

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Berliner Platz - Nordost

AW 107

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB
vom 17.07.2013 bis zum 22.08.2013

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Stellungnahme Nr. D1

Stellungnahme der Verwaltung

22.08.2013

Als von der Planung direkt betroffener Anwohner der Schillstraße 2 bringe ich folgende Stellungnahmen ein:

1.

Das Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung großflächigen Einzelhandels und zur Ergänzung der vorhandenen Büronutzung zu schaffen, kann nicht anwohner- und umweltverträglich verwirklicht werden. Durch den Beginn der Abriss- und Bauarbeiten auf dem Gelände ist der gesundheitsbelastende Lärm der Bahn und des Hauptbahnhofes durch den entfallenden, natürlichen Lärmschutz durch die ehemaligen Postgebäude immens gestiegen. Durch die zukünftig geplante Verkehrsanbindung des Gewerbegebiets über die Schillstraße, die ohne grundlegende Umbaumaßnahmen im Wesentlichen im alten Zustand verbleiben soll, wird auch nach Realisierung des „BraWoParks“ die Lärmbelastung immens ansteigen. Die Schadstoffbelastung wird sich erhöhen. Durch einen Anstieg des Verkehrs um rund 10.000 Autos täglich sind Gesundheitsschäden der Anwohner unvermeidlich. Schon jetzt zeigen sich die Folgen der erhöhten Umweltbelastung bei meinen Kindern: meine Tochter (sechs) leidet unter juckendem Hautausschlag, die auch auf die erhöhte Schadstoffbelastung zurückzuführen sein könnte. Insofern ist die Ansiedlung des sogenannten „BraWoParks“ an diesem Standort unzumutbar. Auf Grund meines geringen Verdienstes kann ich mit meiner

Die mittlerweile abgerissenen Gebäude entlang der Bahn wie der Postbahnhof, Kopfbahnsteighalle, Paketumschlagstelle und Verwaltungsgebäude bildeten unstrittig einen Lärmschutz für die Bebauung in der Rietschelstraße, Mentestraße und die angrenzenden Wohnbebauung gegenüber Teilabschnitten der Anlagen der Deutschen Bahn AG. Grundsätzlich kann Lärmschutz nicht auf den Flächen Dritter gefordert werden. Hierfür ist bei Überschreitung der entsprechenden Grenzwerte entweder der Verursacher (Bahn) oder die an die Lärmquelle herandrückende schutzbedürftige Nutzung verantwortlich. Unabhängig von der rechtlichen Zuständigkeit werden durch die Neuerrichtung des Fachmarktzentrums und des Hotels Gebäude realisiert, die eine abschirmende Wirkung für die den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG abgewandten Flächen erzeugen.

Das Verkehrsgutachten ermittelt für das Vorhaben Quell- und Zielverkehre an Wochentagen von insgesamt rd. 7.600 Kfz-Fahrten pro Tag für den Prognosehorizont 2025. Auf die Schillstraße entfallen hiervon rd. 1.100 Kfz-Fahrten pro Tag zwischen der Zufahrt BraWoPark und der Helmstedter Straße und rd. 3.000 Kfz-Fahrten pro Tag

Familie nicht umziehen, da der Wohnraum in Braunschweig insbesondere im niedrigen Mietpreissegment immer knapper und für mich unbezahlbar geworden ist.

zwischen der Zufahrt BraWoPark und dem Knoten Berliner Platz/ Leonhardplatz/ Ottmerstraße.

Die hier geltenden, als Obergrenze anzusetzenden, beurteilungsrelevanten Bezugspegel mit 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht werden jedoch an allen Aufpunkten unterschritten. Insgesamt wird somit kein Anspruch auf Lärmschutz an der bestehenden Bebauung ausgelöst.

Die angesprochene Verkehrszunahme um rd. 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag in der Schillstraße resultiert aus den Verkehren des Vorhabens und der Verlagerung der Verkehre der Helmstedter Straße in die Schillstraße. Über die Durchführung der letztgenannten Verkehrsmaßnahme ist noch nicht abschließend entschieden. Sie ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Um keinen Abwägungsausfall zu provozieren betrachtet der vorliegende Bebauungsplan auch diese Variante, obwohl sie nur in einem mittelbaren Zusammenhang mit der Planung des BraWoParks zu sehen ist. Grundsätzlich ist aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens insbesondere durch Kunden- und Lieferverkehr mit einer weiteren Erhöhung der verkehrsbedingten Emissionen zu rechnen. Dabei schließt die Planung im Sinne einer Minimierung die zuvor bestehende Zufahrt von der Rietschelstraße in das Areal und setzt gleichzeitig Baumpflanzungen fest, welche lokal die mikroklimatische Situation verbessert. An anderer Stelle im Stadtgebiet bestehen wesentlich höhere Schadstoffbelastungen durch das Verkehrsaufkommen; aufgrund der besonderen Bedeutung des Vorhabens für die Stadt wird die Zunahme von Emissionen im Rahmen des rechtlich Zulässigen in diesem Bereich zurückgestellt.

2.
Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) hätte ein gesetzlich vorgeschriebenes Raumordnungsverfahren (ROV) durchführen müssen. Gemäß § 15 des Raumordnungsgesetzes soll bei der "Errichtung von Einkaufszentren, großflä-

Das Vorhaben wurde von der zuständigen Behörde -dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)- auf Raumverträglichkeit geprüft. Im Ergebnis kommt der ZGB zu der Aussage, dass das Vorhaben den Grundsätzen und Zie-

chigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben“ (Ziffer 19) ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, wenn die Vorhaben „Im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben“ (§ 1 Raumordnungsverordnung). Ausnahmen, d. h. den Verzicht auf ein ROV regelt § 9 Abs. 2 des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes. Keine der darin genannten Voraussetzungen trifft zu: Ein ROV hätte zwingend durchgeführt werden müssen. Der ZGB hatte im Übrigen bereits beim Grundsatzbeschluss zur Einleitung des Vorhabens (Ds. 13934/120) vom 19.11.2010 auf die „gesetzlich vorgeschriebene Notwendigkeit, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen“, hingewiesen. Die Verwaltung der Stadt teilte in gleicher Vorlage mit: „Parallel zum Bauleitplanverfahren müsste auch ein Raumordnungsverfahren (ROV) für dieses Projekt durchgeführt werden“. Ohne Angabe von Gründen, vor allem aber unter Vorbehalt einer Abwägungsentscheidung, die der ZGB hätte treffen müssen und die der Öffentlichkeit und den politischen Gremien nicht zugänglich gemacht wurde, wurde im Verlauf der Planungen ein Verzicht auf das ROV mit den notwendigen vorgeschriebenen Abwägungen nicht vorgelegt. Das Verfahren wurde somit nicht korrekt durchgeführt.

3.

Der nun vorgelegte vorhabenbezogene Bebauungsplan AW 107 leidet an einem gravierenden Abwägungsmangel: Am 28.02.2009 hatte ein Miteigentümer des Ring-Centers am Berliner Platz eine Bauvoranfrage zur Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes mit ca. 5.600 m² gestellt. Die Verwaltung hatte mit der Begründung, dies sei mit dem Zentrenkonzept der Stadt nicht vereinbar, eine Veränderungssperre für den Bebauungsplan „Heinrich-Büssing-Ring-Südost AW 89“ erlassen, die mittlerweile am 23.04.2013 sogar verlängert wurde. Diese Veränderungssperre wurde erlassen, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits seitens der Verwaltung eine Überarbeitung des Zentrenkonzepts stattfand, um

len der Raumordnung entspricht (Schreiben vom 18.02.2013). Es besteht keine Veranlassung, die Entscheidung des ZGB anzuzweifeln.

Zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses lagen über das konkrete Erfordernis eines raumordnerischen Verfahrens noch keine abschließenden Erkenntnisse vor. Erst mit Aussage des ZGB vom 18.02.2013 ist dies abschließend entschieden. Ein Verfahrensfehler ist hierin nicht erkennbar.

