

Betreff:
**Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Otto-Bögeholz-Straße",
WT 54
Stadtgebiet zwischen Otto-Bögeholz-Straße und Bahnstrecke
Behandlung der Stellungnahmen, Satzungsbeschluss**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 04.10.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	24.10.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	01.11.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	07.11.2017	Ö

Beschluss:

1. Die während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB sowie der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen sind entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung gemäß den Anlagen 6 und 7 zu behandeln.
2. Der Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, wird in der während der Sitzung ausgehängten Fassung gemäß § 10 (1) BauGB als Satzung beschlossen.
3. Die zugehörige Begründung mit Umweltbericht wird beschlossen.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

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

Aufstellungsbeschluss und Planungsziel

Am 20. August 2013 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig den Beschluss gefasst, für das Stadtgebiet zwischen Otto-Bögeholz-Straße und Bahnstrecke Braunschweig–Wendeburg/Harvesse den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, aufzustellen.

Ziel ist die Entwicklung eines Wohngebietes auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Watenbüttel zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und der Bahnstrecke. Hier befand sich in den letzten Jahren ein Verpackungsbetrieb. Dieser wurde mittlerweile aufgegeben. Der Eigentümer strebt eine Entwicklung als Wohngebiet an. Eine Wohnbebauung fügt sich gut in die angrenzende bestehende Wohnbebauung ein und ist städtebaulich verträglicher als der bisherige Verpackungsbetrieb. Mit dem geplanten kleinen Neubaugebiet kann der Ortsteil Watenbüttel in diesem Bereich arrondiert werden. Es sind ca. 20 Wohneinheiten in Form einer Reihen- und Doppelhausbebauung vorgesehen.

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB und sonstiger Stellen

Diese Beteiligung wurde in der Zeit vom 10. Januar 2017 bis 10. Februar 2017 durchgeführt. Das Eisenbahnbundesamt gab Hinweise zum Freistellungsverfahren von Bahnbetriebsflächen, die im weiteren Verlauf erfüllt wurden. Die Leitungsträger machten Angaben zur leitungsgebundenen Ver- und Entsorgung. Die Stellungnahmen wurden bereits zum Auslegungsbeschluss berücksichtigt.

Die Stellungnahmen sind in der Anlage 6 aufgeführt und mit einer Stellungnahme und einem Vorschlag der Verwaltung versehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Am 13. Juni 2017 wurde die öffentliche Auslegung vom Verwaltungsausschuss beschlossen und in der Zeit vom 18. Juli 2017 bis 18. August 2017 durchgeführt.

Mehrere Anwohner im Bereich des geplanten Baugebietes haben verschiedene Bedenken gegen die Planung geäußert, u. a. in Bezug auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation, die Höhe von Gebäuden, die Entwässerung, die Bodenbelastungen, die Schallimmissionen, den Verlust von Baumbeständen, den Verlust von Lebensraum von Tieren, die Folgekosten sowie Beeinträchtigungen von Einfriedungen/Böschungen an Grundstücksgrenzen. Die Stellungnahmen haben nicht zu einer Änderung der Planung geführt.

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

Planänderungen nach dem Auslegungsbeschluss

Die Festsetzungen des Bebauungsplans WT 54 wurden nach dem Auslegungsbeschluss nicht geändert. In der Begründung wurden die Rechtsgrundlagen angepasst sowie der jeweilige Sachstand zu den Themen Bahnflächen/Freistellung (Kap. 5.5.4), Gestattungsvertrag (Kap. 8.1) und städtebaulicher Vertrag (Kap. 8.3) aktualisiert. Die Aktualisierungen sind in der Begründung markiert.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die in den Anlagen 6 und 7 aufgeführten Stellungnahmen den Vorschlägen der Verwaltung entsprechend zu behandeln und den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54; als Satzung sowie die Begründung mit Umweltbericht zu beschließen.

Leuer

Anlagen

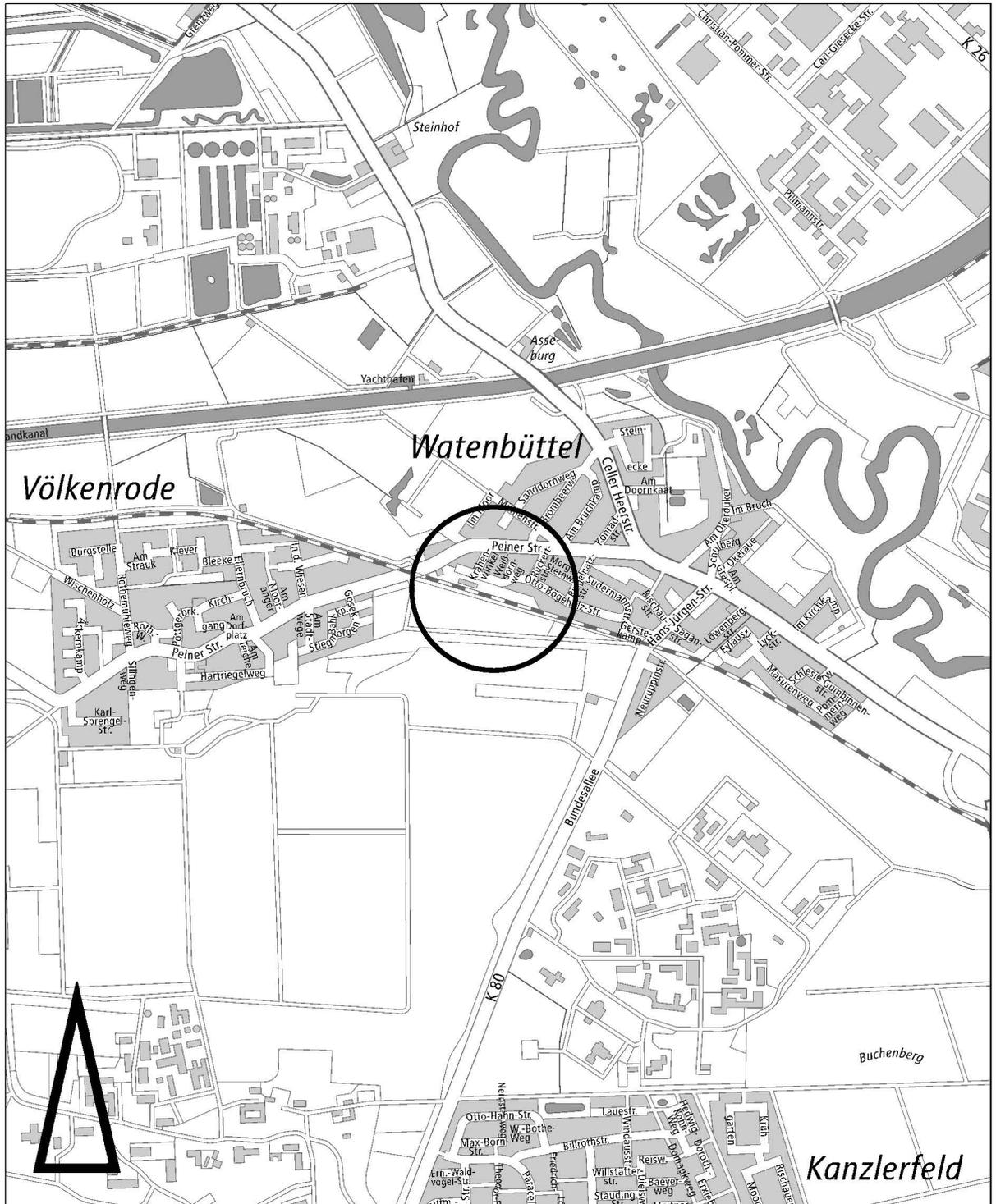
- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Nutzungsbeispiel
- Anlage 3 a: Zeichnerische Festsetzungen
- Anlage 3 b: Planzeichenerklärung
- Anlage 4: Textliche Festsetzungen und Hinweise
- Anlage 5: Begründung mit Umweltbericht
- Anlage 6: Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 (2) BauGB
- Anlage 7: Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto- Bögeholz- Straße

WT 54

Übersichtskarte



Maßstab ca. 1: 20.000

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Nutzungsbeispiel, § 10 (1) BauGB, 25. August 2017



Maßstab 1:1.500

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für GeoInformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wallburg

Vorgelegt von:

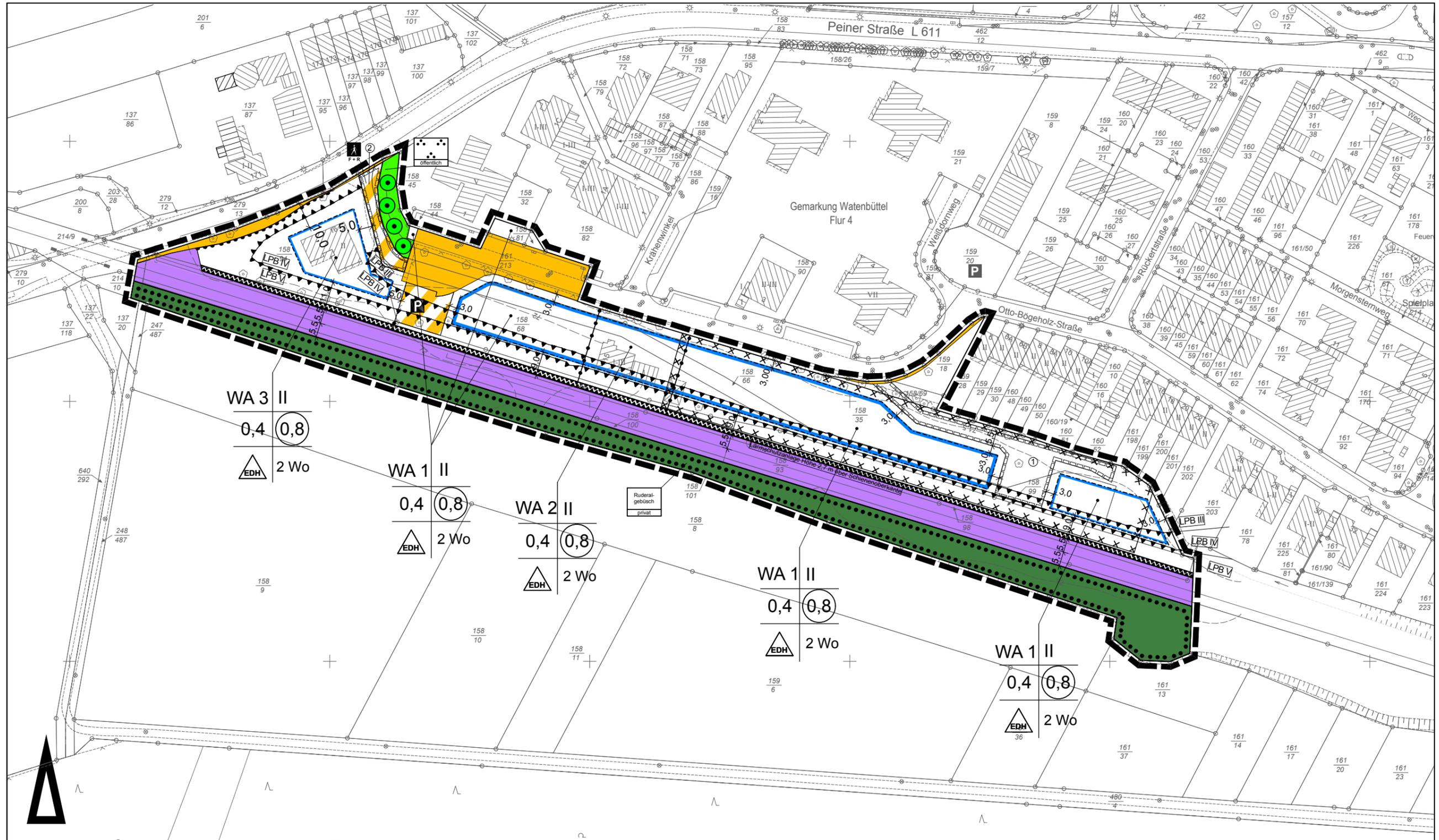
Meißner Architekten BDA
Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Zeichnerische Festsetzungen, § 10 (1) BauGB, 25. August 2017



Maßstab 1:1.500

Stadtgrundkarte¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landesamt für GeoInformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wallburg

Vorgelegt von:

Meißner Architekten BDA
Braunschweig

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto- Bögeholz- Straße

WT 54

Planzeichenerklärung, Stand: § 10 (1) BauGB, 25. August 2017

Art der baulichen Nutzung

WA Allgemeines Wohngebiet

2 Wo Wohnungshöchstzahl je Wohngebäude

Maß der baulichen Nutzung

0,8 Geschossflächenzahl (GFZ)

0,4 Grundflächenzahl (GRZ)

II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

Bauweise

 nur Einzel-, Doppelhäuser und Hausgruppen zulässig

 Baugrenze

Verkehrsflächen

 Straßenverkehrsflächen

 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

 Öffentliche Parkfläche

 Fuß- und Radweg

 Ein- und Ausfahrtsverbot

Grünflächen

 Parkanlage (öffentlich)

 Ruderalgebüsch (privat)

Maßnahmen für Natur und Landschaft

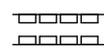
 Erhaltung einzelner Bäume

 Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen entsprechend textlicher Festsetzung

Sonstige Festsetzungen

 Grenze des Geltungsbereiches

 Nutzungsabgrenzung

 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend textlicher Festsetzung

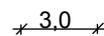
 Anlagen des Immissions-schutzes entsprechend textlicher Festsetzungen

 Abgrenzung der unterschiedlich festgesetzten Lärmpegelbereiche

 Lärmpegelbereich

Hinweise

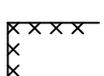
z.B. ① ② Hinweis auf textliche Festsetzung

 3.0 Maßangaben

Nachrichtliche Übernahme

 Bahnanlagen

Kennzeichnung

 Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Bestandsangaben

 Wohngebäude

 Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude

 Flurstücksgrenze

II vorh. Geschosszahl

303 $\frac{117}{18}$ Flurstücksnummern

74,0
73,5 Höhenangaben über NN

 Böschung

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Textliche Festsetzungen und Hinweise

A Städtebau

gemäß § 1 a und § 9 BauGB

I Art der baulichen Nutzung

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind folgende Nutzungen nach § 4 (2) BauNVO allgemein zulässig:
 - Nr. 1: Wohngebäude,
 - Nr. 2: die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
 - Nr. 3: Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
2. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässig:
 - Nr. 1: Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - Nr. 2: sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
 - Nr. 3: Anlagen für Verwaltungen.
3. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind insbesondere folgende Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO unzulässig:
 - Nr. 4: Gartenbaubetriebe
 - Nr. 5: Tankstellen.

II Maß der baulichen Nutzung, Höhe baulicher Anlagen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 dürfen Gebäude eine Höhe von 10,0 m über dem Bezugspunkt nicht überschreiten.
2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise eine Überschreitung der Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse und zur Höhe baulicher Anlagen in folgendem Umfang zulässig:
 - Zahl der Vollgeschosse (Z): maximal Z III,
 - Firsthöhe: maximal 14,50 m.

Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und gilt weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind.

3. Die festgesetzten Höhen baulicher Anlagen dürfen durch technische Anlagen (z.B. Lüftungsanlagen, Schornsteine, Antennen, Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen) um bis zu 2,0 m überschritten werden. Dabei müssen sie um das Maß ihrer Höhe von der vorderen Gebäudekante zurückspringen, die der öffentlichen oder privaten Verkehrs- oder Erschießungsfläche zugewandt ist.
4. Bezugspunkt für Höhenfestsetzungen ist die Höhenlage der nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsfläche oder der nächstgelegenen privaten Erschließung an dem Punkt, der der Mitte der straßenzugewandten Gebäudeseite am nächsten liegt.

Steigt oder fällt das Gelände vom Bezugspunkt zur Mitte der erschließungsseitigen Gebäudeseite, so ist die Normalhöhe um das Maß der natürlichen Steigung oder des Gefälles zu verändern.

III Überbaubare Grundstücksflächen, Anzahl der Wohneinheiten

1. In den Allgemeinen Wohngebieten ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppen, Kellerlichtschächte, Balkone und Loggien um bis zu 2,0 m, durch Terrassen und Terrassenüberdachungen um bis zu 3,0 m zulässig. Die Summe der Überschreitungen darf insgesamt maximal zwei Drittel der jeweiligen Fassaden-seite nicht übersteigen.
2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise eine Überschreitung der Baugrenze in Richtung der Bahnanlage um maximal 1,5 m zulässig. Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und gilt weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind.

3. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise bis zu drei Wohneinheiten zulässig. Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und gilt weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind.

18 bis 20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen.

- 1.6 Die festgesetzten Anpflanzungen müssen spätestens ein Jahr nach Ingebrauchnahme der baulichen Anlagen fertiggestellt sein.
- 1.7 Die Anpflanzungen sind fachgerecht auszuführen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

IV Stellplätze und Garagen

1. Je Grundstück ist nur eine Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,00 m zulässig.

Ausnahmsweise kann im Einzelfall hiervon abgewichen werden, wenn auf einem nicht weiter unterteilten Grundstück ein Doppelhaus oder eine Reihenausgruppe (je Doppelhaus bzw. je Reihenausgruppe ein separater Eingang) errichtet werden soll. Dabei ist je Doppelhaushälfte bzw. je Reihenausgruppe nur maximal eine Ein- und Ausfahrt zulässig.

2. Die Zufahrtsseiten von Garagen und offenen Garagen (Carpports) müssen einen Abstand von mindestens 5,0 m von den öffentlichen Verkehrsflächen einhalten.

3. Längs- und Rückseiten von Garagen und offenen Garagen (Carpports) müssen einen Abstand von mindestens 1,0 m zu öffentlichen Flächen einhalten. Soweit sie weniger als 3,0 m Abstand zu öffentlichen Flächen einhalten, sind diese Abstandsflächen und die Wandseiten auf der der öffentlichen Fläche zugewandten Seite vollständig einzugrünen (Flächenbegrünung mit Sträuchern und/oder Hecken, Begrünung von Wandseiten mit Kletterpflanzen).

V Grünordnung

1. Anpflanzungsfestsetzungen

- 1.1 Auf der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ sind zwei mindestens mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

- 1.2 Gemeinschaftsgaragen und Stellplatzanlagen für jeweils mindestens 6 Pkw sind mit einer 0,80 m bis 1,20 m hohen Anpflanzung oder Schnitthecke aus Laubgehölzen einzugrünen.

- 1.3 Auf Stellplatzanlagen mit mindestens 6 Stellplätzen ist je angefangene 6 Stellplätze zusätzlich ein mindestens mittelkroniger Laubbaum zu pflanzen. Bei Anlagen mit mehr als 10 Stellplätzen sind die Bäume gestalterisch in die Anlage zu integrieren.

- 1.4 Für die anzupflanzenden Bäume ist je Baum eine offene Vegetationsfläche von mindestens 2,0 m Breite und 9 m² Fläche vorzusehen. Die Flächen sind dauerhaft zu begrünen und nachhaltig gegen Überfahren zu schützen.

- 1.5 Die anzupflanzenden Bäume sind als Hochstämme mit einem Mindeststammumfang von

2. Erhaltungsfestsetzungen

- 2.1 Innerhalb der öffentlichen Grünfläche sind die vier vorhandenen Linden zu pflegen, auf Dauer zu erhalten und bei Abgang in der nächstfolgenden Pflanzperiode an annähernd gleicher Stelle mit der gleichen Baumart zu ersetzen.

- 2.2 Auf der Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen innerhalb der privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ruderalgebüsch“ ist der vorhandene Gehölzbestand zu pflegen, auf Dauer zu erhalten und bei Abgang in der nächstfolgenden Pflanzperiode zu ersetzen.

VI Festsetzung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsgesetzes

1. Aktiver Lärmschutz

Innerhalb der Flächen für Anlagen des Immissionsschutzes ist eine Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 2,70 m über der Schienenoberkante (SOK) der Bahnstrecke zu errichten. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 ist die Nordseite dieser Lärmschutzwand hochabsorbierend nach ZTV-Lsw 06 „Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ auszuführen.

2. Passiver Lärmschutz

- 2.1 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen nach den Bestimmungen für die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereiche (LPB) gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und gemäß VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchzuführen.

Dabei sind für Schlafräume und Kinderzimmer schalldämmte Lüftungsöffnungen oder eine kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen.

- 2.2 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind Schlafräume und Kinderzimmer nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.

- 2.3 Von den unter 2.1 und 2.2 genannten Festsetzungen kann ausnahmsweise ganz oder teilweise abgewichen werden, wenn nachgewie-

sen wird, dass der erforderliche Schallschutz auf andere Weise gewährleistet ist.

- 2.4 In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind oberhalb des Erdgeschosses Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, Loggien und Balkone nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 2.5 Von den unter 2.4 genannten Festsetzungen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird,
- dass für die zugehörige Wohnung ein zweiter Außenwohnbereich im Erdgeschoss zur Verfügung steht oder
 - dass im Rahmen des Selbstschutzes durch architektonische Maßnahmen die Einhaltung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ gewährleistet ist.
- 2.6 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 sind Außenwohnbereiche im Erdgeschoss nur auf den von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseiten im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig.
- 2.7 Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 sind Außenwohnbereiche oberhalb des Erdgeschosses unzulässig.
- 2.8 Von den unter 2.6 und 2.7 genannten Festsetzungen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird,
- dass im Rahmen des Selbstschutzes durch architektonische Maßnahmen die Einhaltung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ gewährleistet ist.
3. Schutz vor Erschütterungen
- 3.1 Wohngebäude sind als Massivbauten mit Sohldecken von mindestens $d=30$ cm und mit Betondecken von mindestens $d=18$ cm zu errichten.
- 3.2 Von dieser Festsetzung kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird,
- dass der Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall auf andere Weise gesichert ist. Dabei muss die Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 4150, Teil 2 und der Anhaltswerte für Beurteilungspegel gemäß VDI-Richtlinie 2719 für Allgemeine Wohngebiete gesichert sein.

VII Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- ① Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger, der Träger der Ver- und Entsorgung und der Feuerwehr

- ② Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung und der Feuerwehr.

VIII Bedingte Festsetzungen

1. In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 dürfen bauliche Anlagen gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB erst errichtet werden, wenn die Fertigstellung der festgesetzten Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg erfolgt ist.
2. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplans in Bezug auf die Allgemeinen Wohngebiete und die öffentlichen Verkehrsflächen treten gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB erst in Kraft, wenn das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) abgeschlossen ist.

B Örtliche Bauvorschrift

gemäß §§ 80 und 84 NBauO
in Verbindung mit § 9 Abs. 4 BauGB

I Geltungsbereich

Die örtliche Bauvorschrift gilt für alle Baugebiete im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans.

II Dachformen und Dachneigung

1. Die Dachflächen von Hauptgebäuden sind nur wie folgt zulässig:
 - a) als Flachdach mit maximal 6° Dachneigung. Die Gebäude müssen allseitig in gleicher Höhe einen waagerechten oberen Fassadenabschluss aufweisen.
 - b) als Pultdach bis maximal 10° Dachneigung. Ein Pultdach im Sinne dieser Festsetzung ist ein Dach, das von einer Dachfläche mit einheitlicher Neigung, einem horizontalen First und rechtwinklig zum First stehenden Giebelflächen gebildet wird.
2. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ist für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 ausnahmsweise eine Abweichung von den Festsetzungen zu Dachformen und zur Dachneigung wie folgt zulässig: Satteldach mit bis zu 65° Dachneigung. Diese Ausnahme ist nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig und weder für einen Neubau noch für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, zulässig.

III Einfriedungen

1. Einfriedungen an öffentlichen Verkehrsflächen sind nur wie folgt zulässig:
 - a) als Hecke aus Laubgehölzen, ggf. in Verbindung mit einem Maschendrahtzaun,
 - b) als bauliche Einfriedung bis maximal 1,20 m Höhe,
 - c) angrenzend an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Parkplatz als bauliche Einfriedung bis maximal 1,80 m Höhe.

IV Einstellplätze

1. Für freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenendhäuser müssen 2,0 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Dabei ist die Anordnung hintereinanderliegender („gefangener“) Einstellplätze zulässig.
2. Für Reihenmittelhäuser muss 1,0 Einstellplatz je Wohnung hergestellt werden.
3. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Wohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden.

V Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne von § 80 NBauO handelt, wer eine Baumaßnahme durchführt oder durchführen lässt, die der örtlichen Bauvorschrift widerspricht.

Hinweise

1. Lärmschutz und Erschütterungsschutz

1.1 Das Plangebiet ist durch den Schienenverkehr auf der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg/Harvesse und durch den Straßenverkehr auf der Peiner Straße lärmvorbelastet und Erschütterungen ausgesetzt.

1.2 Nachweise zum Lärmschutz sind im Einzelfall folgendermaßen durchzuführen:

Die Reflexionen sind bis zur ersten Reflexion zu berücksichtigen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte bzgl. des Straßenverkehrslärms ist auf Grundlage der schalltechnischen Rechenvorschrift RLS-90 „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ in ihrer jeweils aktuellen Fassung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

Ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Orientierungswerte in Bezug auf den Schienenverkehrslärm ist auf Grundlage schalltechnischer Rechenvorschrift Schall03 „Richtlinie zur

Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen.

1.3 Zum Schutz vor Erschütterungen und vor sekundärem Luftschall wird über die festgesetzten Maßnahmen hinaus eine vollunterkellerte Bauweise empfohlen.

1.4 Zur Umsetzung der textlichen Festsetzungen A VI „Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“ sind folgende Grundlagen maßgeblich:

- DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1999
- VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1987
- DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1989.
- DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen“, Herausgeber Deutsches Institut für Normung, Beuth-Verlag, Berlin, 1999

Diese Unterlagen können in der „Beratungsstelle Planen – Bauen – Umwelt“ der Stadt Braunschweig eingesehen werden.

2. Artenschutz

Das ehemalige Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 ist vor einem eventuellen Abbruch oder vor einer Fassaden- oder Dachsanierung auf Fledermausquartiere zu untersuchen. Im Falle eines Vorkommens sind vor den Baumaßnahmen entsprechende vorgezogene Artenschutzmaßnahmen durchzuführen.

3. Boden, Abfall, Grundwasser

3.1 Die vorliegenden orientierenden Bodenuntersuchungen (GGU, 2011 und 2017) zeigen einen weitgehend einheitlichen Bodenaufbau aus jüngeren, ca. 70 cm tiefen Auffüllungen aus Recyclingmaterial (Mineralgemisch) über älteren Auffüllungen aus Feinsanden über Sanden und Kiesen.

In den älteren Auffüllungen, den gewachsenen Sanden und Kiesen, sowie im Grundwasser und in der Bodenluft wurden keine Belastungen ermittelt.

3.2 Die jüngeren Auffüllungen sind teilweise mit Schwermetallen und durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) belastet und bilden oberflächennah eine schädliche Bodenveränderung im Sinne des BBodSchG. Die betroffenen Bereiche sind im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet“. Im Zuge der Entwicklung des Baugebietes sind die betroffenen jüngeren Auf-

füllungen (Recycling-Material) bis ca. 70 cm Tiefe innerhalb des im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichneten Bereiches außerhalb der Bodenplatten von den älteren Auffüllungen zu separieren und zu entsorgen.

- 3.3 Die jüngeren Auffüllungen aus Recycling-Material, die separiert werden, sind vor einer weiteren Verwertung nach den Vorgaben der Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (Stand 6. November 2003) - chemisch analytisch zu untersuchen. Das Bodenmaterial unterliegt nach Aushub der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien wird auf die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA hingewiesen.
- 3.4 Sofern Boden mit Verunreinigungen aus dem Planungsbereich abgefahren werden muss, sind in Hinblick auf die fachgerechte Entsorgung bzw. Verwertung ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.
- 3.5 Im Plangebiet gab es im westlichen Plangebiet Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg. Bei Erdarbeiten im westlichen Plangebiet besteht das Risiko, auf Kampfmittel zu stoßen. Aus Sicherheitsgründen sind dort Gefahreneerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.
4. Bahnstrecke 1722 Braunschweig-Wendeburg/Harvesse
 - 4.1 In Bezug auf Bepflanzungen entlang der Bahnstrecke ist die DB-Richtlinie RIL 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Sie kann erworben werden bei: DB Kommunikationsdienste, Informationslogistik, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe.
 - 4.2 Zwischen dem Bauherrn der Lärmschutzwand und der Deutsche Bahn Immobilien AG ist ein Gestattungsvertrag abzuschließen, sofern der bauordnungsrechtlich notwendige Grenzabstand nicht eingehalten wird.

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Otto-Bögeholz-Straße
Begründung und Umweltbericht

WT 54

Inhaltsverzeichnis:

1	Rechtsgrundlagen	2
2	Bisherige Rechtsverhältnisse	2
3	Anlass und Ziel des Bebauungsplanes	4
4	Umweltbericht	5
5	Begründung der Festsetzungen	28
6	Gesamtabwägung	48
7	Zusammenstellung wesentlicher Daten	48
8	Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes	48
9	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bilden soll	50
10	Außer Kraft tretende Bebauungspläne	50

1 Rechtsgrundlagen

- Stand: 11. August 2017-

1.1 Baugesetzbuch (BauGB)

in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193)

1.2 Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

1.3 Planzeichenverordnung (PlanZV)

in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991 S. 58), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

1.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298)

1.5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193)

1.6 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 1966)

1.7 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)

in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104)

1.8 Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

in der Fassung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 6. April 2017 (Nds. GVBl. S. 116)

1.9 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)

in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 46, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. März 2017 (Nds. GVBl. S. 48)

2 Bisherige Rechtsverhältnisse

2.1 Regional- und Landesplanung

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen von 2008 und im Regionalen Raumordnungsprogramm von 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP) ist die Stadt Braunschweig seit 2008 im oberzentralen Verbund mit

Wolfsburg und Salzgitter als Oberzentrum der Region mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten verbindlich festgelegt.

Nach den Festlegungen in den zeichnerischen Darstellungen des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) für den Großraum Braunschweig 2008 ist das Plangebiet als Siedlungsfläche ausgewiesen. Die vorhandene Bahnstrecke ist als „Vorbehaltsgebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ dargestellt. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen nicht im Widerspruch zu den Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogramms und sind damit im Sinne von § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

2.2 Flächennutzungsplan

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig vom 24. April 1978 in der Form der Neubeckanntmachung vom 6. Oktober 2005 in seiner derzeit geltenden Fassung.

In den Flächennutzungsplan ist eine kleine Fläche (0,6 ha) im Bereich des ehemaligen Bahnhofgeländes nordöstlich der Bahnstrecke als „Fläche für Bahnanlagen“ als nachrichtliche Übernahme dargestellt. Die übrigen Flächen der Ortslage von Watenbüttel sind als Wohnbaufläche dargestellt. Die betroffene Bahnhoffläche wird seit Ende der 70er Jahre/ Anfang der 80er Jahre nicht mehr als solche genutzt. Im Jahr 1982 wurde der Bebauungsplan WT 29 aufgestellt, der hier ein Mischgebiet festsetzt. Spätestens mit diesem Bebauungsplan WT 29 wurde dokumentiert, dass eine Bahnfläche in diesem Bereich nicht mehr den Planungszielen für diesen Bereich entspricht. Mit der im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens WT 54 vorgenommenen Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird diese Entwicklung auch formal nachvollzogen.

Der Bebauungsplan WT 54 ist mit der geplanten Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes – wie zuvor der Bebauungsplan WT 29 mit der Festsetzung eines Mischgebietes – aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, da mit der geringfügigen Abweichung von der dargestellten Fläche für Bahnanlagen die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans nicht berührt wird und er seine Steuerungsfunktion nicht verliert. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans sind grundsätzlich nicht parzellenscharf. Somit kann die Darstellung der angrenzenden Flächen im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche zur Beurteilung der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans für diesen Bereich mit herangezogen werden.

Südwestlich der Bahnstrecke stellt der Flächennutzungsplan Wohnbauflächen und Sonderbauflächen dar. Die hier geplante Erhaltungsfestsetzung für den vorhandenen Grünstreifen ist mit diesen Darstellungen vereinbar.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bauschutzbereiches für den Luftverkehr. Die hier zulässige Bauhöhe liegt hier bei maximal 144 m über NN bzw. 72,00 m über Geländeneiveau. Diese Bauhöhen werden durch die Planung weit unterschritten.

Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan im Sinne von § 8 (2) BauGB entwickelt.

2.3 Bebauungspläne

Bisher gilt für diesen Bereich der Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982. Er setzt nördlich der Bahnstrecke ein Mischgebiet fest. Nur auf dem Grundstück Peiner Straße 16 und im Nahbereich des ehemaligen Bahnhofgebäudes Peiner Straße 15 ist eine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Südlich der Bahnstrecke ist ebenfalls ein Mischgebiet, jedoch ohne überbaubare Grundstücksfläche und ohne Erschließung, festgesetzt. Die vorhandene Bahnstrecke ist als "Fläche für Bahnanlagen" nachrichtlich übernommen worden.

3 Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Am 20. August 2013 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig den Beschluss gefasst, für das Stadtgebiet zwischen Otto-Bögeholz-Straße und Bahnstrecke Braunschweig – Wendeburg/Harvesse den Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, aufzustellen.

Ziel ist die Entwicklung eines Wohngebietes auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Watenbüttel zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und der Bahnstrecke. Hier befand sich in den letzten Jahren ein Verpackungsbetrieb. Dieser wurde mittlerweile aufgegeben. Der Eigentümer strebt deshalb eine Entwicklung als Wohngebiet an.

