

Bebauungsplan mit Gestaltungsvorschrift

Forschungsflughafen-Nordwest

BI 39

Behandlung der Stellungnahmen zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2)
BauGB

Stellungnahme Nr. 1 Schreiben vom 11. Juni 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Im Planfeststellungsverfahren BI 39 mache ich hiermit folgende Einwendungen:</p> <p>Einwendung gegen den geplanten</p>	<p><u>Hinweise:</u> Die Stellungnahmen Nr. 1-8 stimmen in den wesentlichen Inhalten überein. Die einzelnen Punkte werden unter der Stellungnahme 1 ausführlich durch eine Stellungnahme der Verwaltung gewürdigt. Werden in den weiteren Stellungnahmen keine neuen Belange angesprochen, erfolgt ein entsprechender Verweis.</p> <p>Die Einwender aus dem Lönsweg sowie die unmittelbar betroffenen Eigentümer des Gebäudes Lönsweg 3 wurden in einem Gespräch am 13. Juli 2010 über die Planungsabsichten informiert und hatten die Möglichkeit, ihre Belange zu erörtern.</p> <p>Es handelt sich beim Verfahren BI 39 ebenso wie beim Verfahren WA 70 um Bebauungsplanverfahren. Belange des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens zum Flughafenausbau werden hiervon nicht berührt, auch wenn durchaus eine enge räumliche und funktionale Verflechtung besteht.</p> <p>Manche Einwender haben mehrere (bis zu drei) unterschiedliche Stellungnahmen abgegeben. Sie sind im Folgenden alle ausnahmslos behandelt worden, auch wenn inhaltliche Überschneidungen auftraten.</p> <p><u>1. Trassenverlauf (1)</u> Der Trassenverlauf ist durch verkehrsplannerische und städtebauliche Rahmenbedingungen geprägt. Er stellt die kürzes-</p>

<p>Trassenverlauf der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße mit der Einmündung auf die Waggumer Straße in Höhe Lönsweg (Grundstück 296), wie im Vorentwurf BI 39 dargestellt.</p>	<p>te Verbindung zwischen der Hermann-Blenk-Straße und der Waggumer Straße dar. Der Bedarf an benötigter Verkehrsfläche lässt sich so bei gleichzeitig hoher Leistungsfähigkeit verhältnismäßig gering halten.</p> <p>Die Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße dient unabhängig von den in der Diskussion stehenden Umfahrungsvarianten des Flughafens primär als Erschließungsstraße für die im Rahmen des Avionik-Clusters geförderten Sonderbauflächen. Auf den unmittelbar am Flughafen befindlichen begrenzten Flächenreserven sollen daher durch die vorgesehene Trassenführung möglichst großflächig zusammenhängende und flexibel nutzbare Grundstückseinheiten entstehen.</p> <p>Aufgrund der vom Flughafen westlich der Start- und Landebahn benötigten Sicherheitsflächen RESA (Runway-End-Safety-Area), festgesetzt als Flächen mit besonderem Nutzungszweck (Luftverkehr), sowie den planfestgestellten Standorten der Anflugbefeuerung ist der Spielraum für alternative Trassenführungen stark eingeschränkt. Hinzu kommen die vorgeschriebenen Mindeststradien bei der Neuanlage von Erschließungsstraßen, die den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses Rechnung tragen müssen.</p>
<p>Einwendung gegen die geplante Freigabe des Sondergebietes nordöstlich der Anflugbefeuerung Landerichtung 08 zur baulichen Nutzung bis zu einer Gebäudehöhe von 10 m vor die Fensterfront der Wohnhäuser des Lönswegs, wie im Vorentwurf BI 39 dargestellt.</p>	<p><u>2. Sondergebiete</u></p> <p>Ziel des Bebauungsplanes ist die Nutzbarmachung der unmittelbar an den Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg angrenzenden Flächen für luft- und raumfahrt- sowie flughafen- und verkehrstechnikbezogene Nutzungen. Um solchen Einrichtungen nutzbare Standorte anbieten zu können, müssen auch mehrgeschossige Verwaltungsbauten errichtet werden können.</p> <p>Die festgesetzte Gebäudehöhe stellt die maximal zulässige Höhe der Gebäude dar. Sie variiert auf den Sonderbauflä-</p>

<p>Durch die geplante Straßenführung ergibt sich eine beträchtliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität meiner Familie und mir, weiter ergibt sich dadurch eine erhebliche Gefahr für mein Kind, das die dörfliche Idylle als Spielraum nutzt.</p>	<p>chen zwischen der BAB 2 (im Bereich WA 70) und der Waggumer Straße zwischen 20 und 10 Metern. So soll eine für die künftigen Nutzungen angemessene Ausnutzung der Grundstücke ermöglicht und zugleich auf die vorhandene Bebauung des Ortsteiles Bienrode Rücksicht genommen werden. Es wird nicht verkannt, dass mit der Entwicklung eines solchen Sondergebietes die bisherigen weitläufigen Sichtbeziehungen der Einwender unterbrochen werden und die Einwender dies als Verlust der Lebensqualität wahrnehmen. Allerdings wird die Bereitstellung geeigneter Sonderbauflächen an dieser Stelle gewichtiger eingeschätzt als die Freihaltung von Sichtbeziehungen, auf die kein Rechtsanspruch besteht.</p> <p>Im Bebauungsplan sind an der Südseite der Waggumer Straße großkronige einheimische Laubbäume in einem Regelabstand von 15 Metern festgesetzt. Sie sollen einen zusätzlichen optischen Puffer zu den Sonderbauflächen darstellen.</p> <p><u>3. Nebenanlagen</u> Im Zuge des Straßenendausbaus sollen auch die Nebenanlagen erweitert werden. Der bestehende knapp bemessene kombinierte Geh- und Radweg soll zu einem getrennten Geh- und Radweg ausgebaut werden, um die Verkehrssicherheit gerade der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu erhöhen (Schulweg).</p> <p><u>4. Immissionsschutz (I)</u> Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden umfangreiche Untersuchungen zum Immissionsschutz, insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes, vorgenommen.</p> <p>Beruhend auf den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen werden die südlich angrenzenden Sonderbauflächen so dimensioniert und festgesetzt, dass durch die dort ansiedelnden Nutzungen nachweislich an den vorhandenen Wohnbebauungen (hier: Lönsweg) die Orientierungswerte gemäß DIN 18005</p>
---	---

(Schallschutz im Städtebau) für Allgemeine Wohngebiete von 55,0 dB(A) am Tage und 40,0 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Entsprechende Nachweise müssen im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.

Die Untersuchungen gem. 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) hinsichtlich der Auswirkungen des Neubaus der Planstraße haben eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an den Gebäuden des Lönsweges 3 und 4 ergeben. Somit besteht an diesen Gebäuden dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz.

Zur Umsetzung dieses Schutzanspruches wurden im Rahmen eines weiteren Gutachtens mehrere mögliche Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit untersucht. Sollte der erforderliche Lärmschutz nur über aktive Maßnahmen umgesetzt werden, müsste eine 3,5 Meter hohe Schallschutzwand zwischen Fahrbahn und dem geplanten Radweg gebaut werden. Der damit entstehende Zwischenraum zwischen der Grundstücksgrenze der Einwender, die bis zu einer Höhe von 1,80 m mit einem undurchsichtigen Zaun eingefriedet ist, und der Lärmschutzwand, birgt aus städtebaulicher Sicht erhebliches Konfliktpotential (Angstraum) und ist als sicherer Schulweg ungeeignet. Neben der Gefahr einer Vermüllung wäre die soziale Kontrolle dieses Abschnittes des Schulweges nicht gewährleistet.

Aus o.g. Grund wird eine Befriedigung der Ansprüche allein durch aktive Maßnahmen nicht weiter verfolgt. Daher wird, um auch die Gärten als private Erholungs- und Freizeitfläche zu schützen, die Erstellung einer 2 Meter hohen und 40 Meter langen Schallschutzwand an der südlichen Grenze des Grundstücks Lönsweg 4 vorgesehen. Um auch die Anwohner der östlichen Seite des Lönsweges zu schützen, soll in Abstimmung mit dem Eigentümer entlang dem Grundstück Lönsweg 5 ebenfalls eine Lärmschutzwand (40 Meter lang und 2 Meter hoch) errichtet werden, obwohl

	<p>gemäß der erstellten Gutachten zu dieser Maßnahme keine rechtliche Verpflichtung besteht. Diese Maßnahmen bewirken auch bei den weiter zurückliegenden Grundstücken des Lönsweges positive Lärminderungseffekte.</p> <p>Darüber hinaus wird im Endausbau über eine Strecke von 200 Metern lärmoptimierter Asphalt als zusätzliche Lärminderung eingebaut. Diese Maßnahme wirkt sich ebenfalls auf die Wohnnutzungen in den hinteren Bereichen des Lönsweges lärmindernd aus.</p> <p>Da auch mit den genannten aktiven Maßnahmen die Obergeschosse noch nicht ausreichend im Sinne der 16. BImSchV geschützt sind, sind am Gebäude Lönsweg 4 ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) vorgesehen.</p> <p><u>5. Öffentliche Grünfläche</u> Im Bebauungsplan ist neben den angesprochen Sonderbauflächen auch eine öffentliche Grünfläche zwischen der künftigen Haltestelle der RegioStadtBahn und der Einmündung Claudiusstraße vorgesehen. Sie wird aufgrund ihrer Gestaltung, der vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindung und des vorgesehenen Jugendplatzes eine hohe Qualität aufweisen, die auch den Anwohnern des Ortes zu Gute kommt und einen positiven Beitrag zu ihrer Lebensqualität leisten wird.</p>
<p>Weiter wird die Waggumer Straße von Schülern der Waggumer Grundschule, von Hortkindern und Kindergartenkindern, die den Kindergarten „Liliput“ besuchen, genutzt.</p> <p>Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße, die in ca. 17 m Abstand an meinem Grundstück 296 vorbeiführt, beschränkt sich größtenteils auf die Verkehrsanbindung der Dörfer Bienrode und</p>	<p>Auf die Aussagen unter Nr. 3 wird verwiesen.</p> <p>Mit der Herstellung der neuen Straße ist auch eine Reduzierung der bisherigen Verkehrsströme im Ortsbereich Bienrode zu erwarten. Der reduzierte Verkehr trägt mit dazu bei, dass auch dort das Unfallrisiko grundsätzlich gemindert wird.</p> <p><u>6. Immissionsschutz (II)</u> Das angefertigte Schallgutachten berücksichtigt hinsichtlich der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Forschungsflughafens in Rede stehenden Umfahrungsalternativen</p>