Eine räumliche Verlagerung der bereits heute bestehenden Lebensmittel-Verkaufsflächen bei gleichbleibender Größe unter rechtlich bindender Aufgabe der bestehenden Flächen im Ring Center ist grundsätzlich denkbar. Dieses wurde dem Antragsteller mit Schreiben vom 15.07.2013 mitgeteilt. Eine Antwort liegt noch nicht vor. Die zusätzliche Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollversorgers mit einer Verkaufsfläche von 5.639 m² bei einer bestehenden Verkaufsfläche im Ring Center von insgesamt rd. 12.000 m² würde die Nutzungskonkurrenz zur Innenstadt verschärfen. Der Bestandsschutz für den vorhandenen Einzelhandel im Ring Center gilt dessen unbenommen. Ein Umbau oder

die Ansiedlung des BraWoParks mit dem Konzept vereinbar erscheinen zu lassen: In Antwort auf eine Anfrage der CDU-Fraktion teilte Stadtbaurat Leuer am 18.04.2013, also fünf Tage vor dem Erlass der Veränderungssperre mit, dass gegenwärtig die Beschlussfassung über die Ergänzung des Zentrenkonzepts für den BraWoPark vorbereitet werde. Dem Mit-Eigentümer hätten gleiche Möglichkeiten / Chancen zugestanden werden müssen.

Zudem ist im Ring-Center ein Spielwarengeschäft eingemietet, das bei Realisierung des BraWoParks auf die andere Seite des Berliner Platzes in das neue Gewerbegebiet ziehen wird. Der Mit-Eigentümer des Ring-Centers wird damit noch mehr geschädigt. Dem Ring-Center wurde durch die Veränderungssperre eine wirtschaftlich stabilisierende Weiterentwicklung nicht gestattet, während in direkter Nähe im BraWoPark die Ansiedlung von weit mehr Einzelhandelsfläche genehmigt wurde. Es gibt keine gutachterlich belegten Gründe für diese unterschiedliche Behandlung. Insofern ist hier von einer nicht-gerechtfertigten Ungleichbehandlung auszugehen.

4.

In den nun vorgelegten Verkehrsgutachten des WVI Wermuth finden sich Untersuchungen zur besseren Anbindung für Fußgänger und Radfahrer über den vorderen Teil des Geländes, aber nicht zur hinteren Anbindung. Insofern ist die verkehrliche Anbindung eines Gewerbegebietes dieser Größe unzureichend geprüft worden.

eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Mieter ist weiterhin möglich. Entscheidungen von Unternehmen z.B. über die Standortwahl unterliegen internen strategischen Entscheidungen und zahlreichen externen Einflussfaktoren, auf die von städtischer Seite kein Einfluss genommen werden kann. Eine Wettbewerbsverzerrung ist nicht gegeben.

Aufgrund der Besonderheit des Standortes BraWoPark hat sich die Stadt Braunschweig entschieden, den Bereich in das Zentrenkonzept Einzelhandel aufzunehmen. Ein entsprechender Beschluss des Rates wurde zwischenzeitlich gefasst. Damit grenzt sich der BraWoPark gegenüber dem Bereich des Ring Centers ab, welches eben nicht über diese unmittelbare Anbindung an den Hauptbahnhof verfügt.

Der Vorhabenplan regelt die Erschließung für alle Verkehrsteilnehmer innerhalb des Plangeltungsbereiches. Zusätzlich betrachtet das Verkehrsgutachten die aus dem Vorhaben resultierenden Anpassungen an dem äußeren Erschließungssystem. Weiterhin wurden Planüberlegungen zum Anschluss dieses Bereiches an den Ringgleisweg einbezogen. Das Konzept für das Umfeld des Vorhabensgebietes für Fußgänger und Radfahrer ist unter Einbeziehung des bestehenden Systems in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan AW 107, "Berliner Platz-Nordost", enthalten.

Dabei wird die rückseitige Lage zum Gleiskörper der Deutschen Bahn nicht verkannt. Allerdings bildet die Gleistrasse – wie in sehr vielen anderen Bereichen ebenfalls – eine kaum überwindbare Bar-

riere. Um diese aufzulösen, strebt die Stadt eine Öffnung des sog. Pakettunnels an, der dann eine ergänzende Verbindung darstellen soll. Mit solch einer Verbindung wird nicht nur das Plangebiet besser angebunden, sondern wären auch quartiersübergreifende Fuß- bzw. Radwegeverbesserungen verbunden. Diese Öffnung des Pakettunnels ist allerdings nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

5.

Auf Seite 45 der Begründung zum Bebauungsplan findet sich der Hinweis: „Grundsätzlich geprüft wurde eine direkte Verbindung des BraWoPark-Geländes an die Rietschelstraße. Diese Variante hat einen Versatz der Lärmschutzwand zur Folge.“ Auf Seite 43 heißt es: „Um das Planvorhaben in das städtebauliche Umfeld des Hauptbahnhofes einzugliedern, wurde der „Rahmenplan Braunschweiger Hauptbahnhof und Umfeld“ im Jahr 2011 erstellt. Die Planung sieht für Fußgänger und Radfahrer die Entwicklung einer quartiersüberreifenden Netzergänzung zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtteilen vor. [...] Hierzu zählt die Verteilung und Anbindung an das bestehende Netz, die Erschließung des Vorhabenbereiches und die Neuschaffung von Trassen. Zu letztgenannter zählt der „Postgleisweg“, der eine Anbindung von dem Pakettunnel über die Gleisanlagen bis zum Brodweg schaffen soll.“ Um eine direkte Verbindung zwischen dem nun über die Parkplätze des B-Plan-Bereichs zu führenden Radverkehr direkt an den quartiersübergreifenden Radweg in Richtung Brodweg anzubinden, sollte die eingangs zitierte Versetzung der Lärmschutzwand und direkte Radwege-Verbindung an die Rietschelstraße realisiert werden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan AW 107, "Berliner Platz-Nordost", greift die Überlegungen des Rahmenplanes Braunschweiger Hauptbahnhof und Umfeld auf und präzisiert die Planungsabsicht auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Der angesprochene Versatz in der Lärmschutzwand wurde auf technische Realisierbarkeit geprüft; die Durchführbarkeit wurde bestätigt. Infolge dessen wird der Versatz der Lärmschutzwand zur Verbindung des Vorhabengebietes mit der Rietschelstraße im Durchführungsvertrag gesichert.

Eine Umsetzung dieser Maßnahme bietet sich allerdings erst an, wenn sich die Planungen zur Realisierung des weiteren Ringgleisweges Richtung Norden verfestigt haben.

6.

Die zukünftige Verkehrsführung der Schillstraße wurde nicht hinreichend geprüft: die prognostizierten Stufen der Verkehrsqualität gemäß HBS für die zwei Fälle P1 und P1* sind mit nicht hinreichend belegten Modellen und Zahlen hin-

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen erfolgt nach dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), sowie

terlegt. Die Prognose genügt nicht den vom Gutachter selbst mit aufgestellten „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Insofern können diese Verkehrsgutachten mit Handlungsempfehlungen zur Realisierung nicht herangezogen werden. Zudem wurde den politischen Gremien, die über die Auslegung des Flächennutzungsplans entscheiden sollten, nur das Fazit des Gutachtens P1 (ohne die Verlagerung der Verkehrsströme durch Verkehrsberuhigung auf der Helmstedter Str. auf die Schillstraße) vorgelegt – und dies nur mit der Annahme, dass die B1 auf die Schillstraße verlagert werden sollte. In nun der Öffentlichkeit vorgelegten Gutachten P1 wie auch P2* fehlen jegliche Angaben zur zukünftigen Führung der B1. Unklar bleibt die zukünftige Führung der B1: ein ursprünglich den Gremien vorgelegter Beschluss zur Abstufung (Ds. 15959/13) sollte im Bauausschuss am 14.05.2013 entschieden werden – die Beschlussvorlage wurde aber ohne die Angabe von Gründen nicht mehr auf die Tagesordnung genommen. Die politischen Gremien haben somit über etwas anderes abgestimmt, als der Öffentlichkeit nun vorgelegt wurde. Der Beschluss über die Auslegung muss unter den neuen Voraussetzungen der neuen Gutachten und mit der Prämisse mehrerer Alternativen erneut erfolgen.

mittels einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation (Mikrosimulation). Für die Erstellung der Gutachten wurden anerkannte Modelle für die Verkehrsberechnung respektive die Verkehrssimulation verwendet. Es besteht keine Veranlassung, die Verkehrsgutachten anzuzweifeln.

Die 103. Änderung des Flächennutzungsplanes hatte zu klären, inwiefern der Ansiedlung von Gewerbe- und Sondergebietsflächen mit der Zweckbestimmung Einzelhandel Belange von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit entgegenstehen. Dabei handelt es sich um die Abklärung der grundsätzlichen Realisierbarkeit. Auf dieser Planungsebene ist i.d.R. eine tiefere Prüfung noch nicht erforderlich. Im Sinne der Abschichtung der Planungen erfolgt eine konkrete Einbeziehung unterschiedlicher Fachplanungen und Gutachten erst auf der Ebene des Bebauungsplanes. Dieses ist im vorliegenden Falle erfolgt.

