmissionen 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 Geräuschimmissionen durch Gesamtverkehrslärm (Straße, Schiene und Luftverkehr), die sich auf die umliegende Nutzung auswirken

Die Berechnung der Geräuschimmissionen 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 lediglich an diesem Gebäude weitergehend überschritten wird. Entsprechend wirkt sich der Zusatzverkehr gemäß allgemein rechtsgültiger Einschätzung - wie schon bei der Betrachtung des mit dem Verknüpfungspunkt zusammenhängenden Verkehrs (s. B-3) - auf diese Bebauung als erheblich nachteilig aus.

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. Entsprechend ist abwägungsseitig auf die Konfliktlage planerisch zu reagieren - und sofern Fassaden mit schutzbedürftigen Räumen betroffen sind - Schallschutzmaßnahmen zu erwägen.

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

E Bauphase

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle, diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (hier Lärmemissionen) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Beim Betrieb der Baustelle, mit ihren technischen Einrichtungen und inkl. des Baustellenverkehrs, sind bzgl. Lärm die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm ‚Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm‘ zu beachten. Ein Regelbetrieb der Baustelle ist gemäß AVV-Baulärm nur werktags (Mo - Sa) im Zeitraum zwischen 7 und 20 Uhr (Tagzeit) zulässig. Sollten aus technologischen Gründen Nacharbeiten im Zeitraum zwischen 20 und 7 Uhr notwendig werden - z. B. typischerweise Betonagen -, so sind diese rechtzeitig bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen.

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 schutzbedürftigen Räume, an der umliegenden Wohnnachbarschaft hervorgerufen wird. Schwere LKW aus dem südöstlich angrenzenden Gewerbeflächen, die zu Erschütterungen führen könnten, sind bei der geplanten Verkehrsführung auf den Planstraßen nicht zulässig.

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

Bauphase

Gemäß § 22 BImSchG besteht die Pflicht des Betreibers einer Baustelle diese so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (neben Lärm-, hier insbesondere Staub-, Licht- und Erschütterungsemissionen) verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Im Rahmen von Großbaustellen kann es grundsätzlich zu Erschütterungen kommen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand sind ggf. Spundwände in der Bauphase notwendig, so dass neben dem Baustellenverkehr auch die Einlassung der Spundwände Erschütterungen hervorrufen können. Sollte sich im Rahmen der Vorplanung zur Bauphase zeigen, dass mit nicht nur unerheblichen Erschütterungen zu rechnen ist, sind diese - bezogen auf die umliegende Bestandsbebauung - im Vorfeld unter Berücksichtigung der Anforderungen der DIN 4150 („Erschütterungen im Bauwesen“) zu ermitteln und zu beurteilen. Ein Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden durch Beweissicherung ist in solch einem Fall zu empfehlen.

Je nach Bauphase und Wetterlage kann es auf der Großbaustelle zu erheblichen Staubemissionen kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, ist ein Staubaufkommen nach dem Stand der Technik zu verhindern. Unvermeidbar auftretende Staubemissionen sind durch die Verwendung der nach dem Stand der Technik entsprechenden Technologien und Geräte auf ein Mindestmaß zu beschränken. Einfache Mittel sind dabei je nach Entstehungsort, das Befeuchten von Staubquellen oder ein Abplanen / Einhausen von staubintensiven Baustellenbereichen.

Je nach Jahreszeit und Wetterlage kann es auf der Großbaustelle zu erheblichen Blendwirkungen durch Baustrahler und Baufahrzeugscheinwerfern kommen. Damit diese nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen, sind Beleuchtungseinrichtungen (Strahler) so anzubringen oder so abzudecken, dass eine direkte Einsicht in die Leuchtmittel von der unmittelbar angrenzenden Bebauung nicht möglich ist.

4.3.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurden neben einer Biototypenkartierung 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 Biototypenkartierung 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 (Blaufügelige Ödland-schrecke). 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 Herkunftsnachweis 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 Ausgleichfläche 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 es 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 Baugrunderkundung 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 Gipsstones 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~~ Nach vorliegenden Schadstoffuntersuchungen hält der Oberboden 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.~~

Das Plangebiet ist teilweise kampfmittelverdächtig. Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert. Aus Sicherheitsgründen ist entsprechend der DIN 18323 „Kampfmittelräumarbeiten“ für die kampfmittelverdächtigen Bereiche eine vollflächige Sondierung auf Kampfmittel durchzuführen. Werden Störkörper festgestellt, sind diese zu bergen (Aufgrabung der Verdachtspunkte).

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, sodass 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 hitzebelasteten, 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 Ruderalfläche 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 Ruderalfläche 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 Bahnhofpunktes 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 Plangebiet

In der relevanten Nachbarschaft zum Geltungsbereich dieses Bebauungsplans erfolgt derzeit die Planung des Bahnsteiges und der Beschränkungsanlagen am Bahnhofpunkt Bienrode. Hierfür führt das Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover in Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin Deutsche Bahn (DB InfraGO AG Bahnhofsmanagement 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 rechtswirksamen 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 Bahnhofpunkt 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 Bahnhofpunktes als Mobilitätsstation mit direkter Umstiegsmöglichkeit auf den Buslinien des ÖPNV sowie weiterer Mobilitätsformen ist ein zentraler Baustein zur Förderung nachhaltiger, umwelt- und klimafreundlicher Mobilität. Angesichts 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 Lärminderung sowie zur Flächeneffizienz im urbanen und suburbanen Raum bei. Zudem fördert eine gut vernetzte, barrierearme 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 Bahnhofpunkt 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 Bahnhofpunkt zentral zwischen den Bahnübergängen Forststraße und Waggumer Straße vorgesehen. Die Haupteerschließung 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 Gewerbeflächen einen wirtschaftlichen Zugschnitt 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 Wag-gumer Straße wird im Rahmen der Maßnahme ausgebaut und qualitativ 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 Haltepunktes 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 Haltepunktes 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 Haltepunktes 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, konfliktarmer Wegeverbindungen mit kurzen Umsteigewegen. 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 Bahnhofhaltepunkts 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 Landespflege. 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 Neuauflistung 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 Gewerbestandteilen 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 zeitnaher 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 vollständig 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 Herkunftsnachweises.

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~~ Da das Biotop dem benötigten Lebensraumtyp der blauflügeligen Ödlandschrecke ent-

spricht, 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 Geräuschsituation erfolgte unter Beachtung von VVBauG („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. BImSchV (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 Orientierungswerte ¹⁾ dB(A) Tag/Nacht	16. BImSchV Immissionsgrenzwerte dB(A) Tag/Nacht	Gesundheitswerte 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. BImSchV (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 Bahnhaltdepot 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 „Bahnhaltdepunkt 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 Bahnhaltdepunktes einschließlich einer entsprechenden Umfeldplanung prädestiniert. Insbe-

sondere 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 Mobilitätsbedürfnissen 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 Bahnhofsteilpunkt 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	100,00 %
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. Die verhältnismäßig geringe Reduzierung des Gewerbeflächenanteils zugunsten des Mobilitätsverknüpfungspunktes wird zur Rückforderung von Fördermitteln führen, die sich voraussichtlich auf etwa 30.000 € belaufen werden.

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.

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

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

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB vom 26.05.2025 bis 30.06.2025

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

2 Avacon Netz GmbH	
<p><u>Stellungnahme Avacon Netz</u> Erstellt am: 06.06.2025</p> <p>Im Anfragebereich befinden sich keine Versorgungsanlagen von Avacon Netz GmbH/ Avacon Wasser GmbH / WEVG GmbH & Co KG. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Auskünfte über Verteilungsanlagen, die sich nicht im Eigentum des Netzbetreibers befinden, müssen bei den zuständigen Netzbetreibern (Übertragungsnetzbetreiber, Stadtwerke, Wasserzweckverbände, private Eigentümer,) eingeholt werden. Eventuell kann die Gemeinde über weitere Versorgungsträger Auskunft erteilen.</p> <p>Papierlose Prozesse für ein papierloses Büro. Der Umwelt zur Liebe.</p> <p>Zukünftige Beteiligungen TÖB / Anfragen zu Stellungnahmen senden Sie gern digital an fremdplanung@avacon.de Von hier aus werden sie aufbereitet und an die betreffenden Abteilungen weitergeleitet.</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich keine Versorgungsanlagen der Avacon Netz GmbH/ Avacon Wasser GmbH / WEVG GmbH & Co KG im Plangebiet befinden.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.</p>	

4 Braunschweig Zukunft GmbH (- Wirtschaftsförderung -)	
<p><u>Stellungnahme Braunschweig Zukunft</u> Erstellt am: 13.06.2025</p> <p>Der gesamte Plangeltungsbereich befindet sich innerhalb der Bauhöhenbeschränkungszone des</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p><u>Die Anregungen beziehen sich auf die Begründung zum Bebauungsplan.</u> ie Hinweise werden zur Kenntnis genommen</p>

<p>Flughafens.</p> <p>Wir haben folgende Anmerkungen mit der Bitte um Berücksichtigung:</p> <p>1. Anlage 5, Seite 5 , Ziffer 2.1, Absatz 3, Zeile 4</p> <p>Text: Außerdem liegt das Plangebiet im Vorranggebiet Siedlungsbeschränkungsbereich aufgrund des Luftverkehrs des angrenzenden Forschungsflughafens.</p> <p>Es muss "Flughafen" heißen. Bitte Forschungs streichen. (Hinweis : Die Beschränkungen durch den Luftverkehr beziehen sich auf den Flughafen, nicht auf das Cluster Forschungsflughafen)</p> <p>2. Anlage 5, Seite 17, Ziffer 5.1, Satz 1</p> <p>Text 5.1 Höhe baulicher Anlagen Der gesamte Geltungsbereich liegt in der Bauhöhenbeschränkungszone des Forschungsflughafen Braunschweig.</p> <p>Es muss "Flughafen" heißen. Bitte Forschungs streichen. (Hinweis : Die Beschränkungen durch den Luftverkehr beziehen sich auf den Flughafen, nicht auf das Cluster Forschungsflughafen)</p> <p>Wir bitten darum, die vorgenannten Punkte wohlwollend zu prüfen und unter Berücksichtigung der genannten Einwände zu überarbeiten.</p>	<p>und der Begriff in der Begründung dementsprechend angepasst.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Der Begründungstext und die Formulierung der Textlichen Festsetzung wird entsprechend korrigiert und der Wortteil „Forschung“ aus der Flughafenbezeichnung gestrichen.</p>	

Stellungnahme BS/Netz

Erstellt am: 30.06.2025

Zu der oben genannten Anfrage nehmen wir für die Sparten Gas-, Strom-, Wasser- und Wärmeversorgung sowie Steuerungs- und

Kommunikationstechnik/Breitbandversorgung wie folgt Stellung:

Hinweis: Die Versorgungsanlagen der Wasser- und Wärmeversorgung sowie Steuerungs- und

Kommunikationstechnik/Breitbandversorgung stehen im Eigentum der BS|ENERGY, Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG und die BS|NETZ, Braunschweiger Netz GmbH ist eine 100%-ige

Tochtergesellschaft sowie Betreiber und technischer Betriebsführer der im Eigentum stehenden Versorgungsanlagen von BS|ENERGY. Die Erdgas- und Stromversorgungsanlagen stehen im Eigentum von BS|NETZ.