Das Plangebiet liegt ca. 7 km nordwestlich der historischen Stadtmitte am südlichen Rand des alten Dorfs Watenbüttel. Das ehemalige Betriebsgrundstück grenzt an ein bestehendes Wohngebiet. Dieses ist im Osten durch freistehende Einfamilienhäuser und Reihenhausbauung sowie im Westen durch freistehende Geschosswohnungsbauten geprägt. Aus stadtplanerischer Sicht ist deshalb die Entwicklung eines Wohngebietes anstelle der bisherigen betrieblichen Nutzung in diesem Bereich zu begrüßen.

Die Nachfrage nach Wohnraum und Baugrundstücken insbesondere auch für den Einfamilienhausbau in Braunschweig hält unvermindert an. Durch die ausreichende Bereitstellung von Grundstücken für den Bau von Wohngebäuden wird der Notwendigkeit entsprochen, einem Oberzentrum die für die Sicherung oberzentraler Einrichtungen notwendige Einwohnerzahl und –struktur zu erhalten. Insgesamt sind ca. 20 Wohneinheiten geplant. Die Arrondierung des Wohngebietes an der Otto-Bögeholz-Straße dient zudem dazu, die soziale, kulturelle und versorgungstechnische Infrastruktur im Ortsteil Watenbüttel langfristig auszulasten und zu stärken.

Die Wohnbauflächen können über die Otto-Bögeholz-Straße erschlossen werden.

Die Planung soll auch einen Erhalt des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Peiner Straße 15 ermöglichen. Dieses steht nicht unter Denkmalschutz.

Ferner sollen die vier raumprägenden Linden im Bereich der Peiner Straße und der südlich der Bahnstrecke bestehende markante Gehölzstreifen erhalten bleiben.

4 Umweltbericht

4.1 Beschreibung der Planung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um das ehemalige Bahngelände des Bahnhofs Watenbüttel, welches in den vergangenen Jahren als Betriebsgelände eines Verpackungsbetriebes genutzt wurde. Nach der Aufgabe des Gewerbebetriebes soll der Bereich zu einem Wohngebiet mit ca. 20 Wohneinheiten entwickelt werden. Die Wohnbauflächen werden über die Otto-Bögeholz-Straße erschlossen. Die Bahnstrecke Braunschweig – Wendeburg/Harvesse wird als Bahnfläche nachrichtlich übernommen. Südlich der Gleise befindet sich ein Gehölzstreifen, der erhalten bleiben soll. Darüber hinaus sollen die vier alten Linden im Bereich der Peiner Straße erhalten bleiben.

4.2 Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Umnutzung eines in großen Teilen versiegelten, bisher weitgehend als Abstellflächen für Container genutzten Flächenareals, das unmittelbar an bestehende Wohnbauflächen angrenzt. Es bietet sich die Chance, die Wohnfunktion im Ortsteil Watenbüttel zu ergänzen.

Die Prüfung von Planungsalternativen erfolgte im Wesentlichen zu folgenden Punkten mit den dargestellten Ergebnissen:

Weiternutzung des Plangebietes durch Gewerbebetriebe

Die Festsetzung eines Gewerbegebietes wäre mit der angrenzenden Wohnbebauung städtebaulich und immissionsschutzrechtlich nicht vereinbar.

Verzicht auf die Ausweisung als Wohnbaufläche

Bei einem Verzicht auf die Ausweisung von Wohnbauflächen an dieser Stelle wäre die Chance vertan, Baugrundstücke in einer bereits bestehenden erschlossenen und guten Wohngebietsinfrastruktur bereitzustellen. Junge Familien mit dem Wunsch nach Wohnraum wären auf Baulandangebote der Umlandgemeinden angewiesen, mit den bekannten negativen Folgeerscheinungen für Umwelt und Naturhaushalt.

Ein Verzicht auf die Ausweisung wäre darüber hinaus nur gerechtfertigt, wenn eine andere Nutzung in Betracht kommen würde, die Vorrang vor einer Nutzung als Wohnbaufläche hat. Eine solche andere Nutzung ist jedoch nicht ersichtlich. Ein Verzicht würde auch keinen Landschaftsraum schonen, da

die Flächen bereits heute Bestandteil des besiedelten Bereiches sind.

4.3 Planerische Vorgaben und deren Berücksichtigung

Neben den grundsätzlichen Anforderungen an die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in der Bauleitplanung sind die konkret für den Planungsraum formulierten Vorgaben und Entwicklungsziele der Fachplanungen auszuwerten und bei der Planaufstellung zu berücksichtigen. Nachfolgende Aufstellung gibt einen Überblick über die einschlägigen Fachgesetze und die für den Raum vorliegenden Fachplanungen und Gutachten.

Fachplanungen

- Regionales Raumordnungsprogramm, 2008
- Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig in der Fassung der Neubekanntmachung vom 6. Oktober 2005 in seiner derzeit geltenden Fassung.
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Braunschweig, 2007
- Stadtklimaanalyse Braunschweig 2012, Steinicke & Steifeneder, Richter & Röckle

Gutachten

- Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH), Gutachten Nr. 14076/I, 2016
- Erschütterungstechnische Stellungnahme und ergänzende Stellungnahme zum Bebauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH), Gutachten Nr. 14076/e, 2017
- Otto-Bögeholz-Straße 1 a (heute: Peiner Straße 15), Gelände der Gerhard Klein Verpackungen: Orientierende Bodenuntersuchung, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH (GGU), 2011
- Otto-Bögeholz-Straße 1 a (heute: Peiner Straße 15), Gelände der Gerhard Klein Verpackungen: Weitergehende Erkundungen und Beprobungen, Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH (GGU), 2017
- Erfassung der Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien und Heuschrecken, Planungsgruppe Ökologie und Landschaft, 2014
- Erfassung der Amphibien und Ergänzungen zur Bewertung der Fledermäuse, Planungsgruppe Ökologie und Landschaft, 2015

4.4 Beschreibung der Methodik der Umweltprüfung und Beurteilung der Informationsgrundlagen

Gegenstand der Umweltprüfung sind nach Maßgabe des Gesetzes die für den Betrachtungsraum und das Planvorhaben planungs- und abwägungserheblichen Umweltbelange. Die Umweltbelange sind insbesondere unter Auswertung der vorliegenden Fachplanungen und Untersuchungen erfasst und gewichtet worden.

In Bezug auf eventuelle schädliche Bodenverunreinigungen und Grundwasserunreinigungen können die abschließenden Untersuchungen erst im Rahmen der kompletten Räumung des Geländes und vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt werden.

Weitere Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen bestanden nicht.

4.5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und Prognosen

4.5.1 Mensch und Gesundheit

- Erholung: s. Kapitel 4.5.2 Landschaft
- Gesundheit: s. Kapitel 4.5.3 Boden, Kapitel 4.5.6 Lärm und Kapitel 4.5.7 Erschütterungen

4.5.2 Tiere, Pflanzen, Landschaft/Erholung

Bestand

Fledermäuse

Die Bestandsaufnahme der Fledermäuse erfolgte im Mai 2014 durch Begehungen in den Dämmerungs- und Nachtstunden vor Mitternacht. Im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes wurden Ausflugerfassungen vor Beginn dieser Begehungen durchgeführt. Auch die Innenräume einschließlich des Dachraums des ehemaligen Bahnhofsgebäudes wurden untersucht. Bäume wurden auf Baumhöhlen als mögliche Quartierstandorte für Fledermäuse hin untersucht.

Es wurde dabei festgestellt, dass das Plangebiet ein Jagdgebiet für Zwergfledermäuse und Breitflügelfledermäuse ist.

In den Bäumen wurden keine Höhlen gefunden, die als Fledermausquartiere infrage kommen. Ferner wurden keine baumbewohnenden Fledermausarten festgestellt. Eindeutige Gebäudequartiere wurden nicht gefunden. Allerdings gibt es sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des ehemaligen Bahnhofsgebäudes je an einer Stelle der Fassade im oberen Bereich der Holzverkleidung Kotspuren, die auch von Fledermäusen stammen können. Aufgrund der Befunde ist davon auszugehen, dass es sich hierbei nicht um eine Wochenstube, sondern lediglich um ein Einzelquartier gehandelt hat oder handelt.

Die Bahnstrecke mit begleitenden Gehölzen scheint auch als Verbindungsstruktur für Transferflüge der Zwergfledermaus und anderer Arten, wie z.B. Fledermäusen aus der Gattung *Myotis*, zu dienen.

Alle heimischen Fledermausarten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie (Flora-Fauna-Habitat) aufgeführt und unterliegen somit dem strengen europäischen Schutz.

Vögel

Das ehemalige Bahnhofsgebäude sowie die Gehölze im Plangebiet sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln. Es wurden 16 Brutvogelarten nachgewiesen. Dabei handelt es sich um häufige und weit verbreitete Arten, wie z.B. Amsel und Mönchsgrasmücke. Gefährdete Brutvogelarten der bundesweiten und der niedersächsischen Roten Liste wurden nicht festgestellt. Alle heimischen Vogelarten sind jedoch gemäß § 7 Abs 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt.

Reptilien und Amphibien

Die Zauneidechse wird regelmäßig im Bereich von Bahngleisen angetroffen. Die im Untersuchungsgebiet vorhandene Kombination aus Gleisschotter, besonnten Plätzen mit Altholz und Rindenmulch sowie Freiflächen mit angrenzenden Gehölz- und Ruderalflächen bietet gute Voraussetzungen für ein Vorkommen dieser gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Art. Trotz dieser guten Bedingungen konnten keine Vorkommen der Zauneidechse oder anderen Reptilien nachgewiesen werden.

Im Westen des Plangebietes befindet sich auf dem Wohngrundstück Peiner Straße 16 ein ca. 4 m² großer Folienteich. Aufgrund des in den Jahren 2014 und 2015 festgestellten Zustandes dieses Teiches kann eine Eignung als Laichgewässer für Amphibien ausgeschlossen werden.

Heuschrecken

Im Plangebiet wurden neun Heuschreckenarten gefunden. Die in Niedersachsen und im östlichen Tiefland stark gefährdete Westliche Beißschrecke wurde an einer Stelle am Südrand der Gleisanlage im Übergangsbereich zum Gehölzstreifen festgestellt. Sie ist auf der Roten Liste Niedersachsen aufgeführt, jedoch nicht gemäß Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt.

Pflanzen

Auf dem ehemaligen Betriebsgrundstück befinden sich Ruderalfluren trockener Standorte, Siedlungsgehölze. Als besonders prägend und erhaltenswert sind die vier Linden im Bereich der Peiner Straße zu bewerten. Diese Linden werden im Bebauungsplan über eine Erhaltungsfestsetzung gesichert.

Entlang der Otto-Bögeholz-Straße existiert ein ausgeprägter Baumbestand, der durch seine lineare Struktur eine Reminiszenz an die frühere Bahnhofsnutzung des Plangebietes darstellt. ein typisches Element von Bahnflächen ist. Hier befinden sich Rotdorne, Linden, Kastanien, Hainbuchen, Birken und Pappeln sowie Sträucher. Darunter befindet sich vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 eine Baumgruppe (drei Birken, eine Kastanie und eine Winterlinde sowie Sträucher), die zusammen mit dem Bahnhofsgebäude selbst ein für das Ortsbild markantes Ensemble darstellt.

Im Westen an der Peiner Straße befindet sich ein Hausgarten.

Südlich der Gleisanlagen befindet sich ein Gehölzstreifen (Strauch-/ Baumhecke) an. In dem Gehölzstreifen sind folgende Arten vertreten: Esche, Weiden, Liguster, Birke, Weißdorn, Schlehe, Eiche, Holunder und Traubenkirsche. Dieser Gehölzstreifen ist aufgrund seiner Ausbildung und Vielfalt an Strukturelementen für den Naturhaushalt (u.a. als Lebensraum für Tiere) sowie für das Orts- und Landschaftsbild bedeutsam.

Schutzgebiete

Im Plangebiet liegen keine Ausweisungen als Natur- und Landschaftsschutzgebiet oder als europarechtliche Schutzgebiete (Fauna-Flora-Habitat, Vogel-schutzgebiet) vor.

Landschaft/Erholung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine in großen Teilen bisher als Betriebsgelände einer Verpackungsfirma und als Gleisanlage genutzte Fläche und daher um ein derzeit für die Öffentlichkeit nicht zugängliches Areal. Das Plangebiet hat daher zurzeit für die Erholung keine Bedeutung. Südlich der Bahnstrecke befindet sich ein landschaftsbildprägender Gehölzstreifen, der jedoch für die Öffentlichkeit ebenfalls nicht zugänglich ist.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung:

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung:

Fledermäuse

Vor Beginn von Abbruch- oder Umbaumaßnahmen am ehemaligen Bahnhofsgebäude ist dieses auf das Vorkommen von Fledermausquartieren hin zu untersuchen.

Vögel

Die Entfernung von Bäumen und der Abriss oder die Sanierung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes sind außerhalb der Vogel-Brutzeit durchzuführen bzw. zu beginnen.

Reptilien und Amphibien

Zauneidechsen oder andere Reptilien sowie Amphibien sind von der Planung nicht betroffen.

Heuschrecken

Die in Niedersachsen und im östlichen Tiefland stark gefährdete Westliche Beißschrecke und die übrigen Heuschrecken-Gemeinschaften werden nicht erheblich beeinträchtigt, da für den Gleisbereich und den südlich angrenzende Gehölzstreifen keine Veränderungen geplant sind.

Pflanzen

Der für das Ortsbild und für den Naturhaushalt besonders bedeutsame Gehölzstreifen südlich der Bahnstrecke bleibt erhalten. Ferner bleiben die vier Linden im Bereich Peiner Straße erhalten. Die Fläche, auf der sich diese Bäume befinden, wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

Die Baumreihe entlang der Otto-Bögeholz-Straße einschließlich der Bäume vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 können nicht erhalten werden. Die Flächen werden durch den erforderlichen neuen Gehweg auf der Südseite der Otto-Bögeholz-Straße in Anspruch genommen. Zusätzlich würde ein Erhalt der geplanten Bebauung entgegenstehen: Im Plangebiet soll eine verdichtete Bauweise (z.B. Reihenhäuser) ermöglicht werden, um eine möglichst hohe Zahl an Wohneinheiten zu realisieren. Gleichzeitig ist nur so der Bau der Lärmschutzwand wirtschaftlich vertretbar. Für die Bebauung werden Zufahrten und Zugänge erforderlich, die bei schmalen Reihenhaushausgrundstücken nicht an beliebiger Stelle möglich sind, so dass eine Rücksichtnahme auf bestehende Bäume im Regelfall nicht möglich ist. Ferner würde ein Erhalt der Bäume ein großflächiges Freihalten von Flächen von Bebauung (i.d.R. Kronendurchmesser + 2,0 m Radius) erfordern, um die Vitalität nicht zu gefährden. Ein solches Freihalten von potentiellen Bauflächen würde wiederum einer verdichteten Bebauung entgegenstehen. Insbesondere vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude sind die heutigen öffentlichen Verkehrsflächen so begrenzt, dass hier auch kein nutzbarer Gehweg mit einer abschnittsweisen reduzierten Breite realisierbar ist. Wegen der Straßeneinmündung Krähenwinkel kann hier auch die Fahrbahnbreite nicht reduziert werden.

Im Ergebnis muss damit der Verlust der Baumreihe entlang der Otto-Bögeholz-Straße hingenommen werden.

Weiter sonstige Vorkommen (Einzelbäume, Ruderalbewuchs nördlich der Bahnstrecke) werden voraussichtlich weitgehend nicht erhalten, sondern entweder überbaut (öffentliche und private Erschließung, Stellplätze, Wohngebäude) oder durch Hausgärten ersetzt.

Schutzgebiete

Schutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Landschaft/Erholung

Von der Otto-Bögeholz-Straße zur Peiner Straße wird eine Fuß- und Radwegeverbindung angelegt. Damit wird eine Zugänglichkeit zum freien Landschaftsraum nördlich der Peiner Straße geschaffen. Dies fördert die wohnortnahe Erholung.

4.5.3 Boden

Bestand

Versiegelung

Die Flächen des Plangebiets, die in den vergangenen Jahren als Betriebsgelände eines Verpackungsbetriebes genutzt wurden, sind zu einem großen Teil versiegelt. Neben dem alten Bahnhofgebäude und einem Betriebsgebäude befanden sich beiderseits einer Erschließungsfläche Lagerflächen für leere Behälter. Die Erschließungs- und Lagerflächen bestehen aus Asphalt, Pflaster oder Schotter. Im Laufe der Zeit haben sich auf den geschotterten Lagerflächen Ruderalfluren entwickelt. Weiterhin befinden sich noch alte Gleise im Boden. Auf den unversiegelten Bereichen nördlich der Bahnstrecke befinden sich Rasen- und Gehölzflächen.

Altlasten

Das Plangebiet wurde ursprünglich als Bahnhoffläche und anschließend durch einen Verpackungsbetrieb genutzt. Im westlichen Planbereich befand sich ein Gebäude, in welchem die Behälter unter Auflagen komplett gereinigt wurden. Dieses Gebäude wurde inzwischen abgerissen. Die Behälter wurden anschließend vollkommen dicht gelagert.

Im Rahmen einer orientierenden Bodenuntersuchung (GGU, 2011) wurde geprüft, ob durch diese vorangegangenen Nutzungen schädliche Bodenveränderungen vorliegen. Die Ergebnisse dieser ersten Untersuchung wurden im Rahmen einer zweiten konkretisierenden Untersuchung (GGU, 2017) vertieft. Als Ergebnis wurde festgestellt:

- Als natürliche Bodenarten finden sich auf dem Gelände im westlichen Teil Kiese und Schotter aus Flussaufsüttungen der Saale-Eiszeit (Mittelterrasse). Der östliche Teil besteht aus Talsanden der Weichsel-Eiszeit, die lokal humose Bestandteile enthalten.
- Die Untersuchungen zeigten einen weitgehend einheitlichen Bodenaufbau aus jüngeren Auffüllungen aus Recyclingmaterial (Mineralgemisch) über älteren Auffüllungen aus Feinsanden über Sanden und Kiesen.
- In den älteren Auffüllungen sowie den gewachsenen Sanden und Kiesen und im Grundwasser wurden keine Belastungen ermittelt.
- Die jüngeren Auffüllungen sind teilweise mit Schwermetallen und durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) belastet.

Kampfmittel

Im Plangebiet gab es im westlichen Bereich Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg. Der westliche Bereich ist deshalb kampfmittelverdächtig.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Versiegelung

Für die Flächen nördlich der Bahnstrecke sieht der Bebauungsplan ein Wohngebiet mit einer weitgehenden überbaubaren Grundstücksfläche und einer GRZ von 0,4 einschließlich Überschreitungsmöglichkeit um 50% vor, so dass insgesamt eine Versiegelung von 60 % der Grundstücksflächen zulässig wird. Damit wird die künftige Versiegelung etwas höher ausfallen als die derzeit bestehende Versiegelung. Unter den neu entstehenden Garten- und Grünflächen werden die natürlichen Bodenfunktionen mit Einschränkungen reaktiviert.

Das im Bebauungsplan WT 29 bisher festgesetzte Mischgebiet südlich der Bahnstrecke, auf dem sich ein Gehölzstreifen mit dichtem Baumbestand entwickelt hat, wird im Bebauungsplan WT 54 künftig als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ruderalgebüsch“ festgesetzt. Das Standortpotential des Bodens für spezialisierte und schutzwürdige Vegetation wird dadurch gegenüber dem geltenden Planungsrecht gesichert.

Altlasten

Im Zuge der Baumaßnahmen werden große Teile der belasteten Auffüllungen entfernt. Es wird gutachterlich empfohlen, grundsätzlich bei Baumaßnahmen die jüngeren Auffüllungen (Recycling-Material) bis ca. 70 cm Tiefe von den älteren Auffüllungen zu separieren und zu entsorgen. In den mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belasteten Bereichen, sind die betroffenen Auffüllungen im Zuge der Bebauung des Geländes zu separieren und zu entsorgen. Die davon betroffenen Bereiche sind im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.

Aufgrund der bekannten bisherigen Nutzungen des Plangebietes und der Ergebnisse der Bodenuntersuchungen kann davon ausgegangen werden, dass das geplante Wohngebiet nach Durchführung entsprechender Maßnahmen mit den Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes an Wohnbauflächen vereinbar und damit realisierbar ist.

Kampfmittel

Bei Erdarbeiten im westlichen Plangebiet besteht das Risiko, auf Kampfmittel zu stoßen. Aus Sicherheitsgründen sind dort Gefahrenerechnungsmaßnahmen auf Kampfmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

4.5.4 Wasser

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt außerhalb von Wasserschutzzonen. Der nächstgelegene Vorfluter ist die Oker in rund 1 km nordöstlicher Entfernung.

Im Plangebiet sind keine oberirdischen natürlichen Gewässer vorhanden.

Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Plangebiet zwischen 100 und 150 mm/a und ist als mäßig zu bewerten.

Grundwasser wurde bei der Bodenuntersuchung bis 3 m unter Flur nicht angetroffen.

Auf dem Gelände befindet sich ein ca. 6 m tiefer Hauswasserbrunnen. Ergebnisse der Messungen des Grundwassers aus dem Hauswasserbrunnen ergaben keine Hinweise auf eine Grundwasserverunreinigung.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung werden gegenüber dem heutigen Zustand zusätzliche Flächen versiegelt. Dadurch wird die Grundwasserneubildungsrate weiter eingeschränkt.

4.5.5 Klima, Luft

Bestand

Im Klimagutachten der Stadt Braunschweig (Stadtklimaanalyse Braunschweig 2012 Steinicke & Steifenender, Richter & Röckle) wird das künftige Wohngebiet als Siedlungsklima eingestuft. Der Gehölzstreifen auf der Südseite der Bahnstrecke liegt im Bereich des südlich angrenzenden Freilandklimas. Die klimatisch-lufthygienische Ausgleichsfunktion wird als hoch eingestuft. Das Gebiet ist thermisch und lufthygienisch ein niedrig belasteter Siedlungsbereich, aber mit starkem Einfluss auf benachbarte Räume und somit insgesamt mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung und Siedlungserweiterung.

Im Hinblick auf vorhandene Luftschadstoffe werden die Grenzwerte nicht überschritten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Durch die zusätzliche Versiegelung und Überbauung ist mit einer Verringerung der Verdunstungsrate und Veränderung des lokalen Kleinklimas zu rechnen. Durch die zusätzlich überbaubaren Flächen wird der Anteil wärmespeichernder Oberflächen erhöht. Die zusätzliche Versiegelung des Bodens führt zu negativen kleinklimatischen Effekten wie z.B. einer stärkeren Überwärmung und einer Verringerung der Luftfeuchtigkeit.

Aufgrund der geringen Größe des Neubaugebietes und der Randlage am Siedlungsbereich sind diese Effekte jedoch insgesamt als gering zu bewerten.

Durch den zusätzlichen Verkehr im Gebiet sowie durch die notwendigen Heizungsanlagen kommt es zu einem Anstieg der Luftschadstoffkonzentrationen. Mit einer Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe ist nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch nicht zu rechnen.

4.5.6 Lärm

Bestand

Auf das Plangebiet wirken folgende Lärmimmissionen ein:

- Straßenverkehrslärm von der Peiner Straße,
- Schienenverkehrslärm von der Bahnstrecke 1722 Braunschweig – Wendeburg/Harvesse.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für die Planung ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ mit ihren dazugehörigen Orientierungswerten gemäß Beiblatt 1. Für Allgemeine Wohngebiete beträgt der Orientierungswert 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, soweit es sich um Straßen- und Schienenverkehrslärm handelt.

Die Lärmsituation wurde gutachterlich untersucht (Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH), Gutachten Nr. 14076/I, 2016). Dabei wurde Folgendes festgestellt:

Straßenverkehrslärm

Die Immissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm wird entsprechend der RLS-90 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (1990) rechnerisch ermittelt.

Grundlage für die Berechnung der Immissionspegel des Straßenverkehrs sind die Prognosedaten für das Jahr 2020 aus dem Verkehrsmodell Braunschweig (WVI Professor Dr. Wermuth, Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, 2014). Demnach ist auf der Peiner Straße ein Verkehrsaufkommen von 6.853 Kfz/24 h zu erwarten.

Im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens sind zuletzt auch Prognosedaten für das Jahr 2025 ermittelt worden. Diese liegen mit einem durchschnittlich täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von 6.902 Kfz/24 h nur unerheblich über dem prognostizierten Verkehrsaufkommen für das Jahr 2020. Da der DTV-Wert logarithmisch in die Berechnung des Emissionspegels eingeht, führt eine Abweichung in der Verkehrsmengenannahme von 25 % lediglich zu einer Pegeländerung von 1 dB(A) im Emissionspegel. Bei einer Abweichung in der Verkehrsprognose von 10 % bleibt die Pegeländerung im Emissionspegel kleiner als 0,5 dB(A). Im vorliegenden Fall liegt die Verkehrsmengenabweichung gegenüber 2025 bei rd. 0,7 %, entsprechend wurde auf eine Neuberechnung des Straßenverkehrslärms verzichtet.

Im überwiegenden Teil des Plangebietes liegen im ersten Obergeschoss die Mittelungspegel des Straßenverkehrslärms bei weniger als 55 dB(A) tags und unter 45 dB(A) nachts. Damit werden hier die genannten Orientierungswerte eingehalten.

Der westliche Bereich des Plangebietes, das Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 16 (WA 3), ist durch den Verkehrslärm der Peiner Straße beeinflusst. Hier werden im ersten Obergeschoss Mittelungspegel von 55 dB(A) bis 67 dB(A) tags und von 45 dB(A) bis 59 dB(A) nachts erreicht. Damit werden die genannten Orientierungswerte in diesem Bereich deutlich überschritten.

Die Straßenverkehrsgeräusche aus der Otto-Bögeholz-Straße, die eine reine Anliegerstraße ist, spielen sowohl tags als auch nachts nur eine untergeordnete Rolle.

Schienenverkehrslärm

Die Immissionsbelastung durch Schienenverkehrslärm wird entsprechend der Schall 03 „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ ohne Berücksichtigung des sogenannten Schienenbonus‘ rechnerisch ermittelt. Im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens ist die Richtlinie novelliert worden (2014). Da jedoch bei Güterzügen die berechneten Emissionspegel nach der „alten“ Schall 03 rd. 4 dB höher ausfallen, wurde zugunsten eines konservativen Ansatzes auf eine Neuberechnung des Schienenverkehrslärms verzichtet.

Grundlage für die Berechnung der Mittelungspegel des Schienenverkehrslärms sind die Prognosedaten der Deutschen Bahn AG (Umweltzentrum) für das

Jahr 2025. Demnach ist im Prognosejahr auf der eingleisigen Bahnstrecke ein Zugaufkommen von 13 Zugbewegungen tags und einer Zugbewegung nachts zu Grunde zu legen.

An den Bahnübergängen Hans-Jürgen-Straße und Peiner Straße werden die Schranken von Hand bedient. Dadurch kommt es regelmäßig zu Halte- und Anfahrtsvorgängen an den Übergängen. Derartige Vorgänge werden in Anlehnung an die Berechnungsgrundlage für Schienenlärm „Schall 03“ nicht gesondert in Ansatz gebracht. Es wird jeweils die volle Streckengeschwindigkeit für den durchfahrenden Zug angesetzt.

Der Schienenverkehrslärm beeinflusst das gesamte Plangebiet in gleichem Umfang. Im 1. Obergeschoss werden Mittelungspegel von weniger als 55 dB(A) bis 69 dB(A) tags und von 47 dB(A) bis 59 dB(A) nachts erreicht.

Diese Werte liegen somit teilweise nur knapp unter den Sanierungsgrenzwerten gemäß VlärmSchR 97 von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und der Schwelle der gerichtlich bestimmten Gesundheitsgefährdung. Die genannten Orientierungswerte werden großflächig tags und nachts überschritten.

Verkehrslärm gesamt

Auf den Freiflächen im Erdgeschossbereich (H = 2,0 m über Gelände) werden im überwiegenden Teil des Plangebietes Mittelungspegel von 55 dB(A) bis 69 dB(A) tags erreicht. Im westlichen Bereich des Plangebietes, Grundstück Peiner Straße 16 (WA 3), werden Mittelungspegel von 61 dB(A) bis 69 dB(A) tags erreicht. Nachts sind auf den Freiflächen die Mittelungspegel nicht relevant.

Im ersten Obergeschoss (H = 5,8 m über Gelände) werden im überwiegenden Teil des Plangebietes Mittelungspegel von 55 dB(A) bis 69 dB(A) tags und von 47 dB(A) bis 61 dB(A) nachts erreicht. Im westlichen Bereich des Plangebietes, Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 16 (WA 3), werden Mittelungspegel von 61 dB(A) bis 69 dB(A) tags und von 53 dB(A) bis 61 dB(A) nachts erreicht.

Insgesamt werden in dem geplanten Wohngebiet die genannten Orientierungswerte sowohl tags als auch nachts durch Verkehrslärmimmissionen großflächig überschritten. Maßgeblich sind dabei vor allem die Emissionen der Bahnstrecke sowie im westlichen Bereich zusätzlich die Emissionen der Peiner Straße.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Straßenverkehrslärm (s.u: Verkehrslärm gesamt)

Das Wohngebiet führt nicht zu einer nennenswerten Steigerung der Verkehrslärmemissionen der Peiner Straße. Die Otto-Bögeholz-Straße wird nach wie vor als Sackgasse gesichert, sodass kein Durchgangsverkehr möglich ist. Aus der bestehenden Bebauung und aus dem neuen Wohngebiet ist insgesamt mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Kfz/24 h zurechnen. Die

daraus resultierenden Straßenverkehrsgeräusche spielen sowohl tags als auch nachts nur eine untergeordnete Rolle und sind nicht relevant.

Schienerverkehrslärm (s.u. Verkehrslärm gesamt)

Der Schienenverkehr ist von der Entwicklung des Wohngebietes unberührt.

Das aktuelle Zugverkehrsaufkommen (Bestandssituation) liegt deutlich unter der Bahn-Prognose 2025. ALBA hat ein Verkehrsaufkommen von und zur Abfalldeponie von einer Zugbewegung pro Tag. Für das VW-Logistik-Zentrum Harvesse wurde in den Genehmigungsunterlagen ein Aufkommen von vier Zugbewegungen pro Tag unterstellt. Die Bahn-Prognose basiert auf grundsätzlichen Erwartungen zur Steigerung des Güterverkehrs und nicht auf konkreten Projekten oder Plänen im Bereich der hier betroffenen Bahnstrecke 1722.

Ein zusätzlicher Personennahverkehr ist in der Bahn-Prognose nicht enthalten. Für ein solches Verkehrsangebot besteht zurzeit keine substantiell untermauerte Realisierungswahrscheinlichkeit. Sollte in der Zukunft ein Streckenausbau erforderlich werden, z.B. auf zwei Gleise, so wäre dies ein erheblicher baulicher Eingriff. Dann müsste der Verursacher einen eventuell erforderlichen zusätzlichen Schallschutz schaffen.

Eine Änderung der Bedienung der Schranken von Hand an den Bahnübergängen Hans-Jürgen-Straße und Peiner Straße ist seitens der Deutschen Bahn nicht beabsichtigt, solange sich an der heutigen Verkehrsfunktion dieser Strecke nichts ändert.

Verkehrslärm gesamt

Im schalltechnischen Gutachten wurde auf Basis einer getrennten Einzelbetrachtung der Lärmauswirkungen durch den Straßenverkehr und den Schienenverkehr die Gesamtbelastung durch den Verkehrslärm ermittelt. Die im Folgenden genannten Prognosewerte und daraus abgeleiteten Maßnahmen beziehen sich auf diese Gesamtbetrachtung.

Aufgrund der ermittelten Vorbelastung vor allem durch den Schienenverkehr wurde dabei eine 2,70 m hohe Lärmschutzwand (Höhe über Schienenoberkante) entlang der Bahnstrecke unterstellt. Zum sicheren Schutz der Wohnbebauung nördlich der Peiner Straße vor Reflexionseffekten ist diese Wand im allgemeinen Wohngebiet WA 3 (zwischen der Peiner Straße und dem öffentlichen Parkplatz am künftigen Wendehammer der Otto-Bögeholz-Straße) auf der Nordseite der Wand in hochabsorbierender Weise auszuführen.

Die Lärmschutzwand führt zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmimmissionen auf den ebenerdigen Freiflächen. Mit der Wand werden im überwiegenden Teil des Plangebietes Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis maximal 57 dB(A) tags eingehalten. Im Bereich des Grundstückes Peiner Straße 16 (WA 3) sind Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis 67 dB(A) tags zu erwarten. Die höchsten Werte werden dabei unmittelbar an der Peiner Straße erreicht, die niedrigeren im Schallschatten der Gebäude Richtung Südosten/Lärmschutzwand.

Durch die Lärmschutzwand kann erreicht werden, dass auf den gebäudebezogenen Außenwohnbereichen (im Erdgeschoss der geplanten Wohngebäude (Terrassen) der Orientierungswert von 55 dB(A) am Tage großflächig eingehalten werden kann. Nachts ist die Lärmbelastung der Freiflächen nicht relevant.

Im Bereich zwischen dem Gebäude Peiner Straße 16 und dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 sowie zwischen dem ehemaligen Bahnhofsgebäude und der Lärmschutzwand sind Überschreitungen um bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Diese Überschreitung des Orientierungswertes um bis zu 2 dB(A) kann hingenommen werden. Nach gutachterlicher Aussage ist erst eine Zunahme von Verkehrslärmimmissionen um mehr als 3 dB(A) als wesentlich einzustufen, da erst von dieser Zusatzbelastung an die Mehrzahl der Betroffenen eine Änderung der Geräusch-Immissionen subjektiv wahrnimmt.