Die Entlastung der Helmstedter Straße steht, wie oben beschrieben, in keinem direkten Zusammenhang mit dem Vorhaben BraWoPark. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Braunschweig sieht vor, langfristig den Verkehr im Bereich Leonhardstraße – Helmstedter Straße – Schillstraße neu zu ordnen. Untersucht wurden folgerichtig auch die Auswirkungen der Verkehre des Vorhabens bei Umsetzung der städtischen Verkehrsneuordnung. Die Erarbeitung von konkreten Ausführungsplänen für die Verkehrsführung in der gesamten Schillstraße ist nicht Aufgabe des vorliegenden Bebauungsplanes.

Dass hierdurch die politischen Mandatsträger über abweichende Unterlagen entschieden haben sollten, ist nicht erkennbar.

Der Bebauungsplan kann nur Festsetzungen innerhalb seines Geltungsbereiches treffen. Die Aufnahme des Planfalles der Entlastung der Helmstedter Straße in die Abwägung zu dem Bebauungsplan entfaltet noch keine Rechtsverbindlichkeit auf Umsetzung. Hierzu bedarf es der Beschlüsse der zuständigen politi-

schen Gremien.

Mit dem Beschluss über die Auslegung lagen die erforderlichen Gutachten vor. Ein fehlerhaftes Verfahren ist nicht erkennbar.

7.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht korrekt durchgeführt worden: die vorgeschriebene Bürger- Informationsveranstaltung fand in zu kleinem Kreise, da absichtlich parallel zu einer im gleichen Stadtbezirk stattfindenden Bezirksratssitzung (Umbenennung des Berliner Platzes in Willy-Brandt-Platz) angesetzt, statt. Dies hat der Bezirksrat Viewegsgarten / Bebelhof in seiner Sitzung am 08.04.2013 im Protokoll gefertigt – das korrekte Protokoll, den politischen Gremien zunächst vorgelegt, wurde dann aber im Ratsinformationssystem der Stadt gelöscht. Insofern ist der Satz im Verfahrensablauf (S. 20 der Begründung), die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit habe stattgefunden, eine bloße Behauptung, die nicht korrekt belegbar ist. Wenn die Stadt schon eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchführt, sollte dies nicht nur zu reinen Dokumentationszwecken erfolgen, sondern auch die Anliegen der Bürger ernsthaft aufgreifen. Dies ist im vorliegenden Fall nicht erfolgt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde entsprechend der gesetzlich vorgeschriebenen Aspekte öffentlich bekannt gemacht. Eine Überlagerung mit anderen wichtigen öffentlichen Terminen lässt sich hierbei nicht immer verhindern. Eine Verletzung der Beteiligungsvorschriften ist nicht erkennbar. Die Terminüberlagerung mit dem Stadtbezirksrat ist unglücklich. Der Stadtbezirksrat hatte aber bereits über andere Informationen einen ausreichenden Kenntnisstand über die Planung.

Von dem Protokoll der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit bei der erforderlichen Änderung des Flächennutzungsplanes versehentlich ein Zwischenstand ins Ratsinformationssystem eingestellt worden. Das Missverständnis konnte im Rahmen der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses aufgeklärt werden. Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgetragenen Anregungen und Bedenken wurden in die weitere Ausarbeitung der Planung sowohl des Flächennutzungsplanes als auch des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes eingestellt.

8.

Zum Vorhaben auf Seite 45 der Begründung „Der Radweg auf der Nordseite der Schillstraße wird zwischen Querungshilfe und Kapellenstraße im Zweirichtungsradverkehr geführt.“ Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StvO) besagt allerdings: „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“ (VwV-StvO) Der Rat hat beschlossen, dass bei Maßnahmen für den Radverkehr in Braun-

In dem angesprochenen § 2 Abs. 4 Satz 4 StvO ist geregelt, unter welchen Voraussetzungen linke Fahrradwege benutzt werden dürfen.

Die angesprochene allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StvO regelt dabei weitreichender, wie in der Stellungnahme richtig zitiert. Im weiteren Verlauf der Verwaltungsvorschrift ist jedoch auch geregelt, wann eine Freigabe baulich angelegter linker Radwege "nach sorgfältiger Prüfung" erfolgen kann.

(Zitatbeginn)

schweig die so genannten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ angewendet werden sollten. Auch hier wird festgehalten, dass die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite innerorts eine häufige Unfallursache ist (S. 26), lässt aber einige genau zu prüfende Ausnahmen zu. Festzuhalten bleibt hier, dass eine verbindliche Planungsvorgabe wie die ERA für Braunschweig nicht über dem Gesetz stehen darf: Da die StvO Zweirichtungsradwege verbietet, darf die ERA keine Ausnahmen zulassen. Ein Radweg auf der linken Straßenseite in Gegenrichtung (der im Übrigen nur wenige Meter lang wäre) auf einem Teilstück der Schillstraße ist somit nicht zulässig.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist aus diesen Gründen unzulässig, da er in den genannten Punkten gravierende Abwägungsmängel enthält. Als direkt betroffener und durch das Vorhaben geschädigter Anwohner behalte ich mir vor, eine Normenkontrollklage vor dem OVG Lüneburg sowie eine einstweilige Anordnung gegen den Bebauungsplan anzustrengen.

Die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;

nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;

dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

(Zitatende)

Die Vorgaben sind bei der vorliegenden Planung erfüllt. Ein Zweirichtungsverkehr ist in diesem Abschnitt zulässig.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Vorschlag der Verwaltung:

Nach Abwägung aller Belange unter- und gegeneinander wird festgestellt, dass die Vorgaben des Baugesetzbuches eingehalten sind. Den Bedenken und Anregungen wird nicht gefolgt.

Stellungnahme Nr. D2

Stellungnahme der Verwaltung

22.08.2013

Ausweislich der anliegend im Original beigefügten Vollmacht zeige ich an, dass mich Herr Dietmar Bosse, wohnhaft Pommernring 10, 38259 Salzgitter, mit der Wahrnehmung seiner Interessen im Rahmen des im Betreff bezeichneten Bebauungsplanverfahrens beauftragt hat. Dies bezieht sich insbesondere auf die Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen der bis zum 22.08.2013 bekannt gemachten Auslegung des Planentwurfs.

Mein Mandant ist Eigentümer erheblicher Flächenanteile in dem am Bahnhofsumfeld gelegenen „Ring Center“ sowie der dem Ring Center benachbarten Parkplatzfläche längs des Heinrich-Büssing-Rings. Insbesondere ist Herr Bosse Eigentümer des im Ring Center gelegenen Einkaufszentrums und damit Vermieter u. a. der Handelsflächen für die Firmen REWE und TOYS“R“US.

Der vorgelegte Planentwurf ist mit geltendem Recht nicht vereinbar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die nachfolgenden Erwägungen:

I.

Es fehlt an der rechtlich zwingend vorgesehenen Durchführung eines Raumordnungsverfahrens durch den hierfür zuständigen Zweckverband Großraum Braunschweig:

Auf S. 3 des Planentwurfs heißt es dazu lediglich, es hätten „Vorabstimmungen“ über die Verträglichkeit des Vorhabens mit der Raumordnung „mit den Unterlagen“ stattgefunden. Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) habe mit einem Schreiben vom 28.02.2013 festgestellt, dass das Vorhaben den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung entspreche und deshalb ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich sei. Wie im Einzelnen und insbesondere mit welcher Begründung der ZGB - außerhalb eines eingeleiteten Verfahrens - zu der Überzeugung gelangt sein soll, dass das Vorhaben den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung entspreche, und welche Unterlagen die Stadt Braunschweig dem ZGB dafür vorgelegt hat, lässt sich der Begründung nicht entnehmen. Auf S. 31 der Begründung heißt es denn auch lediglich, der ZGB habe „Einsicht“ in Unterlagen genommen und auf dieser Grundlage von der Einleitung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen. Diese Vorgehensweise wird im Entwurf dann als „Abstimmung“ bezeichnet.

Das Vorhaben wurde von der zuständigen Behörde -dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)- auf Raumverträglichkeit geprüft. Im Ergebnis kommt der ZGB zu der Aussage, dass das Vorhaben den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung entspricht (Schreiben vom 18.02.2013). Es besteht keine Veranlassung, die Entscheidung des ZGB anzuzweifeln.