Stromversorgung:

Im Geltungsbereich verläuft ein Mittelspannungskabel der Stromversorgung parallel zur Gleistrasse. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnsteiges ist eine Umverlegung des zuvor genannten Leitungsabschnittes erforderlich.

Die geplante Energieversorgung (PV-Anlage, Speicher und Lademöglichkeiten) über eine Kundenstation erfordert lediglich die Einbindung in das vorhandene Mittelspannungsnetz.

Sofern die Energieversorgung nicht in der geplanten Variante umgesetzt wird, sind umfangreiche Arbeiten am Niederspannungsnetz über den Ausbau der Gerhard-Borchers-Straße zum Bahnhaltelpunkt erforderlich. Ein möglicher Standort für eine Trafostation ist bereits im Ausbauplan vorgesehen.

Gas- u. Wasserversorgung:

Von der Hermann-Schlichting-Straße kommend verläuft auf der Südseite der Gerhard-Borchers-Straße eine Wasserversorgungsleitung bis in den

Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die BS/Netz GmbH wird im Zuge der weiteren Erschließungsplanung und Leitungscoordination mit einbezogen bzw. beteiligt werden.

Wendehammer und endet dort. Für diese wären aufgrund ihrer gesicherten Lage im Fahrbahnbereich keine besonderen Punkte zu berücksichtigen.

Des Weiteren verläuft im Flurstück 75/40 (Fußweg parallel zum Gleisbereich am westlichen Ende des Geltungsbereichs des B-Plans) auf gesamter Länge eine weitere Wasserversorgungsleitung.

Die Zugänglichkeit der Leitung für Sanierungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten muss durchgängig gewährleistet bleiben. Eine Überbauung bzw. das Errichten von Fundamenten mit einem Parallelabstand von weniger als 1 m sind ebenso zu vermeiden wie Tiefengründungsarbeiten im direkten Umfeld der Versorgungsleitung. Bei der Planung neuer Baumstandorte muss ein Mindestabstand zwischen Stammmitte und Versorgungsleitung von 2,5 m eingehalten werden. Sofern absehbar ist, dass zukünftig Trinkwasser-Hausanschlüsse (bspw. für WC-Anlage bzw. Kiosk) erforderlich sind, sollten diese im Zuge der geplanten Maßnahmen durch Schutzrohre vorbereitet werden.

Anlagen der Gasversorgung sind im Geltungsbereich des B-Plans nicht vorhanden. Ein Lageplan mit den Bestandsanlagen ist beigefügt. Weitere Planungsabsichten bestehen für die Gas- und Wasserversorgung aktuell nicht.

Fernwärme, Kommunikationstechnik u. Breitbandversorgung:

Anlagen der Wärmeversorgung, der Kommunikations- und Breitbandtechnik sind im Geltungsbereich des B-Plans nicht vorhanden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da es sich um öffentliche Flächen, die als Straßenverkehrsfläche festgesetzt sind, handelt, wird von einer weiteren Veranlassung – wie der Festsetzung von Leitungsrechten – abgesehen.

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

**8 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband
Niedersachsen e. V. (Kreisgruppe Braunschweig)**

Stellungnahme BUND

Erstellt am: 30.06.2025

Die BUND Kreisgruppe Braunschweig nimmt wie folgt zum Bebauungsplan Bahnhofsteppunkt Bienrode Stellung. Die Stellungnahme wird aufgrund von § 10 f Satz 2 der Satzung für den Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V. (Teil A) auch im Namen des BUND Landesverbands Niedersachsen e.V. abgegeben.

Stellungnahme der Verwaltung

A. Städtebau
I Grünordnung
Zu 1 Begrünung öffentlicher Flächen
1.1 Wenn Bäume an der geplanten Straße gepflanzt werden, sollten großkronige Bäume verwendet werden. Es ist aber zu überdenken, ob die Neupflanzung von Bäumen an dieser Stelle und im Bereich des Flurstücks 75/58 Flur 3 Gemarkung Bienrode sinnvoll ist, solange die Bereiche nördlich der bereits bestehenden Gerhard-Borchers-Straße und westlich bzw. südlich der geplanten Erschließungsstraße noch nicht bebaut sind, so dass die Flächen östlich der geplanten Erschließungsstraße (bis eine Bebauung erfolgt) weiterhin eine Brutmöglichkeit für Feldlerchen bieten können.

Aufgrund der Bauhöhenbeschränkungszone des Flughafens, die in diesem Bereich größtenteils keine höheren Gebäude und Pflanzungen als 12 m zulässt, ist die Verwendung großkroniger Bäume mit regelmäßig über 20 m Baumhöhe in diesem Bereich nicht sinnvoll. Aus baukoordinatorischen und abrechnungstechnischen Gründen ist eine direkte Pflanzung der Bäume zu Sicherstellung der Umsetzung der Pflanzung geboten.

1.2 Im Nutzungsbeispiel ist ein Parkplatz mit mehr als 25 Stellplätzen dargestellt. Entsprechend der NBauO ist ab 2025 die Errichtung von Photovoltaikanlagen über Parkplätzen, die mehr als 25 Stellplätze vorsehen, verpflichtend. In den textlichen Festsetzungen ist dies nicht erwähnt und sollte zumindest unter "Hinweise" aufgenommen werden. Eine Bepflanzung sollte hinsichtlich der Baumstandorte

Die Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen ergibt sich unmittelbar aus der NBauO und gilt unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans. Da es sich hierbei um eine gesetzliche Pflicht handelt, bedarf es keiner planungsrechtlichen Regelung, die im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt wird. Eine Wiederholung oder wörtliche Aufnahme gesetzlicher Vorgaben in den

<p>abgestimmt mit der Photovoltaikanlage erfolgen.</p>	<p>Bebauungsplan wird im Interesse der Übersichtlichkeit, Klarheit und aufgrund möglicher Änderungen der Gesetzestexte bewusst vermieden.</p>
<p>1.4 und 1.5 In der Grünfläche 1 sollten weder Bäume noch dichte Strauchgruppen gepflanzt werden, um den dort bestehenden Magerrasen nicht zu beschatten, sondern als Lebensraum zu erhalten. Der Verlust weiterer naturnaher Flächen im Planungsgebiet durch die Anlage eines bis zu 3 m breiten Weges in wassergebundener Ausführung sollte unterbleiben. Der zurzeit bestehende Trampelpfad reicht für eine Nutzung als Spazierweg völlig aus. Der Jugendplatz wird von der Waggumer Straße aus über einen ausgebauten Weg erschlossen.</p>	<p>Von der geplanten Pflanzung von Bäumen geht aus naturschutzfachlicher Sicht keine erhebliche Beeinträchtigung des eher gering ausgeprägten Biotops aus. Auch in der Natur weisen Sandmagerrasen durchaus lichten Baumbestand auf. Die Bäume werden an der Nordseite des Biotops gesetzt, so dass es kaum zur Verschattung kommt. Die bereits existierenden Sträucher stellen bislang keine Beeinträchtigung dar.</p>
<p>V Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft Zu 1 Geltungsbereich B 1.1 Bevor die Fläche gefräst wird, sollte geprüft werden, welche Pflanzenarten dort bereits vorkommen. Augenscheinlich bestehen dort schon Magerrasenbereiche. Ggf. ist die zu fräsende Fläche zu reduzieren. Die höher bewachsenen Bereiche sollten vor dem Fräsen gemäht und das Mähgut entfernt werden, um Nährstoffe auszutragen. 1.2 Eine Beweidung sollte nicht vor Mitte August erfolgen.</p>	<p>Die Fläche wurde bereits vor Ausweisung als Kompensationsfläche durch mehrere Mitarbeiter begangen und geprüft. Dies geschah bereits im Sommer letzten Jahres. Der betroffene Teilbereich ist nahezu vollständig durch einen Dominanzbestand von Rainfarn bewachsen. Der Sandmagerrasen ist erst auf der nördlichen Hälfte des Flurstücks jenseits der Hecke vorzufinden. Dieser Biotoptyp soll nun auch auf der südlichen Hälfte fortgeführt werden. Eine vorherige Mahd wurde bereits intern kommuniziert und wird je nach Jahreszeit und bei Bedarf durchgeführt.</p>
<p>Angaben zur Beleuchtung fehlen in der textlichen Fassung komplett. Wir verweisen auf idur.de/category/schnellbriefe-2 (Recht der Natur 228, November/Dezember 2021), wo Beispiele für Formulierungen in Bebauungsplänen gegeben werden, z. B.: Zur Verringerung der Umweltbelastungen für Mensch und Tier, insbesondere aus artenschutzrechtlichen Erwägungen (u.a. Schutz nachtaktiver Insekten und</p>	<p>In der Stadt Braunschweig gelten gemäß Beleuchtungskonzept Richtwerte hinsichtlich u. a. Lichtfarbe, Gehäuse, Abschirmung, die auch den naturschutzfachlichen Belange Rechnung tragen und entsprechend berücksichtigt werden. Die aus Sicht der Stellungnahme zu erzielende Wirkung ist grundsätzlich zu begrüßen. Daher wird im Stadtgebiet</p>

Fledermäuse), zur Energieeinsparung und zur Rücksichtnahme auf die Nachbarschaft ist die öffentliche und private Außenbeleuchtung an Gebäuden und Freiflächen (z.B. Wege, Parkplätze) energiesparend, blend- und streulichtarm sowie arten- und insektenfreundlich und möglichst niedrigen Lichtpunkthöhen zu gestalten.