Im Bereich des Grundstücks Peiner Straße 16 (WA 3) werden auf den gebäudebezogene Außenwohnbereiche im Erdgeschoss (innerhalb der Baugrenzen bzw. innerhalb der zulässigen Überschreibungsbereiche) Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis zu 65 dB(A) erreicht. Aufgrund der hier besonders hohen Lärmbelastung werden für diesen Bereich WA 3 gesonderte Festsetzungen zum Lärmschutz in Bezug auf Außenwohnbereiche getroffen (s. 5.7).

Auch die Erdgeschosse der geplanten Wohngebäude (H = 3,0 m) profitieren von der Lärmschutzwand. Im überwiegenden Teil des Plangebietes sind innerhalb der künftigen überbaubaren Grundstücksflächen Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis 57 dB(A) tags und von unter 45 dB(A) bis 49 dB(A) nachts zu erwarten. Im Bereich Peiner Straße 16 (WA 3) sind im Erdgeschoss Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis 67 dB(A) tags und von 45 dB(A) bis 57 dB(A) nachts zu erwarten.

Ab dem ersten Obergeschoss nimmt der pegelmindernde Einfluss der Lärmschutzwand immer weiter ab. Im überwiegenden Teil des Plangebietes sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im ersten Obergeschoss Mittelungspegel von unter 55 dB(A) bis 61 dB(A) tags und von unter 45 dB(A) bis 55 dB(A) nachts zu erwarten. Im Bereich des Grundstücks Peiner Straße 16 (WA 3) sind Mittelungspegel von 57 dB(A) bis 67 dB(A) tags und von 49 dB(A) bis 59 dB(A) nachts zu erwarten.

Im zweiten Obergeschoss liegen die prognostizierten höchsten Mittelungspegel in Richtung Bahnstrecke sowohl tags als auch nachts um 2 dB(A) höher als im ersten Obergeschoss. Die prognostizierten höchsten Mittelungspegel in Richtung Peiner Straße liegen im zweiten Obergeschoss dagegen sowohl tags als auch nachts um 2 dB(A) niedriger als im ersten Obergeschoss.

Insgesamt werden auch unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand vor allem in den Obergeschossen die genannten Orientierungswerte sowohl tags als auch nachts weitgehend überschritten. Die Überschreitungen sind in Richtung Bahnstrecke und Peiner Straße am größten.

In einer alternativen Berechnung wurde auch untersucht, welche Höhe eine Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke haben müsste, um eine weitere relevante Lärmreduzierung (Änderung der Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109) zumindest für das erste Obergeschoss zu erreichen. Eine solche Wand müsste eine Höhe von 5,50 m einhalten. Mit einer Zwischengröße (z.B. Wandhöhe 3,50 m) kann kein relevanter zusätzlicher Effekt erreicht werden. Aufgrund der erforderlichen Wandhöhe von 5,50 m wird eine solche Lösung nicht weiterverfolgt. Eine solche Wand müsste einen Grenzabstand zur Bahnfläche einhalten, wodurch die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche und -tiefe reduziert würde. Die Gärten und Erdgeschosse würden verschattet. Das Orts- und Landschaftsbild wäre beeinträchtigt. Die Kosten für die Wand wären deutlich höher als die Kosten für eine Wand mit 2,70 m Höhe und stünden in keinem Verhältnis zur geringen Größe der Bauflächen und würden die Wirtschaftlichkeit des Gebietes gefährden. Damit wäre die Realisierbarkeit der Planung in Frage gestellt. Insgesamt wiegen die Vorteile einer Reduzierung der Lärmbelastung und damit des technischen Aufwandes für den passiven Schallschutz die Nachteile für die Nutzbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit der Wohngrundstücke nicht auf.

Ferner wurde in einer alternativen Berechnung die Wirkung einer Schallschutzwand zum Schutz vor dem Straßenverkehrslärm von der Peiner Straße untersucht. Um eine wirksame Pegelminderung gegenüber dem Straßenverkehrslärm im Bereich der Freifläche des Grundstücks Peiner Straße 16 (WA 3) zu erreichen, wäre eine ca. 100 m lange und 3,00 m hohe Lärmschutzwand entlang der Nordost-, Nordwest- und Südseite erforderlich. Dies käme einer weitgehenden abschottenden Einfriedung des Grundstücks gleich und würde sich vor allem nachteilig auf das Orts- und Landschaftsbild auswirken.

Zum Schutz des Wohngebietes vor Straßen- und Schienenverkehrslärm werden im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen, mit denen gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gesichert werden können (s. Kap. 5.7).

4.5.7 Erschütterungen

Bestand

In dem Plangebiet verläuft die Bahnstrecke 1722 Braunschweig – Wendeburg/Harvesse.

Bei der Bewegung von Schienenfahrzeugen auf Gleisanlagen werden zeitlich veränderliche Kräfte auf die Fahrweggründung übertragen und in den Boden eingeleitet. Dabei werden im Bereich der Fahrweggründung Schwingungen emittiert, die sich im Boden ausbreiten. Die Bodenschwingungen werden auf Gebäude in Fahrwegnähe übertragen und als Erschütterungen bezeichnet. Maßgebend für die Einwirkung von Erschütterungen ist der Übergang vom Baugrund und vom Fundament auf die auf die Geschossdecken. Das Maß, in dem die Schwingungen in ein Gebäude übertragen werden, ist stark abhängig von dessen Bauweise. Erschütterungen fallen in die Kategorie des tieffre-

quenten Körperschalls, den der Mensch mit seinem ganzen Körper wahrnehmen kann. Mit den Erschütterungen ist auch immer die Entstehung von sekundärem Luftschall verbunden. Dies ist Schall, der von den schwingenden Wänden, Decken und Fußböden der Räume abgestrahlt wird. Da er nicht gerichtet werden kann, wird er oft als unangenehmer als primärer Luftschall empfunden; eine Minderung ist nur durch schwingungsisolierende Maßnahmen im Bereich der Gründung möglich.

Zur Bewertung von Erschütterungen, insbesondere hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Menschen, werden diese in sogenannten KB-Schwingstärken ausgedrückt.

Gesetzliche Regelungen für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen gibt es nicht. Deshalb wird zur Beurteilung die DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, herangezogen. Sie enthält Anhaltswerte, bei deren Einhaltung nicht mit erheblichen Belästigungen zu rechnen ist. Selbst bei Einhaltung der Anhaltswerte kann jedoch die Fühlbarkeit von Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden.

Da die Gesetzmäßigkeiten bei der Entstehung, Ausbreitung und Wirkung von Erschütterungen sehr vielgestaltig sind, existiert kein verbindliches Berechnungs- bzw. Bewertungsmodell. Erschütterungsprognosen werden auf Basis von messtechnisch bestimmten Parametern erstellt.

Auch zur Ermittlung und Bewertung des sekundären Luftschalls liegen keine gesetzlichen Vorgaben vor. Deshalb werden hierfür die Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ herangezogen.

Es wurde die Belastung durch Erschütterungen und Körperschall für die geplante Bebauung unter Berücksichtigung der Zugverkehrsprognose der DB AG 2025 erstellt (s. „Prognose mit Durchführung der Planung“).

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung können nach wie vor nur die bestehenden Gebäude Peiner Straße 15 und Peiner Straße 16 von Erschütterungen betroffen sein. Die Auswirkungen des Bahnverkehrs steigen mit zunehmender Frequenz auf der Bahnstrecke (Prognose 2025: 13 Fahrbewegungen pro Tag, eine Fahrbewegung in der Nacht). Negative Auswirkungen auf den Bestand können dabei nicht ausgeschlossen werden.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Auf Basis der unter „Bestand“ erläuterten Beurteilungsgrundlagen wurde eine entsprechende gutachterliche Stellungnahme eingeholt (BMH, 2017).

Bei den geplanten Wohngebäuden wird in der Untersuchung von voll unterkellerten bis zu dreigeschossigen Gebäuden als Massivbau (Baukonstruktion

aus Mauerwerk oder Beton) ausgegangen. Der sich aus den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen ergebende Minimalabstand zu dem nächstgelegenen Gleis beträgt 14,5 m.

Im Ergebnis wurde folgendes festgestellt: Sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum werden die Anhaltswerte gemäß DIN 4150, Teil 2 in Bezug auf Erschütterungen bei den angesetzten Parametern eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Bei größeren Abständen sind geringere Werte zu erwarten. Die Erschütterungen liegen für die maximale bewertete Schwingstärke bei Deckeneigenfrequenzen von 10-40 Hz in einem Bereich, der spürbar ist.

Auch die Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 in Bezug auf den Beurteilungspegel für den sekundären Luftschall werden bei den angesetzten Parametern eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Aufgrund dieser günstigen Berechnungsergebnisse kann auf Basis einer ergänzenden Stellungnahme des Gutachters (BMH, 2017) auf eine zwingende Vollunterkellerung verzichtet werden. Die Sohldecke von nicht unterkellerten Gebäuden sollte jedoch mindestens 30 cm betragen.

Der Bebauungsplan setzt entsprechend fest, dass die Wohngebäude als Massivbauten mit Sohldecken von mindestens $d=30$ cm und Betondecken von mindestens $d=18$ cm zu errichten sind.

Bei Verzicht auf eine Vollunterkellerung kann die Einhaltung des mittleren Maximalpegels bei der Betrachtung des ungünstigsten Falls nicht garantiert werden. Es ist jedoch nicht mit einer Überschreitung des Anhaltswertes für den sekundären Luftschall um mehr als 5 dB(A) zu rechnen. Da es keine gesetzliche Grundlage für die zwingende Einhaltung dieses Anhaltswertes gibt, kann eine Überschreitung von 5 dB(A) in der Abwägung akzeptiert werden. Deshalb wird auf die Festsetzung einer Vollunterkellerung verzichtet; diese wird lediglich in den Hinweisen zum Bebauungsplan empfohlen.

Insgesamt können damit gesunde Wohnverhältnisse gesichert werden.

4.5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestand

Das Verzeichnis der Baudenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz (Stand Januar 2017) beinhaltet im Plangebiet keine Einträge.

Bei dem Gebäude Peiner Straße 15 handelt es sich um den ehemaligen Bahnhof Watenbüttel. Der Bahnhof gehörte zur 1912 geplanten und ab 1913 bis 1923 realisierten Bahnlinie Braunschweig (Gliesmarode) – Celle. Ab 1962 wurde der Personenbeförderungsbetrieb eingestellt, bis auf das Teilstück Gliesmarode – Watenbüttel, später auch der Güterverkehr. Die zeittypische Gestaltung des Bahnhofs folgt dem Muster aller Bahnhöfe dieser Strecke (zum Beispiel auch der noch erhaltene Bahnhof in Plockhorst). Auch der Wa-

tenbütteler Bahnhof gliedert sich in ein Empfangsgebäude und einen angebauten Güterschuppen mit Laderampe.

Im Jahr 2013 stellte das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege fest, dass es sich aufgrund des gebotenen strengen Maßstabes und der bereits erfolgten Veränderungen an diesem Gebäude nicht um ein Denkmal im Sinne des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes handelt. Somit ist keine gesetzliche Erhaltungsverpflichtung gegeben.

Unabhängig davon handelt es sich bei dem ehemaligen Bahnhofsgebäude um ein historisch bedeutsames und prägnantes Gebäude und ist somit im Sinne eines Identifikationsortes als erhaltenswert einzustufen.

Nach Auskunft des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege werden archäologische Belange nach jetzigem Kenntnisstand nicht berührt.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation ohne Durchführung der Planung

Ohne Durchführung der Planung sind keine Veränderungen der beschriebenen Situation zu erwarten.

Prognose über die Entwicklung der Umweltsituation mit Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung ist nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen archäologische Denkmale gefunden werden. Diese sind der Kreisarchäologie oder dem ehrenamtlich Beauftragten für archäologische Denkmalpflege zu melden (§ 14 Abs. 1 NDSchG).

Der Erhalt des ehemaligen Bahnhofsgebäudes ist wünschenswert und wird durch die Planung ermöglicht.

4.5.8 Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Die vorgesehene Neuversiegelung führt zu einem Verlust der Bodenfunktionen, wodurch die Grundwasserneubildung reduziert wird. Erhebliche, über das Plangebiet hinausgehende Wechselwirkungen sind nicht erkennbar.

4.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Aufarbeitung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 3 BauGB)

In Kap. 4.5 sind die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild dargestellt und bewertet worden. Aus der Prognose der Umweltauswirkungen geht hervor, dass durch den Bebauungsplan Eingriffe in Natur und Landschaft i. S. von § 18 BNatSchG vorbereitet werden, sodass im Bauleitplanverfahren gemäß (§ 1a Abs. 3 BauGB über Maßnahmen zur Vermeidung,

Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen zu entscheiden ist. Die Maßnahmen werden nach planungsrechtlicher Abwägung im Bebauungsplan festgesetzt.

Als relevant ist dabei der Verlust von Vegetationsbeständen mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Lebensraum geschützter Vogelarten sowie die Versiegelung bisher offener Bodenflächen mit dem vollständigen Funktionsverlust für alle Schutzgüter des Naturhaushaltes zu nennen.

a) Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Umweltauswirkungen

- Erhalt der vier Linden im Bereich Peiner Straße.
→ Verringerung von Eingriffsfolgen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft.
- Fällung der Gehölze nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar des Folgejahres (artenschutzrechtliche Vorgabe).
→ Verringerung der Eingriffsfolgen für das Schutzgut Tiere.

b) Ausgleichsmaßnahmen

Die Flächen des Plangebiets, die in den vergangenen Jahren als Betriebsgelände eines Verpackungsbetriebes genutzt wurden, sind zu einem großen Teil durch Gebäude sowie Erschließungs- und Lagerflächen aus Asphalt, Pflaster oder Schotter versiegelt. Im Laufe der Zeit haben sich auf den geschotterten Lagerflächen Ruderalfluren entwickelt, die für den Naturhaushalt (insbesondere Tiere und Pflanzen) positiv zu werten sind. Ferner befinden sich auf den Flächen nördlich der Bahnstrecke Rasen- und Gehölzflächen. Der Bebauungsplan sieht ein Wohngebiet mit einer überbaubaren Grundstücksfläche und einer GRZ von 0,4 einschließlich Überschreitungsmöglichkeit um 50% vor, so dass insgesamt eine Versiegelung von 60 % der Grundstücksflächen zulässig wird. Damit wird die künftige Versiegelung etwas höher ausfallen als die derzeit bestehende Versiegelung. Es gehen Ruderalflächen verloren, die heute eine höhere Wertigkeit für Natur und Landschaft aufweisen als die Wertigkeit der stattdessen neu entstehenden privaten Gärten. Diese privaten Gartenflächen ermöglichen jedoch eine Regeneration von Bodenfunktionen.

Die Bahnflächen bleiben in ihrem Bestand unverändert, so dass hier durch den Bebauungsplan kein Eingriff vorbereitet wird.

Insgesamt führt die Realisierung des Wohngebietes nördlich der Bahnstrecke zu einem Eingriff in den Naturhaushalt. Im Gegenzug wird der Gehölzstreifen südlich der Bahnstrecke erhalten. Die Fläche dieses Gehölzstreifens ist im bisher geltenden Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1977 als Mischgebiet festgesetzt. Für dieses Mischgebiet enthält der Bebauungsplan WT 29 weder eine überbaubare Grundstücksfläche noch eine Erschließung. Nebenanlagen sind ausgeschlossen. Es ist deshalb heute nicht mehr nachvollziehbar, welche Nutzungen auf dieser Fläche vorgesehen waren. Die planungsrechtliche Festsetzung ermöglicht zumindest eine Versiegelung der Flächen, z.B. als Lagerfläche für die frühere Bahnhofsnutzung und damit den Verlust der Gehölzbestände.

Der Bebauungsplan WT 54 setzt nunmehr diesem Bereich als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Ruderalgebüsch“ fest. Der vorhandene Gehölzbestand ist zu schützen, zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen. Im Übrigen kann die Fläche der natürlichen Sukzession überlassen bleiben.

Durch diese Sicherung wird für das Plangebiet insgesamt eine ausgeglichene Gesamtbilanz erreicht.

c) Beurteilung des Vorhabens i. S. der Eingriffsregelung

Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die mit Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild abschließend wie folgt zu bewerten:

- Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen durch den mit der Realisierung des Vorhabens einhergehenden Lebensraumverlust werden durch die Erhaltung der vier Linden im Bereich Peiner Straße teilweise vermieden. Durch den dauerhaften Erhalt des Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke wird gegenüber dem bisherigen Planungsrecht ein angemessener Lebensraum für Tiere und Pflanzen gesichert. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen damit auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Das Schutzgut Boden ist nicht vermehrbar, Bodenverluste durch Versiegelung und Bebauung sind insofern kaum ausgleichbar. Der Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Boden kommt daher besondere Bedeutung zu. Dem Verlust der Bodenfunktionen unter den versiegelten/ bebauten Flächen nördlich der Bahnstrecke steht hier der Erhalt des bisher als Mischgebiet festgesetzten Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke gegenüber. Hier wird ein Verlust von natürlichen Bodenfunktionen, der nach bisherigem Planungsrecht zulässig war, ausgeschlossen. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Boden damit auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Eingriffe in das Schutzgut Wasser resultieren insbesondere aus der Versiegelung/Bebauung offener Bodenflächen mit Auswirkungen auf den lokalen Wasserhaushalt (Verlust von Flächen für die Grundwasserneubildung, erhöhter Oberflächenabfluss). Auch unter diesem Gesichtspunkt wirkt sich der Erhalt des Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke positiv auf den Wasserhaushalt aus. Insgesamt können die Eingriffsfolgen für das Schutzgut Wasser auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.
- Der Erhalt der vier Linden und des Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke wirken sich positiv auf das Landschaftsbild aus, so dass unter diesem Gesichtspunkt keine Beeinträchtigungen entstehen oder verbleiben.

Mit Umsetzung der zeichnerisch und textlich festgesetzten Maßnahmen zur Grünordnung sind die durch den Bebauungsplan zulässigen Vorhaben im

Sinne der Eingriffsregelung als ausgeglichen einzustufen.

Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern (§ 1 Abs. 6 Nr. 7e BauGB)

Sofern die oberen Auffüllungen aus Recycling-Material separiert werden, sind diese Materialien vor einer weiteren Verwertung nach den Vorgaben der Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (Stand 6. November 2003) chemisch analytisch zu untersuchen. Wenn Bodenmaterial mit Verunreinigungen festgestellt wird, unterliegen diese Materialien nach dem Aushub aus dem Untergrund der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien wird auf die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA hingewiesen.

Sofern Boden mit Verunreinigungen aus dem Planungsbereich abgefahren werden muss, sind in Hinblick auf die fachgerechte Entsorgung/Verwertung ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 h BauGB)

- Durch die auf den privaten Grundstücksflächen zu erwartenden Gehölzpflanzungen kann die Feinstaubbelastung reduziert werden. Die im Plangebiet zu erhaltenden Gehölze tragen zur Stabilisierung der bestehenden Situation bei.
- Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen, die die Errichtung von Solaranlagen, begrünten Dächern und die Verwendung der Passivhausbauweise behindern würde.

Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Energienutzung (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 f BauGB)

Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen, die die Errichtung von Solaranlagen, begrünten Dächern und die Verwendung der Passivhausbauweise behindern würden.

Sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB)

Der Bebauungsplan lässt eine Versiegelung in dem Rahmen zu, wie er für Wohngebiete üblich ist. Neben der zu erwartenden Versiegelung ist die Anlage von privaten Hausgärten zu erwarten, auf denen die Bodenfunktionen erfüllt werden können.

Berücksichtigung des Vorrangs von Flächenrecycling, Nachverdichtung und sonstige Innenentwicklung, Umwidmungssperrklausel (§ 1a Abs. 2 S. 2 BauGB)

Durch die Wiedernutzung eines brachgefallenen ehemaligen Gewerbegrundstücks für eine Wohnnutzung wird dem Ziel der Innenentwicklung in Siedlungsräumen entsprochen und die Inanspruchnahme freier Landschaft für Wohnzwecke vermieden.

4.7 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Diese Überwachung erfolgt im Rahmen der üblichen Aufgabenerfüllung der Fachbehörden (z.B. Lärm, schädliche Bodenveränderungen, Artenschutz).

Darüber hinaus sind keine besonderen Überwachungsmaßnahmen erforderlich und vorgesehen.

4.8 Zusammenfassung

Am südlichen Rand des alten Dorfes Watenbüttel soll zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und der Bahnstrecke das Gelände eines bisherigen Verpackungsbetriebes auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Watenbüttel als Wohngebiet entwickelt werden.

Die Umsetzung dieser Planung führt zu folgenden Umweltauswirkungen:

- Tiere, Pflanzen, Landschaft: Die besonders erhaltenswerten Gehölzbestände südlich der Bahnstrecke sowie die besonders prägenden Linden im westlichen Bereich des Plangebietes werden erhalten. Dadurch werden auch Lebensräume für Tiere (v.a. Brutvögel) gesichert und das Landschaftsbild gefördert. Der Baumbestand entlang der Otto-Bögeholzstraße kann im Zuge der Umsetzung der Planung nicht erhalten werden.
- Boden: Die geplanten Neubauten führen zu zusätzlichen Bodenversiegelungen. Die Wiedernutzung einer Gewerbebrache reduziert die Inanspruchnahme freier Landschaft für Siedlungszwecke. Vor einer Bebauung werden belastete Auffüllungen im Boden entfernt bzw. saniert.
- Wasser: Die zusätzliche Versiegelung reduziert die Grundwasserneubildungsrate.
- Klima/Luft: Die Planung hat keine nennenswerten Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft.
- Lärm: Zum Schutz vor Lärmimmissionen durch die Bahnstrecke und die Peiner Straße setzt der Bebauungsplan eine Lärmschutzwand und passive Schallschutzmaßnahmen fest.

- Erschütterungen: Zum Schutz vor Erschütterungen durch den Bahnverkehr setzt der Bebauungsplan fest, dass die Wohngebäude als Massivbauten zu errichten sind.
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter: Das ehemalige Bahnhofsgebäude steht nicht unter Denkmalschutz. Ein Erhalt ist somit nicht gesichert. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ermöglichen jedoch den Erhalt des Gebäudes.
- Wechselwirkungen: der Verlust von Bodenfunktionen durch die zusätzliche Versiegelung reduziert die Grundwasserneubildungsrate.
- Eingriffe in Natur und Landschaft: Den mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft steht der Erhalt des bisher als Mischgebiet festgesetzten Gehölzstreifens südlich der Bahnstrecke gegenüber, so dass die Gesamtbilanz für das Plangebiet ausgeglichen ist.
- Überwachungsmaßnahmen: Die Überwachung der Umweltauswirkungen erfolgt im Rahmen der üblichen Aufgabenerfüllung durch die Fachbehörden. Besondere Überwachungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5 Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Gemäß den Planungszielen zur Sicherung des Wohnstandortes Watenbüttel soll innerhalb des Plangebietes ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Dadurch wird ermöglicht, dass hier ein Bereich entsteht, der zwar ‚vorwiegend dem Wohnen‘ dient, in welchem jedoch auch andere mit einer Wohnnutzung zu vereinbarende und verträgliche Nutzungen untergebracht werden können. Eine solche wohngebietsverträgliche Nutzungsmischung kommt der Entwicklung lebendiger Stadtquartiere und einer „Stadt der kurzen Wege“ entgegen.

Es werden deshalb die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, nicht störenden Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke gemäß § 4 (2) BauNVO allgemein zugelassen.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für Verwaltungen werden gemäß § 4 (3) BauNVO nur ausnahmsweise zugelassen, damit unter Berücksichtigung der konkreten Merkmale (insbesondere des eventuellen Störpotentials) solcher Vorhaben über eine Zulässigkeit im Einzelfall entschieden werden kann.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden ausgeschlossen. Solche Nutzungen fügen sich in die vorgesehene wohnungsbezogene Nutzungsstruktur des Plangebietes und seiner Umgebung nicht ein. Auch der Flächenbedarf, die Emissionen (Tankstellen) und die Anforderungen an die Erschließung sprechen gegen solche Nutzungen im Plangebiet.

Eine Besonderheit stellen drei kleinere Teilflächen im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 dar. Hier werden keine überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt, so dass nur Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zulässig sind. Es handelt sich um drei kleine Teilflächen des bestehenden Wohngebietes Otto-Bögeholz-Straße/ Krähenwinkel. Für dieses Wohngebiet gilt der Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982. Die Übernahme dieser Teilflächen in den Bebauungsplan WT 54 erfolgt aus folgenden Gründen:

- Der Bebauungsplan WT 29 setzt im Bereich östlich des Wohngebäudes Otto-Bögeholz-Straße 1 eine Wendeanlage für die Otto-Bögeholz-Straße fest. Diese wurde nicht realisiert. Der größte Teil dieser ehemals geplanten Wendeanlage wird heute durch die Otto-Bögeholz-Straße und durch öffentliche Parkplätze in Anspruch genommen. An dieser Situation ist keine Änderung vorgesehen. Darüber hinaus liegt eine kleine Teilfläche dieser ehemals geplanten Wendeanlage auf privatem Grundstück. Hier wurden private Stellplätze errichtet.

Da eine Realisierung der Wendeanlage nach der Festsetzung des Bebauungsplanes WT 29 damit nicht mehr realisierbar scheint, wird im Be-

bauungsplan „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54, eine Wendeanlage in geänderter Lage unter Inanspruchnahme von Flächen des ehemaligen Verpackungsbetriebes festgesetzt. Die bisher für die Wendeanlage festgesetzte Teilfläche in Privateigentum ist damit als öffentliche Verkehrsfläche entbehrlich. Um die Situation planungsrechtlich zu bereinigen, wird diese kleine Teilfläche in diesem Bebauungsplan WT 54 als Allgemeines Wohngebiet (WA 1) festgesetzt. Da die Fläche außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, sind hier nur Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zulässig. Der Bebauungsplan WT 29 schließt bisher solche Nutzungen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. außerhalb der dafür festgesetzten Flächen weitgehend aus. Es bestehen jedoch keine städtebaulichen Bedenken dagegen, die hier entstandenen privaten Stellplätze oder andere Nebenanlagen zuzulassen. Damit kann dem vorhandenen Bedarf entsprochen und die Restfläche der nicht mehr weiterverfolgten Wendeanlage sinnvoll genutzt werden. Das hiervon auch betroffene kleine Flurstück 158/81 befindet sich im Eigentum der Stadt und kann an die Eigentümer der privaten Stellplätze verkauft werden.

- Bei der zweiten kleinen Teilfläche südlich des Wohngebäudes Otto-Bögeholz-Straße 1 handelt es sich um die Rückstoßfläche von einem vorhandenen privaten Stellplatz, die für dessen Erschließung notwendig ist. Der Bebauungsplan WT 29 setzt für diese Fläche eine öffentliche Fläche mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung und zugunsten der Anlieger fest. Aufgrund der im Bebauungsplan WT 54 geänderten Erschließungsplanung sind diese Geh-, Fahr- und Leitungsrechte nicht mehr erforderlich. Die Erschließung des überwiegenden Anteils dieser privaten Stellplätze erfolgt künftig über die ausgebaut Otto-Bögeholz-Straße im Bereich der neuen Wendeanlage. Die Rückstoßfläche des westlichsten Stellplatzes wird als öffentliche Erschließung nicht benötigt. Deshalb wird sie als Allgemeines Wohngebiet WA 1 festgesetzt. Da die Fläche außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, sind hier nur Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zulässig. Damit ist auch die Rückstoßfläche gesichert. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stadt Braunschweig und kann an den Eigentümer des privaten Stellplatzes veräußert werden.

Das Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung ist auf dieser Rückstoßfläche nicht mehr erforderlich, da die hier im Rahmen des Bebauungsplans WT 29 vorgesehene Stromleitung anders (über das Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1) verlegt wurde, so dass sie nun außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans WT 54 liegt.

- Bei der dritten kleinen Teilfläche zwischen der Otto-Bögeholz-Straße und dem Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 6 handelt es sich um eine Fläche, die im Bebauungsplan WT 29 als Allgemeines Wohngebiet außerhalb der überbaubaren Grundstücksgrenzen festgesetzt ist. Heute ist diese Fläche als Rasenfläche gestaltet. Ein Teil dieser Fläche wird für den Ausbau des neuen Gehweges benötigt. Die verbleibende Fläche soll wie zu-

vor als Allgemeines Wohngebiet außerhalb der überbaubaren Grundstücksgrenzen festgesetzt werden. Auch hier werden Stellplätze und Garagen sowie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zugelassen. Gemäß bisherigem Bebauungsplan WT 29 sind solche Nutzungen hier bis auf Müllboxen, Teppichklopfstangen und Einfriedungen ausgeschlossen. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Eigentümergemeinschaft der Grundstücke Otto-Bögeholz-Straße 1 bis 4. Diese Mehrfamilienhäuser befinden sich jedoch auf der anderen Seite der Otto-Bögeholz-Straße, so dass eine Nutzung als private Gartenfläche nicht sinnvoll möglich ist. Deshalb sollen hier künftig auch die genannten anderen untergeordneten Nutzungen zulässig sein. Grundsätzlich kommt auch ein Erwerb und eine Nutzung durch die östlich angrenzenden Reihenhäuser Otto-Bögeholz-Straße 6 bis 10 A in Betracht, sofern eine Einigung mit der Eigentümergemeinschaft möglich ist. Dem Flächenverlust durch den Gehweg steht demnach mit dem Bebauungsplan WT 54 eine erweiterte Nutzungsmöglichkeit gegenüber. Eine Festsetzung als öffentliche Grünfläche wird nicht vorgenommen, da die Fläche von ihrer Lage und Größe her keine ausreichende Bedeutung und Qualität für die Freiraumversorgung in diesem Bereich entfalten kann.

Maßgebliche Voraussetzung für die Wohnbebauung ist die Realisierung der festgesetzten Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke (s. Kap. 5.7). Ohne diese Lärmschutzwand können keine gesunden Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Diese Lärmschutzwand kann nur als einheitliche Baumaßnahme über die ganze Länge realisiert werden. Es muss sichergestellt sein, dass die Lärmschutzwand vor der Errichtung der einzelnen Wohngebäude vorhanden ist. Deshalb setzt der Bebauungsplan als bedingte Festsetzung gemäß § 9 (2) Nr. 2 fest, dass in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 bauliche Anlagen erst errichtet werden dürfen, wenn die Fertigstellung der festgesetzten Lärmschutzwand erfolgt ist.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

5.2.1 Grundflächenzahl

Für die Allgemeinen Wohngebiete wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt, die somit der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO entspricht. Die Planung orientiert sich damit an der im nördlich angrenzenden Wohngebiet ebenfalls festgesetzten Grundflächenzahl von 0,4. Diese entspricht einer angemessenen Ausnutzungsmöglichkeit der Grundstücke innerhalb des festgesetzten Baufensters mit den entsprechenden Spielräumen in der baulichen Gestaltung und einem angemessenen Umgang mit Grund und Boden in verdichteten Stadtstrukturen.

5.2.2 Geschossflächenzahl

Mit einer Geschossflächenzahl von 0,8 wird in den Allgemeinen Wohngebieten die im Plangebiet vorgesehene zweigeschossige Bauform ermöglicht.

5.2.3 Zahl der Vollgeschosse

In den Allgemeinen Wohngebieten sind maximal zwei Vollgeschosse zulässig. Damit sind auch Staffelgeschosse, die den bauordnungsrechtlichen Anforderungen nach nicht als Vollgeschosse anzurechnen sind, zulässig. Eine solche Bebauung sichert einen harmonischen Übergang von der fünf- und siebengeschossigen Bestandsbebauung an der Peiner Straße und der südlich der Bahnstrecke angrenzenden freien Landschaft mit der Ortsrandeingrünung durch den Gehölzstreifen. Auch wird mit der geplanten Bebauung die Struktur der nordöstlich angrenzenden Reihenhausbebauung aufgenommen.

5.2.4 Höhen baulicher Anlagen

Es wird eine maximale Gebäudehöhe von 10,0 m über der Höhenlage der Otto-Bögeholz-Straße festgesetzt. Damit können zwei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss realisiert werden. Es ist dabei auch berücksichtigt, dass das Gelände ca. 0,50 m über der Höhenlage der Otto-Bögeholz-Straße liegt.

Die festgesetzten Höhen baulicher Anlagen dürfen durch technische Anlagen (z.B. Lüftungsanlagen, Schornsteine, Antennen, Photovoltaikanlagen und solarthermische Anlagen) um bis zu 2,0 m überschritten werden. Dabei müssen sie um das Maß ihrer Höhe von der vorderen Gebäudekante zurückspringen, die der öffentlichen Verkehrsfläche zugewandt ist. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass insbesondere technische Maßnahmen zur Gewinnung erneuerbarer Energien in dem Rahmen zulässig sind, der für eine individuelle Nutzung im Rahmen des Einfamilienhausbaus angemessen ist.

Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Watenbüttel (Peiner Straße 15) steht nicht unter Denkmalschutz. Der Erhalt des Gebäudes als Identifikationsort und eine Umnutzung als Wohngebäude sind jedoch wünschenswert und sollen durch den Bebauungsplan ermöglicht werden. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 werden daher für das bestehende ehemalige Bahnhofsgebäude ausnahmsweise Überschreitungen der Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse (bis maximal drei Vollgeschosse) sowie zur Firsthöhe (bis maximal 14,50 m) zugelassen. Diese Ausnahmen sind nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes zulässig. Dabei sind auch die vorhandene Traufhöhe von 7,50 m und das steile Satteldach zu berücksichtigen. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass kleinere Umbauten im Rahmen einer Modernisierung zugelassen werden können. Für einen Neubau oder für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, sind die grundsätzlich geltenden Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise, Anzahl der Wohneinheiten

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden über Baugrenzen festgesetzt.