Die Schaffung eines Bebauungsplans für das Vorhaben ohne förmliche Durchfüh-

zung eines Raumordnungsverfahrens ist jedoch fehlerhaft. Ein solches Verfahren hat die Stadt Braunschweig in der Vergangenheit selbst für erforderlich gehalten. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war Grundlage des Beschlusses des Rats der Stadt Braunschweig vom 29.11.2010 zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans. In der Vorlage der Verwaltung vom 19.11.2010 hierfür heißt es ausdrücklich, dass der ZGB selbst „auf die gesetzlich vorgeschriebene Notwendigkeit, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen“ verwiesen habe. Mit welcher Begründung im weiteren Verlauf dann bewusst von der Einleitung dieses Verfahrens abgesehen worden ist, lässt sich der Begründung zum Planentwurf nicht entnehmen.

Tatsächlich hätte ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden müssen. § 15 ROG legt fest, dass in einem besonderen Verfahren - und nicht etwa durch einfache Einsicht in vorgelegte Unterlagen - die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung zu prüfen ist. § 1 Satz 1, Satz 2 Ziffer 19 Raumordnungsverordnung legt fest, dass insbesondere für die Planung der Errichtung von Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist. Weitere Voraussetzung für diese Regelanwendung ist lediglich, dass die Planung im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat.

Beide Voraussetzungen sind erfüllt, zumal sich aus der enumerativen Auflistung in § 1 Raumordnungsverordnung ergibt, dass der Verordnungsgeber insbesondere für die aufgelisteten Planungen und Maßnahmen von einer Raumbedeutsamkeit und überörtlichen Bedeutung ausgeht. Wie erwähnt, haben dies ausweislich der Ratsvorlage vom 19.11.2010 sowohl die Stadt Braunschweig wie auch der ZGB und auf dieser Grundlage dann auch der Rat der Stadt Braunschweig

Die Regelungen in dem Raumordnungsgesetz (ROG) sind unstrittig. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG und § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz (NROG) kann von der Durchführung eines bundesrechtlich vorzusehenden Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Planung oder Maßnahme räumlich und sachlich hinreichend konkreten Zielen der Raumordnung entspricht. Das ist ausweislich der raumordnungsrechtlichen Beurteilung des ZGB der Fall.

selbst angenommen.

Näher belegt wird die Bedeutung des Vorhabens sowohl durch die weiteren Ausführungen in der ausgelegten Planbegründung sowie auch durch den im Auftrag der Stadt Braunschweig erstellten städtebaulichen Rahmenplan.

Aus den Festsetzungen des bisherigen, für das Plangebiet geltenden Flächennutzungsplans lässt sich auch nach Darstellung der Stadt Braunschweig der vorhabenbezogene Bebauungsplan nicht entwickeln. Deshalb soll der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren geändert werden. Darüber hinaus ist das Vorhaben nach den eigenen Bekundungen der Stadt mit der bisherigen Fassung des Zentrenkonzepts nicht vereinbar, so dass auch das Zentrenkonzept der Stadt Braunschweig ergänzt werden soll. Zusätzlich hat der Rat der Stadt Braunschweig die Erstellung eines „Städtebaulichen Rahmenplans Braunschweiger Hauptbahnhof und Umfeld“ beschlossen, den in der Folgezeit das Berliner Planungs- und Architekturbüro Herwarth + Holz entwickelt und erstellt hat. Diese umfangreichen für erforderlich gehaltenen Umplanungen in den verschiedensten Planbereichen belegen die Bedeutsamkeit des Vorhabens. Auf S. 7 der Verwaltungsvorlage vom 19.11.2010 heißt es denn auch, dass „ein Raumordnungsverfahren (ROV) für dieses Projekt durchgeführt werden“ müsse. Zur Begründung des Planentwurfs wird ausgeführt, die Stadt Braunschweig verfolge mit dem zu schaffenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan ein langfristiges Ziel, nämlich die Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes. Zur Erreichung dieses Ziels solle das Einzelhandelsangebot im Bahnhofsumfeld erweitert und attraktiver gestaltet werden. Auf S. 30 wird ausgeführt, die geplante Veränderung sei „impulsgebend für eine Aufwertung und Entwicklung“ auch der angrenzenden Bereiche. Insbesondere sei der Büroturm „Identitätsstifter“ (!), zusammen mit dem Seitenflügel bilde er „für das Stadtbild....die städtebaulich bedeutende

Das Zentrenkonzept der Stadt Braunschweig wurde mit Beschluss des Rates vom 24.06.2013 entsprechend geändert.

Raumkante“ zum Berliner Platz und dem angrenzenden Platzbereich. Das Planvorhaben führe zu einer Beibehaltung und auch Ergänzung „der stadtbildprägenden Bebauung“. Der „weithin sichtbare Büroturm“ solle durch einen zweiten Turm ergänzt werden, so dass dadurch noch die „raumbildende Wirkung verstärkt“ werde. Es werde durch das Vorhaben sogar „das Erscheinungsbild der Stadt...für die in Braunschweig ankommenden Reisenden attraktiver“. Damit greift die Planbegründung ihrerseits die Begründung der Verwaltungsvorlage vom 19.11.2010 und damit auch die Begründung für die Fassung des Planaufstellungsbeschlusses durch den Rat der Stadt Braunschweig auf. Dort heißt es auf S. 2, das Plangrundstück befinde sich „mit seinem auffälligen Bürogebäude-turm...in städtebaulich herausgehobener Situation“ und „liegt damit an einer wichtigen nach außen besonders wirksamen Adresse der Stadt“. Die Stadt Braunschweig habe mit dem Vorhaben „nun erstmalig die Chance, das gesamte Postareal zu entwickeln und damit die derzeitige städtebauliche Situation dieses Bereichs nachhaltig zu verbessern“. Es solle ein „großflächiger Entwicklungsschwerpunkt“ geschaffen werden (S. 4), von dem „entscheidende Impulse für die weitere Entwicklung im gesamten Umfeld des Hauptbahnhofs“ zu erwarten seien.

Nicht ohne Grund hat der Rat der Stadt Braunschweig in Übernahme der zweiten Ergänzung der Vorlage der Verwaltung vom 19.11.2010 durch Vorlage vom 29.11.2010 (Drucksache 13.934110) beschlossen, den bereits angeführten städtebaulichen Rahmenplan zu entwickeln, „um die weitere Entwicklung im Bahnhofsbereich zu steuern“. In dem daraufhin beauftragten und entwickelten Rahmenplan heißt es im Abschnitt „III. Leitbild und Ziele“ im Abschnitt „Gesamtstädtisches Leitbild“, Braunschweig besitze auf gesamtstädtischer Ebene bereits eigenständige Adressen, eine solche eigenständige Adresse existiere jedoch bislang für den Hauptbahnhof und sein Umfeld noch nicht. Das Bahnhofsumfeld sei je-

doch ein zentrumsnaher Standort als Tor zur (Innen-)Stadt. Das von dem Planungs- und Architekturbüro entwickelte Leitbild „verdeutlicht den verbindenden Charakter des Bahnhofs im Stadtgefüge“, und zwar insbesondere „auf überörtlicher Ebene“ (!). Es betone die Eigenständigkeit sowie den modernen und großstädtischen Charakter des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes in Abgrenzung zur inneren City mit ihrer historischen Stadtkrone. Darüber hinaus wirke das ja vor allem auch für das vorliegende Plangebiet entwickelte Leitbild „identitätsstiftend und vermittelt Dynamik, Modernität und Urbanität“. Insgesamt „steht (es) für eine Neukodierung eines ehemals reinen Transitraums...zu einem modernen Dienstleistungs-, Handels- und Wohnstandort“ mit insbesondere „enormen (baulichen) Entwicklungspotenzialen“. Im Abschnitt „Masterplan“ des Rahmenplans wird ausgeführt, die Rahmenplanung solle „zur Grundlage bei der Aufstellung konkreter Bebauungspläne“ werden, und zwar insbesondere mit „Rechtsverbindlichkeit“. Dadurch sollten „Fehlentwicklungen“ vermieden werden.

Deutlicher lassen sich die Raumbedeutung und ihre auch überörtliche Bedeutung kaum beschreiben und belegen. Von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens hätte deshalb nicht abgesehen werden dürfen.

II.