Sie darf nicht über den Bestimmungsbereich bzw. die Nutzfläche hinaus strahlen und ist zur Erfüllung dieser Aufgaben nach dem aktuellen Stand der Technik auszustatten. Es wird empfohlen, Steuerungsgeräte wie Schalter, Zeitschaltuhren, Dämmerungsschalter, Bewegungsmelder oder smarte Steuerung einzusetzen. Dunklräume sind zu planen und vorhandene zu erhalten.

Zulässig sind nur:

Voll abgeschirmte Leuchten, deren Beleuchtung nicht über die Nutzfläche hinausreichen und die im installierten Zustand nur Licht unterhalb der Horizontalen abgeben, Upward Light Ratio ULR 0 % (nach oben abgegebener Lichtanteil) ;

möglichst niedrige Lichtpunkthöhen, deutlich unterhalb der

Straßenbeleuchtungsanlagen

Beleuchtungsstärken von max. 5 Lux für Weg- und Zugangsbeleuchtung von Grundstücken, von max. 10 Lux für Hof- und Parkplatzbeleuchtung;

Geschlossene Leuchtengehäuse, mit geeigneter Schutzklasse, Leuchtmittel ohne UV- und mit geringem Blaulichtanteil wie bernsteinfarbene bis warmweiße LED, (Orientierung: Farbtemperatur 1600 bis 2400 Kelvin, max. 3000 Kelvin);

Nicht gestattet sind flächige Anstrahlungen ohne Informationsvermittlung, freistrahrende Röhren und rundum strahlende Leuchten (Kugelleuchten, Solarkugeln) mit einem Lichtstrom höher als 50 Lumen.

Wir erwarten, dass entsprechende Bestimmungen in die örtlichen Bauvorschrift aufgenommen werden.

Braunschweigs insbesondere bei der Neuerrichtung von Straßenbeleuchtungen bereits heute darauf geachtet, dass die im öffentlichen Raum verwendeten Leuchtmittel insektenfreundlich sind. Dafür werden Leuchtmittel mit einer insektenfreundlichen Farbtemperatur in der Regel von 2.700 Kelvin, nur in Einzelfällen mit bis zu 3.000 Kelvin verwendet.

Dies stellt auch einen Kompromiss dar zwischen der Notwendigkeit im öffentlichen Raum die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und dem damit verbundenen Energieverbrauch. Die Wahl niedrigerer Farbtemperaturen ist in der Regel mit einem höheren Energiebedarf verbunden, da mehr Leistung zur Erzeugung der gleichen Lichtintensität notwendig ist. Hier sind die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrssicherheit von der Stadt Braunschweig zu gewährleisten.

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

9 Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region Nord

Stellungnahme Deutsche Bahn AG

Erstellt am: 08.07.2025

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren.

Südwestlich des Plangebiets verläuft die Bahnstrecke 1902 Braunschweig - Gifhorn, Bahn-km 11,975 – 12,287.

Zu der Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes haben wir bereits im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB Stellung genommen. Die Stellungnahme mit dem Aktenzeichen TÖB-NI-25-196825 vom 11.02.2025 ist weiterhin gültig.

Weiterhin sind aus Sicht der o. g. Konzernunternehmen sind folgende Auflagen, Bedingungen und Hinweise zu beachten:

Kabel und Leitungen

Im Grenzbereich bzw. auf dem Baugrundstück wurde eine Kabel- und Leitungsermittlung durchgeführt.

Auf dem Bahngelände verläuft rechts ein erdverlegtes TK-Kabel. Die Lage der TK-Kabel/TK-Anlagen kann den beigefügten Planausschnitte entnommen werden.

Angaben zu Anlagen der Deutschen Bahn AG erfolgen nur auf Basis der vorhandenen Lagepläne. Die Eintragungen sind zur Maßentnahme nicht geeignet. Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien wird im Zuge der weiteren Erschließungsplanung und Leitungskoordination mit einbezogen bzw. beteiligt.

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DBInfraGO AG erforderlich. Bitte teilen Sie uns schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. 2025013888 den Wunschtermin zur örtlichen Einweisung mit. Bitte nutzen Sie dafür das beigefügte Formular Beantragung örtliche Einweisung und senden dieses ausgefüllt an folgende E-Mail-Adresse zu:

DB InfraGO AG, Dokuzentrum Auskünfte,
I.ITP 52, Mail: Dokumentation-
Trassenauskunft@deutschebahn.com

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes sind strikt einzuhalten. Das Kabelmerkblatt und eine Verpflichtungserklärung sind beigefügt.

Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen.

TK-Anlagen der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut werden und es muss ein Abstand von 2,00m eingehalten werden.

Während der gesamten Baumaßnahme ist die Zugänglichkeit zu gewährleisten.

Da trotz aller Sorgfalt der Prüfung keine Gewährleistung für die Vollständigkeit der Benennung aller Kabel und Leitungen der DB AG übernommen werden kann, gilt: Auf oder im unmittelbaren Bereich von Liegenschaften der DB AG muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden.

Sollten Sie bei den Bauarbeiten auf nicht angegebene TK-Kabel oder -Anlagen stoßen, informieren Sie bitte unverzüglich die DB Kommunikationstechnik GmbH.

DB Kommunikationstechnik GmbH
Dokuzentrum Auskünfte-TK I.CVR 22
Kruppstr. 4 45128 Essen
DB.KT.Trassenauskunft-
TK@deutschebahn.com

Hinweis zu Anlagen der Vodafone GmbH:
Bei Anfragen auf öffentlichem Grund stehen seit dem 1. April 2017 die Bestandspläne der Telekommunikationsanlagen von Vodafone und Vodafone Kabel Deutschland für das gesamte Bundesgebiet gemeinsam über das Webportal „externe Webauskunft“ zur Verfügung. Anfragen per Mail werden nicht mehr beantwortet! Bitte nutzen Sie daher den kostenlosen Self-Service unter <https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/> .

Schlussbemerkungen

Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich sind uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.

Wir bitten Sie uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit den Satzungsbeschluss zu übersenden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen DB AG – DB Immobilien

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

11 Deutsche Telekom Technik GmbH: Technik Niederlassung Nord PTI 24 B1

Stellungnahme
Erstellt am: 24.06.2025

Vielen Dank für die Beteiligung in o.a. Angelegenheit.
Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und

Stellungnahme der Verwaltung

<p>bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Ein Plan hierzu liegt Ihnen bereits vor. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.</p> <p>Wir bitten um Einladung zu kommenden Baubesprechungen.</p> <p>Eine Benachrichtigung nach Beschluss des Bebauungsplanes wäre aus unserer Sicht wünschenswert.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Deutsche Telekom Technik GmbH wird im Zuge der weiteren Erschließungsplanung und Leitungscoordination mit einbezogen bzw. beteiligt werden.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.</p>	

<p>14 Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Hannover</p>	
<p>Stellungnahme Per Mail gesendet am: 10.07.2025</p> <p>Zu Ihrem Beteiligungsschreiben vom 26.05.2025, Az.: 61.12-312/BI41-B26 nehme ich wie folgt Stellung.</p> <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (DB InfraGO AG als Infrastrukturunternehmen) werden durch</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes ausreichend</p>

<p>den Bebauungsplan „Bahnhaltdepunkt Bienrode BI 41“, ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken.</p> <p>Einen Hinweis möchte ich geben:</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren wird nicht durch die DB AG durchgeführt, sondern vom Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover als Planfeststellungsbehörde.</p> <p>Ich bitte dies im B-Plan entsprechend zu korrigieren.</p> <p>Da der Geltungsbereich des Bebauungsplans bis an die Bahnstrecke Braunschweig – Gifhorn reicht, beteiligen Sie bitte, falls noch nicht geschehen, auch die DB InfraGO AG über die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg.</p>	<p>berücksichtigt werden und insofern keine Bedenken bestehen</p> <p>Es erfolgt eine entsprechende Anpassung der Formulierung in der Begründung.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es erfolgt eine Anpassung in der Begründung hinsichtlich der Planfeststellenden Behörde.</p>	

<p>19 GasLINE GmbH (PLEdoc GmbH)</p>	
<p>Stellungnahme Erstellt am: 30.06.2025</p> <p>Von der GasLINE GmbH & Co. KG (GasLINE), Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. GasLINE ist Eigentümerin eines deutschlandweiten Kabelschutzrohr (KSR)-Anlagennetzes mit einliegenden Lichtwellenleiter (LWL)-Kabeln (nachfolgend LWL-KSR-Anlage genannt) in welchem zu öffentlichen Zwecken dienende Telekommunikationslinien betrieben werden. Ihr wurde gem. § 125 Abs. 2 TKG durch die Bundesnetzagentur die Berechtigung übertragen öffentlich gewidmete Verkehrswege unentgeltlich zu nutzen.</p> <p>Wir haben die Entwurfsunterlagen zu dem angezeigten Bauleitplanverfahren ausgewertet. Beigefügt erhalten Sie die</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Innerhalb von Straßenverkehrs- und Grünflächen erfolgt</p>

zeichnerische Festsetzung A (Planzeichnung) sowie den Plan zum Nutzungsbeispiel mit Darstellung der eingangs genannten LWL-KSR-Anlage und entsprechender Beschriftung.