Zur Otto-Bögeholz-Straße ist durch Hauptgebäude ein 3,0 m breiter Abstand einzuhalten, der als Vorgartenzone bzw. für Außenwohnbereiche, Stellplätze und Nebenanlagen vielfältig genutzt werden kann.

Nach Süden sichert die überbaubare Grundstücksfläche Abstandsflächen zur Bahnanlage und zur Lärmschutzwand. Insbesondere der besonders lärmbelastete Lärmpegelbereich V entlang der Bahnstrecke wird ausgespart. Hier sollen zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse keine Wohngebäude entstehen.

Dabei ist im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 eine Überschreitung der überbaubaren Grundstücksgrenze um maximal 1,5 m zulässig, jedoch nur im Rahmen des Erhalts des ehemaligen Bahnhofgebäudes Peiner Straße 15. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass kleinere Um- oder Anbauten im Rahmen einer Modernisierung zugelassen werden können. Für einen Neubau oder für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, sind die grundsätzlich geltenden Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

Ferner ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch Eingangsüberdachungen, Hauseingangstreppe, Kellerlichtschächte, Balkone und Loggien um bis zu 2,0 m und durch Terrassen und Terrassenüberdachungen um bis zu 3,0 m zulässig. Die Summe der Überschreitung darf insgesamt zwei Drittel der jeweiligen Fassadenseite nicht überschreiten. Damit werden Möglichkeiten der gestalterisch flexiblen Ausnutzung der Grundstücke geboten. Die Überschreitungen für Terrassen und Terrassenüberdachungen werden in relativ großem Umfang zugelassen. Dies ist dadurch begründet, dass durch die Lärmschutzwand der Erdgeschossbereich am besten vor Schienenlärm geschützt ist und deshalb die Außenwohnbereiche vorrangig hier untergebracht werden sollen. Im Gegenzug sind Außenwohnbereiche in den Obergeschossen aus Lärmschutzgründen im Regelfall nur auf der von der Bahnstrecke abgewandten Seite zulässig. Die Überschreitungsmöglichkeiten der überbaubaren Grundstücksgrenze für Balkone und Loggien kann dazu dienen, dass auf der Nordseite der Gebäude Außenwohnbereiche in angemessener Größenordnung entstehen können.

Es werden nur Einzelhäuser, Doppelhäuser und Hausgruppen zugelassen. Je Wohngebäude sind maximal zwei Wohneinheiten zulässig. Damit soll sichergestellt werden, dass die aus städtebaulichen Gründen angestrebte Einfamilienhausstruktur erreicht wird und keine Mehrfamilienhäuser entstehen. Ferner kann damit einer Belastung der öffentlichen Verkehrsflächen durch zusätzlichen öffentlichen Parkplatzbedarf entgegengewirkt werden. Auch sollen separate Wohnungen in den Obergeschossen so weit wie möglich vermieden werden. Solche Wohnungen würden den Bedarf nach einem zur Südseite ausgerichteten Außenwohnbereich nach sich ziehen. Nach Süden gerichtete Außenwohnbereiche schließt der Bebauungsplan jedoch aufgrund der Lärmbelastung durch die Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg aus und lässt nur unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zu (s. Kap. 5.7). Mit der Reduzierung der Anzahl zulässiger Wohnungen je Wohngebäude sollen die bei Mehrfamilienhäusern zu erwartenden Lärmkonflikte im Interesse eines vorbeugenden Gesundheitsschutzes soweit wie möglich vermieden werden.

Abweichend hiervon sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 ausnahmsweise bis zu drei Wohneinheiten zulässig, jedoch nur im Rahmen des Erhalts des ehemaligen Bahnhofgebäudes. Aufgrund seiner baulichen Struktur bietet es

sich entweder als Einfamilienhaus oder auch als Gebäude für bis zu drei kleinere Wohnungen an. Eine solche Nutzung soll im Interesse des Erhalts dieses Gebäudes nicht ausgeschlossen werden.

5.4 Stellplätze und Garagen

Stellplätze und Garagen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen grundsätzlich zulässig. Der Bebauungsplan sieht jedoch aus städtebaulichen Gründen folgende einschränkende Regelungen vor:

Je Grundstück ist nur eine kombinierte Ein- und Ausfahrt in einer Breite von maximal 4,00 m zulässig. Die Lage dieser Ein- und Ausfahrt ist im Benehmen mit dem Straßenbaulastträger festzulegen, damit dabei auch die Standorte notwendiger Bestandteile des öffentlichen Straßenraums, wie Beleuchtungsmasten, Verkehrszeichen, Begrünung, Besucherparkplätze, Schaltkästen usw. berücksichtigt werden können.

Durch die Beschränkung der Anzahl der Grundstückszufahrten und deren Breite kann erreicht werden, dass die Vorzonen der Gebäude eher durch Vorgärten und die damit verbundenen Grünstrukturen geprägt werden. Ferner werden dadurch auf der Otto-Bögeholz-Straße ausreichend Flächen für öffentliche Parkplätze und eine Straßenraumbegrünung gesichert und eine größere Verkehrssicherheit für Fußgänger erreicht.

Garagen und offene Garagen (Carports) müssen an ihrer Zufahrtsseite einen Abstand von mindestens 5,00 m von der öffentlichen Verkehrsfläche halten. Durch den Abstand von der öffentlichen Verkehrsfläche wird dafür Sorge getragen, dass die notwendige Rückstoßfläche auf privaten Grundstücksflächen liegt. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit erhöht, da eine bessere Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenraum ermöglicht wird. Ferner wird Platz für einen zweiten Stellplatz gesichert.

Stellplätze müssen diesen Abstand nicht einhalten. Sie können direkt an der Grundstücksgrenze errichtet werden. Bei Stellplätzen ist eine ausreichende Einsehbarkeit in den öffentlichen Straßenraum gewährleistet. Aufgrund der ebenfalls festgesetzten maximalen Zufahrtsbreite von 4,0 m ist es jedoch nicht möglich, über eine solche Zufahrt zwei direkt an der Grundstücksgrenze liegende nebeneinanderliegende Stellplätze anzufahren. Sollen zwei nebeneinanderliegende Stellplätze errichtet werden, so müssten diese Abstand von der Grundstücksgrenze einhalten, um anfahrbar zu sein. Der Bebauungsplan steht einer solchen Lösung nicht entgegen. Mit der Zulässigkeit, dass ein Stellplatz ohne Abstand zur Grundstücksgrenze errichtet werden darf, wird es insgesamt ermöglicht, bei einer Reihenhausbauung den gemäß örtlicher Bauvorschrift für die Reihemittelhäuser erforderlichen einen Einstellplatz unmittelbar vor dem Gebäude zu errichten. In den seitlichen Abstandsflächen von sonstigen Einfamilienhaustypen kann der erforderliche zweite Einstellplatz vor einer Garage an der Grundstücksgrenze errichtet werden, da die Garage einen Abstand von 5,0 m einhalten muss. Auf diese Weise werden flächensparende Lösungen ermöglicht.

An den Längs- und Rückseiten müssen Garagen und offene Garagen (Carports) einen Abstand von mindestens 1,0 m zu öffentlichen Flächen einhalten. Soweit sie weniger als 3,0 m Abstand einhalten, sind die Abstandsflächen und die Wandseiten auf der der öffentlichen Fläche zugewandten Seite einzugrünen. Damit soll eine zu starke negative Einwirkung dieser baulichen Anlagen auf den öffentlichen Raum vermieden werden.

Von der Nordseite der geplanten Wendeanlage werden vorhandene private Stellplätze der Wohnbebauung Otto-Bögeholz-Straße 1 aus erschlossen. Diese sind im Bebauungsplan WT 29 als private Stellplätze festgesetzt, für das Wohngebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 bauordnungsrechtlich erforderlich und befinden sich im Privateigentum. Eine solche Konstellation entspricht nicht den Standards zu den Zufahrten zu Stellplätzen von öffentlichen Verkehrsflächen. Da es sich hierbei um eine gewachsene Situation auf Basis der Festsetzungen des in diesem Bereich weiterhin geltenden Bebauungsplanes WT 29 aus dem Jahr 1982 handelt, kann sie im vorliegenden Falle hingenommen werden.

5.5 Verkehrsflächen

5.5.1 Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Die Erschließung des geplanten Baugebietes erfolgt mit den Buslinien 416 und 433 über die an der Peiner Straße gelegenen Bushaltestellen Gosekamp und Am Bruchkamp. Die maximale Entfernung vom Plangebiet bis zu einer dieser Haltestellen beträgt ca. 350 m, was eine gute Anbindung an den ÖPNV gewährleistet. An der Peiner Straße wird eine kleine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Verkehrsfläche sichert den erforderlichen Flächenbedarf für eine Verlegung der Haltestelle Gosekamp. Es handelt sich dabei um eine Flächenvorsorge auf Basis der Planungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig und wird benötigt, wenn hier ein Haltepunkt für den schienenbezogenen Personenverkehr eingerichtet werden sollte. Ein solcher Haltepunkt ist aktuell nicht vorgesehen; es handelt sich um eine vorsorgliche Flächensicherung.

5.5.2 Motorisierter Individualverkehr, MIV

Das Baugebiet „Otto-Bögeholz-Straße“ soll von Osten her von der Peiner Straße über die Rückertstraße und die Ringelnatzstraße erschlossen werden. Für den bestehenden und den zukünftigen Verkehr auf der Otto-Bögeholz-Straße wird ein Gesamtaufkommen von 400 Kfz/24 h prognostiziert. Die genannten Straßen sind für dieses Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert.

Die Otto-Bögeholz-Straße verfügt im Bereich der geplanten Bebauung nicht über einen Gehweg. Auf der nördlichen Seite endet der Gehweg an den öffentlichen Parkplätzen südlich von Haus Nr. 4. Auf der südlichen Seite endet der Gehweg am Haus Nr. 6 (Einmündung Weißdornweg). Um die für Fußgänger erforderliche Verkehrsfläche sicherzustellen, ist auf der südlichen Seite der Otto-Bögeholz-Straße ein öffentlicher Gehweg zwischen Haus Nr. 6 und der geplanten Wendeanlage im Westen des Plangebietes vorgesehen.

Zu einem überwiegenden Teil liegen die dafür benötigten Flächen innerhalb der im Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982 festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche, die im Eigentum der Stadt Braunschweig ist. Der Bebauungsplan setzt deshalb nur die Teilflächen des Gehweges fest, die zusätzlich auf der privaten Grundstücksfläche des ehemaligen Verpackungsbetriebes liegen und entsprechend gesichert werden müssen.

Eine direkte Anbindung der Otto-Bögeholz-Straße an die Peiner Straße im Westen für den privaten Individualverkehr ist nicht vorgesehen. Ein Durchgangsverkehr als Nebenstrecke zur Peiner Straße (L 611) durch das Wohngebiet soll unterbunden werden. Deshalb wird am westlichen Ende der Otto-Bögeholz-Straße eine Fläche für eine Wendeanlage festgesetzt. Diese Wendeanlage ist fahrdynamisch als Linkskurve ausgebildet und nimmt Flächen des ehemaligen Verpackungsbetriebes in Anspruch. Damit wird die im Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982 vorgesehene Ausrichtung des Wendeplatzes nach Norden entbehrlich. Dieser Wendeplatz wurde nicht realisiert. Stattdessen wurden hier private Stellplätze errichtet. Die Fläche befindet sich in Privatbesitz. Sie ist mit der durch den Bebauungsplan WT 54 erfolgten Sicherung einer anderen Fläche für eine Wendeanlage als öffentliche Verkehrsfläche entbehrlich. Um die Situation planungsrechtlich zu bereinigen, wird diese kleine Teilfläche in diesem Bebauungsplan als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

An der Südseite der geplanten Wendeanlage werden zehn zusätzliche öffentliche Parkplätze geschaffen. Damit werden unter der Annahme von ca. 20 WE insgesamt 0,5 öffentliche Parkplätze je WE für Besucher angeboten, so dass das neue Wohngebiet nicht zu einer Verschärfung der Parkraumsituation auf der Otto-Bögeholz-Straße beiträgt.

Von der geplanten Wendeanlage aus ist ein Geh- und Radweg zur Peiner Straße vorgesehen. Dieser soll auch als zweite Zufahrt für die Feuerwehr von der Peiner Straße zur Otto-Bögeholz-Straße dienen. Eine Befahrung durch sonstige Kfz wird im Rahmen des Ausbaus dieser Verbindung durch geeignete technische Maßnahmen (herausnehmbare Absperrpfosten) unterbunden werden. Von der Peiner Straße aus muss über diesen Geh- und Radweg noch bis auf weiteres das Grundstück Peiner Straße 16 aus erschlossen werden. Hier liegen ein Stellplatz sowie der Hauseingang. Die Situation hat Bestandschutz. Sollte sich an dieser Situation jedoch etwas ändern, z.B. im Rahmen einer Neubebauung, so müsste für dieses Grundstück eine neue Zufahrt von der Peiner Straße aus oder vom Wendeplatz Otto-Bögeholz-Straße geschaffen werden. Da die bestehende Situation über den Bestandschutz hinaus nicht gesichert werden soll, setzt der Bebauungsplan WT 54 hier kein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Anlieger fest.

Um die Funktionsfähigkeit der Peiner Straße und die Verkehrssicherheit im Bereich des Bahnübergangs zu gewährleisten, wird an der Peiner Straße ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Davon ausgenommen bleibt ein Bereich, in welchem eine neue Zufahrt für das Grundstück Peiner Straße 16 angelegt werden könnte.

Zur Erschließung der ca. zehn Grundstücke im Osten des neuen Baugebietes ist eine private Erschließung von der Otto-Bögeholz-Straße aus vorgesehen. Aufgrund der erforderlichen Länge von 100 m ist eine private Wendeanlage vorgesehen, die für Fahrzeuge der Feuerwehr vorgesehen ist. Für diesen Teil des geplanten Wohngebietes ist keine öffentliche Erschließungsstraße vorgesehen. Eine öffentliche Straße wäre hier nur einseitig angebaut, wodurch die Wirtschaftlichkeit (Unterhalt) reduziert würde. Auch könnten die Anforderungen einer öffentlichen Erschließung aufgrund der beengten zur Verfügung stehenden Flächen kaum erfüllt werden. Eine öffentliche Verkehrsfläche hätte einen größeren Flächenbedarf als eine private Erschließung. Private Einstellplätze (vor allem Garagen und offene Garagen) könnten nicht unmittelbar angrenzend an die öffentliche Straße und an die öffentliche Wendeanlage angeordnet werden. Ferner würden bei einer öffentlichen Straße die nördlichen Anlieger straßenausbaubeitragspflichtig.

Da über die Privatstraße keine Müllentsorgung erfolgen kann, muss für diese Grundstücke ein gemeinschaftlicher Standort für Mülltonnen auf dem Privatgrundstück in der Nähe der Otto-Bögeholz-Straße vorgesehen und im Rahmen der Bauanträge nachgewiesen werden.

5.5.3 Fuß- und Radverkehr

Zwischen der Wendeanlage und der Peiner Straße wird eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt. Damit wird das neue Wohngebiet auch für Fußgänger und Radfahrer an die Peiner Straße angebunden. Ferner kann sie als Notzufahrt für die Feuerwehr zu dem Baugebiet dienen.

5.5.4 Fläche für Bahnanlagen (nachrichtliche Übernahme und bedingte Festsetzung)

Die geplanten Wohnbauflächen grenzen an die Bahnstrecke 1722 Braunschweig-Wendeburg/Harvesse an.

Teile des Plangebietes sind zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Bebauungsplanes noch als Bahnfläche gewidmet. Es handelt sich um die Fläche der Bahnstrecke selbst und um die Fläche des ehemaligen Bahnhofsgeländes, die künftig als Wohngebiet genutzt werden soll.

Die Stadt hat beim Eisenbahn-Bundesamt am 7. März 2014 die Durchführung eines Freistellungsverfahrens gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Alle Flächen, die nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderlich sind, sollen von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Mit der Freistellung fallen die Flächen wieder in die Planungshoheit der Stadt Braunschweig zurück und können durch einen Bebauungsplan überplant werden.

Seitens der Deutsche Bahn Immobilien AG (Schreiben vom 4. Dezember 2014 und vom 8. März 2017) und seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (Schreiben vom 13. Februar 2016) wurde – auf Basis einer entsprechenden Entbehrlichkeitsprüfung der Bahn – bereits bestätigt, dass die künftigen Wohnbauflächen von Bahnbetriebszwecken grundsätzlich freigestellt werden

können, da sie für Bahnbetriebszwecke nicht mehr benötigt werden.

Im Rahmen dieser Entbehrlichkeitsprüfung durch die Deutsche Bahn Immobilien AG wurde jedoch festgestellt, dass die heutige Bahnparzelle (Gemarkung Watenbüttel, Flur 4, Flurstück 158/93) im Bereich des Plangebietes keine ausreichenden Sicherheitsabstände enthält. Der einzuhaltende Sicherheitsabstand beträgt entsprechend der Abstimmung bei einem Ortstermin am 29. Juni 2016 von der Gleismitte aus 5,50 m bis zu den beidseitigen Grundstücksgrenzen. Das heutige Bahngrundstück hält jedoch nur einen beidseitigen Abstand von ca. 3,50 m bis ca. 3,80 m ein. Die von diesen erweiterten Sicherheitsstreifen betroffenen Flächen befinden sich im Eigentum des Grundstückseigentümers der künftigen Wohnbauflächen, so dass von dieser Maßnahme keine Dritten betroffen sind.

Für die Erweiterungen der beidseitigen Sicherheitsstreifen wurde jeweils auf der Nordseite und auf der Südseite der heutigen Bahnparzelle eigene Flurstücke gebildet. Auf der Nordseite der Bahnstrecke ist das Flurstück 158/98 gebildet worden, auf der Südseite der Bahnstrecke das Flurstück 158/100. Mit Schreiben vom 5. April 2017 hat die DB Immobilien AG in einer Erklärung zum förmlichen Rechtsbehelfsverzicht bereits zuvor ihr Einverständnis mit der geplanten Flurstücksbildung bekannt gegeben.

Im weiteren Verlauf des Freistellungsverfahrens stellte sich heraus, dass nördlich der Bahnstrecke an den vermessenen Sicherheitsstreifen angrenzend nur noch das parallel liegende Flurstück 158/99, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel in einer Breite von ca. 2,0 m bis 8,0 m freizustellen ist. Für dieses für die Wohnbebauung relevante Flurstück wurde am 18. Juli 2017 die Freistellung beantragt. Der Freistellungsbescheid wurde am 5. September 2017 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

Für die übrigen Flächen nördlich der Bahnstrecke ist keine Freistellung mehr erforderlich.

Ferner stellte sich heraus, dass – anders als bei früheren Freistellungsverfahren möglich – keine Teilflächen von Flurstücken mehr freigestellt werden können. Auf der Südseite der Bahnstrecke ist zwar für den Sicherheitsstreifen in der erforderlichen Breite ein eigenes Flurstück gebildet werden. Jedoch sind die südlich davon angrenzenden Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans, die freigestellt werden sollen, nur Teilflächen von größeren Flurstücken, die sich außerhalb des Geltungsbereiches sowohl nach Westen als auch nach Osten weiter erstrecken. Hier müssen noch Grundstücksgrenzen in Anpassung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans gebildet werden, um so selbständige Flurstücke zu schaffen, die freigestellt werden können. Deshalb können diese Flächen nicht gleichzeitig mit der Fläche nördlich der Bahnstrecke freigestellt werden. Hier muss die entsprechende Schlussvermessung noch abgewartet werden. Es handelt sich bei der betroffenen Fläche jedoch nur um den vorhandenen Gehölzstreifen, so dass die Realisierung des Baugebietes davon nicht betroffen ist.

Zurzeit bestehen keine konkreten Planungen, die im Süden des Plangebietes verlaufende Bahnstrecke (ehem. Strecke 1722 Celle – Braunschweig –

Gliesmarode) für den Regionalverkehr bzw. für den städtischen Stadtbahnverkehr zu reaktivieren. Dennoch ist sicherheitshalber die für einen eventuellen Haltepunkt Watenbüttel benötigte Fläche im Bebauungsplan berücksichtigt. Sie liegt innerhalb der Flächen, die weiterhin nachrichtlich als Bahnflächen in den Bebauungsplan übernommen werden.

Die Fläche basiert auf der Planung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig für das vor einigen Jahren verfolgte RegioStadtBahn-Konzept und sieht einen 2,50 m breiten Bahnsteig vor.

Die bestehende eingleisige Bahnstrecke einschließlich des beiderseitigen Schutzstreifens von 5,50 m ab Gleismitte und der Fläche für einen eventuellen Haltepunkt (Bahnsteig) wird in den Bebauungsplan nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen übernommen.

5.6 Grünordnung

5.6.1 Öffentliche Grünfläche

Im Westen des Plangebiets entlang des geplanten Fuß- und Radweges von der Otto-Bögeholz-Straße zur Peiner Straße wird eine kleine öffentliche Grünfläche festgesetzt. Dieser Bereich dient der Ausstattung des geplanten Wohngebietes mit einer öffentlichen Begrünung; weitere öffentliche Grünflächen sind aufgrund der geringen Größe des Gebietes nicht vorgesehen.

Auf dieser Fläche befinden sich vier Linden, die als besonders ortsbildprägend einzustufen sind und deshalb – wie bereits im Bebauungsplan WT 29 – über eine Erhaltungsfestsetzung gesichert werden. Bisher befanden die Linden sich auf dem privaten Grundstück des ehemaligen Verpackungsbetriebes. Mit der neuen Planung liegen sie erlebbar an dem geplanten öffentlichen Fuß- und Radweg, der zur Peiner Straße führt.

5.6.2 Private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch

Südlich der Bahnstrecke befindet sich ein Gehölzstreifen (Strauch-/ Baumhecke). Der Bebauungsplan WT 54 setzt die betroffene Fläche als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch fest. Ergänzend wird festgesetzt, dass der Bestand zu pflegen, auf Dauer zu unterhalten und bei Abgang zu ersetzen ist.

Dieser Gehölzstreifen ist aufgrund seiner Ausbildung und Vielfalt an Strukturelementen für das Ortsbild und für den Naturhaushalt bedeutsam. Insbesondere wird dadurch die geplante Lärmschutzwand gegenüber der freien Landschaft eingegrünt.

Der bisher geltende Bebauungsplan WT 29 setzte hier ein Mischgebiet fest, so dass der Gehölzstreifen bisher nicht gesichert war. Den mit der Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft nördlich der Bahnstrecke steht die Rücknahme der bisher planungsrechtlich zulässigen Mischgebietes und stattdessen der Erhalt des Gehölz-

streifens gegenüber, so dass die Gesamtbilanz für das Plangebiet ausgeglichen ist.

Der Erhalt ist deshalb als Bestandteil der Siedlungsentwicklung nördlich der Bahnstrecke erforderlich. Eine Nutzung als öffentliche Grünfläche kommt nicht in Betracht, da die Fläche nicht durch Freizeitwege erschlossen ist.

Die Fläche befindet sich im Eigentum des Grundstückseigentümers der künftigen Wohnbauflächen und kann dort verbleiben. Eine Übertragung der Pflegepflichten z.B. auf den Eigentümer der angrenzenden Ackerfläche ist möglich. Da die Fläche sich in der natürlichen Sukzession entwickeln kann, beschränkt sich der zu erwartende Pflegeaufwand im Wesentlichen auf das Zurückschneiden der Gehölze. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Pflicht, diese Fläche als private Grünfläche auf Dauer zu erhalten, für den Grundstückseigentümer zumutbar und somit angemessen ist.

5.6.3 Anpflanzungsfestsetzungen

Auf der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung öffentliche Parkfläche sind zur Gestaltung dieser Fläche zwei mindestens mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

Gemeinschaftsgaragen und Stellplatzanlagen für jeweils mindestens 6 Pkw sind mit einer 0,80 m bis 1,20 m hohen Anpflanzung oder Schnitthecke aus Laubgehölzen einzugrünen. Zusätzlich ist auf Stellplatzanlagen je angefangene 6 Stellplätze ein mindestens mittelkroniger Laubbaum zu pflanzen. Damit kann einem negativen Erscheinungsbild von Garagen- und Stellplatzanlagen entgegengewirkt werden. Die Anlagen können gestalterisch in das Wohnumfeld integriert werden.

Die Festsetzungen zur Mindestgröße der Vegetationsflächen und Pflanzqualitäten für die anzupflanzenden Bäume auf Stellplatzanlagen sollen die Voraussetzungen für eine gute Entwicklung und langfristige Sicherung der Anpflanzungen schaffen. Durch Fristen für die Herstellung der festgesetzten Anpflanzungen und sonstigen Begrünungsmaßnahmen soll eine zu große zeitliche Spanne zwischen Realisierung der Bebauung und dem Erreichen der gestalterischen und eingriffsmindernden Wirkung der Begrünung verhindert werden.

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

Lärm

In dem geplanten Wohngebiet werden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts durch Straßen- und Schienenverkehrslärm großflächig überschritten (s. Kap. 4.5.6 Lärm).

Zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse werden im Bebauungsplan folgende Festsetzungen getroffen:

- Entlang der Bahnstrecke ist eine Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 2,70 m über Schienenoberkante (SOK) zu errichten. Diese ist im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 zum Schutz vor Lärm von der Peiner Straße auf der Nordseite der Wand in hochabsorbierender Bauweise auszuführen.

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 sind an den Wohngebäuden passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Dabei sind die Bestimmungen für die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ zu beachten. Dabei sind für Schlafräume und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungsöffnungen oder eine kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen.

In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind überwiegend die Bestimmungen für den Lärmpegelbereich III einzuhalten. An der Südseite der überbaubaren Grundstücksflächen sind die Bestimmungen für den Lärmpegelbereich IV maßgeblich.

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 liegen wegen der Überlagerung mit dem Verkehrslärm der Peiner Straße die überbaubaren Grundstücksflächen vollständig im Lärmpegelbereich IV.

Die festgesetzten Lärmpegelbereiche wurden auf Basis des maßgeblichen Außenlärmpegels ermittelt, der aus den um 3 dB(A) erhöhten Verkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) auf Grundlage des um 10 dB(A) erhöhten nächtlichen Mittelungspegels resultiert. Dabei entspricht der Lärmpegelbereich III einem maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 von 61 dB(A) bis 65 dB(A) und der Lärmpegelbereich IV einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 66 dB(A) bis 70 dB(A). Die Festsetzung der Lärmpegelbereiche orientiert sich an den Ergebnissen des Gutachtens für das zweite Obergeschoss.

Dabei setzt der Bebauungsplan auch für die Bereiche den Lärmpegelbereich III fest, in denen den rechnerischen Ergebnissen nach der Lärmpegelbereich II erreicht werden kann. Die Festsetzung folgt damit der gutachterlichen Empfehlung und berücksichtigt besonders nächtliche Zugvorbeifahrten (Spitzenpegel). Von der Abweichung ist nur eine kleine Fläche direkt an der Otto-Bögeholz-Straße betroffen.

Aufgrund der Energieeinsparverordnung ist davon auszugehen, dass im Lärmpegelbereich III das erforderliche Schalldämmmaß der Fenster bereits bei üblicher Ausführung nach den Vorschriften der Energieeinsparungsverordnung eingehalten wird. Es kann jedoch nicht zwingend vorausgesetzt werden, dass ein der Wärmeschutzverordnung genügendes Fenster auf jeden Fall die erforderlichen schalltechnischen Anforderungen erfüllt.

Insbesondere kann nicht vorausgesetzt werden, dass ein solches Fenster auch eine Raumlüftung bei geschlossenem Fenster vorsieht. Deshalb wird ergänzend festgesetzt, dass für Schlafräume und Kinderzimmer

schallgedämmte Lüftungsöffnungen oder eine kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen sind. Für diese Räume muss eine kontinuierliche Lüftung auch bei geschlossenem Fenster möglich sein.

Für Wohnräume und vergleichbar genutzte Aufenthaltsräume, die nicht zum Schlafen genutzt werden, kann die Raumbelüftung durch das zeitweise Öffnen der Fenster („Stoßlüftung“) sichergestellt werden, so dass für diese Räume keine besonderen Festsetzungen zur Lüftung erforderlich sind.

Durch die Kenntlichmachung der Lärmpegelbereiche im Bebauungsplan können sich Ansiedlungswillige auf die vorhandene Lärmsituation einstellen und in Anwendung der DIN 4109 in Verbindung mit der VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ für eine geeignete Schalldämmung der Umfassungsbauteile inklusive der Fenster und deren Zusatzeinrichtungen (z.B. Lüftungseinrichtungen) sorgen (passive Schallschutzmaßnahmen). Der Nachweis zur Einhaltung der Schalldämmmaße ist mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen zugehörig zur Bauanzeige/zum Bauantrag zu erbringen und der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

- In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind Schlafräume und Kinderzimmer sind nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig. Diese Festsetzung entspricht der gutachterlichen Empfehlung und berücksichtigt besonders, dass auch bei regelgerecht dimensioniertem Schallschutz durch eine Zugvorbeifahrt (Spitzenpegel) eine erhöhte Aufweckgefahr besteht. Besonders nachteilig wirkt sich hierbei eine nächtliche Vorbeifahrt aus. Jedoch ist auch tagsüber damit zu rechnen, dass Bewohnerinnen und Bewohner auf einen ungestörten Schlaf angewiesen sind (z.B. Kinder, Kranke, Schichtarbeiter).
- In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind im ersten und zweiten Obergeschoss Außenwohnbereiche wie z.B. Terrassen, Loggien und Balkone nur auf der von der Bahnstrecke Braunschweig – Wendeburg abgewandten Gebäudeseite im direkten Schallschatten des jeweiligen Gebäudes zulässig. Diese Festsetzung ist erforderlich, da auch Außenwohnbereiche vor Lärmimmissionen zu schützen sind und die Pegelminderung der Lärmschutzwand ab dem ersten Obergeschoss deutlich abnimmt bzw. nicht mehr relevant ist.

Die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ sieht vor, dass die Orientierungswerte auf den Rand der Bauflächen oder der überbaubaren Grundstücksflächen bezogen werden sollen. Im vorliegenden Fall dürfen Terrassen, Balkone und Loggien in einem bestimmten Umfang auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, was einer Erweiterung der überbaubaren Grundstücksflächen für diese Nutzungen entspricht. Dies bedeutet, dass auch die Außenwohnbereiche vor Lärmimmissionen zu schützen sind. Es ist dabei das Ziel der Planung, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden.

Eine Ausnahme davon ist möglich, wenn für die zugehörige Wohnung ein zweiter Außenwohnbereich im Erdgeschoss zur Verfügung steht. Da die Außenwohnbereiche im Erdgeschoss aufgrund der Lärmschutzwand die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllen, ist es vertretbar, wenn ein zweiter Außenwohnbereich im ersten oder zweiten Obergeschoss bei entsprechendem Ruhebedürfnis nicht genutzt werden kann. Eine solche Konstellation ist jedoch nur denkbar, wenn das betreffende Obergeschoss einen Bestandteil der Wohnung mit einem Außenwohnbereich im Erdgeschoss bildet. So könnte z.B. bei einem Reihenhaus eine Dachterrasse im zweiten Obergeschoss Richtung Südseite/Bahnseite zugelassen werden, wenn in dem Gebäude nur eine einzige Wohnung untergebracht ist und im Erdgeschoss zusätzlich eine Terrasse angelegt wird.

Eine weitere Ausnahme davon ist möglich, wenn es gelingt, im Rahmen des Selbstschutzes durch architektonische Maßnahmen die Einhaltung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ zu gewährleisten. Dabei können Maßnahmen wie bauliche Abschirmungen, erhöhte Brüstungen, Teil- oder Vollverglasungen in Betracht kommen, um diese Festsetzung zu erfüllen. Im Rahmen dieses Plangebietes ist allerdings zu erwarten, dass die Möglichkeiten eines solchen Schutzes von Außenwohnbereichen eher beschränkt sind, da die gerade die attraktiven Südseiten genau zur Lärmquelle Bahnstrecke hin orientiert sind, so dass zu hohe oder massive Abschirmungen dem Zweck eines Außenwohnbereiches widersprechen können.

Für das Allgemeine Wohngebiet WA 3 werden davon abweichende Regelungen getroffen. Es umfasst das heutige Grundstück Peiner Straße 16. Dieser Bereich ist Lärmimmissionen sowohl von der Peiner Straße als auch von der Bahnstrecke Braunschweig-Wendeburg ausgesetzt und liegt vollständig im Lärmpegelbereich IV.

Deshalb kann hier nicht wie in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 festgesetzt werden, dass Schlafräume und Kinderzimmer nur auf den von den Schallquellen abgewandten Gebäudeseiten zulässig sind, da das Gebäude von mehreren Seiten in hohem Maße von Lärm umgeben ist. Nur im Erdgeschossbereich auf den von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseiten macht sich die pegelmindernde Wirkung der Lärmschutzwand deutlich bemerkbar. Eine einzige Gebäudeseite, zudem im Erdgeschoss, reicht jedoch nicht aus und ist auch von der üblichen Grundrissorganisation her nicht geeignet, um die normalerweise erforderlichen Schlafräume und Kinderzimmer unterzubringen. Deshalb muss hier unter Berücksichtigung der gegebenen Situation hingenommen werden, dass auch Schlafräume und Kinderzimmer innerhalb des Lärmpegelbereiches IV liegen und durch entsprechend aufwändige passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind.

