

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Taubenstraße

HA 135

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

Die Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB erfolgte vom 9. Februar bis 9. März 2015

Stellungnahme Nr. 1 Handwerkskammer Braunschweig- Lüneburg-Stade vom 2. März 2015	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Ihr Schreiben zum genannten Vorhaben ist bei uns eingegangen. Die Planunterlagen wurden in unserem Hause geprüft.</p> <p>Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der uns vorgelegten Unterlagen keine Bedenken.</p>	<p>Der Inhalt der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stellungnahme Nr. 2 BUND vom 8. März 2015	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Der BUND Braunschweig begrüßt die Berücksichtigung ökologischer Belange in der Festsetzung des Bebauungsplans wie z.B. die vorgesehene Dachbegrünung, die extensive Pflege einiger Grünflächen, das Angebot an Nisthilfen und Fledermauskästen an Bäumen und Gebäuden sowie die Gestaltung der Ausgleichsfläche bei Dibbesdorf.</p> <p>Für die Erhaltung von nährstoffarmen, blütenreichen Ruderalbereichen und Wiesenbereichen (Fläche 5, 6 und 7) ist die Durchführung geeigneter Pflegemaßnahmen unerlässlich. Sie sollten daher nicht nur einmal jährlich gemäht, sondern das Mähgut auch abgeräumt werden. Nur so kann langfristig z.B. auch das Vorkommen der Blauflügeligen Ödlandschrecke gesichert werden. Eine entsprechende finanzielle Absicherung der Pflegemaßnahmen auch nach Ablauf der dreijährigen Entwicklungspflege ist daher erforderlich. Für einen reibungslosen Übergang der Entwicklungspflege in die Hände der Abteilung 67 (Stadtgrün und Sport) sollte schon zu Beginn der Maßnahmen eine enge Abstimmung zwischen den Beteiligten erfolgen.</p> <p>Analog ist auch die Pflege der externen Aus-</p>	<p>Das Abräumen des Mähgutes ist bereits vorgesehen. Die Durchführung der Maßnahme ist für die nächsten 20 Jahre kalkuliert und finanziell gesichert worden.</p> <p>Eine enge Abstimmung zwischen den Beteiligten fand während der gesamten Planungsphase statt und wird auch in Zukunft so fortgeführt werden.</p> <p>Auch auf der Ausgleichsfläche bei Dibbesdorf</p>

<p>gleichsfläche bei Dibbesdorf finanziell abzusichern. Eine Mahd und die Entfernung des Mähguts wird nicht nur für 5 Jahre, sondern auch darüber hinaus erforderlich sein, um eine blütenreiche halbruderale Gras- und Staudenflur langfristig zu erhalten. Ohne entsprechende Pflege werden insbesondere auf der Ackerfläche innerhalb kurzer Zeit Gehölze aufwachsen und dominieren.</p> <p>Um den Erfolg der Maßnahmen sicherzustellen und ggf. die Maßnahmen zu optimieren, sollte die Entwicklung auf den Flächen genau beobachtet und entsprechende biologische Gutachten nach einem angemessenen Zeitraum (z.B. nach 3 - 5 Jahren und in weiteren Abständen) in Auftrag gegeben werden.</p> <p>Außerdem hat der BUND folgende Anmerkungen: Zu 5.10 des Bebauungsplans - Regenwasser: Auch wenn im Planungsbereich aktuell keine Kleingewässer vorhanden sind, sollte neben der Einrichtung von Versickerungsmulden auch die Gestaltung eines Teiches mit naturnaher Gestaltung zur Rückhaltung von Regenwasser und klimatischem Ausgleich in Betracht gezogen werden.</p> <p>Zu 5.11.3. des Bebauungsplans - Fassaden: Bei der Gestaltung abwechslungsreicher Fassaden sollte auch eine Fassadenbegrünung mit heimischen Pflanzenarten einbezogen werden. Neben ästhetischen Aspekten ist ihr Nutzen für das Kleinklima sowie für Vögel und Insekten von Bedeutung.</p>	<p>ist eine jährliche ein- bis zweischürhige Mahd vorgesehen. Hierbei handelt es sich um Heugewinnung, bei der das Mähgut nach der Trocknung abgefahren wird. Die Finanzierung dieser Pflege ist ebenso für die nächsten 20 Jahre gesichert.</p> <p>Auf der Ausgleichsfläche in Dibbesdorf ist ein Monitoring jeweils nach 1, 3 und 5 Jahren vorgesehen. Sollte sich herausstellen, dass die gewünschten Ziele nicht erreicht wurden, werden die Maßnahmen entsprechend angepasst.</p> <p>Naturnah gestaltete Teiche oder Kleingewässer sind im städtebaulichen Entwurf nicht vorgesehen und demzufolge nicht verbindlich festgesetzt. Eine naturnahe Gestaltung bestimmter Versickerungsbereiche in den Grünflächen ist dennoch grundsätzlich möglich und kann in der weiteren Ausführungsplanung geprüft werden.</p> <p>Die Begrünung von Fassaden/ Teilflächen sind unter stadtklimatischen und gestalterischen Gesichtspunkten grundsätzlich positiv zu bewerten und laut Bebauungsplan auch nicht ausgeschlossen. Sie verbindlich festzuschreiben ist aber nicht vorgesehen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen werden beibehalten.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 3 vom 9. März 2015</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p>
<p>Der Bebauungsplan ist weitgehend abzulehnen.</p> <p>Ich bitte bei Überarbeitung des Planes folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <p>Der Bebauungsplan sollte auch weitere Flächen in der Umgebung beinhalten, damit ein einheitlicher Plan erstellt werden kann. Insbesondere sind hier die Flächenbereiche zwischen Planstraßen R1 und C und Bereichen westlich von Weg 1 Nord gemeint.</p>	<p>Eine Gesamtplanung für das Gebiet liegt mit den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbes von 2013 vor. Der Bebauungsplan HA 135 schafft die Rechtsgrundlage zur Umsetzung eines ersten Bauabschnittes, die übrigen Bauabschnitte folgen im Anschluss, so dass nach Möglichkeit eine kontinuierliche</p>