<p>Waggum. Die geplante Straße würde einen erheblichen Verkehrszuwachs an Personen- und Lastkraftwagen direkt vor meinem Wohnhaus mit sich bringen. Die Immissionszunahme von Lärm und Abgas wäre gravierend. Die in Richtung Waggum aus der Kurve heraus in wenigen Meter Entfernung beschleunigenden bzw. bremsenden Pkws und Lkws würden erhöht dazu beitragen.</p>	<p>diejenige Alternative, die aufgrund des erstellten Verkehrsgutachtens den höchsten Verkehrszuwachs erwarten lässt („worst case“-Betrachtung). Bei Umsetzung der favorisierten Ostumfahrung des Flughafens würde der Verkehrszuwachs im Bereich der Bienroder Spange deutlich geringer ausfallen. Selbst unter Zugrundelegung dieses Maximalfalles sind die Gutachter in ihren schalltechnischen Untersuchungen zu dem Ergebnis gekommen, dass ein weitergehender verbindlicher Schallschutzanspruch nicht besteht.</p> <p>Der vorgesehene Kurvenradius gewährleistet, dass starke Brems- und Beschleunigungsmanöver in der neuen Hauptverkehrsrichtung nicht erforderlich sind.</p> <p><u>7. Luftschadstoffe</u></p> <p>Das Autobahnkreuz Braunschweig Nord ist mit dem jetzigen Fahrzeugaufkommen von ca. 100.000 Fahrzeugen/Tag auf der A2 und ca. 36.000 Fahrzeugen/Tag auf der A391 einer der am stärksten belasteten Verkehrsknotenpunkte in Braunschweig. Die verkehrsbedingte Belastung durch die Autobahnen nimmt mit zunehmender Entfernung rasch ab, so dass in 100 bis 150 m Entfernung zur BAB selbst in Luv-Lage keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Dies gilt insbesondere auch für die relevanten Luftschadstoffe NO₂ als auch für Feinstaub PM₁₀. Der Bereich des Bebauungsplangebietes BI39 ist in der lufthygienischen Belastung in etwa mit dem Innenstadtbereich vergleichbar, wobei die Belastung in nördlicher Richtung rasch abnimmt. Es ist unbestritten, dass ein Fahrzeugaufkommen, wie es bei der vorliegenden Planung zu erwarten ist (ca. 9.500 Fzg./Tag auf der Waggumer Straße und ca. 8.000 Fzg./Tag auf der neuen Planstraße), zu einer weiteren Erhöhung auch der Luftschadstoffe beiträgt. Dieser Beitrag stellt allerdings in Relation zur bestehenden Situation keine signifikante Verschlechterung dar.</p>
--	--

Der zum Haus gehörende Garten könnte aufgrund des Verkehrslärms nicht mehr zu Erholungszwecken genutzt werden.

Es würde trotz zu ergreifender Lärm-schutzmaßnahmen ein Wertverlust der Liegenschaft eintreten.

Alternativ wäre eine Trassenführung, ca. 100 m parallel weiter östlich in Höhe der Einmündung „Am Großen Moore“/ Waggumer Straße möglich. Dort stehen keine Wohnhäuser in der Nähe. Eine Verkleinerung des zur baulichen Nutzung geplanten Sondergebietes, nordöstlich der Anflugbefeuerung Landerichtung 08 erhält die derzeitigen Sichertverhältnisse

8. Immissionsschutz (III)

Die 16. BImSchV berücksichtigt nicht den Immissionsschutz von Außenbereichen. Der Schutzanspruch ist an den Gebäudefassaden bzw. an den Fenstern schutzwürdiger Räume (z.B. Schlafzimmer, Arbeitszimmer, Kinderzimmer) zu ermitteln. Es ist nachvollziehbar, dass mit der Umsetzung der Planung Verschlechterungen der Außenwohnbereiche befürchtet werden. Die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, lärmoptimierter Asphalt) wirken sich aber auch auf die Außenbereich positiv aus (s.o.), auch wenn kein abschließender Schutz gewährt werden kann.

9. Wertverlust:

Mit baulichen Veränderungen im Umfeld vorhandener Bebauung gehen immer Veränderungen der bestehenden Werte einher, die grundsätzlich hinzunehmen sind. Die Nutzungsmöglichkeiten der privaten Grundstücke werden durch die Planungen nicht eingeschränkt. Soweit ein Anspruch von Anwohnern auf Lärm-schutz besteht, wird dem durch geeignete Maßnahmen Rechnung getragen. Ein entschädigungspflichtiger Wertverlust ist dadurch nicht erkennbar.

10. Trassenverlauf (II)

Der von den Einwendern vorgeschlagene Trassenverlauf wurde im Rahmen der Planung eingehend untersucht. Er steht den städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden auf den wenigen direkt am Forschungsflug-hafen Braunschweig-Wolfsburg gelegenen Flächen entgegen.

Durch eine Zerschneidung großer Teile der geplanten Sonderbauflächen sind die vorgesehenen Nutzungen im Sinne des angestrebten Avionik-Clusters nicht mehr bzw. nur noch sehr eingeschränkt möglich. Die Doppelschließung parallel zur Waggumer Straße erzeugt hohen Flächenverbrauch und damit einhergehend eine erhöhte Versiegelung durch Verkehrsflächen. Die vom Einwender

	<p>vorgeschlagene Trassenführung erschwert den Anschluss an den Ortsteil Bienrode und führt zu zusätzlichen Umwegen. Darüber hinaus ergeben sich erheblich Mehrkosten in Bau und Unterhaltung.</p> <p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 2 Schreiben vom 6. Juni 2010</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Im Planfeststellungsverfahren BI 39 mache ich hiermit folgende Einwendungen:</p> <p>Einwendung gegen den geplanten Trassenverlauf der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße mit der Einmündung auf die Waggumer Straße in Höhe Lönsweg 5 (Grundstück 299), wie im Vorentwurf BI 39 dargestellt.</p> <p>Einwendung gegen die geplante Freigabe des Sondergebietes nordöstlich der Anflugbefeuerung Landerichtung 08 zur baulichen Nutzung bis zu einer Gebäudehöhe von 10 m vor die Fensterfront des Wohnhauses Lönsweg 5 (Grundstück 299), wie im Vorentwurf BI 39 dargestellt.</p> <p>Durch die geplante Straßenführung ergibt sich eine beträchtliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität meiner Familie und mir sowie für</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 1 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 2 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 3, 4 und 5 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>

<p>Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße, die in ca. 2 m Abstand an meinem Grundstück 299 vorbeiführt, beschränkt sich größtenteils auf die Verkehrsanbindung der Dörfer Bienrode und Waggum. Die geplante Straße würde einen erheblichen Verkehrszuwachs an Personen- und Lastkraftwagen direkt vor meinem Wohnhaus mit sich bringen. Die Immissionszunahme von Lärm und Abgas wäre gravierend. Die in Richtung Waggum aus der Kurve heraus in wenigen Meter Entfernung beschleunigenden bzw. bremsenden Pkws und Lkws würden erhöht dazu beitragen.</p> <p>Der zum Haus gehörende Garten könnte, aufgrund des Verkehrslärms, nicht mehr zu Erholungszwecken genutzt werden. Es würde trotz zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen ein Wertverlust der Liegenschaft eintreten.</p> <p>Der zu erlösende Mietzins der Einliegerwohnung würde sinken.</p> <p>Alternativ wäre eine Trassenführung ca. 100 m parallel weiter östlich in Höhe der Einmündung „Am Großen Moore“/ Waggumer Straße möglich. Dort stehen keine Wohnhäuser in der Nähe. Eine Verkleinerung des zur baulichen Nutzung geplanten Sondergebietes nordöstlich der Anflugbefeuerung Landerichtung 08 erhält die derzeitigen Sichtverhältnisse.</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 6 und 7 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 8 der 1. Stellungnahmen verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr. 3 Schreiben vom Juni 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Im Planfeststellungsverfahren BI 39 machen wir hiermit folgende Einwendungen:</p> <p>Einspruch gegen den geplanten Trassenverlauf der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße mit Einmündung auf die Waggumer Straße in unmittelbarer Nähe des Lönsweges 7 (Grundstück 301). Durch die geplante Straßenführung und das damit erhöhte Verkehrsaufkommen ergibt sich eine außerordentlich hohe Einschränkung unserer Wohn- und Lebensqualität. Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße, die in geringem Abstand zu unserem Grundstück liegt, beschränkt sich bisher vorwiegend auf die Verkehrsanbindung der Dörfer Bienrode und Waggum. Durch die geplante Straßenführung ergibt sich in unserer unmittelbaren Nähe ein erheblicher Zuwachs des Pkw- und Lkw-Verkehrs mit gravierender Immissionszunahme von Lärm und Abgas. Die in Richtung Waggum fahrenden Pkw und Lkws tragen durch Bremsen und Beschleunigen erheblich dazu bei. Unsere Gärten können dann nicht mehr zu Erholungszwecken genutzt werden. Außerdem treten erhebliche Wertverluste für die Grundstücke ein. Eine alternative Lösung wäre eine Trassenführung ca. 100 m parallel weiter östlich in Höhe der Einmündung „Im Großen Moore“. Dort stehen keine Häuser.</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 4, 5, 6, 7, 8 und 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr. 4 vom 10. Juni 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Im Planfeststellungsverfahren BI 39 mache ich hiermit folgende Einwendungen:</p> <p>Einwendung gegen den geplanten Trassenverlauf der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße mit der Einmündung auf die Waggumer Straße in Höhe des Lönsweges, wie im Vorentwurf BI 39 dargestellt.</p> <p>Durch die geplante Straßenführung ergibt sich eine beträchtliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität meiner Familie und mir. Ein Erholungswert in unserem Garten ist dann nicht mehr gegeben.</p> <p>Wir müssen bereits jetzt schon den Lärm durch die Waggumer Straße, den angrenzenden Sportplatz, von der Autobahn und den Lärm und die Abgase der in absoluter Nähe vorbeifliegenden Flugzeuge erdulden. Hinzu kämen jetzt noch Lärm und Abgase des sich vermehrenden Straßenverkehrs.</p> <p>Wenn nun wegen der Kappung der Bevenroder Straße der gesamte Straßenverkehr in das Sondergebiet unmittelbar an den Lönsweg herangeführt werden soll, würde das für uns eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität darstellen. Gerade im Bereich von 60 bis 80</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 1 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 4, 5, 6, 7 und 8 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es ist nachvollziehbar, dass das Grundstück der Einwender von verschiedenen Seiten durch unterschiedliche Lärmquellen belastet wird. Allerdings ist festzustellen, dass die Lärmvorschriften bzw. die dazu erlassenen Regelwerke keine summierende Betrachtung vorsehen. Durch die Planung werden die bereits bestehenden Belastungen aus dem benachbarten Sportplatz nicht berührt. Die Auswirkungen aus dem Flugplatzbetrieb sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt worden. Für die gewerbliche Nutzung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, damit die zulässigen Lärmwerte nicht überschritten werden. Die festgestellten lärmtechnischen Auswirkungen aus den verkehrlichen Änderungen werden durch aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen kompensiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Berechnungen ein „worst-case-Szenario“ unterstellen.</p> <p>Es ist bekannt, dass Lärm gesundheitsschädlich ist. Dabei wird Lärm subjektiv häufig noch belastender empfunden, z.B. durch das Zusammenliegen mehrerer unterschiedlicher Lärmquellen. Vor dem Hintergrund, dass die festgesetzten Sondernutzungen nur in unmittelbarer</p>