Aufgrund der pegelmindernden Wirkung der Lärmschutzwand wird je-

doch festgesetzt, dass im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 Außenwohnbereiche im Erdgeschoss nur auf den von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseiten im direkten Schallschatten des zugehörigen Gebäudes zulässig sind.

Außenwohnbereiche in den Obergeschossen sind unzulässig, da die Obergeschosse an allen Gebäudeseiten stark den Lärmeinflüssen ausgesetzt sind. Hier gibt es keine „ruhige Seite“, wie in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2. Ausnahmen hiervon sind jedoch vergleichbar zu den Allgemeinen Wohngebieten unter bestimmten Voraussetzungen möglich (zweiter Außenwohnbereich auf der von der Peiner Straße abgewandten Gebäudeseite, architektonische Maßnahmen).

Die Ermittlung bzw. Dimensionierung des Schallschutzes für die Außenwohnbereiche ist unter Berücksichtigung der Gebäudegeometrie vorzunehmen, mittels geeigneter nachvollziehbarer Bauvorlagen zugehörig zur Bauanzeige/zum Bauantrag zu erbringen und der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

Mit diesen Festsetzungen können gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gesichert werden.

Erschütterungen

Das geplante Wohngebiet grenzt unmittelbar an die Bahnstrecke 1722 Braunschweig – Wendeburg/Harvesse an.

Der Bahnverkehr kann Erschütterungen in Gebäuden verursachen, die als tieffrequenter Körperschall vom Menschen mit seinem ganzen Körper wahrgenommen werden können. Damit verbunden ist die Entstehung von sekundärem Luftschall, der vom Menschen oft als unangenehmer empfunden wird, als primärer Luftschall, da er nicht geortet werden kann. Eine Minderung dieser Auswirkungen ist nur durch konstruktive schwingungsisolierende Maßnahmen möglich.

Zum Schutz vor Erschütterungen und vor dem damit verbundenen sekundären Luftschall wird festgesetzt, dass Wohngebäude als Massivbauten mit einer Sohldecke von mindestens $d=30$ cm und mit Betondecken von mindestens $d=18$ cm zu errichten sind.

Damit können die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen“ und der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ für den Beurteilungspegel eingehalten werden.

Der Bebauungsplan lässt Abweichungen hiervon zu, wenn nachgewiesen wird, dass der erforderliche Schutz (Einhaltung der entsprechenden Anhaltswerte) auf andere Weise erreicht werden kann.

Bei Verzicht auf eine Vollunterkellerung kann die Einhaltung des Anhaltswertes für den mittleren Maximalpegel gemäß VDI-Richtlinie 2791 bei der Betrachtung des ungünstigsten Falls nicht garantiert werden. Es ist jedoch nicht

mit einer Überschreitung dieses Anhaltswertes um mehr als 5 dB(A) zu rechnen. Da es keine gesetzliche Grundlage für die zwingende Einhaltung dieses Anhaltswertes gibt, kann eine Überschreitung von 5 dB(A) in der Abwägung akzeptiert werden. Deshalb wird auf die Festsetzung einer Vollunterkellerung verzichtet; diese wird lediglich in den Hinweisen zum Bebauungsplan empfohlen. Dabei wird berücksichtigt, dass aufgrund der Kosten häufig auf eine Vollunterkellerung verzichtet wird.

Mit diesen Festsetzungen können gesunde Wohnverhältnisse im Plangebiet gesichert werden.

5.8 Soziale Infrastruktur

Die zu erwartenden ca. 20 Wohneinheiten führen zu einem rechnerischen Mehrbedarf von 3 Krippenplätzen und 4 Kindergartenplätzen. Dieser Bedarf kann durch die vorhandenen Kindertagesstätten im Stadtbezirk gedeckt werden.

Ein Ausbau der Grundschule am Schulberg ist ebenfalls nicht erforderlich.

Für die Ortsteile Watenbüttel und Völkenrode besteht seit Jahren ein Bedarf an einem Jugendtreff. Im Bebauungsplan „Okeraue“, WT 53, ist östlich des vorhandenen Gemeindehauses der evangelischen Kirche eine 1.000 m² große Grundstücksfläche als Fläche für Gemeinbedarf für diesen Zweck festgesetzt. Dieser Bebauungsplan ist im Dezember 2016 rechtskräftig geworden. Die Modalitäten des Grunderwerbs wurden in dem städtebaulichen Vertrag festgelegt, der für den Bebauungsplan „Okeraue“, WT 53, zwischen der Stadt und der Erschließungsträgerin abgeschlossen wurde.

Das Plangebiet liegt im Spielplatzbezirk 35-3 (Süden und Westen von Watenbüttel). In diesem Spielplatzbezirk befinden sich zwei Spielplätze für Kinder bis zu 12 Jahren. Der nächstgelegene Spielplatz befindet sich an der Ringelnetzstraße und somit in relativer Nähe zum Plangebiet. Der Mindestbedarf für den Spielplatzbezirk beträgt ohne das Neubaugebiet 1.280 m². Durch das Neubaugebiet erhöht sich der Bedarf um 60 m², so dass insgesamt ein Bedarf von 1.340 m² besteht. Die beiden Spielplätze haben zusammen eine Größe von 1.561 m² und decken somit auch den künftigen Bedarf.

Im Spielplatzbezirk 35-3 befinden sich keine Jugendspielflächen. Der Mindestbedarf für den Spielplatzbezirk beträgt ohne das Neubaugebiet 1.280 m². Durch das Neubaugebiet erhöht sich der Bedarf um 60 m², so dass insgesamt ein Bedarf von 1.340 m² besteht. Das Plangebiet eignet sich nicht für eine solche Nutzung. Spielangebote für Jugendliche müssen Angebote für körperliche Aktivitäten bieten, um attraktiv zu sein und angenommen zu werden (z.B. Skater-Anlage, Bolzplatz). Solche Nutzungen sind mit erhöhten Lärmemissionen verbunden, die sich nicht mit einer unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung vereinbaren lassen. Im Plangebiet könnten die erforderlichen Abstände zur bereits bestehenden Wohnbebauung nicht eingehalten werden. Neben der erforderlichen Fläche für den Jugendplatz würden die Abstände innerhalb des Plangebietes dazu führen, dass kaum noch Flächen für

eine Wohnbebauung zur Verfügung stehen würden. Damit würde das Planungsziel insgesamt nicht erreicht werden.

Im Spielplatzbezirk 35-1 (Norden und Osten von Watenbüttel) befindet sich ein kombinierter Kinder- und Jugendspielplatz mit einer Größe von 4.175 m², der durch Jugendliche genutzt werden kann, soweit im Spielplatzbezirk 35-3 kein Jugendplatz vorhanden ist.

5.9 Weitere technische Infrastruktur

Schmutz- und Niederschlagswasser

Die Ableitung des Schmutz- und Niederschlagswassers erfolgt über das Kanalnetz in der Otto-Bögeholz-Straße.

In der Privatstraße im östlichen Planbereich ist eine private Entwässerung der neuen Grundstücke erforderlich.

Strom

Das Plangebiet kann aus dem Niederspannungsnetz in der Otto-Bögeholz-Straße nicht versorgt werden. Aus der vorhandenen Ortsnetzstation auf dem Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 werden deshalb zusätzliche Niederspannungskabel verlegt. Die Verlegung des Niederspannungskabels in der Privatstraße im östlichen Planbereich erfolgt im Zuge der Erschließung.

Gas

In der Otto-Bögeholz-Straße liegt zurzeit keine Gasversorgung. Eine solche kann jedoch bereitgestellt werden, wenn der Investor dies wünscht. Dazu wäre eine Verbindungsleitung vom Anschlusspunkt in der Peiner Straße zum Anschlusspunkt in der Otto-Bögeholz-Straße vor dem Haus Nr. 6 zu legen. Diese Leitung kann über die öffentliche Verkehrsflächen bzw. öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Geh- und Radweg verlegt werden.

Wasser

Das Plangebiet kann aus dem Netz der Otto-Bögeholz-Straße mit Wasser versorgt werden. Der Aufbau einer Versorgung in der Privatstraße im östlichen Planbereich erfolgt im Zuge der Erschließung.

Die Versorgung mit Telekommunikationsleistungen erfolgt durch Anschluss an das in der Otto-Bögeholz-Straße vorhandene Netz.

Telekommunikation

In der Otto-Bögeholz-Straße liegen Telekommunikationslinien am nördlichen Rand der Straßenfläche. Das Baugebiet kann an das vorhandene Netz angeschlossen werden.

5.10 Leitungsrechte

Die Erschließung der östlichen Grundstücke des neuen Baugebiets erfolgt über eine private Anliegerstraße. Hierfür wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger, der Träger der Ver- und Entsorgung sowie der Feuerwehr festgesetzt. Die Dimensionierung berücksichtigt dabei, dass eine Wendemöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge gesichert ist.

Für den öffentlichen Geh- und Radweg westlich der Otto-Bögeholz-Straße wird ebenfalls ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht Träger der Ver- und Entsorgung sowie zugunsten der Feuerwehr festgesetzt.

5.11 Örtliche Bauvorschriften

5.11.1 Geltungsbereich und Anlass

Hauptziel der städtebaulichen Planung ist es, eine angemessene hochwertige und homogene Gestaltung des kleinen Baugebietes zu gewährleisten, so dass einerseits eine spezifische gestalterische Qualität zur Bildung einer Adresse stattfinden, andererseits sich das Gebiet auch gut in das gestalterische Umfeld integrieren kann.

5.11.2 Dächer

Für das Erscheinungsbild des Baugebietes sowie für die Eingliederung in die vorhandene Bebauung ist insbesondere die Dachform von Bedeutung. Dabei ist neben der Nahwirkung auf die Otto-Bögeholz-Straße die Fernwirkung auf die freie Landschaft südlich der Bahnstrecke zu beachten. Im Plangebiet werden unter Berücksichtigung dieser Aspekte Flachdächer mit einer Neigung von bis zu 6° und Pultdächer mit einer Neigung von bis zu 10° zugelassen. Die Form des Flachdaches entspricht gestalterisch dem überwiegend unmittelbar nördlich angrenzenden Bestand. Pultdächer werden als Alternative zugelassen, da ein Nebeneinander dieser beiden Dachformen aufgrund der Bestimmungen zur der Dachneigung nicht zu einem unverträglichen Gesamtbild führt.

Die Festsetzungen zur Dachform und Dachneigung gelten nicht für das ehemalige Bahnhofsgebäude (Peiner Straße 15). Entsprechend zu den Ausnahmen Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse sowie zur Trauf- und Firsthöhe soll hier der Bestand dauerhaft erhalten werden können. Es ist deshalb im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 dem Bestand entsprechend ein Satteldach mit einer Neigung von bis zu 65° zulässig, jedoch nur im Rahmen des Erhalts dieses Gebäudes. Damit ist sichergestellt, dass kleinere Umbauten im Rahmen einer Modernisierung zugelassen werden können. Für einen Neubau oder für einen Umbau mit Änderungen der heutigen Gestalt des Gebäudes, die vergleichbar zu einem Neubau sind, sind die grundsätzlich geltenden Festsetzungen des Bebauungsplanes einzuhalten.

5.11.3 Einfriedungen

Einfriedungen an öffentlichen Verkehrsflächen sind nur als Hecke, ggf. in Verbindung mit einem Maschendrahtzaun, oder als bauliche Einfriedung (z.B. Mauer, Holzwand), dann jedoch nur bis zu einer Höhe von maximal 1,20 m, zulässig. Hierdurch wird einerseits dem Bedürfnis nach einer Einfriedung der Grundstücke Rechnung getragen; andererseits soll der öffentliche Raum durch zu massive und geschlossene Einfriedungen nicht optisch eingengt werden. Abweichend hiervon sind Einfriedungen, die an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Parkplatz angrenzen, bis zu einer Höhe von 1,80 m zulässig. Hier ist zum einen ein besonderes Abgrenzungsbedürfnis der Anlieger zu berücksichtigen und zum anderen die Tatsache, dass die Seitenflächen des Parkplatzes aufgrund der etwas abgesetzten Lage optisch nicht wesentlich auf den Straßenraum einwirken.

5.11.4 Einstellplätze

Für freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenendhäuser mit 1 Wohnung müssen 2,0 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Dabei ist die Anordnung hintereinanderliegender („gefangener“) Einstellplätze zulässig. Für Reihenmittelhäuser muss 1,0 Einstellplatz je Wohnung hergestellt werden. Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Sozialwohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden.

Diese Festsetzungen werden auf Basis von § 84 (1) Nr. 2 NBauO getroffen. Demnach können Gemeinden örtliche Bauvorschriften über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze erlassen.

Es hat sich in der Vergangenheit herausgestellt, dass bei klassischer Einfamilienhausbebauung die Herstellung von einem Einstellplatz je Wohneinheit heutzutage nicht reicht, um den Bedarf zu decken. Viele Haushalte verfügen über zwei Pkw. Deshalb sind bei solchen Bebauungsstrukturen (freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Reihenendhäuser) je Wohneinheit 2,0 Einstellplätze je Wohnung auf den Baugrundstücken herzustellen. Bei diesen Wohnformen stehen die entsprechenden Flächen auf den Grundstücken zur Verfügung. Um den Platzbedarf dennoch so gering wie möglich zu halten, sind auch hintereinanderliegende Stellplätze zulässig („gefangene Stellplätze“). Die Nachweispflicht kann so zum Beispiel dadurch erfüllt werden, dass die 5,0 m tiefe Vorfläche einer Garage als Einstellplatz genutzt wird. Es ist bei den für Einfamilienhäuser typischen Nutzergruppen davon auszugehen, dass die erforderliche Abstimmung über die Nutzung bzw. das gelegentlich erforderliche Umparken innerhalb der Bewohnerschaft (in der Regel der Familie) gelingt.

Verdichtete Bauformen wie Reihenhäuser sollen jedoch nicht erschwert werden. So können bei den heute üblichen Reihenhaustypen und den dazugehörigen Grundstücksgrößen zwei Einstellplätze kaum auf dem jeweiligen Grundstück realisiert werden. Deshalb ist für Reihenmittelhäuser nur 1,0 Einstellplatz je Wohnung nachzuweisen.

Für Kleinwohnungen unter 40 m² Wohnfläche und für Sozialwohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden, müssen 0,5 Einstellplätze je Wohnung hergestellt werden. Für diese Wohnformen wird von einem unterdurchschnittlichen Stellplatzbedarf ausgegangen. Ihre Errichtung soll nicht durch unangemessen hohe Anforderungen an den Stellplatznachweis erschwert werden.

Die Festsetzungen berücksichtigen zum einen die Stadtrandlage des geplanten Wohngebietes, zum anderen jedoch ebenfalls die gute ÖPNV-Anbindung, insbesondere über die Buslinie 416 Richtung Innenstadt.

6 Gesamtabwägung

Der Bebauungsplan ermöglicht die Realisierung eines kleinen Wohngebietes auf einem brachgefallenen ehemaligen Gewerbegrundstück. Das Wohngebiet fügt sich in die durch Wohnnutzung geprägte Umgebung besser ein als der bisherige Gewerbebetrieb. Damit wird das Grundstück einer adäquaten neuen Nutzung zugeführt, die dem dringenden Bedarf an Wohnbaufläche entgegenkommt. Die Lärmbelastung insbesondere durch die Bahnstrecke wird soweit wie möglich durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen reduziert. Der Bebauungsplan fördert somit die Innenentwicklung und dient insbesondere den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung unter der Wahrung gesunder Wohnverhältnisse.

7 Zusammenstellung wesentlicher Daten:

Allgemeine Wohngebiete WA 1 bis WA 3	1,24 ha
Öffentliche Verkehrsflächen einschließlich Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Parkplatz (0,03 ha) sowie Geh- und Radweg/Feuerwehrezufahrt (0,02 ha)	0,19 ha
Öffentliche Grünfläche	0,03 ha
Fläche für Bahnanlagen	0,46 ha
Private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch	0,43 ha
Plangebiet gesamt	2,35 ha

8 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

8.1 Maßnahmen

Für die Umsetzung der Planung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Grundstücksverkehr

- Unentgeltliche, kosten- und lastenfreie Übertragung der sich im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen künftigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen an die Stadt Braunschweig.
- Eine Teilfläche des Flurstücks 159/18, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel für den geplanten Gehweg soll grundsätzlich durch den Vorhabenträger erworben und an die Stadt übergeben werden. Diese Teilfläche dient dazu, einen Gehweg in einer Breite von 2,50 m auszubauen. Ohne diese Fläche kann der Gehweg nur in einer Breite von 1,50 m ausgebaut werden. Da sich diese kleine Teilfläche von 92 m² im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft mit 80 Eigentümern befindet, ist ein Erwerb bisher noch nicht erreicht. Es wurde deshalb am 20. Juni 2017 ein Gestattungsvertrag zwischen der Eigentümergemeinschaft und der Stadt abgeschlossen. Der Gestattungsvertrag lässt den Ausbau des Gehweges auf dieser Fläche und die Widmung als öffentliche Fläche zu.

Bauliche Maßnahmen

- Ausbau der Wendeanlage der Otto-Bögeholz-Straße einschließlich der zusätzlichen öffentlichen Parkplätze an der Südseite,
- Ausbau des Gehweges entlang der Otto-Bögeholz-Straße,
- Ausbau der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg,
- Ggf. Verlegung einer Gasleitung zwischen Peiner Straße und Otto-Bögeholz-Straße,
- Bau der Lärmschutzwand,
- Bau der privaten Erschließungsstraße im Osten des Plangebietes.

8.3 Kosten und Finanzierung

Mit dem heutigen Eigentümer der überwiegenden Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans WT 54 als Vorhabenträger wurde am 13. Juni 2017 ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, mit dem sich dieser verpflichtet, die Erschließungs- und Folgemaßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen, die im sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Realisierung des Baugebietes stehen. Weiterhin hat sich der Vorhabenträger zur Übernahme aller Folgekosten verpflichtet, die der Stadt Braunschweig im Kausalzusammenhang mit dem Baugebiet entstehen.

Der städtebauliche Vertrag regelt auch den eventuellen Übergang der Verpflichtungen auf einen anderen Erschließungsträger (Rechtsnachfolger).

Für die unentgeltliche, kosten- und lastenfreie Übertragung der sich im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen künftigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen an die Stadt Braunschweig wird ein Grundstücksübertragungsvertrag abgeschlossen.

An der Peiner Straße ist auf dem Grundstück Peiner Straße 16 eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Fläche wird erst in Anspruch genommen, wenn die Haltestelle Gosekamp in diesen Bereich verlegt und ausgebaut wird. Da es sich dabei um eine überörtliche Maßnahme handelt, die nicht im Zusammenhang mit dem geplanten Wohngebiet steht, hat die Stadt Braunschweig die Kosten dafür zu tragen. Es ist mit Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 25.000 € zu rechnen. Die Ermittlung von Ausbaurkosten ist für die hier festgesetzte Teilfläche nicht möglich, sondern nur im Rahmen einer Kostenberechnung für die gesamte Ausbaumaßnahme. Die für die Verlegung der Bushaltestelle erforderlichen Mittel sind im Rahmen der Haushaltsbewirtschaftung sicherzustellen.

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

Bodenordnende Maßnahmen nach §§ 45 ff BauGB sind nicht erforderlich.

Zur Festsetzung der privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung Ruderalgebüsch südlich der Bahnstrecke anstelle des bisher im Bebauungsplan WT 29 aus dem Jahr 1982 festgesetzten Mischgebietes kann folgendes festgestellt werden:

Wird die zulässige Nutzung eines Grundstücks nach Ablauf von sieben Jahren aufgehoben oder geändert, kann der Eigentümer gemäß § 42 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB nur eine Entschädigung für Eingriffe in die ausgeübte Nutzung verlangen. Dies gilt insbesondere, wenn infolge der Aufhebung oder Änderung der zulässigen Nutzung die Ausübung der verwirklichten Nutzung oder die sonstigen Möglichkeiten der wirtschaftlichen Verwertung des Grundstücks, die sich aus der verwirklichten Nutzung ergeben, unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werden. Diese Bedingungen sind im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Die Fläche ist nicht erschlossen; es befindet sich hier ein Gehölzstreifen. Entschädigungsansprüche aus der Änderung der zulässigen Nutzung sind daher nicht erkennbar.

Besondere Aufwendungen, die über das bei ordnungsgemäßer Bewirtschaftung erforderliche Maß hinausgehen oder eine wesentliche Wertminderung des Grundstücks im Sinne von § 41 BauGB sind nicht zu erwarten. Entschädigungsansprüche aus der Erhaltungsfestsetzung sind deshalb ebenfalls nicht erkennbar.

10 Außer Kraft tretende Bebauungspläne

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes treten die Festsetzungen des Bebauungsplanes WT 29 außer Kraft.

Bebauungsplanmit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

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

Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB und § 2 (2) BauGB vom 10. Januar 2017 bis 10. Februar 2017.

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

<p>Deutsche Telekom Technik GmbH, Friedrich-Seele-Straße 7, 38122 Braunschweig, Schreiben vom 13. Januar 2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o.g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind.</p> <p>Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>Wir bitten, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese Telekommunikationslinien nicht verändert oder verlegt werden müssen.</p>	<p>Die vorhandenen Leitungen der Telekom liegen auf der Nordseite der Otto-Bögeholz-Straße und sind von Umbaumaßnahmen nicht betroffen.</p>
<p>Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung des Neubaugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur in unterirdi-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung zum Anschluss der neuen Bebauung an das Leitungsnetz berück-</p>

scher Bauweise nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung sowie einer ausreichenden Planungssicherheit möglich ist.

Wir bitten daher sicherzustellen, dass

- für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet die ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftig gewidmeten Verkehrswege möglich ist,

- entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB folgende Flächen als mit einem Leitungsrecht zu belasten festgesetzt werden und im zweiten Schritt eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch zugunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, mit folgendem Wortlaut eingetragen wird: „Beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die Telekom Deutschland GmbH, Bonn, bestehend in dem Recht auf Errichtung, Betrieb, Änderung und Unterhaltung von Telekommunikationslinien, verbunden mit einer Nutzungsbeschränkung.“

- der Erschließungsträger verpflichtet wird, in Abstimmung mit uns im erforderlichen Umfang Flächen für die Aufstellung von oberirdischen Schaltgehäusen auf privaten Grundstücken zur Verfügung zu stellen und diese durch Eintrag einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn, im Grundbuch kostenlos zu sichern.

- eine rechtzeitige und einvernehmliche Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordination der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt,

- die geplanten Verkehrswege nach der Errichtung der TK-Infrastruktur in Lage und Verlauf nicht mehr verändert werden.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordi-

sichtigt. Es handelt sich bei diesen Hinweisen um Standardtexte der Telekom. In dem Absatz zu „Flächen, die mit einem Leitungsrecht zu belasten sind“, ist keine Fläche bezeichnet. Der Bebauungsplan sieht an zwei Stellen Leitungsrechte vor. Es handelt sich um Bereiche im Westen und im Osten des Plangebietes, an denen einzelne Grundstücke nicht unmittelbar an einer öffentlichen Straße liegen.

<p>nierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der im Briefkopf genannten Adresse so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.</p>	
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>
<p>BS Netz GmbH, Taubenstraße 7, 38106 Braunschweig, Schreiben vom 10. Februar 2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Zu der oben genannten Anfrage zur Stellungnahme nach § 4 (2), nehmen wir für die Sparten Strom- Gas- und Wasserversorgung sowie Steuerungs- und Kommunikationstechnik/ Breitbandversorgung wie folgt Stellung: Die aufgeführten Gas-, Wasser- und Stromversorgungsleitungen sowie die Kommunikationsleitungen stehen im Eigentum der Braunschweiger Versorgungs AG & Co. KG. Die Braunschweiger Netz GmbH ist der Betreiber bzw. Pächter der oben genannten Versorgungsleitungen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stromversorgung: Das Plangebiet kann aus dem vorgelagerten Niederspannungsnetz in der Otto-Bögeholz-Straße nicht versorgt werden. Aus der vorhandenen Ortsnetzstation, Otto-Bögeholz-Str. 1, werden zusätzliche Niederspannungsnetz Kabel verlegt. Die Verlegung des Niederspannungsnetz Kabels in der Privatstraße erfolgt im Zuge der Erschließung.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p>
<p>Gemäß Punkt 5.1, Abs. 8, Satz 3 der „Begründung der Festsetzungen“ wäre ein im B-Plan WT 29 festgeschriebenes „Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung nicht mehr erforderlich.“ Bei einer Veräußerung von Teilstücken wird das Leitungsrecht weiterhin benötigt, da über die als Rückstoßfläche von zwei privaten Einstellplätzen vorgesehene Teilstück des Flurstücks 161/213 ein Niederspannungs- und zwei Mittelspannungsnetz Kabel verläuft.</p>	<p>Bei dem Flurstück 161/213, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel handelt es sich um die Otto-Bögeholz-Straße. Das Flurstück befindet sich im Eigentum der Stadt Braunschweig. Die genannten Mittel- und Niederspannungsnetz Kabel liegen im weiteren Verlauf Richtung Westen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche auf zwei Privatgrundstücken, die außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes liegen (Otto-Bögeholz-Straße 1, Flurstücke 158/44 und 158/45). Sofern</p>

	<p>die Leitungen außerhalb von privaten Grundstücken neu verlegt werden sollen, können sie über die festgesetzten neuen öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung verlegt werden.</p> <p>Deshalb ist die Festsetzung eines Leitungsrechtes für dieses Teilstück nicht erforderlich.</p>
<p>Unter Punkt 5.10, Abs. 2 ist, für den öffentlichen Geh- und Radweg westlich der Otto-Bögeholz-Straße, ein Leitungsrecht für die u.a. Ver- und Entsorgung vorgesehen. In den textlichen Festsetzungen, Punkt VII, Nr. 2, erstreckt sich das Leitungsrecht nur auf die Feuerwehr. Da über das Grundstück ebenfalls die oben erwähnten Netzkabel verlaufen, soll die Nr. 2 entsprechend mit dem Leitungsrecht f. Ver- und Entsorgung erweitert werden.</p>	<p>Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ② wurde bereits zur öffentlichen Auslegung um die Träger der Ver- und Entsorgung ergänzt.</p>
<p>Gas-, Wasserversorgung: Das Plangebiet kann aus dem vorgelagerten Netz der Otto-Bögeholz-Straße mit Wasser versorgt werden. Der Aufbau einer Versorgung des östlichen Endes des Baugebietes erfolgt im Zuge der eigentlichen Erschließung. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist im Plangebiet keine Gasleitung vorhanden. Bezüglich des Aufbaus einer Gasversorgung ist eine Absichtserklärung des Investors, ob eine Gasversorgung gewünscht wird, sowie die Angabe der benötigten Leistungen nötig.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p>
<p>Gemäß Punkt 5.1, Abs. 8, Satz 3 der „Begründung der Festsetzungen“ wäre ein im B-Plan WT 29 festgeschriebenes „Leitungsrecht zugunsten der Träger der Versorgung nicht mehr erforderlich.“ Über das fragliche, als Rückstoßfläche von zwei privaten Einstellplätzen vorgesehene Teilstück des Flurstücks 161/213 verläuft eine Wasserversorgungsleitung DN 200. Daher wird das Leitungsrecht weiterhin benötigt.</p>	<p>s. Stellungnahme der Verwaltung zum Thema „Stromversorgung“. Sie gilt analog für die bestehende Wasserleitung.</p>
<p>Unter Punkt 5.10, Abs. 2 ist, für den öffentlichen Geh- und Radweg westlich der Otto-Bögeholz-Straße, ein Leitungsrecht für die u.a. Ver- und Entsorgung vorge-</p>	<p>s. Stellungnahme der Verwaltung zum Thema „Stromversorgung“. Sie gilt analog für die bestehende Gasleitung.</p>

<p>sehen. In den textlichen Festsetzungen, Punkt VII, Nr. 2, erstreckt sich das Leitungsrecht nur auf die Feuerwehr. Da über das Grundstück eine Wasserleitung und ebenfalls die oben erwähnte Wasserleitung verläuft, soll die Nr. 2 entsprechend erweitert werden.</p>	
<p>Steuerungs- und Kommunikationstechnik: Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Otto-Bögeholz-Straße“ WT 54 befinden sich keine Anlagen des Fernmelde-netzes der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Das Geh-,Fahr- und Leitungsrecht ② wurde bereits zur öffentlichen Auslegung um die Träger der Ver- und Entsorgung ergänzt.</p>
<p>Stadtentwässerung Braunschweig GmbH, Taubenstraße 7, 38106 Braunschweig Schreiben vom 3. Februar 2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Unser Schreiben gemäß § 4 (1) BauGB vom 6. Februar 2014 gilt auch für die erneute Stellungnahme.</p>	<p>Diese Stellungnahme wird im Folgenden wiedergegeben.</p>
<p><u>Stellungnahme der Stadtentwässerung Braunschweig vom 6. Februar 2014:</u></p> <p><i>Im Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans WT 54 sind öffentliche Entwässerungskanäle nicht vorhanden. Über die nördlich an das Plangebiet angrenzende Otto-Bögeholz-Straße ist die Entwässerung eines Großteils des Bebauungsgebietes jedoch gesichert. Zur vollständigen Erschließung sind zusätzliche Kanäle für die im südlichen Bereich des Bebauungsplans vorgesehenen Grundstücke herzustellen.</i></p> <p><i>Dem Bebauungsplanentwurf WT 54 wird vorbehaltlich der weiteren städtebaulichen Konzeption zugestimmt.</i></p>	<p><i>Die genannten zusätzlichen Kanäle sind für die Flächen im östlichen Bereich des Plangebietes erforderlich, die nicht direkt an der Otto-Bögeholz-Straße liegen. Hier ist eine Privatstraße vorgesehen, in welche die privaten Entwässerungsleitungen für Schmutz- und Niederschlagswasser zu legen sind. Der Bebauungsplan enthält ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung.</i></p>
<p>Im südlichen Teil ist in der Privatstraße eine private Entwässerung für die Erschließung der neuen Grundstücke erforderlich.</p>	<p>Es handelt sich um die Flächen im östlichen Bereich des Plangebietes, die nicht direkt an der Otto-Bögeholz-Straße liegen. Der Bebauungsplan enthält ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungs-</p>

<p>Die Anbindung an das öffentliche Entwässerungsnetz erfolgt im Bereich der vorhandenen Haltungsschächte und hat durch einen für Kanalbaumaßnahmen im öffentlichen Bereich zugelassenen Fachbetrieb zu erfolgen.</p>	<p>recht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Umsetzung der Planung berücksichtigt.</p>
<p>Dem Bebauungsplanentwurf WT 54 wird insoweit zugestimmt.</p>	<p>Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>
<p>Eisenbahn-Bundesamt, Herschelstraße 3, 30159 Hannover Schreiben vom 13. Februar 2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
<p>Ihr Schreiben ist am 11.01.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Krankheitsbedingt kann ich Ihnen erst jetzt antworten.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVG) berühren.</p> <p>Am 29.06.2016 fand laut Vermerk der Stadt Braunschweig ein Ortstermin statt, in dem im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift: Otto-Bögeholz-Straße, WT 54, u.a. die Stadt, der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks und die DB AG Möglichkeiten zur Errichtung einer Lärmschutzwand unter Berücksichtigung eines erforderlichen Sicherheitsstreifens erörtert haben.</p> <p>Gegen die im Vermerk dargestellte Alternative zur Errichtung einer Lärmschutzwand mit Beibehalt eines 5,50 m breiten beidseitigen Sicherheitsstreifens als Bahnbetriebsanlage der Strecke 1722 Celle – Braunschweig bestehen seitens</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>des Eisenbahn-Bundesamtes Außenstelle Hannover keine Bedenken.</p>	
<p>Unter der Voraussetzung der im Vermerk angesprochenen Bildung eines eigenen Flurstücks, die den o.g. Sicherheitsraum berücksichtigt, kann aus meiner Sicht das laufende Freistellungsverfahren mit dem Az. 58131 Paw 8/14 weitergeführt werden.</p>	<p>Für die Erweiterungen der beidseitigen Sicherheitsstreifen wurde jeweils auf der Nordseite und auf der Südseite der heutigen Bahnparzelle eigene Flurstücke gebildet. Auf der Nordseite der Bahnstrecke ist das Flurstück 158/98 gebildet worden, auf der Südseite der Bahnstrecke das Flurstück 158/100.</p> <p>Im weiteren Verlauf des Freistellungsverfahrens stellte sich heraus, dass nördlich der Bahnstrecke an den vermessenen Sicherheitsstreifen angrenzend nur noch das parallel liegende Flurstück 158/99, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel in einer Breite von ca. 2,0 m bis 8,0 m freizustellen ist. Für dieses Flurstück wurde am 18. Juli 2017 die Freistellung beantragt. Der Freistellungsbescheid wurde am 5. September 2017 durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt.</p> <p>Für die übrigen Flächen nördlich der Bahnstrecke ist keine Freistellung mehr erforderlich.</p> <p>Ferner stellte sich heraus, dass – anders als bei früheren Freistellungsverfahren möglich – keine Teilflächen von Flurstücken mehr freigestellt werden können. Auf der Südseite der Bahnstrecke ist zwar für den Sicherheitsstreifen in der erforderlichen Breite ein eigenes Flurstück gebildet worden. Jedoch sind die südlich davon angrenzenden Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans, die freigestellt werden sollen, nur Teilflächen von größeren Flurstücken, die sich außerhalb des Geltungsbereiches sowohl nach Westen als auch nach Osten weiter erstrecken. Hier müssen noch Grundstücksgrenzen in Anpassung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans gebildet werden, um so selbständige Flurstücke zu schaffen, die freigestellt werden können. Deshalb können diese Flächen nicht gleichzeitig mit der Fläche nördlich der Bahnstrecke freigestellt werden. Hier muss die entsprechende Schlussvermessung noch abgewartet werden. Es han-</p>

	delt sich bei der betroffenen Fläche jedoch nur um den vorhandenen Gehölzstreifen, so dass die Realisierung des Baugebietes davon nicht betroffen ist.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 10 B, 28215 Bremen Schreiben vom 2. März 2017	Stellungnahme der Verwaltung
Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 28. Februar 2017 haben wir, das Regionalnetz EWH der DB Netz AB keine betrieblichen Einwände bezüglich des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „Otto-Bögeholz-Straße“, WT 54.	Das genannte Schreiben des Planungsbüros vom 28. Februar 2017 war ein Erinnerungsschreiben zur Behördenbeteiligung vom 10. Januar bis zum 10. Februar 2017.
Sollten die Arbeiten im Regellichtraum unserer Bahntrasse stattfinden, muss ein entsprechender Betra-Antrag gestellt werden. Die Bahnanlagen dürfen nicht von betriebsfremden Personen betreten werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger zur Berücksichtigung im Rahmen der Umsetzung der Planung – insbesondere beim Bau der Lärmschutzwand – weitergeleitet.
	<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
DB Immobilien AG Hammerbrookstraße 44 20097 Hamburg Schreiben vom 8. März 2017	Stellungnahme der Verwaltung
Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren. Folgende Auflagen, Bedingungen und Hinweise sind zu beachten:	Das Schreiben ging nach Ende der Behördenbeteiligung am 10. Februar 2017 und nach einem Erinnerungsschreiben der Verwaltung vom 28. Februar 2017 am 23. März 2017 ein.
Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	Der Bahnverkehr wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.
Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund ab- geleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche	Das im geplanten Wohngebiet anfallende Niederschlags- und Schmutzwasser wird in die Kanalisation in der Otto-Bögeholz-Straße eingeleitet.