<p>Bei dem vorhandenen Bebauungsplan werden Umwelt- und Gesundheitsaspekte zu wenig beachtet. Das geplante Neubaugebiet sollte stärker an einem Leitbild der „Gesunden Stadt der Zukunft“ orientiert sein. Dafür sollten folgende Punkte Zielgröße sein:</p> <p>Lebensqualität durch Reduzierung von Schadstoffen Lebensqualität durch Reduzierung von Lärmeinflüssen Lebensqualität durch positiv wirkende Architektur Lebensqualität durch positiv wirkendes Mikroklima (Luft, Temperatur) Lebensqualität durch Ermöglichung von einfacher und sicherer Mobilität Lebensqualität durch Ermöglichung von sozialen Kontakten Lebensqualität durch Familienfreundlichkeit Lebensqualität durch Ermöglichung von Freiräumen</p> <p>Um diese Ziele zu erreichen ist es in erster Linie notwendig, dass Verbrennungsmotorisierte Mobilität (PKW, Motorrad, Mofa und Ähnliches) in dem Plangebiet weitgehend nicht möglich ist. Das Motto des Wohngebietes muss heißen: Freie Fahrt für Räder und Platz für Fußgänger statt für Autos.</p>	<p>Entwicklung erfolgen kann. Dieses abschnittsweise Vorgehen liegt in der Größe des Gebietes und der Dringlichkeit zur Schaffung neuen und bezahlbarem Wohnraumes im Stadtgebiet begründet.</p> <p>Durch die Planung werden die verschiedenen Umweltaspekte ausführlich gewürdigt. Grundanliegen der Planung ist die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bewohner. Darüber hinaus werden Eingriffe in Natur und Landschaft grundsätzlich so gering wie möglich gehalten. Ansonsten werden die Eingriffe durch geeignete Maßnahmen kompensiert. Hierfür sind Flächen im Bereich des Nordparks und in Dibbesdorf vorgesehen.</p> <p>Die vorgesehene Bebauung verändert und beeinträchtigt das gegenwärtig vorherrschende Mikroklima im Plangebiet. Dem gegenüber werden Verbesserungen des Mikroklimas durch die großzügige Durchgrünung des Gebietes, der Entsiegelung großer Parkierungsflächen, den Erhalt bestehender Großbäume und beispielsweise durch die Festsetzung von Dachbegrünung erreicht. Diese Maßnahmen dienen parallel der Reduzierung von Luftschadstoffen.</p> <p>Losgelöst vom Bebauungsplan ist ein Mobilitätskonzept in Arbeit, das den Individualverkehr im Gebiet reduzieren hilft und sich so positiv auf die Lebensqualität auswirken wird. Aufgrund der Anbindung des Quartiers an die Innenstadt liegen gute Voraussetzungen für Fußgänger und Radfahrer vor. Der Ausschluss von verbrennungsmotorisierter Mobilität ist im Bebauungsplan nicht möglich.</p> <p>Die Lärmquellen im Bereich des Planungsgebietes und daran angrenzend wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen einer umfangreichen schalltechnischen Untersuchung unterzogen. Sie kommt zu dem Ergebnis, das die Voraussetzungen für die geplanten Wohnnutzungen gegeben sind.</p> <p>Durch die örtliche Bauvorschrift wird sichergestellt, dass ein einheitlicher und doch nicht monotoner Gestaltungskanon durch die Hochbauten erzielt werden kann. Darüber hinaus werden weitere Vorgaben und Empfehlungen in einem eigens für dieses Gebiet entwickelten Gestaltungshandbuch und einem Farbkonzept sowie die Einbindung eines unabhängigen Gestaltungsbeirates eine hohe gestalterische Qualität der hochbaulichen</p>
---	---