Mit unserem Bezugsschreiben zur frühzeitigen Beteiligung hatten wir Ihnen bereits die Bestandspläne der LWL-KSR-Anlage aus dem Berührungsbereich zur Verfügung gestellt. Diese waren systembedingt verkleinert, daher erhalten Sie diese in der Anlage erneut in maßstäblicher Form.

Der Verlauf der LWL-KSR-Anlage ist anhand der Bestandspläne in den Bebauungsplan zu übernehmen, in der Begründung entsprechend zu erwähnen und in der Legende zu erläutern. Bitte beachten Sie für die weitere Planung, dass die GasLINE grundsätzlich keine digitalen Daten an Dritte herausgibt.

Die Darstellung der LWL-KSR-Anlage ist in den beigefügten Unterlagen nach bestem Wissen erfolgt. Gleichwohl ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen.

Wie der beigefügten Planzeichnung zu entnehmen ist, quert die nordöstlich entlang der Bahntrasse verlegte LWL-KSR-Anlage den Geltungsbereich nördlich ab dem Bahnübergang Forststraße (L 625). Für den Neubau der eigentlichen Bahnsteiganlage wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, an dem wir beteiligt waren.

Gemäß dem Nutzungsbeispiel sind für den Neubau des Bahnhaltepunktes Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der LWL-KSR-Anlage vorgesehen. Hierzu ist im Vorfeld eine Abstimmung mit dem Instandhalter der GasLINE zwingend erforderlich. Es ist hierbei zu klären, ob die LWL-KSR-Anlage im Bereich der Umgestaltung in ihrer ursprünglichen Lage verbleiben kann, oder in eine neue Trasse umverlegt werden muss. Hierzu wenden

grundsätzlich Darstellung von Leitungen oder Festsetzung von Leitungsrechten u.ä.. Die GasLINE GmbH & Co. KG (GasLINE) wird im Zuge der weiteren Erschließungsplanung und Leitungscoordination mit einbezogen bzw. beteiligt werden.

Eine gesonderte Aufnahme in die Begründung ist nicht erforderlich, da die angesprochen Lichtwellenleitung (LWL) sich im öffentlichen Straßenraum befindet und im Rahmen der Leitungskoordinierung berücksichtigt wird.

Sie sich bitte an den eingangs in der Tabelle aufgeführten Ansprechpartner.

Wir übersenden in der Anlage auch das Merkblatt der GasLINE „Berücksichtigung von unterirdischen Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen“. Die dort genannten Anregungen und Hinweise sind zwingend bei allen Bauleitplanverfahren im Bereich und / oder in der Nähe von LWL-KSR-Anlagen der GasLINE zu beachten. Besonders weisen wir auf folgendes hin:

Bauliche Anlagen wie Wartehäuschen oder die zum Lärmschutz auf der Nordseite des geplanten Bahnhaltepunktes vorgesehene Gabionenwand sind innerhalb des Schutzstreifens der LWL-KSR-Anlage nicht zulässig.

Niveauänderungen sind im Schutzstreifenbereich nur nach vorheriger Absprache statthaft.

Verkehrsflächen wie der hier geplante Rad- und Gehweg innerhalb des Schutzstreifenbereiches sind mit einer Leitungsüberdeckung von mind. 1,0 m auszulegen. Detaillierte Planunterlagen sind uns im Rahmen der Ausführungsplanung zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme vorzulegen.

Eine Neuanpflanzung von Bäumen, Hecken und tiefwurzelnende Sträuchern ist grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches statthaft.

Die unter dem Punkt **5.3.2** der Begründung angezeigte Ausgleichsmaßnahme berührt keine von uns verwalteten Versorgungsanlagen der GasLINE.

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

<p>Stellungnahme Per Post gesendet am: 20.06.2025</p> <p>Die o.g. Bebauungsplanung dient dem Ziel, den Bahnhaltelpunkt Bienrode zu einer Mobilitätsstation auszubauen. Hierfür sollen Flächen in Anspruch genommen werden, die bisher als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Forschungsflughafen und Verkehrstechnik" ausgewiesen sind und entsprechende gewerbliche Nutzungen ermöglichen. Den Planunterlagen zufolge befinden sich Teile dieser Flächen in privatem Eigentum. In diesem Zusammenhang wird erwähnt, dass die Stadt Braunschweig mit dem privaten Eigentümer in Verhandlungen über einen alternativen Grundstückszuschnitt sei. Wir gehen davon aus, dass diese Verhandlungen für den privaten Eigentümer bzw. den Grundstücksbesitzer im Ergebnis keinerlei Einschränkungen seiner Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten zur Folge haben werden. Nur unter dieser Voraussetzung bestehen von unserer Seite gegen die o.g. Bebauungsplanung keine Bedenken.</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass unter den genannten Voraussetzungen keine Bedenken bestehen</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.</p>	

<p>22 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) (L 3.3)</p>	
<p>Stellungnahme Per Mail gesendet am: 12.06.2025</p> <p>In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange geben wir zum o.g. Vorhaben folgende Hinweise:</p> <p>Baugrund</p> <p>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 Gipsstones können lokal</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in die Information über die Salzstockhochlage in die Begründung aufgenommen.</p> <p>In diesem Bereich sind, bis auf Wetterschutzhäuser, keine hochbaulichen Baumaßnahmen geplant. Insofern sind in diesem Bereich keine besonderen Maßnahmen erforderlich.</p>

Erdfälle auftreten. Im näheren Umfeld des Standorts sind bisher keine Erdfälle bekannt.

Für Bauvorhaben im Bereich der Salzstockhochlage wird empfohlen, bezüglich der Erdfallgefährdung entsprechende konstruktive Sicherungsmaßnahmen einzuplanen. Die vom LBEG hinsichtlich der Erdfallgefährdung standardisiert empfohlenen konstruktiven Sicherungsmaßnahmen beziehen sich auf Wohngebäude und sind für anderweitige Bauplanungen nur eingeschränkt anwendbar. Wir empfehlen, im Bereich der Salzstockhochlage, die Gründungen so anzupassen, dass mögliche Erdfälle durch die Gründungskonstruktionen schadlos aufgenommen werden können bzw. die Gebrauchstauglichkeit der Anlagen dauerhaft sichergestellt ist. Weiterführende Informationen dazu unter www.lbeg.niedersachsen.de > Geologie > Geogefahren > Subrosion > Hinweise zum Umgang mit Subrosionsgefahren

Im Zuge der Planung von Baumaßnahmen verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS® Kartenserver (Thema Ingenieurgeologie). Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.

Hinweise

Sofern Hinweise zu Salzabbaugerechtigkeiten und Erdölaltverträgen für Sie relevant sind, beachten Sie bitte unser Schreiben vom

Die Information wurde zur Kenntnis an die für die Baumaßnahmen zuständige Fachstelle zur weiteren Berücksichtigung weitergeleitet. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden nicht berührt.

04.03.2024 (unser Zeichen: LID.4-L67214-07-2024-0001).

Sofern in diesem Verfahren Ausgleichs- und Kompensationsflächen betroffen sind, gehen wir davon aus, dass für alle Ausgleichs- und Kompensationsflächen die Festlegungen der Regionalen Raumplanung insbesondere im Hinblick auf Rohstoffsicherungsgebiete beachtet werden. In Rohstoffsicherungsgebieten sollten keine Ausgleichsmaßnahmen erfolgen, da dadurch ein späterer Rohstoffabbau erschwert bzw. verhindert werden kann. Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung dieser Flächen oder zur Umsetzung von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sollten dort erst nach einer Rohstoffgewinnung erfolgen. Die aktuellen Rohstoffsicherungskarten können über den NIBIS® Kartenserver des LBEG eingesehen oder als frei verfügbarer WMS Dienst abgerufen werden. Zudem ist im Bereich von Ausgleichs- und Kompensationsflächen für erdverlegte Hochdruckleitungen sowie bergbauliche Leitungen ein Schutzstreifen zu beachten, der von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs freizuhalten ist.

In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen.

Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt. Die verfügbare Datengrundlage ist weder als parzellenscharf zu interpretieren noch erhebt sie Anspruch auf Vollständigkeit. Die Stellungnahme ersetzt nicht etwaige nach weiteren Rechtsvorschriften und Normen erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse,

<p>unserer Sicht geboten. Eine Begründung ist in den Planunterlagen dargestellt und für uns nachvollziehbar.</p> <p>Durch die vorgelegte Planung entstehen aus agrarstruktureller Sicht ungünstige Flächenzuschnitte der verbleibenden Restflächen.</p> <p>Geltungsbereich B</p> <p>Die erforderliche Kompensationsmaßnahmen sind auf einem externen Flurstück in der Gemarkung Waggum vorgesehen. Konkret ist auf ca. 0,15 ha eine offene Biotopstruktur mit dem Zielbiototyp „Sandtrockenrasen“ vorgesehen. Das Areal wird den Ausführungen in den Planunterlagen zufolge derzeit nicht mehr landwirtschaftlich genutzt, sodass durch die Umsetzung der Maßnahme direkt keine landwirtschaftliche Nutzfläche verbraucht wird.</p> <p>Zusammenfassend stellen wir abschließend fest, dass durch die Planung landwirtschaftliche Belange, insbesondere durch entsprechenden Flächenverbrauch, berührt werden, wir die Planung unter Berücksichtigung vorgenannter Ausführungen mittragen können.</p>	<p>Die verbleibenden Flächen werden nicht mehr landwirtschaftlich genutzt und sind bisher planungsrechtlich als öffentliche Grünflächen und Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Forschungsflughafen und Verkehrstechnik“ gesichert. Der Zuschnitt ist daher in agrarstruktureller Hinsicht nicht von Bedeutung.</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Planung mitgetragen wird.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.</p>	

<p>25 Naturschutzbund (NABU) Bezirksgruppe Braunschweig e. V.</p>	
<p>Stellungnahme Erstellt am: 30.06.2025</p> <p>Schutzgut Fläche:</p> <p>In der in 2016 aufgestellten Machbarkeitsstudie sind 5 Varianten vorgeschlagen worden, die aus unserer Sicht unterschiedliche Flächenverbräuche, aber auch Flächenkapselungen bedeuten.</p> <p>Unserer Meinung nach unterliegen auch Maßnahmen der Innenentwicklung einer notwendigen Optimierung hin zu möglichst</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Im Rahmen in der Stellungnahme genannten Machbarkeitsstudie wurde das Zielfeld „Umwelt“ (siehe Kapitel 4.5.8) in die Bewertung einbezogen. Hinsichtlich der</p>