<p>dbA besteht ein erhöhtes Risiko an Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wie aus Ihren Plänen zu ersehen ist, weisen Sie das Gebiet bereits mit den Lärmpegelbereichen IV und V aus, was genau diesem Bereich entspricht.</p> <p>Wir erheben Einwand gegen die geplante Freigabe des Sondergebietes zur baulichen Nutzung bis zu einer Gebäudehöhe von 10 m. Unsere derzeitige Sicht auf Feld und Flur und Natur würde uns dadurch genommen.</p> <p>Weiterhin erheben wir Einwand gegen die geplante Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des Lönsweges. Wer soll diese Haltestelle nutzen? Wenn sie wegen des Gewerbegebietes erforderlich ist, gehört sie auch mitten in dieses Gebiet.</p> <p>Es würde trotz zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen ein Wertverlust der Liegenschaft eintreten.</p> <p>Alternativ wäre eine Trassenführung in Höhe der Einmündung „Am Großen Moore“/ Waggumer Straße möglich. Dort stehen keine Wohnhäuser in der Nähe.</p>	<p>Nachbarschaft zum Flughafen sinnvoll sind und daher eine beliebige Verschiebung dieser Planung an eine andere Stelle im Stadtgebiet nicht möglich ist, werden zum weitestgehenden Schutz der Nachbarschaft Schutzmaßnahmen vorgesehen (vgl. Nr. 4. der 1. Stellungnahme). Eine weitergehende Rücknahme der Bebauungsmöglichkeiten, um so die Belästigungen in der Nachbarschaft zu vermeiden, wird jedoch nicht weiterverfolgt, da die Bereitstellung angemessener Entwicklungsmöglichkeiten für forschungs- und flughafenaffine Nutzungen an dieser Stelle höher gewichtet wird als der vollständige Schutz der Nachbarschaft.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 2 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Die im Straßenausbauplan dargestellte Bushaltestelle entspricht dem Wunsch der Braunschweiger Verkehrs-AG. Sie soll vor allem der im östlichen Teil von Bienrode lebenden Bevölkerung zugutekommen. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass gerade nachts von Bushaltestellen Störungen für die unmittelbaren Anwohner ausgehen können. Aus diesem Grund ist geplant, die Haltestelle in Richtung des geplanten Sondergebietes nach Westen hin zu verschieben.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird wiederum auf die Aussagen unter den Nummern 1 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwander erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen</p>

	<p>zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt. Der Standort der Bushaltestelle ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Dennoch soll sie in der weiteren Straßenausbauplanung nach Westen verschoben werden.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 5 Schreiben vom 6. Juni 2010</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Im Planfeststellungsverfahren BI 39 mache ich hiermit folgende Einwendungen:</p> <p>Einwendungen gegen den geplanten Trassenverlauf der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße mit der Einmündung auf die Waggumer Straße in Höhe Lönsweg 5 (Grundstück 299), wie im Vorentwurf BI 39, dargestellt.</p> <p>Einwendungen gegen die geplante Freigabe des Sondergebietes nordöstlich der Anflugbefeuerung Landerichtung 08 zur baulichen Nutzung bis zu einer Gebäudehöhe von 10 m vor die Fensterfront des Wohnhauses Lönsweg 5 (Grundstück 299), wie im Vorentwurf BI 39 dargestellt.</p> <p>Durch die geplante Straßenführung ergibt sich eine beträchtliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität meiner Familie und mir sowie für die Mieter der Einliegerwohnung im Anbau.</p> <p>Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße, die in ca. 2 m Abstand an meinem Grundstück vorbeiführt, beschränkt sich größtenteils auf die Verkehrsanbindung der Dörfer Bienrode und Waggum. Die geplante Straße würde einen erheblichen Verkehrszuwachs an Personen- und Lastkraftwagen direkt vor meinem Wohnhaus mit sich bringen. Die Immissionszunahme von Lärm und Abgas wäre gravierend. Die in Richtung Waggum aus der Kurve heraus in wenigen Meter Entfernung beschleunigenden bzw. bremsen-</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 1 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 2 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 4, 5, 6, 7 und 8 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>

<p>den Pkws und Lkws würden erhöht dazu beitragen.</p> <p>Der zum Hause gehörende Garten könnte aufgrund des Verkehrslärms nicht mehr zu Erholungszwecken genutzt werden.</p> <p>Es würde trotz zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen ein Wertverlust der Liegenschaft eintreten. Der zu erlösende Mietzins der Einliegerwohnung würde sinken.</p> <p>Alternativ wäre eine Trassenführung, ca. 100 m parallel weiter östlich in Höhe der Einmündung „Am Großen Moore“/ Waggumer Straße möglich. Dort stehen keine Wohnhäuser in der Nähe. Eine Alternative zur zweiten Einwendung wäre eine Verkleinerung des zur baulichen Nutzung geplanten Sondergebietes nordöstlich der Anflugbefeuerung Landerichtung 08. Das erhält die derzeitigen Sichtverhältnisse.</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 8 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird wiederum auf die Aussagen unter Nr. 1 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen. Die derzeitigen Sichtverhältnisse gehen bei einer Umsetzung des östlichen Abschnittes der Sondergebiete weitgehend verloren. Eine Rücknahme oder Verkleinerung der Bauflächen wird jedoch nicht weiterverfolgt, da die Bereitstellung angemessener Entwicklungsmöglichkeiten für forschungs- und flughafenaffine Nutzungen an dieser Stelle höher gewichtet wird als die Aussicht des Einwenders.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 6 Schreiben vom 10. Juni 2010</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Im Planfeststellungsverfahren BI 39 mache ich hiermit folgende Einwendungen:</p>	

<p>Einspruch gegen den geplanten Trassenverlauf der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/ Waggumer Straße mit Einmündung auf die Waggumer Straße in unmittelbarer Nähe des Lönsweges 6 (Grundstück 300). Durch die geplante Straßenführung und das damit erhöhte Verkehrsaufkommen ergibt sich eine außerordentlich hohe Einschränkung meiner Wohn- und Lebensqualität. Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße, die in geringem Abstand zu meinem Grundstück liegt, beschränkt sich bisher vorwiegend auf die Verkehrsanbindung der Dörfer Bienrode und Waggum. Durch die geplante Straßenführung ergibt sich in meiner unmittelbaren Nähe ein erheblicher Zuwachs des Pkw- und Lkw-Verkehrs mit gravierender Immissionszunahme von Lärm und Abgas. Die in Richtung Waggum fahrenden Pkws und Lkws tragen durch Bremsen und Beschleunigen erheblich dazu bei. Unsere Gärten können dann nicht mehr zu Erholungszwecken genutzt werden. Außerdem treten erhebliche Wertverluste für die Grundstücke ein. Eine alternative Lösung wäre eine Trassenführung ca. 100 m parallel weiter östlich in Höhe der Einmündung „Im Großen Moore“. Dort stehen keine Häuser.</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr. 7 Schreiben vom 14. Juni 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Gegen das Planfeststellungsverfahren BI 39 betreffend die neue Verbindungsstraße zwischen der Hermann-Blenk-Straße und der Waggumer Straße mit der Einmündung in den Lönsweg erhebe ich Einspruch.</p> <p>Ich tue dieses auch im Namen und im Auftrage von Herrn und Frau Dr. Rainer und Marlies Nickelsen vom Lönsweg 10.</p> <p>Hinsichtlich der Begründung verweise ich auf die Schreiben der Lönsweganwohner Klaus Teichert, Gottfried Hornisch, Harald Stock, Michael Heidenreich und Inge Folwatschni, denen ich mich neben noch vielen anderen Betroffenen dieser Region voll inhaltlich anschließe.</p> <p>Zusätzlich drängt sich mir der Eindruck auf, dass bei der Bearbeitung dieser Straßenbaumaßnahme (bezogen auf) die Gesamtsituation dieses Stadtteiles nicht mit der erforderlichen Sorgfalt vorgegangen wurde.</p> <p>Abschließend weise ich darauf hin, dass im Falle einer nicht gewährten Änderung dieses Verfahrens die Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens unverzüglich erfolgen wird.</p>	<p>Es wird auf die Aussagen der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr.8 Schreiben vom 15. Juli 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Gegen den Bebauungsplan BI 39 mache ich hiermit folgende Einwendungen:</p> <p>Die gegenwärtige Haltung der Stadt Braunschweig soll den immissionsbetroffenen Anwohnern des Lönsweges suggerieren, sie hätten keine Rechte aus der 16. BImSchV § 1 Abs. 2, weil deren Anwendungsvoraussetzungen nicht gegeben seien.</p> <p>Die von der Stadt Braunschweig in Auftrag gegebenen Lärmgutachten bestätigen in einer naturgemäß zurückhaltenden Beurteilung eine Zunahme der Schallintensität auf tagsüber > 70 dB(A) und nachts > 60 dB(A). Das entspricht laut Gutachten mindestens Lärmpegelbereich V. Dieses ist auch schon im Bebauungsplan BI 39, Stand 20.05.2010, für die Waggumer Straße vor der Einmündung Lönsweg publiziert.</p> <p>Eine wesentliche Änderung ergibt sich zumindest, wenn ein erheblicher baulicher Eingriff, hier Anschluss der „Bienroder Spange“ und Wegfall der Grasseler Straße durch BI 39, zu einem Anstieg des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) oder 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht führt.</p> <p>Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße, die in ca. 2 m Abstand an meinem Grundstück vorbeiführt, beschränkt sich größtenteils auf die Verkehrsanbindung der Dörfer Bienrode und Waggum mit ca. 3 000 Verkehrsbewegungen pro Tag. Die geplante Straße würde einen</p>	<p><u>1. Immissionsschutz - Lärm</u> Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV erstreckt sich nur auf den Verkehrslärm ausgehend vom Neubau oder von der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Der unmittelbare Bereich der Straße vor dem Grundstück des Einwenders liegt verordnungskonform nicht mehr im Bereich einer wesentlichen Änderung, geschweige denn eines Neubaus. Betrachtet man trotzdem die Immissionspegel für das Grundstück des Einwenders, so wird ersichtlich, dass diese deutlich unter 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen. Unbeschadet der Tatsache, dass hier kein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der Verordnung vorliegt, werden die Lärmschutzkriterien einer wesentlichen Änderung eingehalten.</p> <p><u>2. Baulicher Schallschutz für Neubauten</u> Die Ermittlung von Lärmpegelbereichen bestimmt sich dagegen nach der DIN 4109. Dabei werden alle vorhandenen Immissionen energetisch addiert und anschließend mit einem 3 dB(A) Zuschlag versehen. Die Lärmpegelbereiche werden bei Neubaugebieten zur Ermittlung des erforderlichen baulichen Schallschutzes innerhalb eines Plangebietes angewandt. Es geht hierbei ausschließlich um die Qualität des baulichen Schallschutzes von Neubauten in einem Plangebiet; Ziel ist der baulich schallgedämpfte Innenraum.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 1, 2, 4, 6, 7 und 8 der 1. Stellungnahme verwiesen. Der vorgesehene Kurvenradius gewährleistet, dass starke Brems- und Beschleunigungsmanöver in der neuen Hauptverkehrsrichtung nicht erforderlich sind.</p>