<p>Die Planstraßen S1 und S2 sind überdimensioniert und zu sehr autogerecht, diese Straßen sollten mehr Platz für Radwege, Fußgängerinnen und Grünflächen beinhalten. Ausgehend von Autostraßenbereichen innerhalb der Planstraßen sollten keine Querungen über die Rad- und Fußwege möglich sein. Das heißt keine Ein- und Ausfahrten zu Parkplätzen, Tiefgaragen, Gewerbe und Ähnlichen.</p> <p>Die Planstraßen S1 und S2 sollte am geplanten östlichen Ende so gestaltet sein, dass keine Weiterführung zu einer anderen Straße Richtung Büldenweg oder Bienroder Weg möglich ist, das heißt S2 soll eine Sackgasse werden. Dieses wegen Vermeidung von Durchgangsverkehr.</p> <p>Die Planstraßen S1 und S2 sollten von vornherein so geplant sein, dass in dem Bereich der Straße Tempo 30 Zone und Schrittempozone möglich ist.</p> <p>Um Durchgangsverkehr zu vermeiden ist im Plan darauf zu achten, dass es keine Möglichkeit gibt die Planstraßen B und E zu verbinden.</p> <p>Um Durchgangsverkehr zu vermeiden ist im Plan darauf zu achten, dass es keine Möglichkeit gibt die Planstraßen A und R1 zu verbinden.</p>	<p>Planungen sicherstellen.</p> <p>Die Schaffung sozialer Kontakte und der Austausch der Nachbarschaften werden durch die attraktiven und vielfältigen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräume begünstigt.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass entgegen den erfolgten Darstellungen bei dem vorliegenden Bebauungsplan Umwelt- und Gesundheitsaspekte in hohem Umfang Berücksichtigung gefunden haben.</p> <p>Die Dimension der Planstraßen S1 und S2 entspricht dem üblichen Standard einer Stadtstraße mit beidseitigem Park- und Baumstreifen, beidseitigem Gehweg und beidseitigem Radfahrstreifen. Je Richtung ist eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr vorgesehen. Für die Planstraße A soll Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit gelten, die Planstraßen B und C sind als verkehrsberuhigte Bereiche ohne separate Geh- und Radweg vorgesehen. Der Straßenausbau muss der Lage der Tiefgaragen- und Grundstückszufahrten Rechnung tragen.</p> <p>Dies ist für die bloße Umsetzung der Erschließung des Baugebietes auch so vorgesehen. Für die spätere Umsetzung einer Stadtstraße ist hingegen die Durchbindung von der Hamburger Straße bis zum Bienroder Weg angedacht. Nur so können weitere Bauabschnitte des Nördlichen Ringgebietes erschlossen und angrenzende Straßen entlastet werden.</p> <p>Tempo 30 ist auf der durchgehenden Stadtstraße nicht vorgesehen, sondern Tempo 50. Dies entspricht den üblichen Standards vergleichbarer Stadtstraßen.</p> <p>Im Bereich der Planstraße B und E ist eine Verbindung erforderlich, um Rettungs- und Müllfahrzeuge die Durchfahrt zu ermöglichen. Der vorgesehene Bereich soll aber stark verengt werden und so gestaltet werden (z.B. Straßenpflaster), dass eine Durchfahrt so unattraktiv wie möglich wird, auch um Schleichverkehre zu vermeiden.</p> <p>Dies ist für den südlich angrenzenden Bauabschnitt so vorgesehen. Eine Überlastung des Knotenpunktes Mittelweg – Taubenstraße soll so vermieden werden. Eine entsprechende Regelung erfolgt in den weiteren Bebauungsplanverfahren.</p>
---	---

<p>Um Autoverkehr zu reduzieren ist auf die Planstraße R1 komplett zu verzichten, dies hätte den Vorteil, dass ein unkomplizierter, sicherer und barrierefreier Übergang von der Wohnbebauung in den geplanten südlichen Park möglich ist, sowie dass Lärmquellen und Abgase verringert werden.</p> <p>Die Planstraßen B und C sind autofrei zu gestalten, hier sollten Flächen für Radfahrer und Fußgänger ausreichend vorhanden sein. Zusätzlich sind hier Grünflächen und Baumalleen anzulegen, Bänke aufzustellen und überdachte Fahrradparkplätze zu errichten (mindestens 2 pro Wohneinheit und lang genug damit auch Lastenräder und Räder mit Anhänger abgestellt werden können).</p> <p>Ein Fahrradweg in West-Ost Richtung entlang der Schienen sollte verbindlich festgeschrieben werden und nicht irgendwo durch den Park verlaufen.</p> <p>Um die Mobilität für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern und um fahrradfreundliche und fahrradsichere Übergänge in Richtung Ring und Innenstadt zu ermöglichen, soll der Bebauungsplan erweitert werden. Einbezogen werden soll die Geysstraße und die Verlängerung der Spargelstraße bis hin zur Kreuzung Nordstraße-Bültenweg. Damit hier eine Durchlässigkeit ermöglicht werden kann, sollen baulich Fahrradstraßen, Ampeln und Vorfahrtregelungen für Radfahrer berücksichtigt werden.</p> <p>Die Schienenabschnitte sind zu vertiefen und mit Wällen abzugrenzen um Lärm zu vermindern und um die Sicherheit zu erhöhen.</p> <p>Die Energieversorgung ist aus dem Gebiet komplett selber zu generieren. Solarflächenvorgaben für die Dächer sind hier verpflichtend vorzusehen. Flächen im Gebiet für Wärmerückgewinnungsanlagen (z.B. aus Abwasser) sind vorausschauend freizuhalten. Flächen für Siedlungs-Geothermieanlagen sind im Plangebiet mit einzuplanen.</p>	<p>Die Planstraße R1 ist für die Erschließung der später dort vorgesehenen Wohnhäuser erforderlich. Angedacht ist die Ausbildung einer Fahrradstraße. Sie wird so ausgestaltet, dass der angrenzende Park berücksichtigt wird und barrierefreie Übergänge möglich werden.</p> <p>Eine autofreie Ausgestaltung der Planstraßen B und C ist nicht vorgesehen. Gleichwohl sollen die Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebildet und so vorrangig den Bewohnern zur Verfügung stehen. Der motorisierte Individualverkehr wird durch eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen in diesen Bereichen minimiert werden. Überdachte Fahrradstellplätze sind auf den privaten Grundstücken vorgesehen, nicht überdachte auch in den öffentlichen Verkehrsflächen.</p> <p>Die Planung sieht den Ringgleisweges im Bereich südlich der Gleisanlagen vor. Sein Verlauf wird auch durch seine Anschlüsse östlich bzw. westlich des Plangebietes vorgegeben.</p> <p>Die Einbeziehung der angesprochenen Bereiche in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes HA 135 ist zur Umsetzung der genannten Ziele nicht erforderlich.</p> <p>Die landschaftsplanerische Ausgestaltung des Nordparks trägt der Schienenverbindung hinsichtlich sicherheitstechnischer und gestalterischer Anforderungen Rechnung. Eine Regelung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.</p> <p>Die genannten Maßnahmen werden vor dem Hintergrund, bezahlbaren Wohnraum bereitstellen zu wollen, als unrealistisch eingestuft. Die Nutzung thermischer und elektrischer Solarenergie wird ausdrücklich zugelassen, aber nicht verbindlich festgeschrieben. Eine städtebauliche Notwendigkeit hierfür ist nicht zu erkennen, gleichwohl liegt eine sparsame Energieversorgung auch im Interesse der Erschließungsträgerin.</p>
---	---