<p>Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.</p>	
<p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplans wurden die im Bereich der Wohnbebauung zu erwartenden Lärmimmissionen (Luft- und Körperschall) sowie Erschütterungen untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass – unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan festgesetzten Schutzmaßnahmen gegen Lärmimmissionen und gegen Erschütterungen – eine Verträglichkeit der geplanten Wohnbebauung mit der Bahnstrecke gesichert werden kann. Weitere relevante Immissionen sind aufgrund der geringen Frequentierung auf der Bahnstrecke nicht zu erwarten.</p>
<p>In dem Bebauungsplan werden gewidmete Bahnflächen nicht als solche ausgewiesen. Die fehlerhafte Ausweisung von Bahnflächen dürfte dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB widersprechen.</p> <p>Bezüglich der Freistellung von Bahnflächen gab es bereits diverse Gespräche. Zuletzt ist am 29.06.2016 im Rahmen eines Ortstermins über die weitere Vorgehensweise gesprochen worden. Es wurde vereinbart, dass die Flurstücke neu vermessen werden. Nach der Vermessung müssen Flurstücke von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt werden. Eine Vermessung ist nach unserem Kenntnisstand nicht erfolgt. Eine Freistellung ebenfalls nicht.</p>	<p>Bisher war auf der Nordseite der Bahnstrecke ein Streifen von 2,0 bis 8,0 m als gewidmete Bahnflächen anzusehen. Für dieses Flurstück 158/99, Flur 4, Gemarkung Watenbüttel, wurde am 18. Juli 2017 nach erfolgter Vermessung die Freistellung gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Der Freistellungsbescheid wurde am 5. September 2017 durch das Eisenbahnbundesamt erteilt.</p>
<p>Bis zur Freistellung der Flurstücke dürfen diese nicht überplant werden. Die Überplanung könnte nur unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung der Flächen erfolgen.</p>	<p>Da nicht sicher war, wann das Freistellungsverfahren abgeschlossen werden konnte wurde diesem Vorschlag entsprechend bereits zur öffentlichen Auslegung in den Bebauungsplan eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB aufgenommen. Danach treten die Festsetzungen des Bebauungsplans in Bezug auf die Allgemeinen Wohngebiete und die öffentlichen Verkehrsflächen erst in Kraft, wenn das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG abgeschlossen ist.</p>
<p>Im südlichen Bereich des Bebauungs-</p>	<p>Bei dem Ruderalgebüsch handelt es sich</p>

plans ist ein sog. „Ruderalgebüsch“ festgesetzt. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.

Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten und über folgende Bestelladresse zu erwerben:

DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste, Informationslogistik

Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/ 938-5965, Fax 0721/ 938-5509
zrwd@deutschebahn.com.

Die gesamte Richtlinie kann nur als Gesamtwerk bestellt werden. Der Großteil des Regelwerks beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten zu Bepflanzungen an Bahnstrecken. Die derzeit aktuellen Bestellkosten bitten wir bei der DB Kommunikationstechnik GmbH zu erfragen.

Für Bepflanzungen an Bahnstrecken gelten folgende Rahmenbedingungen:

- An Streckenabschnitten, die mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h befahren werden:
- Mindestabstände zur Gleismitte des äußersten Gleises für klein- und mittelwüchsige Sträucher 8 m, für hochwüchsige Sträucher 10 m und für Bäume 12 m.
- Keine Pflanzungen innerhalb der in Modul 882.0220 genauer definierten Rückschnittzone (hierdurch können sich im Einzelfall die o.g. Mindestabstände beträchtlich erhöhen). Die Rückschnittzone dient der Freihaltung von Sicherheitsräumen, Ingenieurbauwerken, Oberleitungsabständen, Signalsichten etc. gemäß den anerkannten Regeln der Technik.
- Ausschließlich Pflanzung geeigneter Gehölze, wie in den Modulen 882.0331 und 882.0333A01 beschrieben.

um eine bestehende Bepflanzung. Nur bei Abgang ist die Bepflanzung entsprechend wieder zu ergänzen.

Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan ein Hinweis auf die DB-Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ aufgenommen.

<p>Der Festsetzung einer Lärmschutzwand wird nur unter der Bedingung zugestimmt, dass ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag geschlossen wird. Bestandteil des Gestattungsvertrages sind auch Anforderungen an die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Eine bauliche Anlage in Gleisnähe darf nur realisiert werden, wenn die Sicherheitsanforderung der Bahn eingehalten werden. Diese Bedingung ist in dem Bebauungsplan aufzunehmen.</p>	<p>Die Stellung der geplanten Lärmschutzwand wurde in dem genannten Ortstermin mit verschiedenen Vertretern der DB AG einvernehmlich abgestimmt (5,50 m ab Gleismitte). Dieser Abstand berücksichtigt neben dem grundsätzlich erforderlichen Sicherheitsabstand von 4,50 m einen zusätzlichen Abstand von 1,0 m um die Wand auch von der Bahnseite aus kontrollieren und ggf. pflegen zu können.</p> <p>Bei dem genannten Ortstermin wurde auch festgehalten, dass mit der Bahn ein Gestattungsvertrag abzuschließen ist, sofern die Lärmschutzwand den bauordnungsrechtlichen Grenzabstand nicht einhält. Die Erweiterungsfläche des Sicherheitsstreifens befindet sich im privaten Eigentum, so dass die Wand nicht unmittelbar auf der Grenze zur Grundstücksfläche der Bahn errichtet werden wird, wenn es bei diesen Eigentumsverhältnissen bleibt. Soweit im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein geringerer Grenzabstand beantragt wird, wird dafür ein Gestattungsvertrag erforderlich.</p> <p>Eine Festsetzung im Bebauungsplan zur Erforderlichkeit eines Gestattungsvertrages ist nicht möglich, da hierfür die Rechtsgrundlage fehlt. Dieser Aspekt wird deshalb als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
	<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan eine bedingte Festsetzung gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB, aufgenommen, wonach die Wohnbebauung erst zulässig ist, wenn das Freistellungsverfahren für die ehemaligen gewidmeten Bahnflächen abgeschlossen worden ist. Eine gleichartige Festsetzung wurde für die Zulässigkeit des Ausbaus öffentlicher Verkehrsflächen getroffen.</p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan ein Hinweis auf die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ aufge-</p>

	<p>nommen.</p> <p>Bereits zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde in den Bebauungsplan ein Hinweis auf den Gestattungsvertrag aufgenommen, der voraussichtlich zwischen dem Bauherrn der Lärmschutzwand und der DB Immobilien AG abzuschließen ist.</p>
--	--

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Otto-Bögeholz-Straße

WT 54

Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 18. Juli 2017 bis 18. August 2017

Pkt.	Stellungnahme Nr. 1 Schreiben vom 16.08.2017 Interessengemeinschaft Otto-Bögeholz-Straße 1, 21 Unterschriften	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p><u>Parkplatzsituation</u></p> <p>Lt. Bebauungsplanes sind in der Otto-Bögeholz-Straße, im Bereich des geplanten Wendehammers auf Höhe Haus Nr. 1, lediglich 10 öffentliche Parkplätze für die ca. 20 neuen Wohneinheiten geplant. Die momentan dringend benötigten und derzeit als Parkplätze genutzten Abstellflächen ab Einmündung Weißdornweg 1 bis zur Abzweigung Krähenwinkel sollen dem neuen Baugebiet zum Opfer fallen.</p> <p>Im aktuellen Wohngebiet werden bisher Parkmöglichkeiten für über 145 Wohneinheiten benötigt (Mehrfamilienblöcke zzgl. Einfamilienhäuser), wobei wir hier sogar nur davon ausgegangen sind, dass lediglich nur 1 Stellplatz pro Wohneinheit zugeordnet ist (!!!).</p> <p>Inwieweit wird hier für die bisherigen Anwohner Sorge getragen, auch weiterhin genügend Parkraum vorzuhalten? Welche Ersatzflächen werden hierfür angeboten?</p>	<p>Es ist zu unterscheiden zwischen privaten Einstellplätzen und öffentlichen Parkplätzen.</p> <p><u>Private Einstellplätze</u></p> <p>Grundsätzlich sind nach den Vorschriften der Niedersächsischen Bauordnung die privaten Stellplätze entsprechend dem jeweiligen Bedarf auf den Baugrundstücken unterzubringen. Bei Wohnungen ist mindestens ein Einstellplatz auf dem Grundstück nachzuweisen. Ist der Bedarf höher, so ist auf dem Grundstück ein entsprechend höheres Angebot vorzusehen.</p> <p>Für die Wohnungen entlang der Otto-Bögeholz-Straße musste im Zuge der damaligen Baugenehmigungen eine Anzahl von mindestens einem Einstellplatz je Wohnung nachgewiesen werden. Sofern der Bedarf mittlerweile durch einen höheren Anteil von Zweitwagen gestiegen ist, sollte durch die Bewohner geprüft werden, inwieweit dieser Bedarf durch die Errichtung zusätzlicher Einstellplätze auf den privaten Grundstücken gedeckt werden kann.</p> <p>Für die neu geplante Wohnbebauung setzt der Bebauungsplan WT 54 fest, dass für freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Reihenendhäuser 2,0 Einstellplätze je Wohnung auf</p>

		<p>den privaten Baugrundstücken hergestellt werden müssen. Damit wird der Versorgungsgrad mit privaten Einstellplätzen gegenüber dem bisher üblichen Maß erhöht. Für Reihenhäusermittelhäuser ist 1,0 Einstellplatz auf den Baugrundstücken herzustellen, da die für 2 Stellplätze notwendigen Flächen auf Reihenhausgrundstücken üblicherweise nicht zur Verfügung stehen.</p> <p><u>Öffentliche Parkplätze</u></p> <p>Öffentliche Parkplätze dagegen dienen nur dem Besucherverkehr.</p> <p>Die Otto-Bögeholz-Straße hat im Bestand im westlichen Abschnitt ab Einmündung Krähenwinkel ein Angebot von 32 öffentlichen Parkplätzen in Senkrechtaufstellung. Diese Parkplätze bleiben bestehen. Bezogen auf die in der Stellungnahme genannten 145 Wohneinheiten (Lage und Einzugsgebiet nicht bekannt) stellt dieses Angebot ein Verhältnis von 0,22 öffentlichen Parkplätzen je Wohneinheit dar. Zusätzlich kann auf der Straße geparkt werden, sofern keine Hindernisse wie z.B. Zufahrten entgegenstehen.</p> <p>Bei den in der Stellungnahme genannten „als Parkplätze genutzten Abstellflächen ab Einmündung Weißdornweg 1 bis zur Abzweigung Krähenwinkel“ handelt es sich vermutlich um den Seitenstreifen der Otto-Bögeholz-Straße entlang des Betriebsgeländes. Hier sind keine Grundstückszufahrten und kein Gehweg vorhanden. Hier kann zurzeit nur soweit geparkt werden, wie die Rückstoßflächen der gegenüberliegenden öffentlichen Senkrecht-Parkplätze nicht eingeschränkt werden. Es handelt sich dabei auch nicht um ausgewiesene öffentliche Parkplätze.</p> <p>Dieser Seitenstreifen wird teilweise zum Ausbau eines Gehweges benötigt. Es kann dann grundsätzlich noch auf der Fahrbahn in den Abschnitten ge-</p>
--	--	---

		<p>parkt werden, in denen keine Senkrecht-Parkplätze auf der gegenüberliegenden Seite vorhanden sind (Sicherung der Rückstoßfläche) und in denen keine Grundstückszufahrten angelegt werden. Es werden aber insgesamt in diesem Abschnitt bisherige Parkgelegenheiten entfallen. Dies ist jedoch vertretbar, da es sich nicht um bauordnungsrechtlich notwendige private Einstellplätze handelt und nicht um ausgewiesene öffentliche Parkplätze. Das vorhandene reguläre öffentliche Angebot wird nicht reduziert und ist für den zu erwartenden Besucherverkehr ausreichend.</p> <p>Im Plangebiet Otto-Bögeholz-Straße werden im Zuge der Neubebauung 10 zusätzliche öffentliche Parkplätze bei ca. 20 Wohneinheiten geschaffen; dies sind 0,5 öffentliche Parkplätze je Wohneinheit. Damit ist ausreichend für den Besucherverkehr der neuen Wohnbebauung vorgesorgt.</p>
2	<p><u>Versiegelung der zukünftigen Flächen</u></p> <p>Bei einer geplanten Versiegelung von mindestens 60% der Grundstücksflächen gehen wir davon aus,</p> <ul style="list-style-type: none">– dass die vorhandenen Regenwasserleitungen in der Otto-Bögeholz-Straße zur Aufnahme der zusätzlichen und zunehmenden Wassermengen nicht ausreichend sind,– dass das vorhandene Gefälle vom Baugebiet zu unserem Grundstück außerdem nicht ausreichend berücksichtigt worden ist. <p>Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand ist das Wohnhaus Peiner Straße 16 (<i>Name</i>), das in unserer unmittelbaren Nachbarschaft liegt, jetzt schon bei Starkregen bereits mindestens 3 Mal „abgesoffen“ (Feuerwehreinsatz notwendig!).</p> <p>Inwieweit wird jetzt und für die Zu-</p>	<p>Die zukünftige Flächenversiegelung bewegt sich in dem für Wohngebiete üblichen Rahmen.</p> <p>Die in dem geplanten Wohngebiet anfallenden Niederschlagswassermengen können nach Aussage der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH vom 6. Februar 2014 und vom 3. Februar 2017 über die in der Otto-Bögeholz-Straße vorhandene Kanalisation entsorgt werden. (Im Bereich der privaten Erschließung im Osten des Plangebietes wird ein privater Anschlusskanal erstellt, der an den vorhandenen Kanal anschließt.) Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Grundstück bereits in den vergangenen Jahren betrieblich genutzt wurde und entsprechend Niederschlagswasser angefallen sind.</p> <p>Da die neuen Wohngrundstücke direkt an den in der Otto-Bögeholz-Straße liegenden Regenwasserkanal ange-</p>

	<p>kunft Sorge getragen und Abhilfe geschaffen, dass uns durch zunehmende Wassermassen keine Schäden entstehen?</p>	<p>geschlossen werden, ist eine Beeinträchtigung des nördlich der Otto-Bögeholz-Straße liegenden Grundstücks Haus Nr. 1 nicht zu erwarten.</p> <p>Das Grundstück Peiner Straße 16 ist im Bestand bebaut; hier sind keine relevanten Änderungen geplant.</p> <p>Die neuen Wohngrundstücke werden regelgerecht an die öffentliche Kanalisation angeschlossen, so dass in diesem Rahmen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.</p>
3	<p><u>Stromversorgung Neubaugebiet</u></p> <p>Aus der vorhandenen Ortsnetzstation auf unserem Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 ist offenbar die Verlegung zusätzlicher Niederspannungskabel geplant. Die zu erwartenden umfangreichen Baumaßnahmen behindern den alltäglichen Verkehrsablauf auf unserem Parkplatz und Gelände in erheblichen Umfang. Wir erwarten eine frühzeitige und detaillierte Einbeziehung in den Planungsvorgang, unser Grundstück betreffend.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an BS/Netz GmbH zur Beachtung im Rahmen der Baumaßnahmen weitergeleitet.</p>
4	<p><u>Zuwegung der Baufahrzeuge in die Otto-Bögeholz-Straße</u></p> <p>Die derzeitige Planung sieht eine Zuwegung der Baufahrzeuge über die Rückertstraße bzw. Ringelnetzstraße vor. Aufgrund der kurvenreichen und engen Straßenführung der Otto-Bögeholz-Straße erscheint uns eine Durchfahrt der Baustellenfahrzeuge durch die Otto-Bögeholz-Straße zu den Grundstücken unmöglich.</p>	<p>Die Entwicklung von Baugrundstücken bringt grundsätzlich gewisse Belästigungen mit sich. Es handelt sich dabei jedoch um temporäre Erscheinungen. Das Gebiet ist nicht besonders groß. Deshalb wird die Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Otto-Bögeholz-Straße grundsätzlich als möglich angesehen.</p> <p>Es liegt noch keine Planung für den Baustellenverkehr vor. Denkbar ist auch eine Führung des Baustellenverkehrs ganz oder teilweise über die heutige Grundstückszufahrt Peiner Straße 16 bzw. ehemaliges Betriebsgelände (künftig Geh- und Radweg sowie Feuerwehrezufahrt). Die Baustellenerschließung wird im Rahmen der Umsetzung der Planung vom Fachbereich Tiefbau und Verkehr in Abstimmung mit dem</p>

	<p>Eine Gewährleistung des Verkehrsflusses aus der Otto-Bögeholz-Straße Richtung Peiner Straße ist im Berufsverkehr für die Anwohner nach derzeitiger Planung nicht gegeben.</p> <p>Wir schlagen vor, dass ausschließlich während der Baumaßnahmen der Schwerlastverkehr über das vorhandene (<i>Name</i>) - Grundstück/ Zufahrt Peiner Straße 16 geführt wird. Dabei ist sicherzustellen, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen der derzeitige Planungszustand eingehalten wird.</p>	<p>Vorhabenträger festgelegt. Die Stellungnahme wird deshalb an den Fachbereich Tiefbau und Verkehr zur Kenntnisnahme übersandt.</p>
5	<p><u>Geplanter Fuß- und Radweg am westlichen Rand des Baugebietes</u></p> <p>Wir gehen davon aus, dass der geplante Fuß- und Radweg entlang des südlichen Randes an den 4 Linden nicht an unser Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 mündet und wir somit auch zukünftig mit keinerlei Kosten belastet werden.</p>	<p>Der geplante Fuß- und Radweg grenzt nicht an das Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 1 an. Die Kosten der erstmaligen Herstellung werden vom Vorhabenträger getragen. Der entsprechende städtebauliche Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Braunschweig wurde am 13. Juni 2017 abgeschlossen.</p>
6	<p><u>Geplanter neuer Fuß- und Radweg entlang der Otto-Bögeholz-Straße</u></p> <p>Wir gehen davon aus, dass die neuen Besitzer der Wohnanlagen für die Instandhaltung und entsprechende Folgekosten verantwortlich sein werden.</p>	<p>Die Kosten für den Ausbau des Gehweges werden gemäß städtebaulichem Vertrag vom Vorhabenträger übernommen. Der Gehweg wird Bestandteil der öffentlichen gewidmeten Verkehrsfläche der Otto-Bögeholz-Straße und unterliegt damit Bezug auf Folgekosten (Unterhalt etc.) den üblichen Regularien für öffentliche Straßen.</p>
7	<p><u>Fahrbahndecke Otto-Bögeholz-Straße</u></p> <p>Wir erwarten nach Abschluss der Baumaßnahmen, dass die Fahrbahndecke der Otto-Bögeholz-Straße wieder in einen einwandfreien Zustand versetzt wird, ohne dass den bisherigen Anwohnern Kosten entstehen!</p>	<p>Gemäß städtebaulichem Vertrag haftet der Vorhabenträger bis zur Übernahme der Anlagen durch die Stadt für Schäden, die infolge der Erschließungsmaßnahmen verursacht werden.</p>

<p>8</p>	<p><u>Verlegung der Bushaltestelle Gosekamp auf das Grundstück Peiner Straße 16</u></p> <p>Eine geplante Verlegung der Bushaltestelle Gosekamp auf das Grundstück Peiner Straße 16 ist für uns nicht nachvollziehbar und völlig unsinnig. 2 Bushaltestellen befinden sich derzeit in unmittelbarer Nachbarschaft.</p> <p>Die Haltestelle Gosekamp wurde erst vor kurzer Zeit mit hohem Kostenaufwand neu gestaltet und ist für das Neubaugebiet in Völkenrode von großer Wichtigkeit und sollte dort bestehen bleiben (Geldverschwendung!).</p> <p>Wir lehnen weitere Lärm- und Abgasbelastungen durch eine Verlegung auf das Grundstück Peiner Straße 16 (angrenzend an unser Grundstück) entschieden ab.</p>	<p>Der Bebauungsplan sichert eine Verkehrsfläche an der Peiner Straße für eine mögliche spätere Verlagerung der Haltestelle Gosekamp. Es handelt sich dabei um eine Flächenvorsorge auf Basis der Planungen und Anforderungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig und wird benötigt, wenn in diesem Bereich ein Haltepunkt für den schienengebundenen Personenverkehr eingerichtet werden sollte. Ein solcher Haltepunkt und damit eine Verlagerung der Bushaltestelle Gosekamp ist aktuell nicht vorgesehen; es handelt sich um eine vorsorgliche Flächensicherung.</p> <p>Die neue Bushaltestelle würde im Falle einer Realisierung ca. 70,0 m vom Gebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 entfernt liegen. In Anbetracht der bestehenden Vorbelastung durch die Peiner Straße wäre von dem Betrieb der Bushaltestelle keine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung des Grundstücks zu erwarten.</p>
<p>9</p>	<p><u>Umwelt- und gesundheitsgefährdende Bodenbelastungen</u></p> <p>Der Boden des Baugebietes ist mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen belastet.</p> <p>Wir fordern, dass eine genaue Analyse des belasteten Bodens erfolgt bevor Erdbewegungen jeglicher Art vorgenommen werden. Es gilt unbedingt zu verhindern, dass es zu gesundheitlichen Schäden durch Emissionen kommt.</p>	<p>Das Plangebiet wurde in Hinblick auf Bodenbelastungen untersucht (GGU 2011, GGU 2017). Dabei wurde für den östlichen Teil des Plangebietes festgestellt, dass die dort vorgenommene ca. 0,70 m starke Auffüllung durch Recyclingmaterial Belastungen mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen aufweist. Der betroffene Bereich ist im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.</p> <p>Soweit diese Bereiche nicht durch feste Bodenplatten überlagert und damit abgedichtet werden, sind diese Auffüllungen fachgerecht zu entsorgen.</p> <p>Damit kann ausgeschlossen werden,</p>

		dass es zu gesundheitlichen Schäden durch Emissionen kommt.
10	<p><u>Kampfmittel</u></p> <p>Welche genauen Erkenntnisse liegen in Bezug auf die vermuteten Kampfmittel im westlichen Plangebiet vor?</p>	<p>Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen werden regelmäßig Luftbilder ausgewertet um festzustellen, ob das Plangebiet im zweiten Weltkrieg bombardiert wurde. Ist dies der Fall, wird grundsätzlich von einem Verdacht auf Kampfmittel ausgegangen. Im Zuge der Baumaßnahmen ist eine Sondierung erforderlich. Sofern Kampfmittel gefunden werden, werden sie vom Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes geräumt.</p> <p>Da auch im Plangebiet WT 54 aufgrund der Luftbildauswertung ein grundsätzlicher Verdacht auf Kampfmittel besteht, wird auch dieses Gebiet entsprechend vertieft untersucht werden.</p>
11	<p><u>Schallschutzwand – Reflexionseffekte</u></p> <p>Zum Schutz der neuen Wohnbebauung nördlich der Peiner Straße soll eine Lärmschutzwand errichtet werden. Die zu erwartenden Reflexionseffekte sollen v.a. den nördlichen Bereich am Wendehammer (Otto-Bögeholz- Straße 1!) treffen.</p> <p>Inwieweit trägt die Stadt für die derzeitigen Anwohner Sorge, nicht mit Reflexionseffekten belastet werden?</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt fest, dass im Allgemeinen Wohngebiet WA 3 (Peiner Straße 16) die Nordseite der Lärmschutzwand hochabsorbierend nach ZTV-Lsw 06 „Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen“ auszuführen ist. Damit wird verhindert, dass der Verkehrslärm von der Peiner Straße an der Wand reflektiert und das Gebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 zusätzlich belastet.</p>
12	<p><u>Ortsbild Watenbützel</u></p> <p>„Entlang der Otto-Bögeholz-Straße existiert ein ausgeprägter Baumbestand, der durch seine lineare Struktur eine Reminiszenz an die frühere Bahnhofsnutzung des Plangebietes darstellt.“ Nach Aussagen der Gutachter stellt gerade diese Baumgruppe gemeinsam mit dem Bahnhofsgebäude ein für das Ortsbild markantes Ensemble dar.</p> <p>In der Konsequenz soll aber genau</p>	<p>Die Baumreihe entlang der Otto-Bögeholz-Straße und insbesondere vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Otto-Bögeholz-Straße 15 prägt das Ortsbild im Bestand in der Tat positiv. Anders als bei den vier Linden im Bereich der Peiner Straße sind hier jedoch keine besonders herausragenden Einzelbäume vorhanden, die zwingend zu erhalten wären. Die Baumreihe prägt das Gebiet in ihrer Gesamtheit.</p>

	<p>dieses Ensemble durch das Baugebiet vernichtet werden! Dieser Widerspruch zu Lasten der Natur ist für uns nicht nachvollziehbar, wir erwarten auch dazu eine fundierte Stellungnahme.</p>	<p>Die Baumreihe kann jedoch nicht erhalten werden. Die Flächen werden durch den erforderlichen neuen Gehweg auf der Südseite der Otto-Bögeholz-Straße in Anspruch genommen. Zusätzlich würde ein Erhalt der geplanten Bebauung entgegenstehen: Im Plangebiet soll eine verdichtete Bauweise (z.B. Reihenhäuser) ermöglicht werden, um eine möglichst hohe Zahl an Wohneinheiten zu realisieren. Gleichzeitig ist nur so der Bau der Lärmschutzwand wirtschaftlich vertretbar. Für die Bebauung werden Zufahrten und Zugänge erforderlich, die bei schmalen Reihenhausgrundstücken nicht an beliebiger Stelle möglich sind, so dass eine Rücksichtnahme auf bestehende Bäume im Regelfall nicht möglich ist. Ferner würde ein Erhalt der Bäume ein großflächiges Freihalten von Flächen von Bebauung (i.d.R. Kronendurchmesser + 2,0 m Radius) erfordern, um die Vitalität nicht zu gefährden. Ein solches Freihalten von potentiellen Bauflächen würde wiederum einer verdichteten Bebauung entgegenstehen. Insbesondere vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude sind die heutigen öffentlichen Verkehrsflächen so begrenzt, dass hier auch kein nutzbarer Gehweg mit einer abschnittsweisen reduzierten Breite realisierbar ist. Wegen der Straßeneinmündung Krähenwinkel kann hier auch die Fahrbahnbreite nicht reduziert werden.</p> <p>Im Ergebnis wird daher der Verlust der Baumreihe als vertretbar eingeschätzt, wenn dadurch die Bereitstellung von neuem Wohnraum realisiert werden kann.</p>
13	<p><u>Schienenverkehrslärm</u></p> <p>Der Schienenverkehrslärm beeinflusst das gesamte Plangebiet und schon jetziges Wohngebiet in hohem Maße. Lt. Gutachten werden die genannten Orientierungswerte großflächig tags und nachts überschritten.</p> <p>Wir erwarten, dass die Bahnübergänge automatisiert werden, so dass die Lärmentwicklung durch Brems-,</p>	<p>Zum Schutz vor Schienenverkehrslärm im Plangebiet trifft der Bebauungsplan umfangreiche Festsetzungen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans WT 54 besteht keine Möglichkeit, von</p>

	Anfahrt- und Beschleunigungsvorgänge vermieden wird.	der DB AG eine Änderung der Betriebsführung an den vorhandenen Bahnübergängen zu verlangen. Die neue Wohnbebauung hat die Gegebenheiten zu berücksichtigen. Im Rahmen des Planverfahrens wurde seitens der DB AG mitgeteilt, dass zurzeit keine Änderungen an den Übergängen geplant sind. Solche Änderungen kommen erst in Betracht, wenn sich an der Funktion der Strecke wesentliche Änderungen ergeben, z.B. durch Personenverkehr.
14	Wir erwarten, dass zu unseren Ausführungen innerhalb von 14 Tagen eine fundierte schriftliche Stellungnahme erfolgen wird.	Die Interessengemeinschaft hat eine Zwischennachricht erhalten. Darin wurde der Eingang des Schreibens bestätigt und darauf hingewiesen, dass der Rat in öffentlicher Sitzung darüber entscheidet, ob und inwieweit die Stellungnahme berücksichtigt wird (Abwägung). Es wird ferner darin angekündigt, dass die Verwaltung den Einwendern anschließend das Abwägungsergebnis schriftlich zukommen lässt.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.
Pkt.	Stellungnahme Nr. 2 Schreiben vom 14.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
1	Hiermit nehmen wir Bezug auf unser erstes Schreiben vom 19. Mai 2015. In diesem erwähnten wir ja schon, dass unser Grundstück direkt an das geplante Neubaugebiet grenzt. Daher ist Ihnen bekannt, dass am Übergang unseres Grundstücks zum (Name) Grundstück ein Geländeversatz in Höhe von ca. 1,15 mtr. besteht. Ein Bild dazu liegt Ihnen bereits vor. Wir weisen dringend darauf hin, dass dieses zu berücksichtigen ist, eventuell durch die Errichtung einer Stützmauer, damit an unserem Grundstück keine Schäden entstehen. Ebenfalls muss unser Grundstücksbegrenzungszaun unversehrt bleiben, und es muss Sorge getragen werden, dass der alte Baumbestand	Das hier in Rede stehende Grundstück Otto-Bögeholz-Straße 6 B ist ein Reihenhaushausgrundstück, das mit seiner Südseite an die geplante private Erschließungsfläche im Osten des Plangebietes angrenzt. Der Vorhabenträger bzw. die von ihm beauftragten Baufirmen haben den Bestand auf den angrenzenden Reihenhaushausgrundstücken (Böschung, Einfriedungen, Bäume und Sträucher) zu beachten und die Maßnahmen durchzuführen, die notwendig sind, um Beeinträchtigungen anderer privater Grundstücke auszuschließen. Die Stellungnahme wird zur Beachtung an den Vorhabenträger weitergeleitet.

	auf unserem Grundstück keinen Schaden durch die Bauarbeiten nimmt.	
2	Bei den vorgesehenen Schallschutzanlagen weisen wir darauf hin, dass diese so errichtet werden, dass für uns keine zusätzlichen Lärmbelastungen entstehen. Die Frage ist: Wo wird sich der Schall brechen?	Die Lärmschutzwand hat von den Reihenhäusern einen Abstand von 65 m. Nach gutachterlicher Aussage wird durch die Lärmschutzwand der Pegel des Schienenverkehrslärms auch in größeren Abständen reduziert. Darüber hinaus sind zwischen Lärmschutzwand und den bestehenden Reihenhäusern die neuen Gebäude geplant, welche den Bahnlärm ebenfalls abschirmen. Somit kann auch unter Berücksichtigung möglicher Reflexionen an den neu geplanten Baukörpern insgesamt eine zusätzliche Minderung der Geräusche durch den Bahnlärm erwartet werden.
3	Wir sprechen uns außerdem gegen eine Befahrung der Otto-Bögeholz-Str. durch Baufahrzeuge aus. Die Erschließung und Bebauung sollte von der Peiner Str. aus erfolgen. Sollte dieses nicht der Fall sein und unsere Straße, die sich zur Zeit in einem guten Zustand befindet, Schäden davon tragen, sind wir nicht bereit, für diese finanziell aufzukommen.	Auf die Stellungnahmen zu Nr. 1, Pkt. 4 und Pkt. 7 wird verwiesen.
4	Zusätzlich weisen wir dringend darauf hin, dass wir trotz enormer Regenmengen, die es in letzter Zeit gab, noch nie eine Überschwemmung in unserem Garten oder Wasser im Keller hatten. Da es durch das Neubaugebiet zu einer Zunahme an versiegelten Flächen kommen wird, ist Sorge zu tragen, dass dieser Ist-Zustand beibehalten wird.	Die in dem geplanten Wohngebiet anfallenden Niederschlagswassermengen können nach Aussage der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH vom 6. Februar 2014 und vom 3. Februar 2017 über die in der Otto-Bögeholz-Straße vorhandene Kanalisation entsorgt werden. (Im Bereich der privaten Erschließung im Osten des Plangebietes wird ein privater Anschlusskanal erstellt, der an den vorhandenen Kanal anschließt.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Grundstück bereits in den vergangenen Jahren betrieblich genutzt wurde und entsprechende Niederschlagswasser angefallen sind.
		<u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.