<p>erheblichen Verkehrszuwachs an Personen- und Lastkraftwagen direkt vor meinem Wohnhaus mit sich bringen. Die Immissionszunahme an Lärm und Abgas von über 9 000 Fahrzeugen pro Tag wäre gravierend. Die in Richtung Waggum aus der Kurve heraus in wenigen Metern Entfernung beschleunigenden bzw. bremsenden Pkw und Lkw würden erhöht dazu beitragen.</p> <p>Jetzt schon ist durch die temporäre Sperrung der Altmarkstraße und der Hermann-Blenk-Straße der Verkehr deutlich erhöht. Das gibt den Anwohnern im Lönsweg einen Ausblick auf die Immissionslage nach Fertigstellung der von der Stadt vorgestellten Planungsvarianten V1 - V3. In allen Varianten wird die zu bauende Planstraße in Höhe Einmündung Lönsweg auf die Waggumer Straße geführt. Die Waggumer Straße nimmt dort den Gesamtverkehr auf. Die Stadt Braunschweig bestreitet meinen Anspruch auf jedweden Schallschutz entlang der lärmwirksamen Abgrenzung meines Grundstückes zur Waggumer Straße.</p> <p>Durch die geplante Straßenführung ergibt sich eine beträchtliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität meiner Familie und mir sowie für die Mieter der Einliegerwohnung im Anbau. Der zum Haus gehörende Garten könnte aufgrund des Verkehrslärms etc. nicht mehr zu Erholungszwecken genutzt werden. Es würde trotz zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen ein Wertverlust der Liegenschaft eintreten. Der zu erlösende Mietzins der Einliegerwohnung würde sinken.</p> <p>Der Bebauungsplan sieht vor meinem Haus westlich der Landebahn 08 mehrere Sondergewerbeflächen vor. Dort soll eine Gebäudehöhe von 10 m zugelassen werden. Die Planstraße „Bienroder Spange“ soll laut Aussage der städtischen Mitarbeiter primär zur Erschließung des Gewerbegebietes dienen.</p>	<p>Die verschiedenen Umfahrungsvarianten sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Das angefertigte Schallgutachten berücksichtigt hinsichtlich der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Forschungsflughafens in Rede stehenden Umfahrungsalternativen diejenige Alternative, die aufgrund des erstellten Verkehrsgutachtens den höchsten Verkehrszuwachs erwarten lässt („worst-case“-Betrachtung). Es wird zudem auf die Aussagen unter Nr. 6 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 2 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
---	---

Große Teile des zu erschließenden Gewerbegebietes liegen in einem Schutzbereich des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.

Die so genannte RESA (Runway end safety area) wird festgelegt in den Richtlinien ICAO Annex 14, 3.4.2, 3.4.3, 3.5.3 und 3.5.5. Alle Einzelflächen addiert ergeben eine Gesamtfläche von 300 x 300 m, ohne ein Hindernis, mittig, an den Beginn der Lande- und Startbahn 08/26 gelegt.

Die bisherigen Ausnahme-(Bestands-) Regelungen zur RESA gelten nicht mehr. Der Flughafen verfolgt eine Neuzulassung des IFR-Flugbetriebes nach Code 4 Standards. Die BRD hat sich zur Einhaltung der im Annex 14 festgelegten „Recommendations“ ausgesprochen. Die Einhaltung dieser Regularien wird durch die DFS Deutsche Flugsicherung überprüft. Danach erfolgt die Neuzulassung des IFR-Flugbetriebes nach Code 4. Eine Bebauung in diesem Bereich führt zur Nichterteilung bzw. Rücknahme der IFR-Betriebserlaubnis des gesamten Flughafens seitens der DFS. Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg hätte dann Hobby-Status.

Mein Einwand richtet sich gegen den sicherheitsrelevanten Versuch der Beschneidung der RESA-Fläche nördlich und südlich der Landebahnmittellinie 08 mit Hilfe von fragwürdigen Sondergutachten.

Die vom Oberverwaltungsgericht im Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen- ausbau geforderte Einhaltung der Vereinbarung 4.4.2 über die östliche Umfahrung an die L 635 nebst Radweg zwischen dem Maßnahmeträger und dem Baulastträger vor dem Baubeginn an der Landebahn 26/08 ist offensichtlich nicht erfolgt. Der Bebauungsplan liegt zum heutigen Tage, 15.07.2010, noch öffentlich aus. Der Flugplatz ist geschlossen; es haben irreversible Baumaßnahmen dort begonnen. Die Hermann-Blenk-Straße und die Altmarktstraße sind wegen wesentlichen baulichen Änderungen gesperrt. Die ausgelegten Bauplanungen BI 39 befassen sich mit diesen Straßenabschnitten. Mein

Die erforderliche Dimension der RESA-Flächen (Runway-End-Safety-Area) wurde von einem Fachplanungsbüro im Auftrag der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH anhand der einschlägigen Regelwerke ermittelt und aufgrund der Einwendung nochmals überprüft. Die in diesem Fall angesetzten Maße liegen im Rahmen der Anforderungen. Die RESA-Flächen sind im Bebauungsplan als „Flächen mit besonderem Nutzungszweck (Luftverkehr)“ gesichert. Die entsprechende fachrechtliche Ausformulierung erfolgt im Rahmen eines gesonderten Plangenehmigungsverfahrens.

Der Bebauungsplan dient der Entwicklung und Erschließung von geeigneten Flächen für die Ansiedlung von Technologie- und Forschungsbetrieben mit einer gezielten funktionalen Verknüpfung zum Flughafenstandort. Die durch Planfeststellungsbeschluss ermöglichte Flughafenerweiterung ist hiervon nicht berührt. Etwaige Ansprüche dagegen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend zu machen. Vereinbarungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Sicherung der Flughafen- umfahrung getroffen wurden, werden durch die Bebauungspläne nicht bindend umgesetzt. Es ist nicht zu verkennen, dass die durch die Bebauungspläne

<p>Einwand richtet sich gegen den billigen Verstoß der Stadt Braunschweig gegen die oben genannte Vereinbarung. Des Weiteren sollen Fakten geschaffen werden, die den Rechtsweg der Anwohner beschneiden.</p>	<p>ermöglichte "Bienroder Spange" Verkehre aus der Flughafenumfahrung abwickeln kann, eine Umgehung des Planfeststellungsbeschlusses ist damit jedoch nicht verbunden.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 9 Schreiben vom 14. Juli 2010 DB Services Immobilien GmbH Kurt-Schumacher-Straße 7 30159 Hannover</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Schreiben der DB Services Immobilien GmbH im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB weiterhin Gültigkeit hat.</p>	<p>Siehe Anlage 6 zu dieser Vorlage, Stellungnahme Nr. 3</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Siehe Anlage 6 dieser Vorlage, Stellungnahme Nr. 3</p>
<p>Stellungnahme Nr. 10 Schreiben vom 13. Juli 2010 Landwirtschaftskammer Nds. Helene-Künne-Allee 5 38122 Braunschweig</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass das Schreiben der Landwirtschaftskammer Niedersachsen im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB weiterhin Gültigkeit hat.</p>	<p>Siehe Anlage 6 dieser Vorlage, Stellungnahme Nr. 7</p>