<p>Die Müllentsorgung soll über Einwurfstellen und Vakuumverrohrung unter den Straßen und Wegen vollzogen werden um LKW-Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Baulich-architektonisch sind hier per Festsetzung „eckige Betonklötze mit Flachdach“ zu verhindern. Baulich sollten sich die Gebäude an klassischen Baustilen orientieren, das heißt; Satteldach mit rötlichen Ziegeln/Pfannen, Balkone und Vorsprünge sowie Verzierungen entsprechend Altbauten im östlichen Ringgebiet. Innenbaulich wirkend sollen schadstoffbelastete Materialien verboten werden, das heißt z.B., dass Fassaden aus Styropor nicht möglich sein sollen, vorgeschrieben werden sollen Fenster aus Holz statt aus Kunststoff.</p> <p>Flächen für eine Schule und einen Kindergarten sollten im Rand-Bereich des geplanten Parks freigehalten werden und nicht ummauert von Hauswänden wie im jetzigen Plan.</p> <p>Das gesamte Plangebiet ist als reines Wohngebiet auszuweisen, dabei soll der Anteil Reihenbebauung überwiegen. Gewerbe und Verkaufsflächen wie Supermärkte, Discounter, Drogeriemärkte sollten im Plan nicht zulässig sein (es gibt genug Versorgungseinrichtungen in der Nähe des Gebietes in allen Himmelsrichtungen). Für musikisches, kreatives sowie für Büroarbeiten auf dem Level von Kleinunternehmern (z.B. Musikschule, Webdesigner) sollen Flächen eingeplant werden. Gaststätten sind nicht in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung zu ermöglichen um Geruchs- und Lärmbelastigungen zu vermeiden.</p> <p>Ausgleichsflächen für die Flächenversiegelung sind im Innenstadtbereich zu suchen, da es wichtig ist hier das Kleinklima zu verbessern (Stichwort Frischluftzufuhr und kühlendes Kleinklima im Sommer: Stichwort Kältesenken). Mit einer eh schon vorhandenen Wiese am Stadtrand ist kein annähernd ausreichender Ausgleich gegeben. Es sind vielmehr Flächenentsiegelungen und Begrünungen im Innenstadtbereich angesagt. Daher schlage ich als Ausgleich vor den Bohlweg für den Autoverkehr zu sperren, die Straßenflächen sowie den anliegenden Schlossplatz zu entsiegeln und diese parkähnlich umzugestalten und Abschnitte der Oker an die Oberfläche zu holen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, eine merkliche Reduzierung des LKW-Verkehrs ist nicht zu erwarten.</p> <p>Örtliche Bauvorschrift, Gestaltungshandbuch, Farbmasterplan und Gestaltungsbeirat ermöglichen eine zeitgemäße und abwechslungsreiche Architektursprache, ohne die gestalterische Freiheit für die nachfolgende Genehmigungsplanung zu sehr zu beschränken. Historisierende Baustile entsprechen nicht den gestalterischen Zielsetzungen.</p> <p>Flächen für einen Kindergarten werden östlichen abschnitt des Bau Feld zwischen der Planstraße S2 und B vorgesehen, ein Schulbau ist für diesen Bebauungsplan nicht erforderlich.</p> <p>Die Ausweisung als reines Wohngebiet entspricht nicht den städtebaulichen Zielsetzungen nach einem lebhaften und abwechslungsreichen Stadtquartier mit einer gesunden (wohnverträglichen) Nutzungsmischung (Stichwort: Stadt der kurzen Wege). Gerade eine gewisse Nutzungsmischung wird zu einer Steigerung der Attraktivität des neuen Wohnquartieres beitragen.</p> <p>Der Großteil der erforderlichen Ausgleichsfläche befindet sich im Bereich des Nordparks und somit innenstadtnah. Sämtliche Ausgleichsflächen im Gebiet unterzubringen ist aber nicht möglich. Daher befindet sich in Dibbesdorf eine ergänzende Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.</p>
---	---