<p>wenig Versiegelung. Dieses ist im vorliegenden Entwurf für uns nicht erkennbar.</p> <p>Den Varianten liegen Mobilitätsbetrachtungen aus dem Jahr 2016 zu Grunde. Damit tragen sie den Corona induzierten Veränderungen benötigter Mobilität möglicherweise nicht genügend Rechnung. Die zu veranschlagenden Nutzerzahlen hängen u. E. von den Homeoffice Regularien, von den Entwicklungen der Verbraucherpreise sowie der benötigten Gesamtzeit vom Ausgangspunkt zum Ziel ab. Prognosen zum ÖPNV sind schwierig, wenn zukünftig autonome über die eigene PV Anlage betriebene PKW Personen an den Arbeitsplätzen absetzen und dann selbstständig zurückfahren können.</p> <p>Wir sprechen uns deswegen im Grundsatz für eine im Sinne geringen Flächenverbrauchs kleine aber ggf. kostengünstig und flexibel ausbaubare Lösung aus, die dann auch für das oben beschriebene Zukunfts-szenario sinnvoll sein kann.</p> <p>Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt</p> <p>Flächen, die sich gewerbetechnisch nicht oder schlecht weiter nutzen lassen, sollten als zusätzliche Ausgleichsflächen festgelegt werden - auch wenn es planungsrechtliche Ausgleichsmaßnahmen bereits gab. Im konkreten Fall sollte ein Teil des Sandtrockenrasens in seiner Form den z.T. seltenen Bestandspopulationen erhalten bleiben. Eine Aufwertung könnte über eine zusätzliche Mulde für einen kleinen Teich oder ein Feuchtareal erfolgen. Das geplante Regenwasserrückhaltebecken könnte bei entsprechender Ausgestaltung diese Funktion übernehmen.</p> <p>Eine Vielzahl kleinerer nicht zu weit voneinander entfernter naturbelassener Flächen sind ein wichtiges Kriterium für</p>	<p>Flächenversiegelung erzielten die Vorzugsvarianten 4 und 5 unter allen geprüften Optionen mit den Bewertungen „genügend“ bzw. „mittel“ die besten Ergebnisse.</p> <p>Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert: Trotz insgesamt rückläufigem Verkehrsaufkommen stieg der Pkw-Anteil gegenüber dem ÖPNV, teils dauerhaft. Für bestimmte Bevölkerungsgruppen hat sich die Präferenz für das Auto verfestigt. Gleichzeitig und auch deshalb ist eine flexible und angebotsorientierte Ausrichtung an zukünftige Mobilitätskonzepte unerlässlich.</p> <p>Die Planung sieht bereits eine kompakte Ausführung des Verknüpfungspunktes in geringer Ausbaustufe vor.</p> <p>Teile des Sandtrockenrasens innerhalb der Grünflächen bleiben erhalten. Innerhalb der Sondergebiete sind keine Flächen vorhanden, die sich gewerbetechnisch nicht oder schlecht weiter nutzen lassen. Die Planung nimmt bereits Teile des Sondergebietes in Anspruch, sodass in Abwägung der verschiedenen Belange eine externe Ausgleichsfläche in Anspruch genommen wird.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine möglichst naturnahe Gestaltung des RRB ist vorgesehen.</p>
--	---

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

41 Stadt Braunschweig: 0660 Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft

Stellungnahme

Erstellt von am: 18.06.2025

SE|BS:

Hinsichtlich der geplanten Anschlüsse an das vorhandenen Schmutz- und Regenwasserkanalnetz wird auf die vorherige Stellungnahme zur Beteiligung gemäß § 4 (1) verwiesen.

Eine Zuständigkeit der SE|BS bezüglich des geplanten Rückhaltebeckens für Starkregenereignisse besteht derzeit nicht. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass zum geplanten Becken eine Zugänglichkeit für Unterhaltungsfahrzeuge vorgesehen werden sollte.

Die SE|BS sollte weiterhin in die Abstimmungen zur Entwässerungsplanung für den Bahnhofsteil einbezogen werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Die vorherige Stellungnahme zur Beteiligung gemäß § 4 (1) wird im Folgenden aufgeführt und abgewogen.

Der Hinweis hinsichtlich der Zugänglichkeit für Unterhaltungsfahrzeuge wird zur Kenntnis genommen und hausintern an die für die Umsetzungsplanung zuständige Fachstelle zur weiteren Berücksichtigung weitergeleitet.

Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB hat die SE|BS folgende Stellungnahme abgegeben:

„Es sind im geplanten Geltungsbereich nach derzeitigem Planungsstand sowohl Anschlüsse an das öffentliche Regen- als auch an das Schmutzwassernetz erforderlich. Diese werden parallel zum B-Plan-Verfahren durch das von der Stadt Braunschweig beauftragte Ingenieurbüro BPR Ingenieure GmbH & Co. KG geplant. Die SE|BS ist in die Abstimmungen zur Planung kontinuierlich einbezogen.“

Die geplante möglichst weitgehende Umsetzung des "Schwammstadt-Prinzips" im Planungsbereich wird seitens der SE|BS

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausplanung berücksichtigt. Sie haben ihren Niederschlag im Entwässerungskonzept gefunden.

begrüßt. Anschlüsse an das öffentliche Regenwassernetz sind aus hydraulischer Sicht in der Gerhard-Borchers-Str. möglich, die Einleitmengen sowie Auswirkungen auf die vorhandene Einleitgenehmigung sind im weiteren Planungsverlauf zu prüfen und abzustimmen.

Der geplante Schmutzwasseranschluss kann in der Forststraße erfolgen.“

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

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

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 06.11.2025 bis 08.12.2025

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

1 35273	
<p><u>Stellungnahme</u> Erstellt am: 12.11.2025</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>von der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.</p> <p>Zum o. g. Bebauungsplanverfahren hatten wir uns bereits im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange geäußert.</p> <p>Die Anregungen und Hinweise unserer Stellungnahme 20241203530 zur frühzeitigen Beteiligung vom 22.01.2025 sowie unserer Stellungnahme 20250505179 zur förmlichen Beteiligung vom 27.06.2025 behalten weiterhin ihre Gültigkeit.</p> <p>Zur Wahrung der Interessen der eingangs genannten Eigentümer bitten wir um Beteiligung im weiteren Verfahren und bei Änderungsmitteilungen, Synopsen sowie Beschlüssen.</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Die Anregungen und Hinweise wurden im Rahmen der genannten Verfahrensschritte zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>Die Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB lediglich über den Start der Beteiligung der Öffentlichkeit informiert und nicht zur weiteren Stellungnahme aufgefordert.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.</p>	

3 35459	
<p><u>Stellungnahme der Anlieger Am Mühlenkamp</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p>

<p>Erstellt am: 06.12.2025</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nach umfassender Auswertung der ausgelegten Unterlagen und Gutachten erheben wir folgende fachlich und rechtlich begründete Einwendungen. Nach unserer Bewertung bestehen erhebliche Ermittlungs- und Abwägungsdefizite, die geeignet sind, den Bebauungsplan in der vorliegenden Fassung rechtswidrig zu machen.</p>	
<p>1. Fehlende Variantenprüfung – gravierender Abwägungsmangel (§ 2 Abs. 3 BauGB)</p> <p>Die Begründung führt lediglich aus, der Standort sei „möglichst zentral“ gewählt worden. Eine systematische, detailliert begründete Variantenprüfung – wie sie § 2 Abs. 3 BauGB zwingend fordert – fehlt. Gestaltungsalternativen für die Verkehrsführung ohne Anschluss an die Forst-/ Altmarktstraße im Plangebiet wurden nicht untersucht und Fragen dazu konnten während der Bürgerinformation nicht beantwortet werden.</p> <p>Dies stellt einen grundlegenden Ermittlungsfehler dar. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Bebauungsplan ohne Variantenprüfung nicht abwägungsgerecht und damit rechtswidrig.</p>	<p>Der Standort des Bahnhaltepunktes bzw. des bereits planfestgestellten Schienenverkehrsvorhabens wurde durch die Deutsche Bahn (DB InfraGO AG) im Rahmen der „Stationsoffensive“ untersucht und festgelegt. Die Standortentscheidung beruht auf eisenbahnfachlichen, betrieblichen und verkehrlichen Kriterien und liegt nicht in der Planungshoheit der Stadt. Der Bebauungsplan BI 41 dient insofern lediglich der verkehrlichen Verknüpfung mit weiteren Verkehrsträgern.</p> <p>Gestaltungs- und Erschließungsvarianten wurden im Rahmen unterschiedlicher Verkehrsführungen im Bereich des Haltepunktes in einer „Verkehrlichen Machbarkeitsstudie Bahnhaltepunkt Braunschweig-Bienrode“ (BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner in Zusammenarbeit mit WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, August 2022) gutachterlich untersucht und geprüft. Die Machbarkeitsstudie ist in der Begründung benannt und wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse sind in die planerischen Festsetzungen eingeflossen.</p> <p>§ 2 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) sagt aus, dass bei der Erstellung der Bauleitpläne die für die Abwägung</p>