	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Siehe Anlage 6 dieser Vorlage, Stellungnahme Nr. 7</p>
<p>Stellungnahme Nr. 11 Schreiben vom 20. Juli 2010</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Gegen den Bebauungsplan B 139 erhebe ich hiermit Einspruch:</p> <p>Die gegenwärtige Haltung der Stadtverwaltung Braunschweig will den immissionsbetroffenen Anwohnern des Lönsweges einreden, dass sie keine Rechte aus der 16. BImSchV Abs. 2 hätten, weil die Voraussetzung für deren Anwendung nicht gegeben sei.</p> <p>Die für die Stadt arbeitenden Gutachter bestätigen, verständlicherweise zurückhaltend, eine Zunahme der Schallintensität auf tagsüber > 70 dB(A) und nachts > 60 dB(A). Laut Gutachten entspricht das mindestens Lärmpegelbereich V. Schon im Bebauungsplan B 139, Stand 20.05.2010, für die Waggumer Straße vor der Einmündung Lönsweg wird dieses publiziert. Eine Erhöhung des Pegels wird sich noch ergeben bei Wegfall der Grasseler Straße und Anschluss der Bienroder Spange.</p> <p>Die bisherige Nutzung der Waggumer Straße beschränkt sich größtenteils auf die Verkehrsanbindung Bienrode und Waggum (ca. 3 000 Verkehrsbewegungen täglich). Ein erhebliches Ansteigen des Verkehrs an Personen- und Lastkraftwagen in mittelbarer Nähe meines Hauses wird sich durch die geplante Straße ergeben.</p>	<p>Die Anwohner wurden im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die Lärmsituation informiert. Dabei wurden auch die sich aus den rechtlichen Grundlagen ergebenden Pflichten zur Herstellung von Lärmschutzmaßnahmen erörtert. Wie vom Lärmgutachter festgestellt wurde, ergeben sich danach bindende Verpflichtungen für die Gebäude Lönsweg 3 und 4. Von einer fälschlichen Einrede kann daher nicht gesprochen werden. Es wird zudem auf die Aussagen unter Nummer 1 der 8. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Die Ermittlung von Lärmpegelbereichen bestimmt sich dagegen nach der DIN 4109. Dabei werden alle vorhandenen Immissionen energetisch addiert und anschließend mit einem 3 dB(A) Zuschlag versehen. Die Lärmpegelbereiche werden bei Neubaugebieten zur Ermittlung des erforderlichen baulichen Schallschutzes innerhalb eines Plangebietes angewandt. Es wird zudem auf die Aussagen unter Nummer 2 der 8. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Für die folgenden Einwände wird auf die Aussagen unter den Nummern 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>

Die Immissionszunahme an Lärm und Abgasen von über 9 000 Fahrzeugen täglich wäre schwerwiegend. Dazu tragen auch noch die Beschleunigung aus der Kurve und das Bremsen der Pkw und Lkw vor der Kurve bei.

Im Augenblick ist der Verkehr durch die zeitliche Sperrung der Altmarkstraße und der Hermann-Blenk-Straße deutlich erhöht. Das gibt den Anwohnern am Lönsweg heute schon einen Vorgesmack auf die Immissionslage der Fertigstellung der von der Stadt vorgestellten Planungsvarianten V1 - V3.

Bei allen Möglichkeiten wird die „Planstraße“ in Höhe des Lönsweges auf die Waggumer Straße geführt. In dieser Situation will die Stadt Braunschweig unseren Anspruch auf jedweden Schallschutz (ausgenommen: lärmindernder Asphalt) verweigern.

Durch diese Straßenplanung wird die Lebens- und Wohnqualität stark eingeschränkt. Gerade die drei Schlafräume, die im ersten OG meines Hauses untergebracht sind, sind von den vermehrten Verkehrseinflüssen betroffen. Besonders ist auch der für Erholungszwecke zu nutzende Garten nicht mehr in diesem Sinne zu nutzen.

Dazu kommt eine gravierende Wertminderung des Hauses.

Vom OVG wurde im Planfeststellungsverfahren zum Flughafen ausbau gefordert, die Vereinbarung 4, 4.2 über die östliche Umfahrung an die L 635 nebst Radweg zwischen dem Maßnahmenträger und dem Bauträger vor dem Baubeginn an der Landebahn 26/08 einzuhalten. Offensichtlich ist dies nicht erfolgt.

Der Bebauungsplan lag am 15.07.2010 noch öffentlich aus. Der Flughafen ist geschlossen; es haben bereits irreversible Baumaßnahmen angefangen; Hermann-Blenk-Straße und Altmarkstraße sind wegen baulicher Änderungen gesperrt. Mit diesen Straßenabschnitten

Es wird an dieser Stelle auf die Aussagen unter Nr. 6 der 1. Stellungnahme verwiesen, in denen die vorgesehenen Maßnahmen (Schallschutzwände, lärmindernder Asphalt und passive Maßnahmen für das Gebäude Lönsweg 3) beschrieben sind.

Der Bebauungsplan dient der Entwicklung und Erschließung von geeigneten Flächen für die Ansiedlung von Technologie- und Forschungsbetrieben mit einer gezielten funktionalen Verknüpfung zum Flughafenstandort. Die durch Planfeststellungsbeschluss ermöglichte Flughafenerweiterung ist hiervon nicht berührt. Etwaige Ansprüche dagegen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend zu machen. Vereinbarungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Sicherung der Flughafenumfahrung getroffen wurden, werden durch die Bebauungspläne nicht bindend umgesetzt. Es ist nicht zu verken-

<p>befassen sich die ausgelegten Bauplanungen B 139.</p> <p>Damit werden Fakten gegen die oben genannten Vereinbarungen geschaffen!</p>	<p>nen, dass die durch die Bebauungspläne ermöglichte "Bienroder Spange" Verkehr aus der Flughafenumfahrung abwickeln kann, eine Umgehung des Planfeststellungsbeschlusses ist damit jedoch nicht verbunden.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 12 Schreiben vom 21. Juli 2010</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>(...) Durch diese Straßenplanung wird die Lebens- und Wohnqualität, besonders auch der für Erholungszwecke zu nutzende Garten, stark eingeschränkt. Auch die Schlafqualität in der Nacht ist stark eingeschränkt, da meine Schlafräume direkt zur Waggumer Straße liegen (Lönsweg 7). (...)</p>	<p>Die Stellungnahmen Nr. 11 und 12 sind wortgleich. Lediglich der aufgeführte Absatz ist nicht in dieser Formulierung in der Stellungnahme Nr. 11 enthalten.</p> <p>Es wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme 11 verwiesen sowie darüber hinaus auf die Aussagen unter den Nummern 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 der 1. Stellungnahme.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr. 13 Schreiben vom 21. Juli 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Bezug nehmend auf das Urteil des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes 7KS 28/07 vom 20.05.2009 und den Bebauungsplan „Forschungsflughafen-Nordwest“, BI 39, vom 14.06.2010 mache ich folgende Einwendungen:</p> <p>Einwendung gegen den geplanten Trassenverlauf, der Straßenverbindung Hermann-Blenk-Straße/Waggumer Straße, mit der Einmündung auf die Waggumer Straße in Höhe des Lönsweges (Bienroder Spange), wie im Bebauungsplan BI 39 dargestellt.</p> <p>Durch die geplante Straßenführung ergibt sich eine beträchtliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität meiner Familie und mir. Ein Erholungswert in unserem Garten ist dann nicht mehr gegeben, weil ein Verkehrszuwachs von 54 % errechnet wurde. Diese Verkehrsbelästigung ist mit der geplanten Variante (Bienroder Spange) ausschließlich von den Bürgern des Lönsweges zu ertragen.</p> <p>Wir müssen bereits jetzt schon den Lärm durch die Waggumer Straße, den angrenzenden Sportplatz, der Autobahn und den Lärm und die Abgase in absoluter Nähe vorbeifliegender Flugzeuge erdulden. Hinzu kämen jetzt noch Lärm, Abgase und Feinstäube des sich um 54 % vermehrenden Straßenverkehrs. Außerdem werden wir in Zukunft noch dem Lärm der Regionalbahn ausgesetzt. Mit Kappung der Grasseler Straße wird auch erheblich mehr der Lkw-Verkehr zu erwarten sein, welcher zurzeit kaum vorhanden ist. Das bedeutet, dass auch die Immissionswerte stark ansteigen werden. Unsere komplette Wohnung, die sich in der ersten Etage befindet, ist vollständig dem Lärmpegel ausgesetzt: Küchenfenster ist nach Westen ausgerichtet Wohnbereichsfenster ist zum Süden ausgerichtet (2 Dachflächenfenster) Essbereich mit Balkon, zum Westen</p>	<p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 1 und 10 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter den Nummern 4, 5, 6, 7 und 8 der 1. Stellungnahme verwiesen</p> <p>Es ist nachvollziehbar, dass die Einwender das Grundstück von verschiedenen Seiten durch unterschiedliche Lärmquellen belastet ansehen. Allerdings ist festzustellen, dass die Lärmvorschriften bzw. die dazu erlassenen Regelwerke keine summierende Betrachtung vorsehen. Durch die Planung werden die bereits bestehenden Belastungen aus dem benachbarten Sportplatz nicht berührt. Die Auswirkungen aus dem Flugplatzbetrieb sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt worden. Für die gewerbliche Nutzung trifft der Bebauungsplan Festsetzungen, damit die zulässigen Lärmwerte nicht überschritten werden. Die festgestellten lärmtechnischen Auswirkungen aus den verkehrlichen Änderungen werden durch aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen kompensiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Berechnungen eine „worst-</p>