<p>Hiermit bitte ich Sie die von mir genannten Punkte in einem überarbeiteten Bebauungsplan zu berücksichtigen.</p>	
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen werden beibehalten.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 4 LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH vom 3. März 2015</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p>
<p>Die Unterlagen zu der o.g. Bauleitplanung der Stadt Braunschweig haben wir durchgesehen. In den Geltungsbereich verlaufen im Osten die Bahnanlagen der DB AG hinein, an die die Bahnanlagen der Anschlussbahn Braunschweiger Versorgungs AG & Co. KG etwa mittig anschließen. Da die LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) die technische Aufsicht der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen ausübt, können wir zuständigkeitshalber nur Aussagen über die Bahnanlagen der Anschlussbahn der Braunschweiger Versorgungs AG & Co. KG treffen, deren Belange in diesem Bauleitplanverfahren ausreichend berücksichtigt sind.</p> <p>Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen seitens der LEA gegen den Bebauungsplan HA 135 „Taubenstraße“ der Stadt Braunschweig keine Einwände.</p>	<p>Der Inhalt der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 5 Deutsche Bahn Immobilien vom 27. Februar 2015</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p>
<p>Die Deutsche Bahn Immobilien, als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme zum obengenannten Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Der Bebauungsplan umfasst auch unser Ringgleis, dies sind gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Den Festsetzungen auf den derzeit mit uns und der Stadt Braunschweig verhandelten Verkaufsflächen (Gemarkung Hagen, Flur 7, Flurstücke 107/1, 108/1, 103/1 und 106/47) stimmen wir zu.</p>	

<p>Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen bedürfen dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG).</p> <p>Die Überplanung von Bahngrund durch kommunales Planrecht ist bis zu einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch das EBA unzulässig (BVerwG, Urteil vom 12.08.08, Az. 9 A 3.06) sowie unabhängig von der Rechtskraft des Bebauungsplans (§ 9 Absatz 2 Nr. 2 BauGB).</p> <p>Die mit der Einschränkung des Bedingungseintritts versehenen Flächen sind im Text sowie Planteil des Bebauungsplans festzuschreiben bzw. zu kennzeichnen.</p> <p>Wir bitten Sie, uns das Abwägungsergebnis zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen können durch den Bebauungsplan nicht vorgenommen werden.</p> <p>Durch eine bedingte Festsetzung treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes im Bereich der eisenbahnrechtlich gesicherten Flächen erst nach deren Freistellung in Kraft.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Stellungnahme wurde berücksichtigt.</p>
<p>Stellungnahme Nr. 6 vom 6. März 2015</p>	<p><u>Stellungnahme der Verwaltung</u></p>
<p>[Wörtliche Wiedergabe]</p> <p>Gegen den seit 9.2.15 ausgehangene Bebauungsplan ha 135 erhebe ich Einspruch.</p> <p>Wenn ich diesen Bebauungsplan in dieser Form so umgesetzt sehe bedeutet es das aus unseres Betriebes der Baumschule und den damit verbundenen Landschaftsbau</p> <p>Auch wenn sie hier in ihrer Stellungname der Baumschule Bestandsschutz garantieren ist es jedoch praktisch nach Umsetzung ihres Bebauungsplan ein fortführen kaum möglich</p> <p>Es besteht dann gar keine Möglichkeit mehr, sie weiter zu betreiben, (auch eingeschränkt sehr schwierig) da der Pkw-Kunde keine Stellflächen/Parkplatzflächen mehr finden kann um gekaufte Ware zu verpacken und abzutransportieren, auch mit Bussen und Bahnen ist allein bedingt durch die Pflanzgröße, auch hier keine alternativen</p> <p>Zumal der noch neu zu erstellende Kreuzungsbereich, es kommt ja noch die Anbin-</p>	<p>Die angesprochene Baumschule liegt nahezu komplett außerhalb des Geltungsbereiches des HA 135. Lediglich ein Teil der Planstraße D an der westlichen Grundstücksgrenze befindet sich auf den Flächen der Gärtnerei. Diese Festsetzung ist perspektivisch erfolgt, um die Planstraße D im Falle einer Aufgabe der Baumschule verbreitern zu können und den standardmäßigen Straßenquerschnitt mit beidseitigen Gehwegen und Parkstreifen herzustellen. Eine Bedrohung der Existenzgrundlage der Gärtnerei ist durch diesen Umstand nicht erkennbar.</p> <p>Die Planung sieht den Entfall des östlichen Teils des Gotenweges zugunsten einer öffentlichen Grünfläche vor. Von dem Wegfall sind auch die Stellplätze im Randbereich des nur provisorisch ausgebauten Gotenweges betroffen. Allerdings ist festzustellen, dass es sich hierbei nicht um bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze handelt und diese zudem auf einem städtischen Grundstück liegen. Der Gotenweg soll in diesem Bereich zugunsten der Planstraße E entfallen, da ein</p>