Planungsrecht muss grundsätzlich wettbewerbsneutral sein. Zwar ist richtig, dass sich ein Eigentümer gewerblicher Flächen grundsätzlich nicht gegen ein Hinzutreten weiterer Konkurrenz wehren kann, die durch die Änderung von Planungsrecht ermöglicht wird. Allerdings ist auch in diesem Zusammenhang der Vertrauensschutz in den Bestand vorhandener Positionen ein abwägungsrelevanter Belang (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 24.04.2011, Az. 1 KN 19/05). Daraus ergibt sich, dass eine Verletzung der gebotenen Wettbewerbsneutralität des Planungsrechts auch dann vorliegt, wenn ei-

Ein bedeutsames Vorhaben zur Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes im Bahnhofsumfeld der Stadt Braunschweig mit ihrer oberzentralen Funktion ist nicht gleichzusetzen mit einer Raumbedeutsamkeit im Sinne der Raumordnung.

Für den Bereich des Ring Centers und Umfeld gilt der Bebauungsplan AW 37, der entlang des Heinrich-Büssing-Rings ein Kerngebiet (MK-Gebiet) festsetzt. In dem Kerngebiet sind Verkaufseinrichtungen aller Einzelhandelsbetriebe ohne Größen- und Sortimentsbegrenzung möglich. Die geplante Verlagerung des Lebensmittel-Vollversorgers aus dem Ring Center in den Bereich des angrenzenden Parkplatzes würde einen neuen Einzelhandelsschwerpunkt schaffen, und insofern dem Zentrenkonzept zuwider laufen. Bereits das Urkonzept des Zentrenkonzeptes Einzelhandel der Stadt

ne Gemeinde über die Bereitstellung neuer Flächen hinaus Einfluss auf die Wettbewerbssituation nimmt. In dem der genannten Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt hatte die dortige Gemeinde einem vorhandenen Einzelhandelsbetrieb u. a. durch Erlass einer Veränderungssperre und Aufstellung eines Bebauungsplans jegliche Entwicklungsmöglichkeit genommen und in unmittelbarer räumlicher Nähe die Neuansiedlung eines leistungsstarken Wettbewerbers ermöglicht. Auch wenn dieser Rechtsstreit damals nicht zu Ende geführt ist, sondern sich erledigt hatte, ergibt sich aus der Kostenentscheidung des OVG, dass eine Abwehrposition des vorhandenen Alt-Standortes nicht verneint werden konnte.

Braunschweig von 1990 sah vor, Bebauungspläne mit überholten MK-Festsetzungen hinsichtlich ihrer Zentrenverträglichkeit zu überprüfen. Auch der Rahmenplan Braunschweiger Hauptbahnhof und Umfeld formuliert, dass eine weitere Verfestigung resp. ein Ausbau der Einzelhandelsnutzung im Bereich des Ringscenters nicht verfolgt werden sollte. Insofern kann von einer Wettbewerbsverzerrung im vorliegenden Fall nicht gesprochen werden. Der Stadt ist bewusst, dass sie mit dem Bebauungsplan AW 107 weitere Einzelhandelsbetriebe zulässt, während die in der Stellungnahme angesprochene Zurückstellung und Veränderungssperre westlich des Ringcenters zusätzliche Einzelhandelsbetriebe ausschließen. Für diese Differenzierung gibt es jedoch gute städtebauliche Gründe.

Entscheidend für die Ansiedlung von Büronutzungen und Einzelhandelsbetrieben unter Änderung des Zentrenkonzeptes im Bereich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes AW 107 war das vorliegende, in sich schlüssige Konzept zur Reaktivierung innerstädtischer Flächen, in dem neben Einzelhandelsnutzungen Büronutzungen in erheblichem Umfang eine wesentliche Rolle spielen. Für die Entwicklung dieses Standortes spricht auch der stadtgestalterische und architektonische Wert des vorhandenen Bürogebäudes („Toblerone“). Zusätzlich ausschlaggebend war weiterhin die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und die Anbindung an den regionalen und überregionalen Personen- Nahverkehr, sowie die direkte fußläufige Anbindung an den Hauptbahnhof ohne Querung einer vielbefahrenen mehrspurigen Hauptverkehrsstraße. Dieses Unterscheidungsmerkmal wird dadurch noch stärker, dass es bei der in der Einwendung angesprochenen Zurückstellung und Veränderungssperre um ein neues Vorhaben auf dem westlich an das Ringcenter anschließenden Parkplatz ging, der noch weiter vom Bahnhof entfernt ist als das bestehende Ringcenter.

Die im Eigentum meines Mandanten stehenden, an das Ring Center angrenzende Parkplatzfläche hat die Stadt Braunschweig als Reaktion auf eine durch meinen Mandanten gestellte Bauvoranfrage mit einer Veränderungssperre überzogen, die zwischenzeitlich zweifach verlängert worden ist. Zur Begründung hat die Stadt Braunschweig angeführt, die von der Veränderungssperre betroffene Fläche solle von der bisherigen Gebietsfestsetzung als Kerngebiet in eine Festsetzung als Gewerbegebiet umgewidmet werden. Damit würde meinem Mandanten die bislang im Kerngebiet zulässige Ansiedlung größerer Einzelhandelsflächen (zusätzlich oder anstelle von im Ring Center belegenen Flächen) genommen. Mit einem Schreiben vom 15.07.2013 hat die Stadt Braunschweig (Fachbereich Stadtplanung & Umweltschutz) bereits mitgeteilt, dass auf der genannten Parkplatzfläche zusätzliche zentrenrelevante Flächen, die über das bisherige im Ring Center ausgenutzte Maß hinausgingen, nicht möglich seien; dies solle ggf. sogar durch eine Einbeziehung der bisherigen Bestandsflächen in einen Bebauungsplan abgesichert werden. Damit wird meinem Mandanten, dem ggf. noch nicht einmal die Möglichkeit eines erweiternden Bestandsschutzes i. S. d. § 1 Abs. 10 BauNVO zugebilligt würde, die Möglichkeit genommen, auf „Abwerbungsversuche“ angemessen zu reagieren. Das durch den ausgelegten vorhabenbezogenen Bebauungsplan begünstigte Unternehmen hat bereits über die Presse verlauten lassen, dass das Spielwarenunternehmen TOYS“R“US das Ring Center verlassen und in den BraWoPark umziehen wird. Dies hat das Unternehmen TOYS“R“US inzwischen auch direkt gegenüber meinem Mandanten bestätigt. Auch der bislang im Ring Center angesiedelte REWE-Markt wird weichen.

Diese Konfliktlage zeigt deutlich, dass die durch den Investor des BraWoParks veranlassten Beschlussfassungen des Rates der Stadt Braunschweig und damit auch der jetzt ausgelegte vorhabenbezogene Bebauungsplan deutlich über das hin-

Wie bereits oben beschrieben sieht das Zentrenkonzept Einzelhandel an dieser Stelle keinen Einzelhandelsschwerpunkt vor. Eine räumliche Verlagerung der bereits heute bestehenden Lebensmittel-Verkaufsflächen bei gleichbleibender Größe unter rechtlich gesicherter Aufgabe der bestehenden Flächen im Ring Center ist grundsätzlich denkbar. Dieses wurde dem Antragsteller mit Schreiben vom 15.07.2013 mitgeteilt. Eine Antwort liegt noch nicht vor. Die zusätzliche Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollversorgers mit einer Verkaufsfläche von 5.639 m² bei einer bestehenden Verkaufsfläche im Ring Center von insgesamt rd. 12.000 m² würde die Nutzungskonkurrenz zur Innenstadt verschärfen. Der Bestandsschutz für den vorhandenen Einzelhandel im Ring Center gilt dessen unbenommen. Der vorliegende Bebauungsplan AW 107 lässt den Bestand des Bauplanungsrechtes und der erteilten Baugenehmigungen im Bereich des Ringcenters unberührt. Ein Umbau oder eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Mieter ist weiterhin möglich. Entscheidungen von Unternehmen z.B. über die Standortwahl unterliegen internen strategischen Entscheidungen und zahlreichen externen Einflussfaktoren, auf die von städtischer Seite kein Einfluss genommen werden kann. Eine Wettbewerbsverzerrung ist nicht gegeben.

Die Errichtung eines Neubaus für den Lebensmittel-Vollversorger in den oben genannten Ausmaßen ist nicht mehr unter dem Oberbegriff Bestandsschutz subsumiert.

ausgehen, was der Stadt Braunschweig im Rahmen der Wettbewerbsneutralität gestattet ist. Es werden nicht lediglich Bauflächen für neue Einzelhandelsnutzungen geschaffen, sondern es wird vielmehr darüber hinaus durch Veränderungssperre und Umplanungsabsichten im Bereich des Ring Centers und der dortigen Nachbarschaft eine „Umfeldbereinigung“ zugunsten des Investors des BraWoParks durchgeführt und meinem Mandanten marktübliche Abwehrreaktionsmöglichkeiten genommen.