Pkt.	Stellungnahme Nr. 3 Schreiben vom 17.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
1	Wir möchten hiermit der Umsetzung des Bebauungsplans Otto-Bögeholz-Straße in Watenbüttel dringend widersprechen.	Die Stellungnahme wurde von einer Familie aus dem Gebäude Otto-Bögeholz-Straße 1 vorgebracht, die auch Unterzeichnerin der Stellungnahme Nr. 1 ist.
2	Der Bebauungsplan des Architektenbüros Meißner in Braunschweig weist eine Vielzahl von Widersprüchlichkeiten und Ungenauigkeiten auf. Offenbar waren die beauftragten „Fachleute“ vor der Planung niemals direkt vor Ort in der jetzt betroffenen Otto-Bögeholz-Straße (bestenfalls auf dem ehemaligen Klein-Gelände, das bisher nur von der einzigen Zufahrt über die Peiner Straße per PKW erreichbar war).	Sowohl das vom Vorhabenträger beauftragte Planungsbüro als auch die Verwaltung haben mehrfach Ortsbesichtigungen durchgeführt.
3	<p>Anders sind die Planungen einer völlig unsinnigen Zuwegung zum künftigen Baugebiet durch die kurvigen und engen Otto-Bögeholz-, Ringelnatz- und Rückert-Straßen nicht erklärbar.</p> <p>Schon jetzt fahren die Anwohner im Reißverschluss- und Schlingensystem durch die genannten Straßen.</p>	<p>Die Ringelnatzstraße und die Rückertstraße, durch die die Otto-Bögeholz-Straße von der Peiner Straße aus erreicht werden kann, sowie die Otto-Bögeholz-Straße selbst haben ca. 5,50 m breite Fahrbahnen und beidseitige Gehwege. Die Fahrbahnen entsprechen nach wie vor heutigen Ansprüchen an Tempo-30-Zonen, die Gehwege sind nach heutigen Maßstäben weitgehend zu schmal.</p> <p>Teilweise verfügen die Straßen über Parkbuchten (v. a. Ringelnatzstraße, Otto-Bögeholz-Straße westlicher Abschnitt). Ansonsten darf auf der Fahrbahn geparkt werden, soweit die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (z.B. Freihalten von Einfahrten) eingehalten werden. Das Parken auf der Fahrbahn führt auch zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und damit zur Verkehrsberuhigung und zu mehr Sicherheit.</p> <p>Insofern entsprechen die örtlichen Verkehrsverhältnisse den für Tempo-30-Zonen üblichen Maßstäben.</p>
4	Ein Rangieren des Schwerlastverkehrs, v.a. im Berufsverkehr, ist undenkbar und in keiner Weise zumutbar. Eine Gefährdung der Anwohner	Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 4 wird verwiesen.

	<p>(auch einer Vielzahl von Kindern und Jugendlichen!), die sich hier auch mit Fahrrädern fortbewegen, ist vorprogrammiert.</p>	<p>der Baustellenverkehr hat die allgemeinen Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer in einer Wohnstraße zu berücksichtigen, so dass davon auszugehen ist, dass die Sicherheitsanforderungen bei ordnungsgemäßem Verhalten eingehalten werden.</p>
<p>5</p>	<p>Man muss ebenfalls kein Fachmann sein, um rechnerisch ermitteln zu können, dass die Wegnahme der PKW- Abstellflächen entlang der Straße, die der Öffnung der Otto-Bögeholz-Straße zum ehemaligen Klein-Gelände zum Opfer fallen werden, zu massiven Engpässen der bisherigen Bewohner führen wird. Schon jetzt ist Parkfläche für Fahrzeuge knapp bemessen, parken doch hier die Anwohner und Gäste mehrerer Reihenhäuser und 6 großer Mehrfamilienhäuser (>150 Wohneinheiten).</p> <p>Die im Gutachten erwähnten neuen Parkplätze werden lediglich den entstehenden ca. 20 Häusern zugeordnet (0,5 Plätze je Haus), sie können wohl kaum mit den bisherigen, dann wegfallenden(!) Plätzen verrechnet werden.</p>	<p>Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 1 wird verwiesen.</p>
<p>6</p>	<p>Im Gutachten wird immer wieder verniedlichend vom ehemaligen „Verpackungsbetrieb“ Klein geschrieben. Für den ortsunkundigen Laien führt dies zu völlig falschen Assoziationen.</p> <p>Hier wurden nämlich keine ungefährlichen Kartonagen aus Pappe gefaltet, sondern große Behältnisse von umwelt- und gesundheitsgefährdenden Substanzen unter Vollschutz der Mitarbeiter gereinigt.</p> <p>Diese Behälter (Metalltonnen und große eckige Plastikfässer) wurden zu großen Teilen höchst nachlässig über viele Jahre auf dem gesamten Gelände gelagert und in mehreren</p>	<p>Das Plangebiet wurde in Hinblick auf Bodenbelastungen untersucht (GGU 2011, GGU 2017). Dabei wird in den Gutachten der Name des damals hier ansässigen Betriebes zitiert („Gerhard Klein Verpackungen GmbH & Co. KG“), ohne dass damit eine Bewertung der Betriebsführung oder eventueller Umweltauswirkungen verbunden wäre.</p> <p>Der Betrieb war genehmigt; gelegentlichen Beschwerden von Nachbarn wurde durch die jeweils zuständigen Behörden nachgegangen. Um festzustellen, ob nach Aufgabe des Betriebes schädliche Bodenveränderungen oder Verunreinigungen des Grundwassers bestehen, wurden die o.g. Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Dabei hat der mit der Untersuchung beauftragte Gutachter festgestellt, dass</p>

	<p>Schichten gestapelt. Die teilweise Verrottung und Beschädigung der Behältnisse wurden auf einer Vielzahl eindrucksvoller Fotos von Anwohnern dokumentiert und liegen der Stadt bzw. den Parteien im Bezirksrat schon seit Langem vor. Wenn hier also im Bericht von „dichten Behältern, von denen keine Gefahr ausgeht“ gesprochen wird, kann das wohl kaum korrekt sein.</p> <p>Die nachgewiesene Kontamination des Bodens durch Schwermetalle und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe belegt etwas Anderes.</p>	<p>sich aus der Betriebsführung keine noch bestehenden Belastungen von Boden oder Grundwasser ergeben haben.</p> <p>Die festgestellte Verunreinigung bezieht sich ausschließlich auf die im östlichen Bereich des Plangebietes vorgenommene ca. 0,70 m starke Auffüllung durch Recyclingmaterial. Diese Auffüllung weist Belastungen mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen. Der betroffene Bereich ist im Bebauungsplan als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet.</p> <p>Soweit diese Bereiche nicht durch feste Bodenplatten überlagert und damit abgedichtet werden, sind diese Auffüllungen fachgerecht zu entsorgen. Damit kann ausgeschlossen werden, dass es zu gesundheitlichen Schäden durch Emissionen kommt.</p>
7	<p>Die Bodenkontamination wird außerdem widersprüchlich im Gutachten behandelt.</p> <p>Zum einen wird den potentiellen neuen Bauherren empfohlen, möglichst keinen Keller zu bauen, um keine Bodenplatten, unter denen sich belasteter Boden befindet, hochnehmen zu müssen und so gesundheitsgefährdende Emissionen freizusetzen.</p> <p>In Bezug auf mögliche spätere Schäden an den neuen Gebäuden, die</p>	<p>Die Bodenbelastung wird in den Gutachten nicht widersprüchlich behandelt:</p> <p>Es wird nicht empfohlen, keinen Keller zu bauen. Der Austausch der belasteten ca. 0,70 m starken Auffüllungen ist nur außerhalb der Bodenplatten der geplanten Gebäude erforderlich, da unterhalb von Gebäuden keine Gefahr von den Auffüllungen ausgeht. Wird ein Keller gebaut, so müssen die dafür ausgehobenen Auffüllungen fachgerecht entsorgt werden, ansonsten spricht in Bezug auf die Bodenbelastungen nichts gegen die Errichtung von Kellern.</p> <p>Die im Bebauungsplan festgesetzte Massivbauweise reicht aus, um die ein-</p>

	<p>durch Erschütterungen durch die zunehmenden Bahnbewegungen entlang des wiederbelebten Schienenverkehrs entstehen können, wird jedoch angeraten, einen Keller zu bauen, um Schadensprävention (gegen Risse) zu betreiben.</p> <p>Getreu dem Motto: „Einen Tod musst du sterben“, sollen sich die künftigen Bauherren ihren „Tod“ offenbar selber wählen?</p>	<p>schlägigen Anforderungen an den baulichen Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu genügen (s. Begründung Kap. 5.7 Erschütterungen). Im Sinne einer Vorsorgeplanung wird eine vollunterkellerte Bauweise empfohlen. Darauf wird im Bebauungsplan zur Information der künftigen Bauherren hingewiesen (Hinweis Nr. 1.3).</p> <p>Es trifft also nicht zu, dass die Bauherren nur die Wahl zwischen zwei gesundheitsgefährdenden Möglichkeiten haben, die sich gegenseitig ausschließen: Die Pflicht zur ordnungsgemäßen Beseitigung der Auffüllungen schützt vor Beeinträchtigungen durch verunreinigte Böden. Die Empfehlung, einen Keller zu errichten, dient im Sinne einer Vorsorgeplanung dazu, die möglichen Einwirkungen durch Erschütterungen ergänzend zur vorgeschriebenen Massivbauweise weiter zu reduzieren.</p>
8	<p>Es ist in keinsten Weise vertretbar, dass auch die bisherigen Anwohner ebenfalls solchen gesundheitlichen Risiken ausgesetzt werden! Die gesundheitlichen, langfristigen Konsequenzen für alle Anwohner sind überhaupt nicht kalkulierbar. Jeder Fachmann für Umweltgifte bestätigt, dass ein derartig belasteter Boden besser gar nicht bewegt werden sollte, um unvermeidliche Emissionen zu verhindern. Dem wird hier aber in keiner Weise Rechnung getragen!</p> <p>Die Stadt vernachlässigt hier ihre Fürsorgepflicht gegenüber den (auch der derzeitigen!!) Anwohnern! Hier hat offenbar der Profit eines Einzelnen Priorität vor der Gesundheit der Masse?</p>	<p>Von den belasteten Flächen gehen keine Gefahren für Anlieger aus. Es handelt sich um eine 0,70 m starke Auffüllung mit Recyclingmaterial (Mineralgemisch). Es bestehen keine fachlichen Bedenken, diese Auffüllungen ganz oder teilweise zu räumen und fachgerecht zu entsorgen. Das Aushubmaterial unterliegt der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Der Bebauungsplan enthält Hinweise zur erforderlichen fachgerechten Entsorgung (Hinweise Nr. 3.3 und 3.4).</p> <p>Die Stadt vernachlässigt ihre Fürsorgepflicht nicht; im Gegenteil: durch die Beauftragung der genannten Bodengutachten und die Übernahme der vom Gutachter und der Unteren Bodenschutzbehörde empfohlenen Maßnahmen in die Festsetzungen und Hinweise zum Bebauungsplan wird die Fürsorgepflicht wahrgenommen. Es handelt sich dabei um ein häufig vorkommendes und übliches Verfahren zum Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen im Rahmen der Bauleitplanung und der anschließenden Entwicklung von Baugebieten.</p>

9	<p>Im Sinne aller Anwohner möchten wir Sie dringend bitten, die bisherigen Planungen zu überdenken. Eine Durchführung des Bebauungsplanes Otto-Bögeholz-Straße auf dieser Grundlage erscheint uns für alle untragbar und wäre v.a. gesundheitlich unverantwortlich.</p>	<p>Es ist anzunehmen, dass mit dem geforderten „Überdenken“ eine deutliche Reduzierung der Wohnbauflächen oder ein Verzicht auf die Planung angestrebt wird. Beides ist weder aus verkehrlicher Sicht noch zum Schutz vor Gesundheitsgefahren erforderlich.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u> Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>
	<p>Stellungnahme Nr. 4 Schreiben vom 18.08.2017</p>	<p>Stellungnahme der Verwaltung</p>
1	<p>Gegen die o.g. Planung erheben wir als betroffene Anlieger (Grundstück 161/200) folgende Einwendungen:</p>	<p>Bei dem genannten Flurstück handelt es sich um das Reihenhausgrundstück Otto-Bögeholz-Straße 20. Es grenzt im äußersten Osten an das Plangebiet an.</p>
2	<p><u>Bauhöhe östliche Bebauung</u> Die Traufhöhe der neuen Bebauung gemessen zum Straßenniveau Otto-Bögeholz-Straße sollte im Bereich der vorgesehenen Bebauung im östlichen Teil (Bahndamm) deutlich unterhalb der bestehenden Bebauung (Hausnummern Otto-Bögeholz-Str. 6 bis 24) liegen (d.h. eine zum Ortsrand deutlich abfallende Linie zur Bebauungsgrenze). Eine Bebauungshöhe von 10,00 Meter wie aktuell in der Planung enthalten ist deutlich zu hoch. Warum ist diese Höhe gegenüber der vorhergehenden Planung so hoch festgelegt worden? So wie beispielsweise im Baugebiet Okeraue in Watenbüttel sollte zum Ortsrand hin die Höhe der Bebauung deutlich abnehmen. Eine nach außen zunehmende Bebauungshöhe ist städtebaulich abzulehnen und muss durch eine nach außen deutlich abfallende Höhenlinie ersetzt werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Bebauungshöhe im östlichen Bereich des Plangebietes 6,00 Meter nicht übersteigt, zumal eine zusätzliche Überbauung von 2,00 Metern gem. Punkt II.3. des Planentwurfs vorgesehen ist. Zu beachten ist in diesem Fall auch, dass eine solche Festsetzung dann zu</p>	<p>Der Bebauungsplan WT 54 lässt im gesamten Plangebiet Gebäude mit zwei Vollgeschossen, eine Gebäudehöhe von 10,0 m sowie nur Flachdächer und flachgeneigte Pultdächer zu. Damit können zweigeschossige Gebäude mit einem Staffelgeschoss errichtet werden. Diese Gebäudehöhe entspricht dem Ziel der Planung, hier eine verdichtete Einfamilienhausbebauung (vorzugsweise Reihenhäuser) zu verwirklichen. Um eine angemessene Anzahl von Wohneinheiten unterzubringen, ist es erforderlich, dass die Grundstücke eher schmal sind und die Gebäude dafür die Möglichkeit erhalten, ein Staffelgeschoss zu errichten. Dies ist im Reihenhausbau üblich.</p> <p>Die Gebäudehöhe darf nur durch technische Anlagen, wie z.B. Schornsteine, Photovoltaikanlagen um maximal 2,0 m überschritten werden, muss dabei jedoch um das Maß ihrer Höhe zurückspringen. Die Gebäude selbst müssen also die 10,0 m einhalten.</p> <p>Die nördlich angrenzenden Reihenhäuser Otto-Bögeholz-Straße 6 bis 24 verfügen ebenfalls über zwei Geschosse. Die Dachform besteht hier aus einem Satteldach.</p>

<p>hoch gelegene Wohnbereiche, die nicht unmittelbar von der geplanten Lärmschutzwand geschützt werden, minimiert. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die geplante Bebauung als südliche Dorfgrenze das Dorfbild besonders von dem stark als Naherholungsweg genutzten Feldweg entlang des Zaunes zur FAL im Süden des Plangebietes prägt. Eine zweigeschossige Bebauung sollte daher nur in dem Bereich zugelassen sein, welcher im Umfeld der vorhandenen mehrgeschossigen Bebauung liegt (westlicher bis mittlerer Teil des Plangebietes). Warum hier entgegen der üblichen Planungsweise vorgegangen werden soll und eine stark erhöhte Bebauung an der Dorfaußengrenze vorgeschlagen wird, die noch dazu in Form einer Reihenbebauung zu einer massiven optischen Abriegelung führt, erschließt sich nicht. Aufgrund der gewachsenen Strukturen in der Umgebung hat eine Planung besonders schonend und rücksichtsvoll zu erfolgen, was hier überhaupt nicht gegeben ist.</p> <p>Die Traufhöhe sollte zusätzlich ergänzend so festgelegt werden, dass sie um mindestens 2,00 Meter unterhalb der Traufhöhe der nördlich angrenzenden Bebauung liegt, um eine ausreichende Abstufung nach außen zu erreichen, die beispielsweise von den Spaziergängern entlang des Feldweges an der FAL auch wahrgenommen werden kann.</p>	<p>Die geplante Bebauung sprengt somit nicht den Rahmen der Umgebung im Bereich des östlichen Plangebietes. Die geplanten Gebäude halten zudem von den Reihenhäusern einen Abstand von 30 m bis 35 m ein und von der Grundstücksgrenze der Reihenhäuser einen Abstand von 10,0 m. Damit ist der Abstand zur Grundstücksgrenze doppelt so hoch wie der bauordnungsrechtlich notwendige Abstand von $0,5 H$ bei einem 10,0 m hohen Gebäude. Ferner liegen die Reihenhausergrundstücke vom Niveau her etwas erhöht über den geplanten Wohngrundstücken. Aufgrund dieser Umstände kann festgestellt werden, dass die Reihenhausergrundstücke durch die heranrückende Wohnbebauung nicht erheblich nachteilig betroffen sind. Die künftige Nachbarschaft der Gebäude hält sich in dem üblichen Rahmen von Wohngebieten bzw. unterschreitet diesen sogar.</p> <p>Eine Abstufung der Gebäudehöhe auf z.B. 6,0 m ist aus städtebaulichen Gründen bzw. zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes nicht erforderlich. Südlich der neuen Wohngrundstücke grenzt die Bahnstrecke an und südlich davon der Gehölzstreifen (Strauch-/Baumhecke), der erhalten bleiben soll. Durch diesen Gehölzstreifen wird die Bebauung gegenüber der freien Landschaft ausreichend abgeschirmt.</p> <p>Die Schutzbedürftigkeit der freien Landschaft im Bereich des Neubaugebietes Okeraue war im Rahmen der Abwägung zum Bebauungsplan höher zu werten, da dieses Neubaugebiet unmittelbar an das FFH-Gebiet der Okeraue angrenzt und hier eine markante Geländekante zwischen dem Neubaugebiet und dem FFH-Gebiet zu berücksichtigen war.</p> <p>Zum Schutz vor den Lärmimmissionen, denen die geplante Bebauung ausgesetzt sein wird, werden umfangreiche</p>
---	---

		<p>Schallschutzfestsetzungen getroffen.</p> <p>Als Ergebnis der planerischen Abwägung ist eine Wohnnutzung in der geplanten Höhe mit den Belangen der wohnungssuchenden Bevölkerung, der vorhandenen Nachbarschaft, des Immissionsschutzes und des Orts- und Landschaftsbildes vereinbar.</p>
3	<p>Eine Reduzierung der geplanten Bauhöhe sollte schließlich auch das Gefahrenpotenzial für Einwirkungen auf den Schienenverkehr minimieren, da die geplanten Gebäude sehr nah an der Bahnstrecke liegen und von erhöhten Punkten entlang des Bahnweges tendenziell größere Gefahrenpotenziale ausgehen (Steinwürfe von spielenden Kindern etc.).</p>	<p>Die geplanten Gebäude müssen einen Mindestabstand von der 2,70 m hohen Lärmschutzwand von 9,00 m einhalten. Die Lärmschutzwand wiederum hat einen Abstand zur Gleismitte von 5,50 m. Gefahren für den Bahnverkehr, die von den Bewohnern ausgehen bzw. Gefahren für die Bewohner, die von dem Bahnverkehr ausgehen und mit der Höhe der Gebäude verbunden sein könnten, sind nicht erkennbar.</p>
4	<p>Schließlich ist zu fragen, ob die Planung in diesem Punkt ausschließt, dass die Höhenberechnung auch von einem Privatweg erfolgen kann, dessen künstlich erhöhtes Niveau aufgrund von Aufschüttungen gegenüber der öffentlichen Verkehrsfläche (Otto-Bögeholz-Str.) zu einer zusätzlichen Erhöhung führen würde (die Planung spricht hier von 0,50 Meter).</p>	<p>Die Ermittlung der zulässigen Gebäudehöhe erfolgt gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan auf Basis der jeweils angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche oder der privaten Erschließungsfläche. Im vorliegenden Fall ist von dieser Festsetzung die private Erschließungsfläche betroffen, die südlich an die Reihenhausgrundstücke angrenzend verläuft und knapp 100 m lang ist. Die genaue Höhe dieser Erschließungsfläche wird davon abhängig sein, ob die vorhandene belastete Auffüllung in diesem Bereich abgetragen wird oder nicht. Bleibt sie liegen, so wird die künftige private Erschließung in etwa auf dem heutigen Geländeniveau liegen. Hiergegen bestehen keine Bedenken, da ausreichende Abstände zu den Grundstücksgrenzen und zur Nachbarbebauung vorhanden sind. Wird die Auffüllung abgetragen, so kann sich das Geländeniveau der privaten Erschließung gegenüber dem Bestand entsprechend dem Abtrag reduzieren. Die abschließende genaue Höhe hängt von der Ausführungsplanung ab. Die örtlichen Gegebenheiten lassen jedoch keine Höhe der Erschließung und damit eine Höhe der Gebäude zu, die nicht</p>

		im üblichen Rahmen von Wohngebieten liegen würde bzw. nicht mit nachbarlichen Belangen vereinbar wäre.
5	Hinweis: Ausgenommen von der hier vorgetragenen Kritik an der zu hohen Bebauung bleibt das bestehende Bahnhofsgebäude Peiner Str. 15.	Für dieses Gebäude lässt der Bebauungsplan Abweichungen von der Gebäudehöhe zu, solange es erhalten bleibt.
6	Abschließend sei angefragt, welche Flächen bis zu einer Tiefe von mindestens 0,70 Metern abgetragen werden sollen und warum der künstlich aufgeschüttete Bahndamm nicht komplett auf das ursprüngliche Höhengniveau abgetragen wird. Dies würde nicht zuletzt die Höhenproblematik zugunsten einer Bebauung deutlich entschärfen und die Niveaugleichheit mit der Otto-Bögeholz-Str. und sämtlichen Anrainern wäre sichergestellt.	<p>Die Flächen mit belasteten Auffüllungen sind im Bebauungsplan gekennzeichnet als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“. Es handelt sich um alle Flächen östlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Peiner Straße 15, wobei die Abgrenzung großzügig gezogen wurde. Es kann aus rechtlichen Gründen nur der Abtrag der Flächen gefordert werden, die künftig außerhalb von Bodenplatten liegen. Für die Forderung nach einem Abtrag des gesamten Geländes besteht keine rechtliche Möglichkeit. Es ist deshalb dem Vorhabenträger überlassen, zu prüfen, inwieweit in weitergehender Abtrag zweckmäßig für die Bebauung und wirtschaftlich angemessen ist.</p> <p>Ein Abtrag des gesamten Geländes auf das Niveau der Otto-Bögeholz-Straße ist grundsätzlich zulässig und kann auch in Hinblick auf die Bebauung und Erschließung der neuen Grundstücke sinnvoll sein. Der Abtrag wäre jedoch auch mit zusätzlichen Kosten und Schwerlastverkehr zum Abtransport verbunden. Deshalb wird ein Abtrag nur dort verlangt, wo es zur Beseitigung verunreinigten Bodens zwingend erforderlich ist.</p> <p>Es bleibt deshalb dem Erschließungsträger vorbehalten, zu entscheiden, wie er mit dem Gelände umgeht.</p>
7	<p><u>Begründung zur Errichtung eines Wohngebietes</u></p> <p>In der Begründung für den Ausweis der Planfläche als allgemeines Wohngebiet wird auf einen Bedarf und eine gute Eignung des ehemaligen Mischgebietes verwiesen, die für eine Nutzung als Wohngebiet vor der</p>	<p>Braunschweig ist eine wachsende Großstadt. Aktuelle Prognosen sagen bis zum Jahr 2030 ein anhaltendes Bevölkerungswachstum voraus. Dementsprechend ist auf dem Braunschweiger</p>

	<p>bisherigen gewerblichen Nutzung (bzw. einer potentiellen Mischnutzung) sprechen. Wie kommt die Planung zu einer Einschätzung als gutes Wohngebiet angesichts der unmittelbaren Lage an einer aktiven Bahnstrecke mit nächtlichem / frühmorgendlichem Verkehr und einer das Hinterland abtrennenden 2,70 Meter hohen Lärmwand, einer vorhergehenden Nutzung als Lagerfläche für Behälter von Chemikalien sowie einer – vorsichtig formuliert - anspruchsvollen und einschränkenden Topografie? Wurden mögliche Szenarien untersucht, wenn sich später stärkere Bodenbelastungen ergeben sollten?</p>	<p>Wohnungsmarkt eine steigende Nachfrage zu verzeichnen. Nach der 2013 aufgestellten Prognose des GEWOS-Instituts für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH hat Braunschweig einen Bedarf von 5.000 zusätzlichen Wohneinheiten im Zeitraum von 2013 bis zum Jahr 2020, davon ca. 1.300 WE im Einfamilienhausbau. Gemäß dem vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen „Wohnraumversorgungskonzept Braunschweig 2015“ soll dieser Bedarf durch zahlreiche Maßnahmen gedeckt werden. Eine besonders wichtige Rolle spielen dabei auch Maßnahmen der Innenentwicklung auf Brachflächen, zu denen das Plangebiet an der Otto-Bögeholz-Straße zu rechnen ist.</p> <p>Zum Schutz vor den Lärmimmissionen, denen die geplante Bebauung ausgesetzt sein wird, werden umfangreiche Schallschutzfestsetzungen getroffen.</p> <p>Die Belastungen der Auffüllungen im östlichen Bereich des Plangebietes stehen bei fachgerechter Entsorgung einem Wohngebiet nicht entgegen. Sollten wider Erwarten im Rahmen der Bebauung anders oder höher belastete Böden gefunden werden, so sind diese belasteten Böden unter der Aufsicht der Unteren Bodenschutzbehörde fachgerecht der jeweiligen Belastung entsprechend zu behandeln.</p> <p>Als Ergebnis der planerischen Abwägung ist eine Wohnnutzung auf dem ehemaligen Bahnhofs- bzw. Betriebsgelände mit den Belangen der wohnungssuchenden Bevölkerung, der vorhandenen Nachbarschaft, des Immissionsschutzes und des Bodenschutzes vereinbar.</p>
8	<p>Warum wurde für die Erstellung des zweiten Bodengutachtens 2017 der gleiche Gutachter hinzugezogen, der schon 2011 eine Begutachtung vorgenommen hatte? Erfolgte die Beauftragung in beiden Fällen durch</p>	<p>Die Beauftragung des Bodengutachters erfolgte durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde, sowohl in Bezug auf die fachliche Qualifikation des ausgewählten Gutachters als auch in Bezug</p>

	unabhängige Auftraggeber?	<p>auf den Untersuchungsumfang. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden von der Unteren Bodenschutzbehörde fachlich abgenommen.</p> <p>Bei der Untersuchung 2017 handelt es sich um eine vertiefte Nachprüfung einzelner Parameter, die sich aus der Untersuchung 2011 als erforderlich ergeben hatte. Mit der Untersuchung 2017 konnte insbesondere der Bereich der belasteten Auffüllungen genauer eingegrenzt werden.</p>
9	Warum enthält die Umweltanalyse keinerlei Hinweise zu Geruchsbelästigungen infolge des teilweise lange im Planbereich wartenden Müllzuges, was besonders im Sommer zu sehr unangenehmen Belastungen im unmittelbaren Umfeld der Bahnstrecke führt? Wird diese Emission durch die Lärmschutzwand ausreichend verhindert?	<p>Der sogenannte „Müllzug“ von Alba zur Abfalldeponie verkehrt montags bis samstags nur einmal täglich (jeden zweiten Tag hin und jeden anderen zweiten Tag zurück). Im Bereich der Bahnübergänge Hans-Jürgen-Straße und Peiner Straße kommt er zum Stehen, da die Schranken von Hand bedient werden. Die insbesondere im Sommer dabei möglichen Geruchsbelastungen sind in Hinblick auf die Stärke, die Dauer und die Häufigkeit als nicht erheblich einzustufen und sind hinzunehmen. Ob diese Emissionen möglicherweise in einem gewissen Umfang durch die Lärmschutzwand reduziert werden, ist nicht bekannt und für die planerische Abwägung auch ohne Belang.</p> <p>Gesunde Wohnverhältnisse werden durch diese gelegentlichen möglichen Geruchsimmissionen nicht gefährdet. Eine eigene Untersuchung zu diesem Thema wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>Im Übrigen handelt es sich um Schienenverkehr, der der Bauleitplanung nicht zugänglich ist. Der Bebauungsplan übernimmt lediglich nachrichtlich die planfestgestellte Bahnstrecke.</p>
10	Welche Vorgaben neben der festgelegten Höhe bestehen für die zu errichtende Lärmschutzwand (verwendete Materialien, Dicke, Gründung, Anpflanzungen an der nördlichen Seite, Lage von evt. Durchgängen,	Neben der Höhe über Schienenoberkante setzt der Bebauungsplan fest, dass die Wand im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 3 hochabsorbierend auszuführen ist. Die Länge der Lärmschutzwand ergibt sich aus der zeichnerischen Festsetzung. Sie

	Anfangs- und Endpunkt)?	erstreckt sich vollständig entlang der Bahnstrecke im Geltungsbereich des Bebauungsplans bis auf ein 15,0 m langes Teilstück im Bereich der Peiner Straße, um hier Raum für einen eventuellen Haltepunkt für schienengebundenen Personenverkehr zu ermöglichen.
11	Wie ist die spätere Instandhaltung dieser Wand geplant?	<p>Die Instandhaltung der Lärmschutzwand muss durch den Vorhabenträger gesichert werden. Vorstellbar ist zum Beispiel, dass die Wand in das Gemeinschaftseigentum aller künftigen Grundstückseigentümer übergeht und diese Eigentümergemeinschaft für den Unterhalt zuständig ist.</p> <p>Der Abstand der Wand von der Bahnstrecke ist in Abstimmung mit der DB AG so gewählt, dass auf der Bahnseite ein Sicherheitsstreifen vorhanden ist, der auch in Abstimmung mit der DB AG zu Unterhaltungszwecken in Anspruch genommen werden kann. Die Bahnseite der Wand kann sowohl von Nordwesten (Peiner Straße) als auch von Südosten (Hans-Jürgen-Straße) aus erreicht werden. Die Nordseite der Wand kann von den jeweiligen Grundstücken aus erreicht werden.</p>
12	Wird die geplante Lärmschutzwand auf dem noch an die DB abzutretenden Sicherheitsstreifen errichtet, auf späterem Privatgrund oder handelt es sich um Grenzbebauung?	Die Wand kann in Abstimmung mit der DB AG auf der Grundstücksgrenze zwischen den Privatgrundstücken und der Bahnfläche errichtet werden. Der von der DB AG geforderte Sicherheitsstreifen von 5,50 m ab Gleismitte ist dabei als Bestandteil der Bahnfläche berücksichtigt und nicht Bestandteil der Wohngrundstücke. Ggf. ist ein Gestattungsvertrag erforderlich, sofern der bauordnungsrechtlich notwendige Abstand nicht eingehalten werden kann. Die Zustimmung zu einem solchen Vertrag wurde von der DB AG in Aussicht gestellt.
13	Ist die Lärmschutzwand Teil der Bahnstrecke bzw. unterliegt sie besonderen bahntechnischen Regelungen und Anforderungen?	Die Lärmschutzwand ist eine private bauliche Anlage und kein Bestandteil der Bahnstrecke. Bei der Unterhaltung von der Bahnseite aus sind Sicherheitsanforderungen der Bahn zu beachten.