<p>dung der Wodanstraße dazu, die dieses Problem wahrscheinlich noch verschärft</p> <p>Zusammengefaßt</p> <p>Es ist wird kein/oder nur sehr wenig Parkraum mehr für unsere Kunden vorhanden sein</p> <p>Auch die Wohnhäuser sind über den Gotenweg erschlossen</p> <p>Ich verstehe voll ihre Absicht</p> <p>Durch die Erschließung des neuen Baugebietes damit zukünftig erforderlichen Verkehrsströme gerecht zu werden</p> <p>Man könnte überlegen</p> <p>Den Gotenweg entlang im Bereich unseres Grundstück,</p> <p>Gemeinsam mit Stadtverwaltung, Maßnahmen zu finden, zum Beispiel hier Schotterparkplätze oder ähnliches zu erstellen</p> <p>Incl. einer Baumbepflanzung so das hier eine Grüninsel mit Doppelnutzung entsteht.</p> <p>Hier gebe es einen sinnigen Gesprächsbedarf wie und ob sowas möglich ist</p> <p>Um die Härte ihrer Änderung abzupuffern.</p> <p>Allein das Prestigeobjekt ringgleis ein immens wichtiger Meilenstein der Braunschweiger Verwaltung</p> <p>dann wäre es hilfreich</p> <p>Den auf die Südseite des Versorgungsgleises der bs energie legen um dann hier Richtung Querum weiter zu planen</p> <p>Und schon wäre nördlich genug platz</p> <p>Um hier eine sinnige Lösung zu finden, auf der einen Seite eine Grünanlage auf der anderen Parkraum</p> <p>die dann allen gerecht wird.</p> <p>Auf der einen Seite Stadt Braunschweig mit der Grünanlage</p> <p>Auf der anderen Seite Kundenströme zuzulassen um mein Geschäft weiter betreiben zu</p>	<p>regulärer und den Anforderungen entsprechender Anschluss an den Bienroder Weg im unmittelbaren Bereich der Bahnquerung nicht umsetzbar ist. Der Entfall der Stellplätze wird auch für die Gärtnerei grundsätzlich als akzeptabel eingeschätzt. Inwieweit dennoch Ersatz in unmittelbarem Umfeld geschaffen werden kann, soll im Zuge der Straßenausbauplanung geklärt werden.</p> <p>Die Wohnhäuser werden gemäß der Planung über die neue Planstraße S 1 und S 2 bzw. über die Planstraße E erschlossen, nicht über den Gotenweg.</p> <p>Im Rahmen der Realisierungsplanung der Grünfläche kann dieser Sachverhalt erneut geprüft werden.</p> <p>Der Geh- und Radweg Ringgleisweg ist auf der südlichen Seite der Bahnflächen vorgesehen.</p>
--	---

<p>können</p> <p>Wenn ich allein die Änderungen der letzten 20 Jahre so sehe</p> <p>Das sonntags Kunden 2 Stunde bei uns spazieren gehen nur um ein Eindruck der Vielfältigkeiten der Pflanzen oder auch nur 2 Wohlfühlstunden bei uns genießen</p> <p>Bis hin zu den Kindern die bei uns Spieltrieb austoben können</p> <p>So finde ich es persönlich schade all dieses dann einstellen zu müssen</p> <p>Hier denke ich</p> <p>Gute konstruktive Gespräche</p> <p>Und das wollen aller wird zu Lösungsansätzen führen</p> <p>man könnte auch über eine Kostenverschiebung zu Lasten unseres Unternehmens nachdenken.</p> <p>Aus mein Verständnis sind nachhaltige Lösungen immer mit Investitionen verbunden</p> <p>Es darf natürlich nicht das Kapital deines Betriebes gefährdet werden.</p> <p>Zur Historie</p> <p>Bis 1871 war dieses Gelände Lehr- und Versuchsgarten der Volksschule Gliesmarode, welches dann ab 1871 von der Fa. Schacht, Bülteweg, BS, übernommen wurde, die diesen Schulgarten dann hier einen Versuchsgarten für ihre Produkte unterhielt.</p> <p>1973 bei einem Orkan, wurde die Anlage incl. der Gewächshäuser zerstört und man stellte dann die Forschung ein.</p> <p>1979/80 übernahm ich dann die alte Gärtnerei um sie zu dem zu machen die sie heute ist.</p> <p>[sic]</p>	<p>Eine Kostenübernahme durch den Betrieb ist nicht vorgesehen.</p> <p>Es wurden Gespräche mit dem Betreiber der Gärtnerei vereinbart, um in der weiteren Ausplanung der Grünflächen pragmatische Lösungswege auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanes zu erarbeiten.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen werden beibehalten.</p>

Stellungnahme Nr. 7 vom 8. März 2015	<u>Stellungnahme der Verwaltung</u>
<p>Nachfolgend übermittele ich Ihnen meine Stellungnahme zur Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes:</p> <p>Das Verkehrsgutachten (WVI) sowie das schalltechnische Gutachten (AMT) stellen ein Überschreiten der Lärmbelastungen für das allgemeine Wohngebiet mit bis zu 5 dB(A) im nördlichen Randbereich der Wohnbebauung fest!</p> <p>Auf der nördlich angrenzenden Stadtstraße wird dabei nur die Belastung durch die Nutzung der jetzt beplanten Teilbebauung zugrunde gelegt (AMT).</p> <p>Entgegen der Behauptung (S. 57) wird eben kein „worst-case-szenario“ = „des ungünstigsten anzunehmenden Falls“ zur Abwägung herangezogen.</p> <p>Dazu gehören die derzeitig genutzten Schleichwege, auf welche der Gutachter hinweist! Diese enthalten noch nicht einmal die sich neu eröffnenden Verkehrsverbindung von und zum Flughafen und den dort entstehenden Gewerbebebauungen. Bereits im Januar 2014 wiesen Bürgerstellungennahmen darauf hin.</p> <p>Der Gutachter empfiehlt, da 25 Meter Abstand nicht ausreichen, die Einhaltung von 40 Meter Abstand der Wohnbebauung von der neuen Stadtstraße, vom Mittelweg bis zum Bienroder Weg, oder alternativ eine begrünte Wand oder einen Wall zu realisieren.</p> <p>Dagegen wird die neu zubauende Straße nur im derzeitigen Plangebiet betrachtet (Aussage der Verwaltung (S. 57).</p>	<p>Die angesprochene Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 betrifft die Bereiche im nördlichen Plangebiet und resultiert aus dem Lärm der prognostizierten Verkehrsbelastung v.a. der Planstraße S 1 und S 2. Zugrunde gelegt wurde bei der Berechnung der über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinausgehende Endausbau der im Zuge der Rahmenplanung zum Nördlichen Ringgebiet vorgeschlagenen Straßenverbindung zwischen Hamburger Straße und Bienroder Weg (i.w. Stadtstraße). Diese Straßenverbindung soll in einer separaten Fachplanung unabhängig vom Bebauungsplanverfahren weiterentwickelt werden. Der hier vorliegende Bebauungsplan berücksichtigt bereits die Lärmbelastung der vollausgebauten Verbindung auf Grundlage der von WVI prognostizierten Verkehrsmengen. Somit wird für die Einschätzung der Lärmbelastung in der Tat von einem „worst-case-szenario“ ausgegangen, der über die Nutzung der jetzt beplanten Teilbebauung weit hinausgeht.</p> <p>Die Nutzung der genannten Schleichwege wird durch die vorgesehene Planung verhindert oder wesentlich erschwert. So ist vorgesehen, die Verbindung Mitgaustraße – Mittelweg zu unterbrechen, bis die o.g. Straßenverbindung realisiert ist. Darüber hinaus soll im Zuge der Planungen zu den folgenden Bauabschnitten eine Durchbindung zwischen den Planstraßen S 2 und der Taubenstraße über die Planstraße A verhindert werden. Ein Zusammenhang zu Planungen im Bereich des Forschungsflughafens Braunschweig-Wolfsburg mit der vorliegenden Planung ist nicht erkennbar.</p> <p>Ziel der Planung ist die Schaffung eines innenstadtnahen, verdichteten Quartiers. Dabei steht die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in einem attraktiven urbanen Stadtraum auf Basis des Entwurfs von Ackers-Partner-Städtebau im Mittelpunkt. Die Schaffung einer Abstandsfläche zwischen der neuen Stadtstraße und der Wohnbebauung steht genau diesen Zielen entgegen und würde die Umsetzung eines verdichteten Quartiers un-</p>