Das sich daraus ergebende aktive Einmischen der Stadt Braunschweig in die Marktmechanismen stellt einen Verstoß gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot dar.

III.

Die Vorgehensweise der Stadt Braunschweig verstößt darüber hinaus eklatant gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung:

Dass die Stadt Braunschweig verpflichtet ist, den Grundsatz der Gleichbehandlung zu achten, hat aktuell das OVG Lüneburg mit einem Urteil vom 18.04.2013 (1 LB 242/11) festgestellt. Wie sich aus einer Mitteilung der Verwaltung vom 24.07.2013 zu einer Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 14.08.2013 ergibt (Drucksache 13.133/13), hat das OVG Lüneburg den durch den Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen Bebauungsplan „Otto-von-Guericke Straße Südost, WI 87“ für unwirksam erklärt, weil er an erheblichen Abwägungsmängeln litt. Wie die Verwaltung selbst darlegt, hat das OVG ausgeführt, es sei nicht nachvollziehbar, warum dem Sondergebiet des dortigen Klägers die Nutzungsmöglichkeit für eine Verkaufsfläche entzogen werde, während gleichzeitig dem Sondergebiet SO1 (SB-Warenhaus) eine Verkaufsfläche von 12.800 m² mit zentrenrelevanten Sortimenten zugestanden wurde. Für diese unterschiedliche Behandlung gebe es keine gutachterlich belegten Gründe, so dass von einer

Das Urteil des OVG Lüneburg vom 18.04.2013 zu dem Bebauungsplan "Otto-von-Guericke Straße Südost, WI 87" ist auf das vorliegende Planverfahren nicht unmittelbar übertragbar. In diesem Urteil ging es zum einen um die Aufhebung eines bestehenden Baurechtes für Einzelhandels assortimente, während auf einem benachbarten Grundstück im gleichen Bebauungsplangebiet vergleichbare Sortimente erweitert wurden. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes AW 107 umfasst nicht den Bereich des Ring Centers und ändert folgerichtig auch nicht die Verkaufsflächen in diesem Bereich. In dem Urteil hat das Nds. OVG die Aufhebung des dortigen Bebauungsplanes zum anderen damit begründet, dass für die Umverteilung der Verkaufsflächen weder eine städtebauliche Begründung gegeben wurde noch eine Bewertung der Zentrenverträglichkeit der zusätzlich zugelassenen Verkaufsflächen vorgenommen wurde. Demgegenüber wurde vorliegend ein Einzelhandelsgutachten erstellt, welches die Umsatzumverteilungen

nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung auszugehen sei.

innerhalb Braunschweigs und der umgebenden Gemeinden und Einzelhandelsstandorte betrachtet hat. Ferner gibt es gute städtebauliche Gründe für die Ausweisung zusätzlicher Verkaufsflächen im Bebauungsplan AW 107. Die Grundlage einer gerechten Abwägung ist deshalb gegeben.

Es ist rechtlich nicht haltbar, meinen Mandanten zu beschränken, gleichzeitig aber einem finanziell starken und in der Stadt Braunschweig bedeutsamen Investor zu gestatten, in unmittelbarer räumlicher Nähe viel größere Einzelhandelsflächen zu schaffen. Beide Plangebiete liegen innerhalb des Gebietes, für den der Rat der Stadt Braunschweig die Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans beschlossen hat.

In der Verwaltungsvorlage vom 19.11.2010 für den Ratsbeschluss vom 29.11.2010 ist auf S. 5 bereits die Befürchtung angeführt, es könne zu Ungleichbehandlungen von Investoren und Investments kommen. Diese Befürchtung hat sich bereits realisiert.

IV.

Der Planentwurf verstößt gegen das Zentrenkonzept der Stadt Braunschweig, und zwar auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ggf. Ergänzungen und/oder Erweiterungen möglich sind. Dass dies so ist, hat die Stadt Braunschweig in der Verwaltungsvorlage vom 19.11.2010 selbst ausgeführt. Mit der beabsichtigten Anpassung/Fortschreibung des Zentrenkonzepts wird zum einen gegen Festlegungen des Zentrenkonzepts verstoßen, wonach bestimmte Warengruppen ausdrücklich für nicht genehmigungsfähig erklärt sind, darunter u. a. Lebensmittel/Getränke sowie Spielwaren. Spielwaren waren in der ursprünglichen Planung des Vorhabenträgers, die Grundlage des Ratsbeschlusses vom 29.11.2010 war, nicht vorgesehen. Jetzt sind sie es.

Wie bereits oben erwähnt, wurde das Zentrenkonzept der Stadt Braunschweig mit Beschluss des Rates vom 24.06.2013 entsprechend geändert.

Daraus ergibt sich, dass die Stadt Braunschweig die von ihr selbst aufgestellten

Grundsätze umstößt, wenn bestimmte Planungsabsichten an sie herangetragen werden, während sie in anderen Fällen ungleich unter Berufung auf das Zentrenkonzept daran festhält. Damit wird nicht Ungleiches ungleich, sondern Gleiches ungleich behandelt.

Auch mit dem Zentrenkonzept hat sich das OVG Lüneburg in der vorgenannten Entscheidung vom 18.04.2013 befasst. Auch dort hatte die Stadt Braunschweig - so wie hinsichtlich der längs des Heinrich-Büssing-Rings gelegenen Parkplatzfläche meines Mandanten - ein 10 Jahre lang brach liegendes B-Plan-Verfahren reanimiert und Entwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen. Das Gericht hat ausgeführt, dass das Zentrenkonzept die dortigen Entscheidungen der Stadt Braunschweig nicht trage.

Die Durchlöcherung des Zentrenkonzepts ergibt sich aus der Verwaltungspraxis seit seiner Schaffung. Sie soll auch nach dem Ratsbeschluss vom 29.11.2010 fortgesetzt werden, obwohl der Rat mit dieser Beschlussfassung noch unter Ziffer 9. unter Übernahme einer entsprechenden Beschlussfassung der IHK-Vollversammlung im Zusammenhang mit dem vorliegenden Planvorhaben festgelegt hatte, dass die Stadt Braunschweig keine weiteren Entwicklungsschwerpunkte für großflächigen Einzelhandel mehr zulassen werde. Dies ergibt sich aus einem Schreiben der Verwaltung an die Fraktionen des Rates der Stadt Braunschweig vom 18.04.2013 (BraWoPark, Gelände Braunschweiger Zeitung, Heinrich-der-Löwe-Kaserne). Mit diesen Absichten werden die sich aus dem Ratsbeschluss vom 29.11.2010 ergebende Beschränkung und das Zentrenkonzept erneut ad absurdum geführt.

Die restriktive, ungleich behandelnde Haltung der Stadt Braunschweig gegenüber meinem Mandanten lässt sich mit alledem nicht vereinbaren.

Grundvoraussetzung für den Ratsbeschluss vom 29.11.2010 zur Entwicklung des Areals im Bereich der ehem. Hauptpost war die Zustimmung der Vollversammlung der IHK zu der geplanten Ansiedlung. Die Änderungen der Sortimente und Verringerung der Verkaufsflächen zu dem damaligen Stand wurden gleichfalls mit der IHK abgestimmt. Die abgestimmten Verkaufsflächen sind in dem vorliegenden Bebauungsplan gehalten. Das Zentrenkonzept Einzelhandel ist in einen dynamischen Planungs- und Entwicklungsprozess eingebunden. Insofern kann das Erfordernis einer Überarbeitung oder Fortschreibung immer gegeben sein. Diese Änderungen werden jedoch nicht willkürlich geschehen, sondern werden mit der notwendigen Sorgfalt durchzuführen sein.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Planfestsetzungen werden beibehal-

ten.

Stellungnahme Nr. D3

Stellungnahme der Verwaltung

22.08.2013

Als Bürger, sowie als Mitglied des bs-forum für bürgernahe Stadtplanung e.V. übermittele ich Ihnen diverse Anregungen zum o.g. Vorhaben.