	<p>relevanten Belange von Bedeutung sind, zu ermitteln und zu bewerten sind.</p> <p>Ein Ermittlungs- oder Abwägungsfehler ist nicht erkennbar. Die relevanten Planungsalternativen wurden erkannt, sachgerecht geprüft und in die Abwägung eingestellt. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch zu keiner Änderung des Bebauungsplans.</p>
<p>2. Verkehrliche Auswirkungen – unzureichend ermittelt (§ 1 Abs. 7 BauGB)</p> <p>2.1 Schrankenschließzeiten wurden nicht untersucht</p> <p>Auswirkungen aktueller und perspektivisch zusätzlicher Zughalte auf Schrankenschließzeiten, Rückstaus, Verkehrsfluss, Stauwirkung bis zur A2-Abfahrt und die Schulwegsicherheit wurden nicht untersucht. Es handelt sich um einen zentralen verkehrlichen Belang. Das Unterlassen stellt einen erheblichen Abwägungsfehler dar. Vertreter der Stadt Braunschweig konnten am 01.10.2025 im zuständigen Bezirksrat keine Antwort auf die Frage nach den verkehrlichen Auswirkungen der Schrankenschließzeiten geben.</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt keine eisenbahnrechtlichen Anlagen fest und begründet auch keine zusätzlichen Zugverkehre oder Zughalte. Art, Umfang und Taktung des Schienenverkehrs sowie die technischen Sicherungszeiten des Bahnübergangs unterliegen der Zuständigkeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und sind nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung. Der Bebauungsplan löst daher keine planbedingten Änderungen der Schrankenschließzeiten aus.</p> <p>Die durch den Bebauungsplan verursachten zusätzlichen Verkehre bewegen sich, wie in den Fachgutachten dargelegt, auf einem niedrigen Niveau und führen nicht zu einer relevanten Mehrbelastung des Bahnübergangs. Vor diesem Hintergrund war eine vertiefende Untersuchung der Schrankenschließzeiten und möglicher Rückstaus bis zur A2-Abfahrt nicht erforderlich. Auch unter Berücksichtigung der Schulwegsicherheit ergeben sich keine neuen oder erheblich verschärften Gefährdungslagen, da der Bebauungsplan keine Änderungen an den bestehenden Querungsmöglichkeiten oder Verkehrsführungen im Bereich des Bahnübergangs vorsieht.</p> <p>Ein Erfordernis zur Durchführung weitergehender verkehrstechnischer Untersuchungen besteht angesichts der geringen planbedingten Zusatzverkehre und der fehlenden planerischen</p>

	<p>Einflussmöglichkeiten auf den Schienenverkehr nicht.</p> <p>Die Stellungnahme wird daher zur Kenntnis genommen. Eine Änderung oder Ergänzung des Bebauungsplans ist aus den genannten Gründen nicht erforderlich.</p>
<p>2.2 Tatsächliche Verkehrsbelastungen wurden ignoriert</p> <p>Das Schallgutachten weist aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • P+R: 436 Kfz-Bewegungen/Tag, • Planstraße: rund 500 Kfz/Tag, • Busverkehr: 224 Fahrten/Tag. <p>Diese Werte wurden in der Begründung nicht verkehrsplanerisch gewürdigt. Ein Bebauungsplan, der seine eigenen Verkehrsbelastungen nicht berücksichtigt, ist nicht abwägungsgerecht.</p>	<p>Die genannten Verkehrsbelastungen wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ermittelt und fachgutachterlich im Schallgutachten berücksichtigt. Das Schallgutachten ist Bestandteil der Planunterlagen und damit Teil der Abwägungsgrundlagen gemäß § 2 Abs. 3 BauGB. Die dort angesetzten Verkehrsmengen bilden die durch den Bebauungsplan verursachten bzw. zu erwartenden Verkehre realistisch ab und stellen die Grundlage für die immissionsschutzrechtliche Bewertung dar.</p> <p>Eine gesonderte verkehrsplanerische Würdigung in der Begründung ist nicht erforderlich, da die prognostizierten Verkehrsmengen in einem geringen Bereich liegen und weder zu einer Überlastung der angrenzenden Straßen noch zu verkehrlichen Funktionsbeeinträchtigungen des bestehenden Straßennetzes führen. Insbesondere bewegen sich die Kfz-Zahlen deutlich unterhalb der Werte, bei denen weitergehende verkehrsorganisatorische oder straßenbauliche Maßnahmen erforderlich wären. Auch der Busverkehr ist als Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs planerisch erwünscht und trägt zur verkehrlichen Entlastung des motorisierten Individualverkehrs bei.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans wurden somit sachgerecht ermittelt, in den Fachgutachten berücksichtigt und im Rahmen der Abwägung angemessen gewürdigt. Ein Abwägungsdefizit ist nicht erkennbar. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch zu keiner Änderung des Bebauungsplans.</p>

<p>3. Lärmbelastung – Nichtberücksichtigung einer Gesundheitsgefährdung</p> <p>Im Bestand liegt ein Nachtpegel von 60,9–61,0 dB(A) vor. Damit ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschritten. Das Schallgutachten fordert ausdrücklich, Maßnahmen wie Tempo 30 oder lärmarme Fahrbahnbeläge zu prüfen.</p> <p>Die Begründung lehnt Maßnahmen jedoch pauschal ab. Dies ist ein klarer Abwägungsfehler und führt zu einer rechtswidrigen Unterlassung einer Maßnahmenprüfung.</p>	<p>Das schalltechnische Gutachten (Lärmkontor, Juli 2025) stellt ausdrücklich fest, dass an mehreren Fassaden im Untersuchungsgebiet bereits im Prognose-Nullfall – also ohne Umsetzung des Bebauungsplans – die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie teilweise auch die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Diese Vorbelastung ist überwiegend auf den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr zurückzuführen und besteht unabhängig von der Planung.</p> <p>Der durch den Bebauungsplan BI 41 ausgelöste Mehrverkehr wurde differenziert untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass es an den meisten betroffenen Fassaden lediglich zu unwesentlichen Pegelerhöhungen von maximal 1 dB(A) kommt. An nahezu allen Immissionsorten bleiben diese Pegelerhöhungen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und unterhalb der Schwelle einer erheblichen Verschlechterung im Sinne der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Bewertungskriterien.</p> <p>Lediglich an einer einzelnen Fassade (Westfassade des Gebäudes Waggumer Straße 4) führt der planinduzierte Mehrverkehr in der Nachtzeit zu einer rechnerischen Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) oberhalb der bereits im Prognose-Nullfall überschrittenen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Diese Situation wurde im Gutachten ausdrücklich als abwägungsrelevant eingestuft und stellt die einzige Konstellation dar, in der sich die Planung erheblich nachteilig auswirkt.</p> <p>Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden mögliche Schallschutzmaßnahmen nicht pauschal ausgeschlossen, sondern ausdrücklich geprüft und gegeneinander abgewogen. Dies betrifft sowohl planerische</p>
---	---

	<p>Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen), aktive Maßnahmen (z. B. lärmarme Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzwände) als auch passive Maßnahmen (z. B. Schallschutz an Außenbauteilen).</p> <p>Im Ergebnis wird nachvollziehbar dargelegt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Waggumer Straße angesichts ihrer verkehrlichen Funktion als nicht untergeordnete Durchgangsstraße nicht angemessen ist und in keinem angemessenen Verhältnis zu dem äußerst geringen planbedingten Lärmzuwachs steht. Dies gilt auch in Kenntnis des Umstandes, dass der Schwellenwert zur Gesundheitsgefährdung bereits für den Prognose-Nullfall um 1 dB(A) überschritten ist. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder lärmarme Fahrbahnbeläge wurden ebenfalls geprüft, jedoch aufgrund der sehr begrenzten räumlichen Betroffenheit (eine einzelne Fassade), der geringen Pegelerhöhung sowie der städtebaulichen und funktionalen Auswirkungen als unverhältnismäßig bewertet.</p> <p>Auch passive Maßnahmen nach der 24. BImSchV wurden in die Abwägung eingestellt. Dabei wurde berücksichtigt, dass sich der rechnerisch relevante Pegelzuwachs auf das zweite Obergeschoss der Westfassade des Gebäudes Waggumer Straße 4 bezieht. Bei diesem Gebäudeteil handelt es sich um den Spitzboden eines eingeschossigen Einfamilienhauses, der nicht die Anforderungen an einen Aufenthaltsraum im Sinne der NBauO erfüllt. Ein Schutzbedarf für schutzbedürftige Räume besteht insoweit nicht.</p> <p>In die Entscheidung, auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefahr auf Maßnahmen zu verzichten, ist auch eingeflossen, dass rechnerische Pegeländerungen bis zu 0,5 dB(A) aufgrund von Prognoseunsicherheiten der Verkehrsannahmen und der</p>
--	---

	<p>Berechnungsmethodik allgemein als unwesentlich gelten und regelmäßig auch nicht wahrnehmbar sind. Die festgestellte Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) liegt deutlich unterhalb dieser Schwelle.</p> <p>In der Gesamtabwägung überwiegen daher die mit dem Bebauungsplan verfolgten öffentlichen Belange – insbesondere die Schaffung eines Mobilitätsverknüpfungspunktes und die Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs – gegenüber der sehr geringfügigen zusätzlichen Lärmbelastung an einer einzelnen, nicht schutzbedürftigen Fassadenfläche. Die Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung ist weit überwiegend vorbelastungsbedingt und nicht planverursacht.</p> <p>Ein Abwägungsfehler ist nicht erkennbar. Die Lärmsituation wurde umfassend ermittelt, die Gesundheitsgefährdung ausdrücklich erkannt und die in Betracht kommenden Maßnahmen wurden geprüft, bewertet und aus sachlich nachvollziehbaren Gründen verworfen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen; eine Änderung des Bebauungsplans ist nicht erforderlich.</p>
<p>4. Fluglärm – veraltete Datengrundlage (§ 2 Abs. 3 BauGB)</p> <p>Die Fluglärmdata stammen überwiegend aus dem Jahr 2003, ergänzt um Konturen von 2017.</p> <p>Diese Datenbasis ist nicht geeignet, die heutigen Flugbewegungen am Forschungsflughafen realistisch abzubilden. Eine Abwägung auf Grundlage veralteter Daten verstößt gegen die Ermittlungspflichten des § 2 Abs. 3 BauGB.</p>	<p>Das Gutachten von 2003 bildet die genehmigungsrelevante Belastungsgrundlage des Flughafens ab und berücksichtigt damit die maximal zulässigen Flugbewegungen. Ergänzende Konturen aus 2017 zeigen, dass die tatsächlichen Pegel tendenziell niedriger sind. Durch die Verwendung des zwar älteren, genehmigungsrelevanten Gutachtens wird die Belastung aber auf der sicheren Seite (mögliche Maximalbelastung) bewertet.</p> <p>Da der Bebauungsplan BI 41 keine Änderungen am Flugverkehr ermöglicht, handelt es sich beim Fluglärm um eine bestehende Vorbelastung. Die</p>