<p>Zitat: „Somit ist zunächst (?) von erheblich geringeren Verkehrszahlen auszugehen.“</p> <p>Eine Schallschutzwand wird aus „städtebaulicher Sicht“ abgelehnt. Ein grüner Wall wird in die Abwägung nicht mit einbezogen (BVG zur planerischen Abwägung 5.7.1974). Eine „Überschreitung bis zu 4 dB(A) bzgl. des nördl. Mischgebietes wird städtebaulich (!) für vertretbar gehalten (S. 57).</p> <p>Fazit: Es hat somit keine sachgerechte Abwägung stattgefunden, es wurde „abgelehnt“, weil in die Abwägung von Belangen nach Lage der Dinge bekannte Entwicklungen eingestellt werden müssen (BVG 5.7.74).</p> <p>Außerdem betrachtet das Verkehrsgutachten nur die Entwicklung bis zum Jahr 2020, also über die nächsten 5 Jahre. Der Stadtbaurat verweist jedoch schriftlich auf die Zielvorstellungen der nächsten 10 – 15 Jahre.</p> <p>Ohne nachvollziehbare Abwägungs-Fakten, ohne ein nicht näher dargestelltes „worst-case-szenario“ (= den ungünstigsten anzunehmenden Fall) wird mit einer „Variante“ argumentiert, mit Gebäudeausrichtungen/ Grundrissorientierung und passiven Maßnahmen.</p> <p>Um den Neubau der Stadtstraße unabhängig (!) von der Verkehrslärmschutzverordnung DIN 18005 beurteilen zu können (Zitat)!!!</p>	<p>möglich machen. Es soll vermieden werden, die Stadtstraße zu einem von der Bebauung isolierten Verkehrsraum zu entwickeln, zumal sie vorrangig der Erschließung des neuen Quartiers dienen soll und somit einen integralen Bestandteil des Quartiers darstellt. Auch die Errichtung einer Schallschutzwand oder eines begrünten Schallschutzwalls zwischen Stadtstraße und der Bebauung läuft den städtebaulichen Zielsetzungen eines verdichteten Wohnquartiers zuwider. Die dabei entstehenden öffentlichen Räume würden für die Bewohner keinerlei Aufenthaltsqualität aufweisen und wären einer sozialen Kontrolle weitgehend entzogen. Zudem sind solche Schallschutzanlagen für die oberen Geschosse einer Bebauung wirkungslos. Der Überschreitung durch Verkehrslärm kann mit passiven Schallschutzmaßnahmen (wie z.B. entsprechenden Verglasungen) oder mit entsprechenden Orientierungen schutzwürdiger Räume wirksam Abhilfe geschaffen werden. Es wird nicht verkannt, dass an dieser Stelle das schalltechnisch Wünschenswerte nicht vollständig erreicht werden kann. Allerdings können an solche verdichteten innerstädtischen Quartiere nicht die Ansprüche gestellt werden, wie dies vielleicht in einer ruhigen Ortsrandlage der Fall wäre. Neben dem Schallschutz stellen u.a. die Bereitstellung von Wohnraum, die innerstädtische Nachverdichtung oder eine verkehrsreduzierende Entwicklung andere wichtige Ziel dar. Im Sinne der planerischen Zielsetzung wird daher die vorliegende Planung als sinnvollste aller möglichen Lösungen angesehen.</p> <p>Die Verwendung des Prognosehorizont 2020 ist gängige Praxis und basiert auf dem Simulationsmodell des Verkehrsgutachters. Wesentliche Unterschiede zu späteren Simulationen sind nicht erkennbar.</p> <p>Im Zuge der Rahmenplanung von 2012 wurden mehrere Verbindungsvarianten zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg gutachterlich untersucht. Im Ergebnis wurde die Lösung einer durchgängigen Trasse mit einer Verschwenkung im Bereich der Spargelstraße als realistische „worst-case-Variante“ dieser vorliegenden Planung zugrunde gelegt. Natürlich musste für diese Planung eine Trasse angenommen werden, um eine realistische Grundlage für die Schallbelastungen zu erhalten. Die Fachplanung für die Straße bleibt von dieser Annahme unberührt. Während der Auslegung waren die Untersuchungen zum Verkehr vollum-</p>
---	--