<p>ausgerichtet Gästezimmerfenster ist zum Osten ausgerichtet Schlafzimmerfenster ebenfalls zum Osten ausgerichtet Die Wohnung im Erdgeschoss ist gleichermaßen aufgeteilt.</p> <p>Damit wir uns in Zukunft, zumindest in unserer Wohnung, erholsam aufhalten können, fordern wir einen angemessenen Lärmschutz.</p> <p>Wenn nun wegen der Kappung der Grasseler Straße der gesamte Straßenverkehr in das Sondergebiet bis unmittelbar an den Lönsweg herangeführt werden soll, würde das für uns eine stark gesundheitsschädigende Belastung und eine erhebliche Minderung der Lebensqualität darstellen. Gerade im Bereich von 60 bis 80 dB(A) besteht ein erhöhtes Risiko an Herz-Kreislauf-Erkrankungen.</p> <p>Wie aus den Plänen zu ersehen ist, wird die Straßenführung bereits mit den Lärmpegelbereichen IV und V ausgewiesen. Somit kann man doch davon ausgehen, dass der Lönsweg 8 mindestens im Lärmpegel III liegt. Laut BauNVO sind im Lärmpegelbereich III bereits lärmgedämmte Fenster vorgeschrieben.</p> <p>Wir erheben Einwand gegen eine geplante Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe des Lönsweges. Wer soll diese Haltestelle nutzen? Wenn sie wegen des Gewerbegebietes erforderlich ist, gehört sie auch mitten in dieses Gebiet.</p>	<p>case“-Betrachtung unterstellen.</p> <p>Art und Umfang des vorgesehenen Lärmschutzes ergeben sich aus den erstellten Fachgutachten (Schallschutzwand, lärmoptimierter Asphalt und ggf. passive Maßnahmen). Darüber hinaus sollen die östlichen Anwohner des Lönsweges ebenfalls durch eine 2 Meter hohe und 40 Meter lange Schallschutzwand geschützt werden. Diese kommt dann auch dem Einwender zugute.</p> <p>Die verschiedenen Umfahrungsvarianten sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Das angefertigte Schallgutachten berücksichtigt hinsichtlich der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Forschungsflughafens in Rede stehenden Umfahrungsalternativen diejenige Alternative, die aufgrund des erstellten Verkehrsgutachtens den höchsten Verkehrszuwachs erwarten lässt („worst-case“-Betrachtung). Es wird zudem auf die Aussagen unter den Nummern 4, 6, 7 und 8 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Die Ermittlung von Lärmpegelbereichen bestimmt sich dagegen nach der DIN 4109. Dabei werden alle vorhandenen Immissionen energetisch addiert und anschließend mit einem 3 dB(A)-Zuschlag versehen. Die Lärmpegelbereiche werden bei Neubaugebieten zur Ermittlung des erforderlichen baulichen Schallschutzes innerhalb eines Plangebietes angewandt.</p> <p>Die im Straßenausbauplan dargestellte Bushaltestelle entspricht dem Wunsch der Braunschweiger Verkehrs-AG. Sie soll vor allem der im östlichen Teil von Bienrode lebenden Bevölkerung zugutekommen. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass gerade nachts von Bushal-</p>
---	--

<p>Durch die oben aufgeführten Planungen entsteht ein gravierender Wertverlust an unserer Liegenschaft. Somit ist auch unsere Altersvorsorge in Frage gestellt, auf die wir zielstrebig hingearbeitet haben. Diese Auswirkungen betreffen nicht nur meine Frau und mich, sondern auch unsere Kinder.</p>	<p>Stellen Störungen für die unmittelbaren Anwohner ausgehen können. Aus diesem Grund ist geplant, die Haltestelle in Richtung des geplanten Sondergebietes nach Westen hin zu verschieben.</p> <p>Es wird zudem auf die Aussagen unter den Nummern 1 und 2 der 8. Stellungnahme verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt. Der Standort der Bushaltestelle ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Dennoch soll sie in der weiteren Straßenausbauplanung nach Westen verschoben werden.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 14 Schreiben vom 22. Juli 2010</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Zur Wahrung meiner Rechte mache ich hiermit gegen den Bebauungsplan BI 39 folgende Einwendungen:</p> <p>Die Waggumer Straße nimmt durch die „Bienroder Spange“ den gesamten Verkehr, der sich aus den Planungsvarianten 1 - 3 ergibt, auf. Der Immissionsanstieg bei einer Zunahme von 3 000 auf 9 000 Verkehrsbewegungen pro Tag auf mein Haus und Garten ist wesentlich. Nicht nur</p>	<p>Die verschiedenen Umfahrungsvarianten sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Das angefertigte Schallgutachten berücksichtigt hinsichtlich der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Forschungsflughafens in Rede stehenden Umfahrungsalternativen diejenige</p>

<p>der Lärm, sondern auch die Belastung mit Feinstaub, Abgasen und Erschütterungen nimmt zu. Die Schlafzimmer unseres Hauses befinden sich im Obergeschoss. Die Fenster zweier Schlafzimmer gehen nach Süden, Richtung Waggumer Straße. Die Fenster eines Schlafzimmers gehen in Richtung Westen, mit Blick auf die Waggumer Straße.</p> <p>Durch den Kurvenverlauf der Straße vor meinem Garten ist zu befürchten, dass zu schnell fahrende Fahrzeuge, hier besonders Straßenrennen veranstaltende Kraftfahrer, in meinen Garten getragen werden und meine Familie gefährden.</p> <p>Durch die geplante Straße würde, trotz zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen, ein Wertverlust der Liegenschaft eintreten.</p>	<p>Alternative, die aufgrund des erstellten Verkehrsgutachtens den höchsten Verkehrszuwachs erwarten lässt („worst-case“-Betrachtung). Darüber hinaus wird an dieser Stelle auf die Aussagen unter den Nummern 4, 6, 7 und 8 der 1. Stellungnahme verwiesen. Die vorgesehenen Maßnahmen (Schallschutzwände, lärm-mindernder Asphalt und ggf. passive Maßnahmen) sind hier aufgeführt.</p> <p>Die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit auf der Planstraße und der Waggumer Straße im Bereich der Ortschaft Bienrode beträgt 50 km/h. Eventuelles gesetzeswidriges Verhalten Einzelner ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Durch die geänderte Hauptfahrtrichtung in Richtung Westen wird der lange gerade Streckenabschnitt zwischen Waggum und Bienrode durch die vorgesehene Kurve hinsichtlich der zu erwartenden Geschwindigkeit entschärft. Aus Richtung Süden kommend werden zwei bauliche Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die zu einer zusätzlichen Entschleunigung des Verkehrs beitragen werden.</p> <p>Es wird auf die Aussagen unter Nr. 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr. 15 Schreiben vom 23. Juli 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Hiermit zeige ich an, dass mich die Damen Patricia Rekow geb. Flesche und Katharina Flesche, letzte vertreten durch ihre Betreuerin, Lönsweg 3, 38110 Braunschweig mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt haben. Hauptziel des oben genannten Bebauungsplanes ist die Nutzbarmachung der im Nahbereich des Forschungsflughafens befindlichen Flächen für flughafenbezogene Gewerbe- und Forschungseinrichtungen. Die Erschließung dieser Sonderbauflächen soll über eine Verlängerung der Planstraße A des in der Aufstellung befindlichen Bauplanes WA 70 erfolgen. Diesbezüglich ist geplant, die so genannte „Bienroder Spange“ als Erschließungsstraße und später als Ersatz für die künftig entfallende Grasseler Straße zu nutzen.</p> <p>Dies ist mit erheblichen Beeinträchtigungen für meine Mandantschaft verbunden, deren Grundstück Lönsweg 3 direkt vor der Erschließungsstraße endet.</p> <p>Die Waggumer Straße nimmt durch die „Bienroder Spange“ den gesamten Verkehr, der sich aus den Planungsvarianten 1 - 3 ergibt, auf. Dies würde zu einem erheblichen Emissionsanstieg bei der Zunahme von 3 000 auf 5 000 Verkehrsbewegungen pro Tag hinauslaufen. Neben der Erschließungsstraße werden nunmehr in unmittelbarer Nähe Gewerbebetriebe aus dem Bereich Luft- und Raumfahrt sowie Verkehrstechnik angesiedelt. Dies würde ebenfalls zu einem enormen Emissionsanstieg führen.</p> <p>Derzeit ist das umgeplante Gebiet geprägt durch landwirtschaftliche Nutzung und Wohnbebauung. Im Fall meiner Mandantschaft wird es zu einem extremen Anstieg des Verkehrslärms kommen, auch unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen A 2, A 391, Forststraße und Waggumer Straße. Im Hinblick darauf, dass die so genannte</p>	<p>Insgesamt wird auf die Aussagen unter der 1. Stellungnahme verwiesen. Darüber hinaus werden folgende Stellungnahmen abgegeben:</p> <p>Der Bebauungsplan regelt nicht ursächlich die zukünftige Abwicklung des Verkehrs. Da jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass die von der Stadt präferierte Ostumfahrung nicht zur Ausführung kommt, ist die zugrundeliegende Betrachtung der künftigen Verkehrszahlen eine „worst-case“-Betrachtung im Sinne der Anwohner. Bei Umsetzung der favorisierten Ostumfahrung des Flughafens würde der Verkehrszuwachs im Bereich der Bienroder Spange deutlich geringer ausfallen.</p> <p>Die zukünftigen Gewerbeemissionen werden durch die festgesetzten IFSP (immissionsrelevante flächenbezogene Schallleistungspegel) die einschlägigen Immissionsrichtwerte einhalten. Beruhend auf den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen werden die südlich angrenzenden Sonderbauflächen so dimensioniert und festgesetzt, dass</p>

<p>„Bienroder Spange“ direkt am Grundstück unserer Mandantschaft verlaufen würde. Darüber hinaus entsteht entsprechender Gewerbelärm durch die neu zu schaffenden Gewerbeflächen.</p> <p>Um einen Emissionskonflikt zwischen dem Gewerbegebiet und der bisher vorherrschenden Wohnbebauung zu verhindern, muss aus hiesiger Sicht für die unmittelbar neben den durch Wohnbebauung geprägten Gebiet liegenden gewerblichen Bauflächen eine Einschränkung der Emissionen festgesetzt werden. Insofern ist eine Gliederung nach der Baunutzungsverordnung erforderlich.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wird bereits jetzt ein entsprechender Widerspruch gegen den Bebauungsplan erhoben.</p> <p>Im Weiteren soll aber darauf hingewiesen werden, dass bei Durchführung der Planung zumindest Maßnahmen bereits im Bebauungsplan festgelegt werden müssen, welche meine Mandantschaft vor entsprechenden Emissionen schützen.</p> <p>Diesbezüglich soll bereits in Planung eine Lärmschutzwand sein, darüber hinaus wären aber auch entsprechende Schallschutzfenster erforderlich. Diesbezüglich ist auszuführen, dass im Haus Lönsweg 3 die schwerstpflegebedürftige Katharina Flesche lebt. Diese kann ihr Bett nicht verlassen.</p> <p>Aufgrund der besonderen Wohnsituation der Familie Flesche, welche kurz skizziert werden soll, ist es erforderlich, dass sämtliche im Erdgeschoss und im Dachgeschoss befindlichen Fenster gegen Schallschutzfenster ausgetauscht werden. Dies vor dem Hintergrund, dass sich das Pflegezimmer der Frau Flesche im Erdgeschoss befindet und es, um Frau Flesche in das soziale Leben zu integrieren, über keine Abtrennung zum Wohnzimmer verfügt. Infolge dessen erfolgt die Belüftung des Zimmers durch die Terrassentür. Im Hinblick auf den Gesundheitszustand der Frau Flesche - dieser kann</p>	<p>durch die dort ansiedelnden Nutzungen nachweislich an den vorhandenen Wohnbebauungen (hier: Lönsweg) die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für Allgemeine Wohngebiete von 55,0 dB(A) am Tage und 40,0 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Somit ist die vom Einwender angesprochene Einschränkung der Emissionen im Bebauungsplan festgesetzt. Entsprechende Nachweise müssen im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.</p> <p>Der Widerspruch ist unbegründet, da die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein allgemeines Wohngebiet (WA) durch die Festsetzungen im Bebauungsplan eingehalten werden müssen.</p> <p>Gemäß den erbrachten Schallgutachten werden bei Umsetzungen der Lärmschutzwand und des lärmoptimierten Asphaltbelags die zulässigen Immissionsgrenzwerte unterschritten. Weitere Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.</p> <p>Die Wohnsituation wird zur Kenntnis genommen. Das Mitgefühl wurde seitens der Verwaltung in einem persönlichen Gespräch zum Ausdruck gebracht. Weitergehende, über die gesetzlich vorgesehenen Rechte hinausgehende Ansprüche können aus der besonderen Situation der Familie allerdings nicht abgeleitet werden.</p>
--	---