Prolog:
Es stärkt nicht das Vertrauen in das Handeln der Verwaltung, dass der Aufstellungsbeschluss schon vor der Erstellung des Rahmenplanes erfolgt ist.
(W. Wiechers / ehem. Leiter der Abteilung Stadterneuerung,
in der Umweltzeitung Juli / Aug. 2013)

Die bindende Verknüpfung des Aufstellungsbeschlusses mit einer städtebaulichen Rahmenplanung ist nicht erforderlich. Gerade vor dem Hintergrund verschiedenlicher Verflechtungen des Plangebietes mit der Umgebung sowie unterschiedlicher Ansprüche an das Gebiet und sein Umfeld wurde beschlossen, den Bebauungsplan durch eine städtebauliche Rahmenplanung zu begleiten.

Prüfung / Abwägung der Fuß- u. Radverkehrswege auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung:

Gemessen am BauGB, I. Teil, § 1/ Abs. 5
„Nachhaltige städtebauliche Entwicklung“ bringt mit den wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch: „die sozialen Aspekte in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen in Einklang.“

1. Der Masterplan „Weiterführung des Ringgleises“,

- am 28.6.2011 vom Rat verabschiedet, legt fest :

/ „Zur Umsetzung seiner Ziele bedarf es regelmäßig der Übernahme in die verbindliche Bauleitplanung“;

- Zum Zwecke der Erschließung u. Erlebbarkeit neuer Stadträume

Zur positiven stadtökologischen Wirkung

- Zur Naherholung u. Freiraumvernetzung

- Zur Schaffung eines prägenden Markenzeichens

/ „Das weitere Bewirken von Aufstellungsbeschlüssen für Bebauungspläne soll das städtische Interesse untermauern“.

Der im Bereich des Bebauungsplans AW 107 liegende Teil des „Postgleises“ ist nicht Gegenstand des Ratsbeschlusses vom 28.06.2011.

Feststellung des bs-forum:

Alle diese Ziele sind durch die Überbauung des ehem. Postgleises zur privaten Nutzung der Volksbank, - mit Unterstützung der Bauverwaltung unterbunden worden, da - wie vorher bekannt - die „ideale Trasse langfristig nicht verwirklicht werden kann“ (Seite 4, I. Abs. des Ratsbeschlusses vom 28.6.2011).

Wir bitten, im Sinne des o. g. Ratsbeschlusses, das ehem. Postgleis in einer Breite von 5 Metern auf dem BraWoPark-Gelände , - mit allen juristischen Mitteln der öffentlichen Nutzung zuzuführen.

(Wir bitten um Nachsicht, dass aus Zeitgründen die weiteren Ausführungen handschriftlich geschehen.)

2. Der Rahmenplan

ist behördenverbindlich, um bestimmte städtische Bereiche unter Schutz zu stellen;

er soll hilfreich für Investoren u. die Öffentlichkeitsbeteiligung sein.

Der Rahmenplan wurde vom zuständigen Fachausschuss des Rates zur Kenntnis genommen. Er entwickelt insofern noch nicht des Status einer sonstigen städtebaulichen Planung im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB. Gleichwohl geben seine Aussagen Hinweise für weiterführende, nachfolgende Planungen. Von einer Behördenverbindlichkeit kann im vorliegenden Fall nicht ausgegangen werden. Im Übrigen ist auch eine städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Bauleitplanung nicht ver-

Im Rahmenplan „BS-Hbf. u. Umfeld“
- als gemeinsame, verlässliche Handlungsgrundlage“ vom März 2012, heißt es:

/ Punkt 2.4.3 Rad- u. Fußwegnetz, S. 36

- Ringschluss: direkte Wegeverbindung
zwischen südl. u. östl. Ringgleis

- Umnutzung des Postgleises

/ Seite 72 Maßnahmenkonzept:

„Es wird eine quartiersübergreifende
Netzergänzung für Fußgänger u. Rad-
fahrer mit der Nutzung des Postgleises
u. einem Durchstich des Pakettunnels
angeregt.

Stellungnahme – bs-forum:

Im o. g. Bebauungsplan soll der Fuß-
Radweg auf dem ehem. Postgleis durch
die Bauabsicht der Volksbank um 350
Meter unterbrochen werden.

- Die Bürgerinnen und Bürger des Quar-
tiers sowie der übrigen Stadtteile, vor al-
lem Werk tätige des Marienstiftes, des
Westermannverlages und Schülerinnen
u. Schüler der Christophorus Schule
werden gezwungen über die Rietschel-
str./ Mentestr. nördlich (!)

bindlich, sondern lediglich einer von ver-
schiedenen abwägungserheblichen Be-
langen.

Die Wegeführung steht im Zusammen-
hang mit dem nicht realisierten direkten
Anschluss an den Pakettunnel und ist die
entwickelte Alternative zum Anschluss an
den Postgleisweg, der damit im weiteren
Verlauf an den Ringgleisweg anschließt.
Die Radwegeführung durch das Plange-
biet wird im Durchführungsvertrag, der
Bestandteil des vorhabenbezogenen Be-
bauungsplans ist, mit einer Breite von
4,50 m bis 5,00 m im Bereich der inter-
nen Erschließungen und der Parkie-
rungsflächen geregelt. In den Bereichen,
in denen zum Schutz der Anwohner
Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt sind,
erfolgt im Plangebiet eine Sicherung in
3,00 m Breite. Hier ist geplant, im Rah-
men der Ausführung eine Erweiterung
des Bereichs auf die angrenzenden
Grundstücke zu verfolgen, auf die der
Bebauungsplan keinen "Zugriff" hat. In-
sofern wird den Anforderungen der We-
gebauweite weitestgehend entsprochen.

Es besteht derzeit weder Fuß- noch
Radweg auf dem ehemaligen Postgleis.
Von einer Unterbrechung kann insofern
nicht die Rede sein.

Zweifelloso stellt ein Ringgleisweg in sei-
ner endgültigen Herstellung eine erhebliche
Aufwertung und Verbesserung der
quartiersübergreifenden Wegebeziehungen
dar. Es ist die Absicht der Stadt, diesen
Weg perspektivisch herzustellen. Dabei
zeigen sich an verschiedenen Stellen Um-
setzungshemmnisse, die überwunden
werden müssen. Um solche Hemmnisse zu
überwinden, sind auch Alternativen zu
bewerten. Im Bereich des BraWoParks
konnte mit einer gesicherten Querungsmö-
glichkeit über das Gelände eine vertretbare
Alternative gefunden werden, die eine voll-
ständige Unterbrechung des zukünftigen
Ringgleises verhindert. Es wird nicht ver-
kannt, dass eine solche Lösung gegenüber
einer vollständig von anderen Nutzungen ab-

gekoppelten Führung zurücksteht. Gleichwohl wird der gefundene Kompromiss für vertretbar gehalten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es bislang keine Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer über das ehemalige Postgelände gibt und die im Bebauungsplan gefundene Lösung daher eine Verbesserung darstellt.

a) um den BraWoPark herumzufahren, - über die Schillstr. mit täglich 16 Tds. Fahrzeugen, um die Pakettunnel-durchfahrt nach Süden zu erreichen,

b) wenn sie sich nicht der Gefahr einer Querung des Großparkplatzes mit 4.300 Kfz-Zu- u. Abfahrten aussetzen wollen:

Gerade einmal 60 Meter beträgt die Rad-Fußweg-Einsparung, bei der sie von rangierenden Kfz- und Schwerlastverkehr umgeben sind!

c) In der Gegenrichtung „besteht unbenommen von der vorliegenden Planung, weiterhin die Planungsabsicht der Nutzung von Pakettunnel u. Postgleisweg, unter Einbeziehung des Fuß- u. Radwegenetzes entlang der öffentlichen Straßen“

(Erläuterung im o. g. B-Plan)

Seite 45 der Begründung des o. g. B-Planes:

/ Mit der Folge, dass „aufgrund der überbreiten Ein-Ausfahrt auf der Schillstr. zum Fachmarkt zeitweise mit Behinderungen der Fußgänger u. Radfahrer gerechnet werden muss.“

/ Mit der weiteren Folge: Ein Zweirichtungsrادweg muss auf der Nordseite der Schillstr. eingerichtet werden, um das Quartier zu erreichen.

Die Begründung wird überarbeitet. Es wird klargestellt, dass im Zu- und Ausfahrtsbereich aufgrund der Breite ein Schutzbereich eingerichtet wird, der eine sichere Querung der Fußgänger und Radfahrer gewährleistet.

Der direkte Anschluss an den geplanten Postgleis-/ Ringgleisweg für die Werkstätten des Westermannverlages und des Marienstifts sowie die Schüler der Christophorusschule bleibt von der Planung unbenommen.