14	Welche Auswirkungen haben zukünftige Änderungen des Bahnbetriebes auf die zu errichtende Lärmschutzwand?	Bei der Ermittlung und Festlegung der Höhe der Lärmschutzwand wurde die Bahnprognose für das Jahr 2025 zugrunde gelegt. Diese liegt deutlich über dem aktuellen Zugverkehr. Insbesondere wurde in der Prognose eine Nachtfahrt unterstellt, die es heute nicht gibt. Diese Nachtfahrt erhöht die Anforderungen an den Lärmschutz deutlich. Dem Vorsorgeprinzip ist damit ausreichend gefolgt worden. Sollte sich die Funktion der Strecke grundsätzlich ändern (z.B. Personenverkehr), so wären damit voraussichtlich bauliche Veränderungen verbunden, die ein Planfeststellungsverfahren erforderlich machen würden. In diesem Rahmen wäre über den dann erforderlichen Lärmschutz zu entscheiden.
15	Welche Alternativen in der näheren Umgebung wurden betrachtet, um Bauland zu schaffen?	Im vorliegenden Fall geht es um die Wiedernutzung einer brachgefallenen Fläche. Da das Gebiet von Wohnbebauung umgeben ist, bietet es sich städtebaulich an, hier ebenfalls eine Wohnbebauung vorzusehen. Die Frage, ob es in der näheren Umgebung weitere Flächen gibt, die sich für eine Wohnbebauung eignen, stellt sich deshalb in diesem Rahmen nicht. In Anbetracht des hohen Bedarfs an Wohnbauflächen in Braunschweig würden andere geeignete Flächen nach Möglichkeit ebenfalls aktiviert werden.
16	Wie ist es zu erklären, dass zeitgleich große Baugebiete ausgewiesen im Bereich Sagan- und Eylandstraße) und dann das geplante Baugebiet Otto-Bögeholz-Str. zur Aufrechterhaltung der dörflichen Strukturen herangezogen werden muss?	Die Baugebiete Sagan- und Eylandstraße sind seit vielen Jahren Bestand in Watenbüttel. Erfahrungsgemäß haben Neubaugebiete in den ersten Jahren eine hohe Bevölkerungszahl durch Familien mit Kindern. Diese Bevölkerungszahl nimmt mit den Jahren ab (Wegzug der Kinder, Umzug der Eltern in Wohnungen, Todesfälle). Die Wiederbesiedlung durch neue Familien verläuft langsamer als die erstmalige Besiedlung. Neue Wohngebiete können durch den damit verbundenen Zuzug insbesondere von Familien, dazu beitragen, die soziale, kulturelle und versorgungstechnische Infrastruktur im Ortsteil Watenbüttel langfristig auszulasten und zu stärken.

17	Wie wurde der Wohnbedarf für das geplante Gebiet unter Berücksichtigung möglicher Alternativen ermittelt?	Auf die Stellungnahmen zu Nr. 4, Pkt. 7 und Pkt. 15 wird verwiesen.
18	Wie kommt die Planung zur Annahme, dass eine weitere gewerbliche Nutzung – unter Beachtung der Umgebung zumindest in größeren Teilen auch in nicht ruhestörender Art und Weise und unter Außerachtlassung der in der Planung explizit behandelten Nutzung als Tankstelle(!) – nicht gegeben sei? Wurden die IHK oder andere Interessenverbände dazu gehört? Liegt eine Stellungnahme der Wirtschaftsförderung der Stadt Braunschweig zur Aufgabe der möglichen Mischnutzung vor?	<p>Wie in der Stellungnahme Nr. 3 vorge tragen wurde, führte die betriebliche Nutzung des Gebietes zu Belästigungen und Beschwerden von Anliegern. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Gelände bis auf die Bahnseite vollständig von Wohngebäuden umgeben ist, drängt sich eine weitere gewerbliche Nutzung des Geländes als städtebauliche Lösung nicht auf.</p> <p>Auch eine Nutzung als Mischgebiet wird nicht als zielführend angesehen. Ein Mischgebiet ist dadurch gekennzeichnet, dass zu etwa gleichen Teilen Gewerbe und Wohnen angesiedelt werden. Eine solche Mischung ist im Rahmen einer Neubebauung erfahrungsgemäß kaum realisierbar. Es besteht immer die Tendenz, dass sich ein solches Gebiet einseitig in Richtung Gewerbegebiet oder Wohngebiet entwickelt. Deshalb werden Mischgebiete vorrangig in solchen Bereichen festgesetzt, die im Bestand als solche charakterisiert sind.</p> <p>Die Gründe für die damalige Festsetzung als Mischgebiet im Bebauungsplan WT 29 können dahingestellt bleiben. Aufgrund der Tatsache, dass auf dem Gelände nur das Wohnhaus Peiner Straße 16 und der Bereich um das ehemalige Bahnhofsgebäude Peiner Straße 15 als überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt wurden, lässt sich jedoch annehmen, dass hier nur das bestehende Wohngebäude und der Betrieb berücksichtigt und zusammen als Mischgebiet angesehen wurden. Eine darüber hinaus gehende Bebauung wurde nicht zugelassen. Insofern wurde hier nur eine Sicherung des Bestandes vorgenommen.</p> <p>Nunmehr wurde der Betrieb aufgegeben und es sind Planungsziele zu formulieren, die die aktuelle Situation und</p>

		<p>nicht mehr die Vergangenheit berücksichtigen.</p> <p>Das Plangebiet ist im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig 2016 nicht als Standort für Gewerbe enthalten. Eine Beteiligung der Industrie- und Handelskammer im Planverfahren war aufgrund der genannten Umstände nicht erforderlich und wurde deshalb nicht vorgenommen.</p> <p>Die Braunschweig Zukunft GmbH hat keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht.</p>
19	<p>Welche Angebote gibt es an vergleichbaren Flächen für Mischnutzung in der näheren Umgebung? Herrscht dort ein Überangebot von Flächen für Mischnutzung (aktuell und prognostiziert)?</p>	<p>Eine Bestandsaufnahme und Prognose von Mischgebieten im Nordwesten Braunschweigs ist nicht erforderlich, da die Schaffung von neuen Mischgebieten aufgrund der geschilderten Problematik kein städtebauliches Ziel im Stadtteil Watenbüttel ist.</p>
20	<p>Wurden gewerbliche Nutzungsmöglichkeiten unter besonderer Berücksichtigung des Bahnanschlusses evaluiert? Sind solche speziellen Flächen im Überfluss vorhanden? Gibt es in Watenbüttel (und im benachbarten Völkenrode) zu viele Gewerbe- bzw. Mischflächen, die mit der aufzugebenden Fläche vergleichbar sind?</p>	<p>Aufgrund der Nähe zu Wohngebieten eignet sich das Plangebiet nicht für Betriebe, die einen Bahnanschluss benötigen. Das Plangebiet hat im Übrigen keinen Bahnanschluss im engeren Sinne; es gibt hier nur ein einziges Durchfahrtsgleis.</p>
21	<p>Warum soll eine Nutzung zu Verwaltungszwecken nicht zulässig sein?</p>	<p>Anlagen für Verwaltungen werden im Bebauungsplan nicht ausgeschlossen, sondern ausnahmsweise zugelassen. Dies entspricht § 4 (3) Nr. 3 BauNVO.</p>
22	<p>Sind in dem geplanten Baugebiet Sozialwohnungen vorgesehen oder gibt es andere vergleichbare Bindungen?</p>	<p>In dem Baugebiet sind keine Mehrfamilienhäuser zulässig, sondern nur Gebäude mit maximal zwei Wohneinheiten (s. Begründung 5.3). Somit stellt sich die Frage nach der Sicherung von Sozialwohnungen hier nicht.</p>
23	<p>Wie soll die Vergabe an Interessenten erfolgen (Festlegung der Konditionen und Auswahl der Bauherren)?</p>	<p>Es handelt sich um ein Wohngebiet, das durch einen privaten Vorhabenträger entwickelt wird und nicht durch die Stadt. Die Vergabe an Interessenten erfolgt deshalb durch den Vorhabenträger nach dessen Kriterien.</p>

<p>24</p>	<p><u>Zuwegung östlicher Bereich (Privatweg)</u></p> <p>Eine Einmündung des Privatwegs sollte nach wie vor nicht im Kurvenbereich der Otto-Bögeholz-Straße erfolgen (wenn überhaupt nur in einem rechten Winkel, alternativ Anbindung wie derzeit gegeben direkt an die Peiner Straße). Der in der überarbeiteten Planung zu findende Hinweis, eine solche spitze Zuwegung sei im Falle eines Privatweges möglich, überzeugt nicht: Die Feuerwehr muss im Gefahrenfall auch das Leben von Anwohnern eines Privatweges retten und eine unnötige Gefährdung der Straßenverkehrsteilnehmer hat zu unterbleiben, vor allem, wenn alternative Lösungsmöglichkeiten wie hier bestehen.</p>	<p>Für eine private Grundstückszufahrt gelten nicht die gleichen Standardanforderungen wie für die Einmündung einer öffentlichen Straße in eine andere öffentliche Straße. Die genaue Lage und Ausformung der Einmündung der privaten Erschließung wird im Baugenehmigungsverfahren festgelegt und muss die verkehrlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen.</p> <p>Die Feuerwehr wurde im Rahmen des Planverfahrens beteiligt. Aufgrund ihrer Anforderung wird im Bebauungsplan eine Wendemöglichkeit auf privater Fläche gesichert. Ansonsten hat die Feuerwehr keine Bedenken gegen die Planung.</p> <p>Sonstige verkehrliche Sicherheitsbedenken bestehen nicht. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5,50 m, die Begegnungsverkehr ermöglicht; die Kurve ist nicht außergewöhnlich eng; es handelt sich um eine Tempo-30-Zone in einem Wohngebiet, in der schnelles Fahren untersagt ist.</p> <p>Eine Erschließung über die Peiner Straße im Bereich der ehemaligen Betriebszufahrt (geplanter Fuß- und Radweg sowie Feuerwehrezufahrt) ist nicht vorgesehen, da dann die Otto-Bögeholz-Straße offen wäre für Durchgangsverkehr. Ferner besteht im Bereich der ehemaligen Betriebszufahrt keine LSA, so dass hier kein gesicherte Ein- und Ausfahrt möglich wäre. Auch sollten aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen zusammenhängende Wohnquartiere grundsätzlich gemeinsam erschlossen werden.</p>
<p>25</p>	<p>Für die Anbindung des Privatwegs an die Otto-Bögeholz-Str. könnte nämlich ein Bereich gefunden werden, der etwas weiter westlich liegt - dann könnte sowohl eine spitze Einfahrt vermieden und darüber hinaus ein Verlauf des Planweges direkt an</p>	<p>Würde die Anbindung an die Otto-Bögeholz-Straße um ca. 20,0 m nach Westen geschoben, um dort eine senkrechte Zufahrt zur Otto-Bögeholz-Straße anzulegen, würde dies zu einer Parallelerschließung führen. Diese würde auf ca. 40,0 m die Tiefe der</p>

	<p>der Lärmschutzwand realisiert werden. Die Müllabholung müsste dann nicht in einem Kurvenbereich erfolgen.</p>	<p>überbaubaren Grundstücksfläche einschränken. Eine solche Lösung ist weder im Interesse einer guten Grundstücksausnutzung noch verkehrlich erforderlich. Auch die Führung einer Erschließung entlang der Lärmschutzwand würde wegen zusätzlicher Erschließungsflächen, einer umwegigen Führung und der Erschließung der Wohngrundstücken von Süden zu keiner sinnvollen städtebaulichen Lösung führen.</p>
26	<p>Auch müsste dann nicht eine Grünfläche von einer Wohneigentumsge- meinschaft angekauft werden.</p>	<p>Für eine senkrechte Anbindung der privaten Erschließung an die Otto-Bögeholz-Straße würde das Flurstück 159/18 in Anspruch genommen, welches im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft mit über 80 Eigentümern ist. Es ist nicht damit zu rechnen, dass ein Ankauf bei einer so großen Zahl von Eigentümern gelingen könnte.</p>
27	<p>Handelt es sich bei der anzukaufenden Grünfläche um eine Fläche, die für die Genehmigung der ursprünglichen Bebauung der Wohneigentumsge- meinschaft erforderlich war?</p>	<p>Mit dieser Frage ist vermutlich das o.g. Flurstück 159/18 gemeint. Da eine Erschließung über dieses Flurstück nicht erforderlich und deshalb nicht vorgesehen ist, ist die Rolle dieser Fläche im Baugenehmigungsverfahren für die zugehörigen Gebäude Weißdornweg 1 und 4 sowie Krähenwinkel 2 nicht relevant.</p>
28	<p>Welche Auswirkung hätte der aktuell geplante Verlauf auf die kleine Streuobstwiese dieses Grundstücks (Nachbargrundstück zu Otto-Bögeholz-Str. 6)? Warum wurde die ökologische Bedeutung dieses Grundstücks mit seinem Obstbaumbestand nicht in der Analyse der Umweltauswirkungen berücksichtigt? Stehen Streuobstwiesen in Braunschweig nicht unter Schutz?</p>	<p>Bei dem genannten Flurstück 159/18 handelt es sich um eine Rasenfläche. Südlich grenzt das Flurstück 158/69 an, über welches die geplante Erschließung verläuft. Hier stehen einige Bäume, die dann nicht mehr erhalten bleiben können.</p> <p>Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 12 wird verwiesen.</p> <p>Es handelt sich jedoch nicht um eine Streuobstwiese.</p>
29	<p><u>Verkehrssituation</u> Es sollte sichergestellt werden, dass der zusätzliche Straßenverkehr auf kürzest möglichem Weg zur Peiner Str. geführt wird. Insbesondere ist eine unsinnige Verkehrsführung über</p>	<p>Auf die Stellungnahme zu Nr. 3, Pkt. 3 wird verwiesen.</p>

	<p>die Ringelnetzstraße auszuschließen, da dies eine verlängerte Streckenführung durch Wohngebiet bedeutet und die heutige Belastung in diesem Bereich aufgrund der beengten Straßenverhältnisse bei gleichzeitig bestehendem hohem Parkaufkommen (einschl. bestehender gekennzeichnete oder baulich bedingter Sonderflächen z.B. für Behindertenparkplatz oder abgesenkter Bordstein) schon zu hoch ist.</p>	
30	<p>Im Hinblick auf die zu erwartenden Belastungen während der Bauphase ist zu fragen, welche Vorkehrungen im Hinblick auf die Baustellenlogistik vorgesehen sind, da eine Zufahrt von schwerem Gerät über die angrenzenden beengten Wohnstraßen nicht zumutbar erscheint.</p>	<p>Auf die Stellungnahme zu Nr. 1, Pkt. 4 wird verwiesen.</p>
31	<p><u>Umweltbelange</u></p> <p>Umweltbelange erscheinen nach wie vor ungenügend berücksichtigt. Die Auswirkungen der Bebauung eines sich in den letzten Jahrzehnten zu einem sehr naturnahen Raum entwickelten Gebietes auf Flora und Fauna sind offensichtlich weitaus größer als in den Planungserläuterungen ausgeführt.</p>	<p>Beim Plangebiet handelt es sich um ein Betriebsgelände. Der Betrieb wurde im Hinblick auf das vorgesehene Wohngebiet aufgegeben, das Gelände geräumt. Von einem naturnahen Raum kann deshalb nicht gesprochen werden. Die Umweltauswirkungen wurden im Rahmen des Planverfahrens ausführlich geprüft und im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan ist, dokumentiert.</p>
32	<p>Beispielsweise erscheint regelmäßig Rotwild im östlichen Planbereich, auch andere beobachtbare Tiere werden in den Erläuterungen überhaupt nicht erwähnt. Hier ist beispielsweise das Europäische Eichhörnchen zu nennen, welches besonders in der vom Kahlschlag bedrohten Baumreihe an der nördlichen Grenze des Plangebietes regelmäßig anzutreffen ist und von Baum zu Baum springt. Wurde der Baumbestand, der lt. Planung komplett beseitigt werden soll, im Hinblick auf das Vorhandensein von Kobeln untersucht? Warum wurde diese gemäß Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützte Art nicht besonders be-</p>	<p>Im Rahmen der Umweltprüfung wurde das Plangebiet auf folgende Tierarten hin untersucht: Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Heuschrecken. Dabei handelte es sich um geschützte Tierarten, die aufgrund der Lebensbedingungen im Plangebiet erwartet werden konnten. Der Untersuchungsumfang wurde von der Unteren Naturschutzbehörde vorgegeben.</p> <p>Gemäß Information des Forstamtes Wolfenbüttel, welches auch das Gebiet der Stadt Braunschweig betreut, kommt Rotwild im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht als Standwild vor. Es ist deshalb nicht von einem regelmäßig genutzten Lebensraum auszugehen. Falls dort Rotwild gesichtet wurde, so</p>

	<p>trachtet? Kann ausgeschlossen werden, dass die vom Kahlschlag bedrohten Bäume zukünftig keine Bedeutung für schützenswerte Fauna haben?</p>	<p>handelt es sich um Tiere aus der benachbarten Feldmark, die über die Gleise dorthin gelangt sind.</p> <p>Eichhörnchen gelten gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz als besonders geschützte Tierart. Es ist verboten, besonders geschützte Tierarten ... zu töten, ... während der Fortpflanzung und Aufzucht ... zu stören sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten ... zu zerstören. Diese allgemeinen Anforderungen an den Artenschutz sind im Rahmen der Umsetzung der Planung, insbesondere was den Zeitpunkt der Fällung von Bäumen betrifft, zu beachten. Wie bei anderen Baumfällungen in der Stadt Braunschweig wird auch hier eine allgemeine Kontrolle der Gehölze auf Fortpflanzungs- u. Ruhestätten vor der Fällung durchgeführt.</p> <p>Als Kulturfolger halten Eichhörnchen sich gerne in der Nähe von Menschen auf, so dass das Vorkommen im siedlungsnahen Bereich nicht überrascht. Deshalb war es nicht erforderlich, den Baumbestand auf das Vorhandensein von Kobeln (Nester von Eichhörnchen) hin zu untersuchen.</p>
33	<p>Wurde die Naturschutzbehörde über diese Fragestellungen angemessen informiert und wie lautet deren Stellungnahme?</p>	<p>Die Naturschutzbehörde ist im Planverfahren von Anfang an und mehrfach zu den naturschutzrechtlichen Fragestellungen beteiligt gewesen. Seitens der Naturschutzbehörde wird darauf hingewiesen, dass nicht von einer kompletten Fällung des vorhandenen Baumbestandes gesprochen werden kann. Zum einen bleiben die vier besonders erhaltenswerten Linden im Nordwesten des Plangebietes erhalten: Zum anderen wird der bisher als Mischgebiet festgesetzte Gehölzstreifen (Baum-/Strauchhecke) auf Dauer gesichert.</p> <p>Die Stellungnahme der Naturschutzbehörde war im Rahmen der öffentlichen Auslegung einsehbar.</p>
34	<p>Vollkommen unberücksichtigt sind bislang die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die südlich</p>	<p>Besondere nachteilige Auswirkungen der geringfügigen Wohngebietserweiterung auf die südlich der Bahnstrecke angrenzende freie Landschaft sind</p>

	<p>und östlich angrenzenden Naturbereiche (Gehölzstreifen und Feldmark). Welche Auswirkungen wird die geplante Lärmschutzwand auf die Bewegungsprofile der hier vorzufinden Fauna haben? Entsprechende Untersuchungen sind von fachkundiger Stelle über einen längeren Zeitraum vorzunehmen und die Ergebnisse sind in der Planung angemessener zu berücksichtigen.</p>	<p>nicht zu erwarten. Es bestehen keine besonderen Biotopvernetzungsfunktionen zwischen dem besiedelten und unbesiedelten Bereich, die zwingend zu erhalten wären. Die Wand hat mit einer Höhe von 2,70 m keine nachteiligen Auswirkungen auf Vögel und kann durch andere Tiere sowohl im Westen als auch im Osten umgangen werden.</p> <p>Entsprechende Untersuchungen über die Bewegungsprofile der Fauna wurden an dieser Stelle aus Sicht der Naturschutzbehörde für nicht erforderlich gehalten, weil hier die nördlich angrenzende Bebauung Watenbüttels und die bisherige Nutzung des Geländes auch schon eine Trennwirkung zwischen Bebauung und offener Landschaft erzeugt haben.</p>
35	<p>Warum kann der sich über viele Jahrzehnte ungestört entwickelte schmale Grünzug mit wertvollem Baumaltbestand nicht einfach dadurch erhalten werden, dass der geplante Privatweg nur um einen geringen Abstand nach Süden verlegt wird?</p>	<p>Unmittelbar südlich an die Reihenhäuser angrenzend wurden keine erhaltenswerten Bäume festgestellt.</p> <p>Eine Verlegung der privaten Erschließung nach Süden ist nicht möglich. Der Abstand müsste für einen gesicherten Erhalt der vorhandenen Gehölze mehrere Meter betragen. Die überbaubare Grundstücksfläche hat aufgrund der geringen Tiefe des Grundstücks und der Restriktionen durch die private Erschließung, die zu berücksichtigenden Lärmpegelbereiche und die Lärmschutzwand nur eine Tiefe von 14,0 m. Eine weitere Reduzierung um mehrere Meter würde einer Bebauung zuwiderlaufen.</p>
36	<p>Oder warum ist nicht sogar geplant worden, den Privatweg unmittelbar im nördlichen Bereich an die Lärmschutzwand zu legen, so dass der wertvolle Grünbestand als Teil der Gartenflächen erhalten werden kann? Im letztgenannten Fall würden die Wohnbauten auch etwas weiter von der Bahnlinie entfernt errichtet werden können, was aus Gründen des Lärmschutzes und des Schutzes vor Erschütterungen vorteilhaft wäre.</p>	<p>Auf die Stellungnahme zu Nr. 4, Pkt. 25 wird verwiesen.</p> <p>Das Vertauschen der Anordnung von Erschließung und Gebäude widerspricht darüber hinaus dem Wunsch anderer Bewohner der Reihenhäuser nach einem möglichst großen Abstand der Gebäude von ihren Grundstücken.</p>

37	<p>Es entsteht der Eindruck, dass diese Planung hauptsächlich ökonomischen Interessen folgt und sich als vergleichsweise rücksichtslos gegenüber Mensch und Natur erweist. Warum erfolgt kein maßvollerer Planansatz?</p>	<p>Die Planung verfolgt das Ziel, ein brachgefallenes Gewerbegrundstück in Anpassung an die Umgebung als Wohnbaufläche zu nutzen. Die Schaffung von Wohnbauflächen in integrierten Lagen ist dabei ein wesentliches Ziel des städtischen Wohnraumversorgungskonzeptes 2015 und somit auch in großem öffentlichen Interesse.</p>
38	<p><u>Versiegelung und fehlender Spielplatz</u></p> <p>Die Flächenversiegelung ist besonders im östlichen Planbereich viel zu hoch und es gibt keine Ausgleichsflächen für Natur und zum Spielen. Der Hinweis in der aktualisierten Planung auf einen vorhandenen Spielplatz in der Ringelnatzstrasse ist angesichts der zurückzulegenden Wegstrecke besonders von den geplanten Häusern im östlichen Teil des Plangebietes, deren Bewohner erst eine längere Wegstrecke in die entgegengesetzte Richtung antreten müssen, bevor sie über die immer stärker befahrenen Straßen des Wohngebietes einen langen Weg zur Ringelnatzstraße antreten können, nicht ausreichend.</p>	<p>Die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 mit einer Überschreitungsmöglichkeit von 50 % für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen entspricht §§ 17 und 19 BauNVO, hält sich damit in dem für Wohngebiete üblichen Rahmen und wird für die angestrebte Reihenhausbebauung benötigt.</p> <p>Städtebauliche oder andere Gründe für eine Reduzierung sind nicht erkennbar. Im Einfamilienhausbau steht grundsätzlich ein privater Garten als Spielfläche zur Verfügung. Darüber hinaus liegen im zugehörigen Spielplatzbezirk 35-3 (Süden und Westen von Watenbüttel) zwei Spielplätze für Kinder von 6 bis 12 Jahren. Der nächstgelegene Spielplatz an der Ringelnatzstraße ist von der Einmündung der privaten Erschließung in die Otto-Bögeholz-Straße ca. 270 m und vom letzten Grundstück an der privaten Erschließung ca. 370 m entfernt. Dies ist für Kinder der genannten Altersgruppe eine durchaus akzeptable Entfernung.</p>
39	<p>Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Anwohner gerade im hinteren östlichen Teil des Plangebietes besonders stark räumlich eingeschränkt sind: Aufgrund der Lärmschutzwand im Süden und der angrenzenden Grundstücksgrenzen im Osten und Norden bleibt lediglich ein schmaler Privatweg Richtung Westen. Wurden diese Spezifika ausreichend in der Planung des sozialen Umfelds berücksichtigt?</p>	<p>Die Grundstücke an der privaten Erschließung liegen an einer Sackgasse. Es handelt sich dabei um eine normale Situation, die keine besonderen Auswirkungen auf das soziale Umfeld der Anwohner erkennen lassen. Vielmehr kann dadurch das Nachbarschaftsgefühl der neuen Bewohner gestärkt werden.</p>

40	<p>Welche zusätzlichen Emissionen bedeutet dieses besondere Umfeld für die bestehenden Nachbargrundstücke in der Otto-Bögeholz-Straße? Muss man nicht davon ausgehen, dass aufgrund der besonderen Topografie der geplante Privatweg überdurchschnittlich zu sozialen Aktivitäten benutzt werden wird und welche Schutzmaßnahmen wurden getroffen (Abstand, Hecken bzw. Aufrechterhaltung des bestehenden Grünzuges)?</p>	<p>Im Rahmen der zu erwartenden üblichen Wohnnutzung auf den ca. neun geplanten Reihenhausgrundstücken einschließlich der privaten Erschließung sind keine besonderen nachteiligen Auswirkungen auf die bestehenden Reihenhäuser Otto-Bögeholz-Straße 6 bis 24 zu erwarten. Es entsteht hier die in Wohngebieten übliche Nachbarschaft von Wohngebäuden mit dem dazugehörigen sozialen Leben. Besonders überdurchschnittliche soziale Aktivitäten, die zu unzumutbaren Lärmbelästigungen der bestehenden Wohnbebauung führen könnten, sind nicht erkennbar.</p>
41	<p>Insbesondere aufgrund der Abtrennung des östlichen Plangebietes nach drei Seiten ist es nicht korrekt, bei der Versiegelung auf eine Gesamtbetrachtung abzustellen. Der Grünstreifen südlich der Bahnlinie ist für die Anwohner des Baugebietes und die bestehenden Nachbarn aufgrund der 2,70 Meter hohen Lärmschutzwand, welche das Terrain unüberwindbar abtrennt, kein adäquater Ausgleich für eine viel zu hohe Versiegelung im Bereich nördlich der Bahnlinie. Welche Ergebnisse für die Flächenversiegelung ergeben sich, wenn man nur den Bereich nördlich der geplanten Lärmschutzwand betrachtet?</p>	<p>Die unter Pkt. 38 gemachten Ausführungen zur Grundstücksversiegelung beziehen sich auf die späteren Baugrundstücke. Flächen außerhalb der Bauflächen sind damit nicht verrechnet worden.</p> <p>Der Gehölzstreifen südlich der Bahnstrecke (Baum-/Strauchhecke) war bisher als Mischgebiet festgesetzt und insofern nicht gesichert. Mit der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzung als zu erhaltendes Ruderalgebüsch führt er zu einer eingriffsmindernden und ausgleichenden Wirkung.</p> <p>Die Sichtbarkeit des Gehölzstreifens für die Bewohner der Reihenhausgrundstücke über die Lärmschutzwand hinweg kann zwar für diese Bewohner ein anzustrebendes Ziel sein. Die Veränderungen von Blickbeziehungen sind jedoch eine häufige und übliche Folge von Siedlungsentwicklungen und im Regelfall – wie auch im vorliegenden Fall - hinzunehmen.</p>
42	<p>Zusammenfassend wird man kaum sagen können, dass diese Planung sparsam mit Grund und Boden umgeht - von dem beabsichtigten Kahlschlag durch Fällung eines gewachsenen grenznahen Baumbestands ganz abgesehen.</p>	<p>Die Planung geht sehr wohl sparsam mit Grund und Boden um. Die Bauflächen können aufgrund der festgesetzten Grundflächenzahl entsprechend ausgenutzt werden. Dies reduziert den Bedarf an Flächenverbrauch für Wohnzwecke in der freien Landschaft.</p>

43	<p>Warum nur wurde bei so vielen Aspekten zugunsten der Aufrechterhaltung des Grünzuges eine Planvariante erstellt, die einen totalen Kahlschlag wertvollen Baumbestandes über die gesamte Länge des geplanten Privatweges vorsieht?</p>	<p>Auf die Stellungnahme zu Nr. , Pkt. 12 wird verwiesen.</p>
44	<p><u>Erreichbarkeit der Endhäuser im östlich gelegenen Plangebiet</u></p> <p>Die bestehende Planung wirft Fragen auf, wie ein Zugang zu den hintersten Häusern im Gefahrenfall erfolgen soll (Feuerwehruzuewegung angesichts zugeparkter Stellflächen vor den Hauseingängen).</p>	<p>Die Planung ist mit der Feuerwehr abgestimmt (Breite der privaten Erschließung sowie Wendemöglichkeit).</p>
45	<p>Warum muss die letzte Häuserreihe gleich mit vier Reihenhäusern so tief in das östliche Ende des Plangebietes hineingeplant werden?</p>	<p>Das ehemalige Betriebsgrundstück darf bis zum östlichen Ende baulich ausgenutzt werden. Es sind keine städtebaulichen oder sonstigen Gründe erkennbar, die dagegensprechen. Würde die Fläche nicht bebaut, würde hier eine Brachfläche entstehen. Dies ist auch angesichts der hohen Kosten für die Entwicklung des Baugebietes, insbesondere der Lärmschutzwand, nicht vertretbar.</p>
46	<p><u>Planung bezüglich überschüttetes zweites Gleis (ehem. Ausweichgleis)</u></p> <p>Welche Vorgaben werden hinsichtlich des nur überschütteten ehemaligen Ausweichgleises gemacht? Wenn schon an anderen Stellen explizit Vorkehrungen für eine zukünftig zu planende Stadtbahn getroffen werden: Wäre ein solches Ausweichgleis noch dazu in Verbindung mit einem möglichen Haltepunkt und dem Fehlen von Ausweichgleisen im vorhergehenden und nachfolgenden Streckenverlauf nicht für ein zukünftiges Stadtbahnprojekt zu sichern gewesen? Sind Szenarien überprüft worden, die ein Ausweichgleis auch ohne zukünftiges Stadtbahnprojekt als sinnvoll erachten lassen? Wurde dieser Aspekt von Verkehrsplanern berücksichtigt?</p>	<p>Es ist zurzeit nicht absehbar, ob und ggf. wann auf dieser Strecke Personenverkehr betrieben wird und wenn ja, ob dafür der aktuelle eingleisige Ausbau reichen wird. Es liegt keine Planung für einen Ausbau der Strecke vor. Sollte die Strecke eine neue Funktion erhalten und dafür einen Ausbau benötigen, so wäre dafür ein eigenes Planfeststellungsverfahren erforderlich, in dessen Rahmen sämtliche Anforderungen (zusätzliche Gleise, Haltepunkte, Lärmschutz) zu erfüllen wären.</p> <p>Der Bebauungsplan sichert lediglich auf Anforderung durch den Regionalverband Großraum Braunschweig im Bereich der Peiner Straße eine Fläche für eine Haltepunkt und für die dann sinnvolle Verlegung der Haltestelle Gosekamp. Weitere Anforderungen</p>

		wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens von keiner der zuständigen Stellen gestellt.
47	Wir bitten nochmals um Aufnahme und Berücksichtigung der genannten Punkte im Zuge der weiteren Planung und um Hinweise zu Aktualisierungen sowie zu weiteren Planungsschritten. Zusätzlich machen wir uns etwaige zusätzliche Einwendungen von weiteren Stellungnahmen anderer Einreicher im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan zu eigen. Für eine kurze Bestätigung der Einwendungen danken wir bereits vorab.	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Soweit auf andere Stellungnahme Bezug genommen wird s. Stellungnahmen Nr. 1, 2 und 3.</p> <p>Die Einwänder haben eine Eingangsbestätigung mit Informationen über den weiteren Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen erhalten.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>
	Stellungnahme Nr. 5 Schreiben vom 18.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
	Im Zusammenhang mit der o.g. Planung mache ich als Geschäftsführer der BGW Beteiligungsgesellschaft Watenbüttel mbH („BGW“) alle im Schreiben vom 18.8.17 der Eheleute (<i>Name, Stellungnahme Nr. 4</i>) (Otto-Bögeholz-Str. 20, 38112 Braunschweig) genannten Einwendungen und Stellungnahmen zum ausgelegten Planungsstand sowie etwaige zusätzliche Einwendungen von weiteren Stellungnahmen anderer Einreicher im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan für die BGW vollumfänglich zu eigen.	<p>Der Geschäftsführer der BGW ist einer der beiden Einwänder der Stellungnahme Nr. 4. Die Firma hat auch dieselbe Postanschrift.</p> <p>Auf die Stellungnahme Nr. 4 wird verwiesen.</p> <p>Soweit auf andere Stellungnahmen Bezug genommen wird, s. Stellungnahmen Nr. 1, 2 und 3.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>

	Stellungnahme Nr. 6 Schreiben vom 18.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Im Zusammenhang mit der o.g. Planung mache ich mir als betroffener Anlieger (Grundstück 161/200) die im Schreiben vom 18.8.2017 der Eheleute (<i>Name, Stellungnahme Nr. 4</i>) genannten Einwendungen und Stellungnahmen zum ausgelegten Planungsstand sowie etwaige zusätzliche Einwendungen von weiteren Stellungnahmen anderer Einreicher im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan zu eigen.</p> <p>Für eine kurze Bestätigung der Einwendungen danke ich bereits vorab.</p>	<p>Der Einwänder hat dieselbe Postadresse wie die Einwänder der Stellungnahme Nr. 4.</p> <p>Auf die Stellungnahme Nr. 4 wird verwiesen.</p> <p>Soweit auf andere Stellungnahme Bezug genommen wird, s. Stellungnahmen Nr. 1, 2 und 3.</p> <p>Der Einwänder hat eine Eingangsbestätigung mit Informationen über den weiteren Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen erhalten.</p>
		<p><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></p> <p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden beibehalten.</p>