ohne Weiteres belegt werden - schreckt diese bei plötzlichen Geräuschen auf und erleidet Angstzustände. Frau Flesche erhält seit Jahren starke Medikamente. Das Fenster des Badezimmers ist lediglich 5 m vom Standort der Frau Flesche und das Fenster der Küche lediglich 7 m entfernt. Vor diesem Hintergrund sind sämtliche Fenster des Erdgeschosses zu dämmen.

Im ersten Obergeschoss befindet sich das Schlafzimmer der Betreuerin, welches ebenfalls infolge dieses Charakters mit Schallschutzfenstern auszustatten ist. Weiterhin befinden sich im Obergeschoss das Schlafzimmer der Miteigentümerin Patricia Rekow geb. Flesche sowie das Zimmer ihres fünf Jahre alten Sohnes. Die diesbezüglichen Fenster sind ebenfalls durch Lärmschutzverglasung zu ersetzen. Insofern ist der Austausch von acht Fenstern sowie der Terrassentür erforderlich. Des Weiteren sind mindestens im Hinblick auf den Emissionsanstieg der Pflegeraum der Frau Flesche sowie das sich anschließende Wohnzimmer mit einer Klimaanlage zu versehen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass durch die Bebauung ein Wertverlust des Grundeigentums meiner Mandantschaft eintreten wird.

Derzeit berücksichtigt die Planung aus hiesiger Sicht nicht ausreichend die Interessen der Nachbarn und wird gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme mit der derzeitigen Bauplanung verstoßen. Diesbezüglich liegt aus hiesiger Sicht ein Abwägungsdefizit vor. Nach § 1 Abs. 7 BauGB ist Voraussetzung rechtmäßiger Planung, dass die verschiedenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden. Fehler im Abwägungsergebnis werden weder von § 214 Abs. 3 S. 2 2. HS BauGB noch von § 215 Abs. 1 BauGB erfasst und sind damit immer beachtlich.

Es wird auf die Aussagen unter Nr. 9 der 1. Stellungnahme verwiesen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes werden öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Es ist dabei unbestritten, dass die vorgesehene Planung auch zu zusätzlichen Belastungen Einzelner führen kann. In diesem Fall wird die Notwendigkeit, rund um den Flughafen geeignete Flächen für flughafenaffines Gewerbe und/ oder Forschung zur Stärkung des Gesamtstandortes Braunschweig zu entwickeln, aber höher gewichtet als der Erhalt des Status Quo. Unter Berücksichtigung der gesamtstädtisch zu erwartenden Entwicklungsimpulse auf den Gebieten der Luft- und Raumfahrt bzw. der Verkehrstechnik erscheint

<p>Der Bebauungsplan WA 70 erwähnt in der Gesamtabwägung nicht einmal Anwohnerinteressen. Darüber hinaus sollen Gebäudehöhen bis zu 20 m zulässig sein. Auch diesbezüglich wird kein Bezug zu der überwiegend eingeschossigen angrenzenden Wohnbebauung genommen.</p> <p>Die diesbezüglichen Bedenken der Familie Flesche können vorliegend nur durch ausreichende präventive Maßnahmen (Schallschutzwand, Begrenzung der Bebauung, Lärmschutzmaßnahmen (Fenster)) ausgeräumt werden. Diesbezüglich wird ein entsprechendes Angebot seitens der Planungsbehörde erwartet.</p>	<p>die Zurückstellung von Belangen Einzelner gerechtfertigt, zumal eine weitgehende Berücksichtigung durch die beabsichtigten Lärmschutzmaßnahmen erfolgt. Darüber hinaus werden durch die geringere maximale Gebäudehöhe im Anschluss an den Bestand die in der Straßenausbauplanung vorgesehene Verbreiterung des Geh- und Radweges und die Schaffung von öffentlichen Grünflächen in großem Maße die Belange der Anwohner berücksichtigt.</p> <p>Die Interessen der Anwohner sind im an den südlich der Waggumer Straße angrenzenden Bebauungsplan BI 39 umfassend behandelt gewürdigt. Die maximale Gebäudehöhe auf den an die Waggumer Straße angrenzenden Sonderbauflächen im Geltungsbereich des BI 39 beträgt 10 Meter. Im Geltungsbereich des südlich angrenzenden Bebauungsplanes WA 70 ist nur an den nahe der Autobahn befindlichen Flächen an der Hermann-Blenk-Straße eine Gebäudehöhe von 20 Metern zulässig. Die zulässige Gebäudehöhe wird aus Rücksicht auf den Ortsteil Bienrode zu den bestehenden Gebäuden hin verringert. Allerdings muss auch die vorgesehene Nutzung der Sonderbauflächen in sinnvollem Umfang möglich sein. Eine Verringerung der maximal zulässigen Gebäudehöhe wird daher nicht weiterverfolgt.</p> <p>Es ist beabsichtigt, die angesprochenen präventiven Maßnahmen insofern umzusetzen, als dass eine Lärmschutzwand und lärmoptimierter Asphalt im Bereich der Einmündung der Planstraße in die Grasseler Straße vorgesehen werden. Auf weitergehende Maßnahmen besteht kein Anspruch.</p> <p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwender erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger</p>
---	---

	setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.
Stellungnahme Nr. 16 Schreiben vom 26. Juli 2010	Stellungnahme der Verwaltung
<p>(...) Unter Beifügung unserer Vollmacht nehmen wir zu den derzeit ausliegenden Planungsunterlagen wie folgt Stellung:</p> <p>1. Mangelnde Planrechtfertigung Das Grundstück von Herrn Teichert wird zu Wohnzwecken genutzt. Es grenzt unmittelbar an die Waggumer Straße an. Der Abstand des Gebäudes von der Straße beträgt ca. 6 m.</p> <p>Die Wohn- und Schlafräume des Gebäudes liegen überwiegend in Richtung Süden zur Waggumer Straße. Im Erdgeschoss befinden sich zwei Wohnräume und drei Schlafräume, die zur Straße ausgerichtet sind. Im Obergeschoss befinden sich drei weitere Schlafräume, die ebenfalls zur Waggumer Straße ausgerichtet sind.</p> <p>Der Entwurf der Planbegründung weist zutreffend darauf hin, dass die Wohnbebauung am Rande des Ortsteils Bienrode bereits heute aufgrund ihrer Lage erheblichen Vorbelastungen durch die Straße, die Autobahn, den Flughafen und den Bahnverkehr ausgesetzt ist.</p> <p>Die bestehenden Belastungen sollen nach dem Planungsentwurf in zweifacher Hinsicht erheblich verschärft werden:</p> <p>- Die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsfrequenz der Waggumer Straße sollen um mehr als das Dreifache erhöht werden, indem sie zukünftig den gesamten Verkehr zwischen Braunschweig und den nördlichen Stadtteilen Waggum und Bevenrode sowie den Ortschaften des südlichen Landkreises Gifhorn aufnehmen soll, der bisher über die Grasseler</p>	<p>Der Bebauungsplan regelt nicht ursächlich die zukünftige Abwicklung des Verkehrs. Da jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass die von der Stadt präferierte Ostumfahrung nicht zur Ausführung kommt, ist die zugrundeliegende Betrachtung der künftigen Verkehrszahlen eine „worst-case“-Betrachtung im Sinne der Anwohner. Bei Umsetzung der</p>