Die Sicherung der Wegeführung nach Süden ist durch die entwickelte Alternative im Plangebiet erfolgt. Darüber hinaus wird über das bestehende öffentliche Wegenetz der noch zu öffnende Pakettunnel erreicht werden, so dass die An-

bindung für Fuß- und Radfahrer an die Wohnquartiere im Süden des Stadtgebietes gesichert ist.

Um eine sichere Querung der Zufahrt zum Fachmarktzentrum zu gewährleisten, wird eine Insel für die Fußgänger und Radfahrer in der Einfahrt angelegt. Diese wie auch der Zweirichtungsradweg wurde durch einen Fachplaner empfohlen.

Die verkehrssichere Ausgestaltung im Parkplatzbereich erfolgt im Rahmen der Ausführung. Unbenommen davon gilt auch hier die Straßenverkehrsordnung.

Feststellung des bs-forum:

/ Laut VwV zur StVO II/33.1/2009 sollen linke Radwege für die Gegenrichtung grundsätzlich nicht angeordnet werden, - wegen besonderer Gefahren.

In dem angesprochenen § 2 Abs. 4 Satz 4 StVO ist geregelt, unter welchen Voraussetzungen linke Fahrradwege benutzt werden dürfen.

Die angesprochene allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO regelt dabei weitreichender, wie in der Stellungnahme richtig zitiert. Im weiteren Verlauf der Verwaltungsvorschrift ist jedoch auch geregelt, wann eine Freigabe baulich angelegter linker Radwege "nach sorgfältiger Prüfung" erfolgen kann.

(Zitatbeginn)

Die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;

nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;

dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

(Zitatende)

Die Vorgaben sind bei der vorliegenden Planung erfüllt. Ein Zweirichtungsverkehr ist in diesem Abschnitt zulässig.

/ Der Rahmenplan, als gemeinsame, verlässliche Handlungsgrundlage, war seit März 2012 öffentlich zugänglich.

Ein Jahr lang (!) bis zum 10.4.2013 im Planungs- u. Umw.-Ausschuss haben sich

- ein einsamer Projektentwickler

- und die begleitende Verwaltung

nicht um die Umsetzung der Inhalte des Masterplanes und des Rahmenplanes gekümmert.

- Erst auf Initiative des bs-Forum, mit Unterstützung der BIBS-Fraktion, stellte der Baudezernent

im Planungs- u. Umw.-Ausschuss am 10.4.13

die Überlegung an, - sinngemäß:

„Man kann über das Parkplatzgebiet einen Radweg legen und an der nordöstlichen Ecke an das Postgleis anschließen.“

Der Rahmenplan wurde vom zuständigen Fachausschuss des Rates zur Kenntnis genommen. Er entwickelt insofern noch nicht des Status einer sonstigen städtebaulichen Planung im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB. Gleichwohl geben seine Aussagen Hinweise für weiterführende, nachfolgende Planungen. Diese sind seit Beginn in den Planungsprozess mit eingeflossen und unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten in der Planung umgesetzt worden.

Es trifft nicht zu, dass erstmalig am 10.04.2013 über einen über das Gelände geführten Weg nachgedacht wurde.

Kommentar, bs-forum

Fragen an die Verkehrsspezialisten:

/ Denkt denn niemand an die prognostizierten 4.330 Bürger im Pkw, die sich täglich beim fröhlichen Einkaufs-Einparken von querenden Fuß- u. Radfahrern überraschen lassen müssen ... oder gar „nervig“ gemacht werden?

/ Denkt denn niemand an die Initiative des „Zweckverbandes Großraum BS“ den Radtourismus anzukurbeln?

Sollen die Gäste Braunschweigs,

- anstatt vom Postgleis aus, über den Berliner Platz zu den Iduna-Hochhäusern u. den übrigen großstädtischen Eindrücken - vom Pakettunnel aus in ein Parkplatzgewühl gezwängt werden?

/ Hat der Zweckverband, als Träger öffentlicher Belange eine Aufforderung bekommen, sich zum F-Plan zu äußern?

(Bezgl. „3. Flächen für überörtlichen Verkehr?“)

Der ZGB ist im Rahmen des Flächennutzungs- und Bebauungsplanverfahrens zu beiden Verfahrensschritten beteiligt worden. Im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB zum Bebauungsplan hat er eine Stellungnahme abgegeben. Bezüglich „Flächen für den überörtlichen Verkehr“ hat er sich nicht geäußert.

- / Bedenkt denn niemand, dass hier auf Wunsch des Investors – der natürlich selber damit überfordert ist -, eine „Kreative Stadtentwicklung zum Wohle der Allgemeinheit“ stattfinden soll,
- mit „neuen Impulsen für das Quartier“
 - mit einer „stadträumlichen Integration des BraWoParks in die Nachbarschaft“
 - statt des derzeitigen Versuchs:
Die Nachbarschaft in einen Parkplatz zu zwängen,
nach einer unter Zeitdruck durchgepeitschten Öffentlichkeitsbeteiligung:
„Wir können nicht dauernd vor- u. zurückspringen“
 - der Baudezernent -,
anstatt Sach-Argumente beizutragen,
 - zum Zeitpunkt der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung.

Stadtentwicklung hat mehr Aspekte als die Fuß- und Radwegführung. Hauptziel der Planung war es eine innerstädtische Fläche, auf der die bestehende Nutzung aufgegeben worden ist, einer Nachnutzung zuzuführen.

Bei der Antragstellung der BIBS-Fraktion am 10.4.2013 zur Realisierung einer „Quartierübergreifenden Netzergänzung für Fußgänger und Radfahrer über das ehemalige Postgleis und durch den Pakettunnel am Hauptbahnhof“ werden die Ratsmitglieder durch Falschaussagen in die Irre geleitet:
Ein Mitglied der planenden Verwaltung, - ein Fachmann - behauptet, wegen Stützmauern würden hohe Kosten entstehen!

/ Diese Stützmauern müssen auch bei der derzeitigen Planung erstellt werden.

/ Wegen „entfallender Parkplatzeihen“ entstehen keine „sehr hohen Kosten“.

Mit unsachlichen, emotionalisierenden Argumenten durch die Verwaltung werden die Ratsmitglieder in ihren Entscheidungen beeinflusst.

- d) Betr. 5.6.3/ S. 43 der Begründung des B-Planes
Der „Postgleisweg“ soll aufgegeben werden, wegen
1. erforderlicher Sicherung der in Be-

- trieb befindlichen Gleisanlage;
2. wegen erforderlicher Sicherung der Böschung zum Fachmarkt.

Kommentar, bs-forum:

Zu 1.

Das parallel verlaufende Gleis, liegt hinter einer 2 Meter breiten Masten-Schneise / siehe Anlage Fotodokumente!

Zu 2.

Die Sicherung der Nutzung an einer abfallenden Böschung kann durch Gebäudegestaltung sowie eine Bezäunung –wie beim westlichen Ringgleis an der Gartenstadt- problemlos durchgeführt werden.

Auch diese Begründungen der Verwaltung sind sachlich nicht relevant und somit irreführend für die Ratsmitglieder!

Wir bitten um eine deutliche Korrektur der B-Plan-Erläuterungen.

„Die Verwaltung hat dem Rat zu dienen“!
Lt. Verwaltungsgericht/ BZ 26.4.13

- e) In der Anlage legen wir eine Unterschriften-Sammlung bei, die sich nach zwei öffentlichen Veranstaltungen (Brunsviga u. Ringgl.-Tour) gesammelt haben:
Als Bekundung von Bürgern für einen 5 Meter breiten Fuß-Radweg an der Südgrenze des BraWoParks.
- f) Ebenso fügen wir als kreative Anregung eine Skizze des um 5 Meter verschobenen Fachmarktes bei;
- 88 von 1.870 Parkplätzen
- 360 von 12.700 m² Verkaufsfläche
würde es die Volksbank „kosten“.

Wir bitten um Einwirkung bei dem Investor für eine bürgernahe Erschließung des BraWoParks durch einen Nachbarschaftsweg.

Epilog:

Verantwortliche Vertreter der Banken-Branche sind ‚Dank eines sensiblen Bewusstseins‘ aktuell zu folgender Einsicht

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

gekommen:

„Mit der Freiheit der Finanzmärkte ist auch eine Verantwortung bzgl. der Freiheit der Politik verbunden; - es gibt eine „moralische Dimension“!

Nicht alles, was legal ist, ist auch legitim,
- nicht alles, was gemacht werden darf,
muss auch gemacht werden ...“

A. Dibelius

Europa Repräsentant
von Goldman Sachs

Vorschlag der Verwaltung:

Die Planfestsetzungen werden beibehalten.