	<p>Datengrundlage ist somit sachgerecht und belastbar, die Ermittlungspflichten des § 2 Abs. 3 BauGB werden erfüllt. Ein Abwägungsfehler ist nicht erkennbar.</p>
<p>5. Artenschutz – mögliche Verstöße gegen § 44 BNatSchG</p> <p>5.1 Gesetzlich geschütztes Biotop (§ 30 BNatSchG)</p> <p>Im Plangebiet befindet sich ein Sandtrockenrasen gemäß § 30 BNatSchG. Die vollständige Überbauung stellt eine erhebliche Beeinträchtigung eines gesetzlich geschützten Biotops dar. Eine funktionsgleiche Wiederherstellung ist laut Fachbeitrag nur eingeschränkt möglich.</p> <p>5.2 Streng geschützte Art (FFH-Anhang IV)</p> <p>Die Blauflügelige Ödlandschrecke ist im Plangebiet nachgewiesen. Die fachliche Bewertung erkennt, dass die Brut- und Lebensräume durch die Baumaßnahmen vollständig entfallen und daher Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden.</p> <p>Damit besteht ein möglicher Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten). Ein solcher Verstoß macht das Vorhaben ohne Ausnahme nach § 45 BNatSchG rechtlich unzulässig.</p> <p>5.3 Kompensationsfläche</p> <p>Die geplante Ersatzfläche von 1.546 m² ist zu klein, räumlich unpassend und funktional nicht gleichwertig. Sie erfüllt die Anforderungen des § 15 BNatSchG nach funktionsgleichem Ausgleich nicht.</p>	<p>Die naturschutzfachliche Erfassung erfolgte im Rahmen der Erstellung der artenschutzrechtlichen Fachgutachten (Planungsgemeinschaft LaReG, Braunschweig, November 2024), welche das Vorkommen und den räumlichen Umfang sämtlicher Biotoptypen sowie Tier- und Pflanzenarten systematisch dokumentieren.</p> <p>Die Eingriffe in den Sandtrockenrasen und die Lebensräume der Blauflügeligen Ödlandschrecke werden durch gezielte Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Die Fläche wurde durch die Untere Naturschutzbehörde begangen und geprüft. Die Ausgleichsfläche ist räumlich geeignet und funktional auf die im Plangebiet vorgefundenen Lebensräume abgestimmt. Die festgesetzten Maßnahmen wurden von der Unteren Naturschutzbehörde entwickelt und werden in Abstimmung mit dieser umgesetzt. Es besteht daher kein Anlass, die Richtigkeit der Maßnahmen in Frage zu stellen.</p> <p>Die Eingriffe wurden fachlich bilanziert, die Ausgleichsmaßnahmen erfüllen die Anforderungen an einen funktionsgleichen Ersatz und sind räumlich wie ökologisch geeignet. Die besonders geschützte Blauflügelige Ödlandschrecke wird durch diese Maßnahmen mit berücksichtigt, sie nutzt denselben Lebensraumtyp, eine separate Ausgleichsmaßnahme ist daher nicht erforderlich.</p> <p>Somit werden die Eingriffe sachgerecht kompensiert, der Schutz der geschützten Biotope und Arten gewährleistet, ein Verstoß gegen § 44 BNatSchG ist nicht erkennbar. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und der Bebauungsplan wird nicht geändert.</p>

<p>6. Entwässerung – erhebliche Risiken nicht untersucht</p> <p>Das Entwässerungskonzept weist hohe Grundwasserstände, durchlässige Böden und fehlende Starkregenbewertung auf. Auch die Abwasseranbindung ist nicht gesichert. Dies verstößt gegen § 1 Abs. 6 Nr. 7, Nr. 7g und Nr. 14 BauGB.</p> <p>Ein Bebauungsplan ohne gesicherte Entwässerung ist rechtswidrig.</p>	<p>Die Planung des Haltepunkts Bienrode sieht sowohl die Ableitung von Schmutz- als auch Niederschlagswasser vor. Das Entwässerungskonzept berücksichtigt die örtlichen Baugrundverhältnisse, die gemessenen Grundwasserstände sowie die hydraulische Durchlässigkeit der Böden. Das Niederschlagswasser wird über Straßenabläufe in den bestehenden Regenwasserkanal eingeleitet und zusätzlich durch oberflächennahe Versickerungsmulden in den Grünflächen dezentral versickert. Zur Rückhaltung von Extremniederschlägen sind temporäre Rückhalteräume vorgesehen, die über eine gezielte Höhenplanung kontrolliert mit Wasser gespeist und anschließend in den Bestandskanal abgeleitet werden.</p> <p>Das Schmutzwasser wird an den vorhandenen Schmutzwasserkanal angeschlossen, und mögliche bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung von Dichtigkeit und Standsicherheit werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Entwässerungsmaßnahmen erfüllen die technischen Anforderungen für Regen- und Starkregenereignisse und gewährleisten eine sichere Ableitung und Retention von Niederschlagswasser. Damit kommt der Bebauungsplan den Notwendigkeiten einer Entwässerungsplanung in ausreichendem Maße nach. Eine nachteilige Beeinträchtigung benachbarter Grundstücke oder des Grundwassers ist nicht zu erwarten.</p>
<p>7. Kaltluftleitbahn – ohne Untersuchung abgewogen</p> <p>Die Begründung bezeichnet das Gebiet als „Kaltluftentstehungsgebiet von hoher Bedeutung“.</p>	<p>Der Bebauungsplan BI 41 überdeckt in weiten Teilen Flächen, die bereits durch die Bebauungspläne BI 39 und WA 70 für eine Überbauung vorgesehen waren. Die bestehenden Bebauungspläne BI 39 und WA 70 würden bei einer vollen Umsetzung die Kaltluftströmung stärker beeinträchtigen und zu einer ungünstigeren</p>

<p>Trotzdem fehlen jegliche klimatischen Untersuchungen. Eine Abwägung ohne Datengrundlage ist ein Abwägungsfehler.</p>	<p>stadtklimatischen Situation führen als die nun geplante Neuplanung BI 41.</p> <p>Die Neuplanung berücksichtigt die klimatischen Rahmenbedingungen durch die offene Gestaltung der Flächen parallel zur Kaltluftströmung, die Planung weiterer Grünflächen sowie die Anordnung von Baumstandorten und den Erhalt bestehender klimawirksamer Bäume. Die nördliche Grünfläche bleibt erhalten, wodurch die Beeinträchtigung der Kaltluftproduktion reduziert wird.</p> <p>Zudem trägt die Reaktivierung des Bahnhalt punktes zur Förderung des ÖPNV bei, was langfristig positive Effekte auf das städtische Klima und die Treibhausgasemissionen hat.</p> <p>Insgesamt verbessert die Neuplanung BI 41 die stadtklimatische Situation gegenüber den bisherigen Plänen. Die wesentlichen Funktionen der Kaltluftleitbahn bleiben erhalten und negative Auswirkungen auf die Kaltluftströmung werden deutlich reduziert. Ein Abwägungsfehler ist daher nicht erkennbar.</p>
<p>8. Städtebau – erhebliche Abweichung vom Konzept</p> <p>Das städtebauliche Konzept weist eine hohe Aufenthaltsqualität mit umfangreicher Begrünung auf. Der rechtsverbindliche Plan sieht jedoch nur eine geringe Mindestanzahl von Bäumen vor.</p> <p>Diese Entscheidung ohne Begründung ist ein Abwägungs- und Planungsfehler.</p>	<p>Zur Veranschaulichung der Bauleitplanung kann dem Bebauungsplan ein Nutzungsbeispiel in Form eines städtebaulichen Entwurfs beigelegt werden. Dieses zeigt, wie die Planungen in der Praxis umgesetzt werden können. Das Nutzungsbeispiel ist jedoch nicht rechtsverbindlich und dient ausschließlich der Visualisierung und Verdeutlichung der planerischen Vorstellungen.</p> <p>Die vorgesehene Planung setzt die festgesetzten Baumstandorte eindeutig um und sichert damit die im Bebauungsplan erforderliche Mindestanzahl an Baumpflanzungen. Darüber hinaus wird im Rahmen des Nutzungsbeispiels eine höhere Anzahl an Bäumen vorgesehen. Dies dient dem Ziel, den Auswirkungen des</p>

	<p>Klimawandels bestmöglich zu begegnen: Die zusätzliche Begrünung unterstützt die Kaltluftleitbahnen, fördert die Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser und stärkt die blau-grüne Infrastruktur als zentrale Maßnahme zur Klimafolgeanpassung.</p> <p>Damit wird nicht nur die erforderliche Mindestanzahl an Bäumen erfüllt, sondern durch die zusätzlichen Pflanzungen eine ökologische Aufwertung und höhere Aufenthaltsqualität erreicht. Ein Abwägungsfehler ist daher nicht erkennbar.</p>
<p>9. Tempo 30 – Maßnahmenpflicht nicht beachtet</p> <p>Da der Grenzwert der Gesundheitsgefährdung überschritten ist, hätte Tempo 30 zwingend geprüft werden müssen. Das Unterlassen verstößt gegen § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB. Die gesamte Lärmbelastung, einschließlich der Vorbelastung, könnte durch Tempo 30 – auch tagsüber – auf der Waggumer Straße und der Altmarkstraße deutlich reduziert werden, sodass die hohen Belastungen und Überschreitungen vermieden würden. Tempo 30 verringert weder mathematisch noch praktisch den Durchsatz von Fahrzeugen, sondern reduziert lediglich die Spitzengeschwindigkeiten und damit Lärm- und Emissionsspitzen.</p>	<p>Die durch die Planung ausgelöste Erhöhung des Nachtpegels über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung erfolgt insgesamt an einem Wohngebäude (Waggumer Straße 4) an der Westfassade im 2. Obergeschoss um 0,1 dB(A). Dabei handelt es sich um den Spitzboden des Einfamilienhauses, der nach NBauO nicht als Aufenthaltsraum gilt. Aufgrund der sehr geringen Pegelsteigerung und der fehlenden Aufenthaltsnutzung ist die Maßnahme planerisch als geringfügig einzustufen. Die planbedingte Erhöhung ist damit minimal und verschärft die bestehende Überschreitung nur geringfügig.</p> <p>Hauptursache der Überschreitung ist die vorbestehende Verkehrslärmbelastung (Prognosenußfall), die unabhängig vor der Planung bereits besteht und somit nicht durch die Bauleitplanung ausgelöst wird.</p> <p>Mit der in die Berechnung eingestellten Geschwindigkeit bildet die Lärmuntersuchung den worst case ab. Der Bebauungsplan kann zulässige Höchstgeschwindigkeiten nicht festsetzen. Dies bleibt aber unabhängig vom Bebauungsplan möglich. Dazu sind die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen zu überprüfen.</p>

10. Schlussfolgerung

Aufgrund der dargestellten Punkte bestehen erhebliche Ermittlungs- und Abwägungsmängel.