<p>Als Absicherung der planerischen Glanzleistung (bs-forum) empfiehlt die Stadt Braunschweig den zukünftigen Bewohnern den „Einbau von schallgedämmten Lüftern in den zum Schlafen geeigneten Räumen“. (Tschuldigung: Die Stadt will die Lüfter sogar fürsorglich kontrollieren durch „Nachweis bei Bauvorlage“)</p> <p>Ergänzend sollen die Lärmpegelbereiche kenntlich gemacht werden, damit „können sich die Ansiedlungswilligen auf die vorhandene Lärmsituation einstellen“ (Zitatende).</p> <p>bs-forum: Ist das nicht eine Verhöhnung der eigenen stadtbaulichen Kompetenz bzw. der Lächerlichkeit preisgebenden großstädtischen Zukunft?</p> <p>Es wird hier eine „Façade prinzipal“ für ein Raumkonzept angeboten, welches die „Hinterhöfe“ wegdiskutiert. Geschwärmt wird von grüner Randbebauung im Süden und Osten, als wenn es den nördlichen Rand nicht gäbe. Sollen dort die angestrebten Sozial-Wohnungen errichtet werden? Ist der Abwägungs-Hintergrund für die Ablehnung eines begrünten Schallschutzwalles * der blanke Geiz?</p> <p>* Das Verkehrsgutachten mit seinen Empfehlungen liegt seit November 2013 schriftlich vor.</p> <p>Welcher nicht genannte Belang wird hier zu Gunsten der stadteigenen Bau- und Wohnungs-Gesellschaft versteckt?</p>	<p>fänglich öffentlich einsehbar, so dass die Grundlagen der Planung sehr wohl nachvollziehbar dargestellt worden sind.</p> <p>Im Schallgutachten wird sehr wohl eine Beurteilung der Stadtstraße nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) vorgenommen. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass selbst unter dem Szenario „Endausbau der Stadtstraße“ über das Plangebiet hinaus (von der Hamburger Straße bis zum Bienroder Weg) keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte auftreten.</p> <p>s.o.</p> <p>Um die vorhandene Geräuschemissionsbelastung im Plangebiet kenntlich zu machen, wurden Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 ermittelt. Diese ergeben sich im vorliegenden Fall gemäß DIN 4109 aus den Gewerbelärm- und den um 3 dB erhöhten Verkehrslärmmissionen (Straße und Schiene). Aus den Lärmpegelbereichen resultieren die erforderlichen Bauschalldämm-Maße zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb von Gebäuden. Sie geben somit dem Hochbauarchitekten Hinweise auf die erforderliche bauliche Ausgestaltung der angrenzenden Fassaden oder auf die innere Organisation der Grundrisse. Entsprechende Nachweise sind in den Bauantragsunterlagen zu erbringen.</p> <p>Finanzielle Gesichtspunkte sind nicht Grundlage der Entscheidung gegen einen Lärmschutzwall oder eine Lärmschutzwand. Vielmehr steht die städtebaulich gewünschte urbane Qualität des Stadtquartiers im Vordergrund. Damit wird nicht verkannt, dass der Bereich des Nördlichen Mischgebietes entlang der Planstraße S 2 höheren Lärmmissionen ausgesetzt ist, sofern die Verbindungsstraße entsprechend komplett umgesetzt wird. Zur Lärminderung ist die Verwendung von lärmindernden Asphalt (-2dB(A)) für die Stadtstraße vorgesehen. Darüber hinaus soll den Überschreitungen aber auch architektonisch (Grundrissorientierung) und mit passiven Maßnahmen (Lärmschutzverglasung) angemessen begegnet werden. Die Gebäude besitzen zudem eine lärmabgewandte Seite, wo geschützte Freibereiche angeordnet werden können. Die Überschreitungen werden daher aufgrund der</p>
--	--

<p>Sieht so eine sachgerechte Abwägung aus, bei der noch nicht einmal die Kinder u. Jugendlichen entsprechend dem NKomVG gefragt wurden, ob sie in solchen zwangsbelüfteten Zimmern leben möchten?</p>	<p>Summe der festgesetzten Maßnahmen insgesamt für städtebaulich vertretbar gehalten.</p> <p>Das NKomVG sieht eine entsprechende Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Fragen des Immissionsschutzes nicht vor. Davon unbenommen wurden die Belange von Kindern und Jugendlichen von den zuständigen Fachverwaltungen benannt und sind in die Planung eingeflossen.</p> <p>Der Standort an der Stadtstraße ist als Mischgebiet ausgewiesen und bietet für die Ansiedlung nicht störender gewerblicher Einheiten aufgrund der Lage an der perspektivisch stärker frequentierten Straße durchaus Vorteile.</p> <p>Es kann zusammengefasst werden, dass sämtliche öffentliche und private Belange in die Planung eingestellt sind, intensiv diskutiert und gegeneinander und untereinander gerecht als Vorschlag für die Abwägung den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen werden beibehalten.</p>