<p>Straße abgewickelt wurde.</p> <p>- Außerdem soll an der südlichen Straßenseite ein Sondergebiet ausgewiesen werden, sodass die darin vorgesehenen Produktions-, Dienstleistungs- und Beherbergungsbetriebe zu zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen zur Tages- und zur Nachtzeit für die vorhandene Wohnbebauung führen würden.</p> <p>Eine solche Planung, die die Lärmsituation der Anwohner trotz der bereits vorhandenen erheblichen Vorbelastungen nochmals erheblich verschärft, bedarf einer besonderen Planrechtfertigung. Den ausgelegten Unterlagen lässt sich nicht entnehmen, aus welchen Gründen es vertretbar sein soll, den Anwohnern die mit der Planung verbundene Verschlechterung der Situation ihrer Grundstücke zuzumuten. Insbesondere ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die anderen Trassenvarianten nicht weiterverfolgt werden sollen. Kostengesichtspunkte können angesichts der vorhandenen Vorbelastung und des Umfangs der hinzutretenden Lärmbeeinträchtigungen keine ausschlaggebende Rolle spielen.</p>	<p>favorisierten Ostumfahrung des Flughafens würde der Verkehrszuwachs im Bereich der Bienroder Spange deutlich geringer ausfallen. Die angesprochene Verdreifachung des Verkehrs ist allerdings unzutreffend. Selbst in der „worst-case“-Betrachtung bleibt der zu erwartende Zuwachs unterhalb einer Verdoppelung. Die zukünftigen Gewerbeemissionen werden durch die festgesetzten IFSP (immissionsrelevante flächenbezogene Schalleistungspegel) die einschlägigen Immissionsrichtwerte einhalten. Beruhend auf den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen werden die südlich angrenzenden Sonderbauflächen so dimensioniert und festgesetzt, dass durch die dort ansiedelnden Nutzungen nachweislich an den vorhandenen Wohnbebauungen (hier: Lönsweg) die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für Allgemeine Wohngebiete von 55,0 dB(A) am Tage und 40,0 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Entsprechende Nachweise müssen im Baugenehmigungsverfahren erbracht werden.</p> <p>Die Belastung der Anwohner wird nicht verkannt. Allerdings sind unterschiedliche Lärmquellen jeweils separat zu betrachten, letztlich bleibt der Verkehrslärm als problematische Lärmart übrig. Ihr soll entsprechend der unter Nr. 6 der 1. Stellungnahme aufgeführten Maßnahmen (Lärmschutzwände, lärmoptimierter Asphalt etc.) begegnet werden.</p> <p>Der geplante Trassenverlauf ist durch verkehrsplanerische und städtebauliche Rahmenbedingungen geprägt, Kostengesichtspunkte stehen dabei nicht im Vordergrund. Die gewählte Trasse stellt die kürzeste Verbindung zwischen der Hermann-Blenk-Straße und der Waggumer Straße dar. Der Bedarf an benötigter Verkehrsfläche lässt sich so bei gleichzeitig hoher Leistungsfähigkeit verhältnismäßig gering halten.</p> <p>Auf den unmittelbar am Flughafen befindlichen begrenzten Flächenreserven sollen</p>
---	---

<p>2. Mangelnde Konfliktbewältigung Den Unterlagen lässt sich ferner nicht entnehmen, dass die durch die Planung ausgelösten Konflikte ordnungsgemäß untersucht wurden und die von der Ver-</p>	<p>durch die vorgesehene Trassenführung möglichst großflächig zusammenhängende und flexibel nutzbare Grundstückseinheiten entstehen.</p> <p>Aufgrund der vom Flughafen westlich der Start- und Landebahn benötigten Sicherheitsflächen RESA, (Runway-End-Safety-Area), festgesetzt als Flächen mit besonderem Nutzungszweck (Luftverkehr) sowie den planfestgestellten Standorten der Anflugbefeuerung, ist der Spielraum für alternative Trassenführungen stark eingeschränkt. Hinzu kommen die vorgeschriebenen Mindeststrahlen bei der Neuanlage von Erschließungsstraßen, die den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses Rechnung tragen müssen. Alternative Trassenverläufe wurden im Rahmen der Planung untersucht. Sie stehen den städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden auf den wenigen, direkt am Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg gelegenen Flächen, entgegen. Durch eine Zerschneidung großer Teile der geplanten Sonderbauflächen sind die vorgesehenen Nutzungen im Sinne des angestrebten Avionik-Clusters nicht mehr bzw. nur noch sehr eingeschränkt realisierbar. Die in Rede stehende Variante erzeugt eine Doppellerschließung parallel zur Waggumer Straße, hohen Flächenverbrauch und damit einhergehend eine erhöhte Versiegelung durch Verkehrsflächen.</p> <p>Die im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungsarten im Plangebiet sind sehr eng gefasst und auf die unmittelbare Nähe zum Flughafen ausgelegt. Eine willkürliche Verlegung in andere Stadtgebiete ist daher nicht möglich.</p> <p>Es ist unbestritten, dass die vorgesehene Planung auch zu zusätzlichen Belastungen Einzelner führen kann. Die Notwendigkeit rund um den Flughafen geeignete Flächen für flughafenaffines Gewerbe</p>
---	--

waltung vorgeschlagene Lösung dem Bestandsschutz der vorhandenen Wohngebäude und den Lärmschutzansprüchen ihrer Bewohner Rechnung trägt.

Die ausgelegten Unterlagen sind bereits nicht geeignet, den erforderlichen Nachweis zu führen, welche Lärmbelastungen zukünftig auf dem Grundstück Waggumer Straße 5 zu erwarten sind. Ebenso wenig ist ersichtlich, aus welchen Gründen es ggf. entbehrlich sein soll, die vor dem Grundstück Waggumer Straße 4 vorgesehene Lärmschutzwand an der westlichen Seite der Einmündung des Lönsweges enden zu lassen und von einer Verlängerung in östlicher Richtung abzusehen.

Die insoweit vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen sind ersichtlich unzureichend und unvollständig.

Die lärmtechnischen Untersuchungen werden auf Unterlagen gestützt, die dem Gutachten weder als Anlage beigefügt waren noch sonst in den ausgelegten Unterlagen vorhanden sind. Dabei soll es sich um die „Straßenverkehrszahlen“ für den Planfall 2020, Stadtplanungsamt, 25.01.2010“ handeln. Die Bezugnahme auf eine solche Unterlage ersetzt nicht die erforderlichen Ausführungen in der Planbegründung, wann die darin vermutlich enthaltene Verkehrszählung vorgenommen wurde, welches Verkehrsaufkommen an Pkw und Lkw diese erbracht hat und welche Annahmen der daraus abgeleiteten Verkehrsprognose zugrunde gelegt wurden. Ohne diese Informationen lässt sich nicht einmal ansatzweise überprüfen, ob die Ergebnisse der Schallgutachten richtig sind.

Im Schallgutachten vom 30.04.2010 wird unter Ziff. 2.3 zutreffend ausgeführt, dass die Stärke der Schallemissionen aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche, der Gradienten und einem Zuschlag für Mehrfachreflexionen, die z. B. von den zukünftigen Gebäuden im Sondergebiet auf der gegenüberliegenden Straßenseite ausgehen,

und/ oder Forschung zur Stärkung des Gesamtstandortes Braunschweig zu entwickeln, wird an dieser Stelle höher gewichtet als der Erhalt des Status Quo eines bereits vorbelasteten Standortes. Unter Berücksichtigung der gesamtstädtisch zu erwartenden Entwicklungsimpulse auf den Gebieten der Luft- und Raumfahrt bzw. der Verkehrstechnik erscheint die Zurückstellung von Belangen Einzelner gerechtfertigt, zumal eine weitgehende Berücksichtigung durch die beabsichtigten Lärmschutzmaßnahmen erfolgt. So soll beispielsweise die angesprochene Lärmschutzwand in östlicher Richtung verlängert werden.

Aus Sicht der Verwaltung sind die in der öffentlichen Auslegung vorgelegten Unterlagen ausreichend.

Den erstellten Lärmgutachten liegt eine Verkehrsprognose für das Jahr 2020 zugrunde. Sie stellt die erkennbaren Verkehrsverlagerungen im Plangebiet und dessen Umfeld dar. Zudem ist die Verkehrsprognose in ein gesamtstädtisches Verkehrsmodell eingebettet, so dass es sich nicht um eine isolierte Inselbetrachtung handelt. Bei vielen anderen Planungen im Stadtgebiet hat sich dieses Modell bewährt. Welche Zahlen konkret in die Lärmberechnungen eingeflossen sind, lässt sich den Gutachten entnehmen. Die Notwendigkeit, die Verkehrsprognose im Einzelnen darzulegen, ergibt sich daraus nicht. Eine ausführliche Erläuterung der eingesetzten Verkehrszahlen wäre allenfalls dann plausibel, wenn man gegenüber der „worst-case“-Betrachtung zurückgeblieben wäre.

<p>zu berechnen sind. Mit Ausnahme der angeblichen Verkehrsstärke sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden dazu jedoch keine Informationen mitgeteilt und insgesamt keine Belege für die zugrunde gelegten sachverhaltlichen Annahmen vorgelegt.</p> <p>Die Schallgutachten sind auch deshalb unzureichend, weil für die vorhandene Lärmvorbelastung durch den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr lediglich Tageswerte berücksichtigt werden. Eine Betrachtung der Lärmbelastung zur Nachtzeit ist offensichtlich nicht erfolgt.</p> <p>Ebenso wenig lässt sich den Unterlagen entnehmen, welche Lärmbelastungen von dem zukünftigen Sondergebiet ausgehen und welche Auswirkungen diese auf die Grundstücke der Anwohner voraussichtlich haben werden.</p> <p>Ferner werden insoweit in der Anlage 7 zum Schallgutachten vom 23.04.2010 nur Nachtwerte angegeben. Eine Betrachtung der Lärmbelastung zur Tageszeit ist nicht erfolgt.</p> <p>3. Vor diesem Hintergrund wird um Verständnis dafür gebeten, dass Herr Teichert dem Vorhaben nachdrücklich widersprechen muss.</p> <p>Wir bitten um Stellungnahme zu den erhobenen Einwendungen und stehen für eine Besprechung gern zur Verfügung.</p>	<p>Die für die Bestimmung der im Plangebiet selbst erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen ermittelten Lärmpegelbereiche erfolgen gemäß der DIN 4109. Es handelt sich hierbei um eine auch die verschiedenen Lärmvorbelastungen berücksichtigende generalisierende Betrachtung, die nicht zwischen Tages- und Nachtwerten differenziert.</p> <p>Den betreffenden repräsentativen Immissionsorten sind gemäß der planungsrechtlichen Einstufung Orientierungswerte nach DIN 18005 zugeordnet worden. Es ist eine zentrale Aufgabe des Gutachtens, von diesen Immissionsorten in das Plangebiet hinein zurückzurechnen und dort die immissionsrelevanten flächenbezogenen Schalleistungspegel zu ermitteln. Da dieser iterative Berechnungsprozess große Datenmengen erzeugt, sind diese im Einzelnen nicht dem Gutachten beigelegt.</p> <p>Im genannten Gutachten sind Berechnungen sowohl zu den Tages- als auch zu den Nachtwerten erfolgt und in den Anlagen enthalten. Zugegebenermaßen ist die Reihenfolge der Anlagen nicht unbedingt schlüssig.</p>
---	---

	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Planung wurde mit dem Einwander erörtert. Auswirkungen auf den Bebauungsplan ergeben sich aus den vorgesehenen und unter Nr. 4 der 1. Stellungnahme dargelegten Lärmschutzmaßnahmen nicht. Der Erschließungsträger setzt die aufgeführten Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz um. Die entsprechenden vertraglichen Regelungen hierzu werden angepasst. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>
--	---