Der Bebauungsplan BI 41 ist in seiner derzeitigen Fassung nicht abwägungsgerecht und damit rechtswidrig.

Wir bitten um:

- erneute Variantenprüfung,
- vollständige Nachermittlung der verkehrlichen Auswirkungen,
- aktualisierte Lärmuntersuchung,
- aktualisiertes Fluglärmgutachten,
- Planung von Lärmschutzmaßnahmen,
- vollständige artenschutzrechtliche Prüfung,
- Überarbeitung der Entwässerung,
- klimatische Wirkungsuntersuchung,
- erneute Grünanlagenplanung.

Wir behalten uns vor, je nach Ergebnis der Abwägung weitere rechtliche Schritte zu prüfen.

Nach eingehender Prüfung und Abwägung der Belange – insbesondere Lärm, Kaltluftleitbahnen, Grünflächen, Verkehr, Starkregenszenarien, Klimaanpassung und städtebauliche Gestaltung – sind keine erheblichen negativen Auswirkungen erkennbar, die gegen geltendes Recht oder die Abwägungspflichten des BauGB verstoßen würden.

Die Planung des Bebauungsplans BI 41 ist unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen und Festsetzungen stimmig, sachgerecht und im Rahmen der rechtlichen Vorgaben vertretbar.

Vorschlag der Verwaltung

Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.

Bebauungsplan

Bahnhaltepunkt Bienrode

BI 41

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

Beteiligung gemäß § 4a (3) BauGB vom 27.10.2025 bis 01.12.2025

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

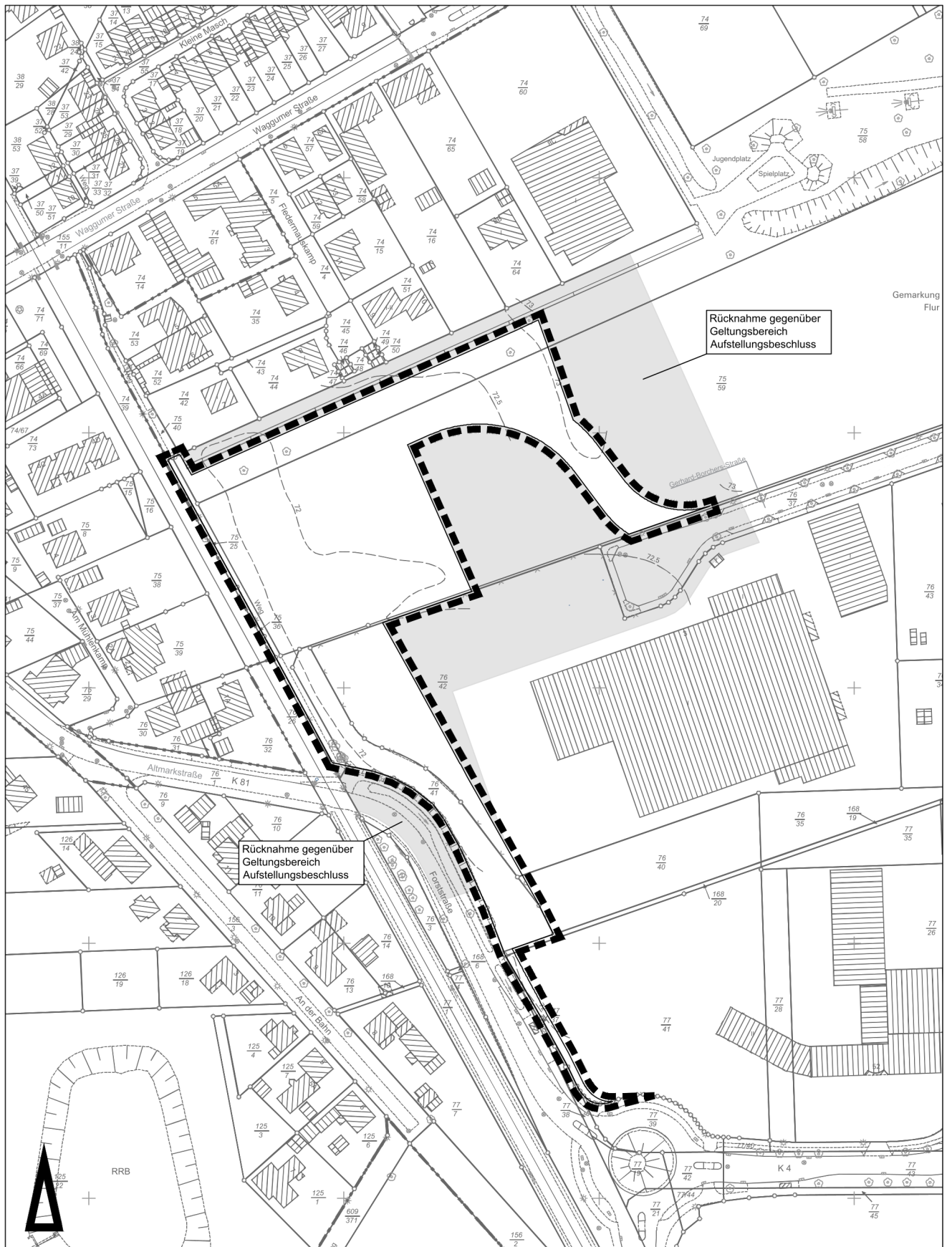
2 Stadtentwässerung Braunschweig GmbH	
<p>Stellungnahme Erstellt am: 20.11.2025</p> <p>Die Anschlusspunkte an das vorhandene Schmutz- und Regenwassernetz sind wie abgestimmt vorgesehen worden. Die vorherigen Stellungnahmen zur Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB und § 4 (2) BauGB sind weiterhin zu berücksichtigen.</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Die Stellungnahme nimmt Bezug auf die eingereichten Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung (§4(1) BauGB) und der Behördenbeteiligung (§4(2) BauGB) und sind dementsprechend im Folgenden mit einem Vorschlag der Verwaltung versehen und abgewogen worden. (siehe auch Anlage 6)</p>
<p>Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB hat die SE BS folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>Hinsichtlich der geplanten Anschlüsse an das vorhandenen Schmutz- und Regenwasserkanalnetz wird auf die vorherige Stellungnahme zur Beteiligung gemäß § 4 (1) verwiesen.</p> <p>Eine Zuständigkeit der SE BS bezüglich des geplanten Rückhaltebeckens für Starkregenereignisse besteht derzeit nicht. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass zum geplanten Becken eine Zugänglichkeit für Unterhaltungsfahrzeuge vorgesehen werden sollte. Die SE BS sollte weiterhin in die Abstimmungen zur Entwässerungsplanung für den Bahnhaltepunkt einbezogen werden.</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p> <p>Die vorherige Stellungnahme zur Beteiligung gemäß § 4 (1) wird im Folgenden aufgeführt und abgewogen.</p> <p>Der Hinweis hinsichtlich der Zugänglichkeit für Unterhaltungsfahrzeuge wurde zur Kenntnis genommen und hausintern an die für die Umsetzungsplanung zuständige Fachstelle zur weiteren Berücksichtigung weitergeleitet.</p>

<p>Im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB hat die SE BS folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>„Es sind im geplanten Geltungsbereich nach derzeitigem Planungsstand sowohl Anschlüsse an das öffentliche Regen- als auch an das Schmutzwassernetz erforderlich. Diese werden parallel zum B-Plan-Verfahren durch das von der Stadt Braunschweig beauftragte Ingenieurbüro BPR Ingenieure GmbH & Co. KG geplant. Die SE BS ist in die Abstimmungen zur Planung kontinuierlich einbezogen.</p> <p>Die geplante möglichst weitgehende Umsetzung des "Schwammstadt-Prinzips" im Planungsbereich wird seitens der SE BS begrüßt. Anschlüsse an das öffentliche Regenwassernetz sind aus hydraulischer Sicht in der Gerhard-Borchers-Str. möglich, die Einleitmengen sowie Auswirkungen auf die vorhandene Einleitgenehmigung sind im weiteren Planungsverlauf zu prüfen und abzustimmen.</p> <p>Der geplante Schmutzwasseranschluss kann in der Forststraße erfolgen.“</p>	<p>Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausplanung berücksichtigt. Sie haben ihren Niederschlag im Entwässerungskonzept gefunden.</p>
<p><u>Vorschlag der Verwaltung</u> Es sind keine Änderungen des Bebauungsplans erforderlich.</p>	

Bebauungsplan
Bahnhalttepunkt Bienrode

RA 29

Rücknahme gegenüber Geltungsbereich Aufstellungsbeschluss
Stand: 17.12.2025, Beteiligung gemäß § 10 (1) BauGB



Maßstab 1:1500

Stadtgrundkarte 1) der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 2)

1) © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

2) © LGLN Landesamt für Geodäsie und Landvermessung Niedersachsen, geodätisch-kartographische Abteilung

