



Siedlerverein • Kälberwiese 13 a • 38118 Braunschweig

Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Ihr Zeichen Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
Hn-Och

Telefon
0531 – 54995

Datum
26.01.2020

Betr.: Bebauungsplan „Feldstraße-Süd, 1. Bauabschnitt“, AP 23
Auslegung – Stellungnahme

Seitdem sich die Planvorstellungen über den ehemaligen Sportplatz „Kälberwiese“ verdichtet haben, hat sich der Siedlerverein Alt-Petritor eingehend mit der Angelegenheit befasst und mehrfach in Schreiben an den Herrn Oberbürgermeister und die Verwaltung Bedenken gegen einzelne Aspekte der Planung vorgetragen.

Weitgehend sind die Bedenken zurückgewiesen worden. In mehreren Punkten sind die öffentlich vertretenen ursprünglichen Positionen der Planungsverwaltung, die die Belange der Bewohner des Stadtgebietes Alt-Petritor angemessen berücksichtigt hätten, sogar aufgegeben worden, etwa bezüglich der Zahl der Wohneinheiten, der Erschließung über die Straße Kälberwiese und die Trennung des Verkehrs zwischen Nord- und Süderschließung des neuen Baugebietes.

Der Siedlerverein Alt-Petritor muss zu seinem Bedauern feststellen, dass gegenüber den ursprünglichen Aussagen der Planungsverwaltung im Planentwurf eine deutliche Verschlechterung der Situation im Stadtteil Alt-Petritor realisiert werden soll, von der auch

der Siedlerverein selbst als Erbbauberechtigter des Objektes Kälberwiese 13 a unmittelbar betroffen ist. Im Einzelnen nehmen wir zum Planentwurf, wie folgt, Stellung:

1. Größte Bedenken gegen das Vorliegen einer Planung, die alle Belange objektiv-neutral in das Planungsverfahren einbeziehen soll, müssen wir schon darin sehen, dass – soweit veröffentlicht – 6 Mio. € für den Bodenaustausch investiert worden sind. Ohne ein vorausgegangenes Planverfahren sind damit für den Bebauungsplan zwangsläufig Bedingungen und Inhalte geschaffen worden, die einer unvoreingenommenen Planung völlig entgegenstehen. Die Drohung einer Fehlinvestition von schlimmstenfalls 6 Mio. € steht vor jeder Festsetzung. Im Planentwurf wird deutlich, dass ursprüngliche Aussagen der Planungsverwaltung über kommende Planinhalte zu Lasten der Bewohner aufgegeben worden sind (s. o.).

Im Hinblick auf eine neutral-objektive Planung ist auch negativ zu bewerten, dass ein sozial engagierter Bewohner des Westlichen Ringgebietes den Bau von Wohnungen für Sozial-Schwache und damit Geschößwohnungsbau forderte. Als in einem Gespräch bei der Planungsverwaltung auf die Notwendigkeit einer unbefangenen Planung hingewiesen wurde, erklärte die Vertreterin der Stadt „insoweit sei schon alles gelaufen“. Da ursprünglich 200 Wohneinheiten (WE) – wohl in Einfamilien- oder Reihenhäusern – von der Planungsverwaltung beabsichtigt waren, wie sich aus einem dazu eingeholten Verkehrsgutachten ergibt, muss man zu dem Ergebnis kommen, dass man sich ohne ausreichende Prüfung einer Forderung aus dem politischen Bereich kritiklos unterworfen hat. Möglicherweise deshalb hat man auch das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs für richtig angesehen, in dessen preisgekröntem Entwurf aus den ursprünglich 200 WE dann über 500 WE geworden sind. Auch diese Tatsache spricht dagegen, dass eine unvoreingenommene Planung, wie sie das Baugesetzbuch vorschreibt, erfolgt ist.

Bemerkenswert ist auch der Planungsinhalt mit einer absolut ungünstig erschlossenen Masse von 500 WE, wenn man dagegen das Planverfahren Rautheimer Straße betrachtet. Dort ist – möglicherweise auf Drängen des Bauunternehmers oder Investors – eine beachtliche Zahl von Einfamilien- und/oder Reihenhäusern in unmittelbarer Nähe zu der wichtigen Erschließungsstraße festgesetzt worden. Einen Zwang allein zu vier- bis fünfgeschossigen Wohnungsbauten hat man dort nicht gesehen.

2. Zahl der Wohneinheiten

Wie vorstehend erwähnt, ging die Planungsverwaltung ursprünglich von 200 WE aus. Diese Zahl würde die Probleme, insbesondere bei der Verkehrserschließung, deutlich erträglicher gestalten. Dies wird ersichtlich, weil die bestehenden Straßen, über die die Erschließung im Norden und Süden geführt werden soll, für die Aufnahme eines erheblich gesteigerten Pkw-Verkehrs ungeeignet sind. Mit den im Gebiet „An der Schölke“ und auf dem Grundstück Kälberwiese/Ecke Feldstraße geplanten insgesamt rund 600 WE wird dies deutlich.

Damit bei einem zusätzlichen Erschließungsverkehr von ca. 500 WE eine nicht durch ständiges Anhalten und Wiederanfahen geprägtes Verkehrsverhalten mit allen negativen Umweltfolgen eintritt, müsste in dem betroffenen Teilabschnitt der Kälberwiese und der Kleinen Kreuzstraße das Parken durch ein zumindest eingeschränktes Haltverbot unterbunden werden.

Umweltpolitiker, von illusionärem Wunschdenken geprägt, werden dem entgegenhalten, dass zukünftig die Pkw-Nutzung aus Umweltgründen- „Greta“ - deutlich zurückgehen wird. Der Umweltschutz-Gedanke werde sich in der Weise durchsetzen, dass die Menschen mehr das Fahrrad oder den ÖPNV benutzen werden. In Köln hat ein Neubaugebiet „Stellwerk 60“, in dem den Bewohnern vertraglich das Halten eines Pkw vertraglich untersagt werden sollte, dazu geführt, dass einige Zeit nach Einzug eine katastrophale Parksituation eingetreten ist, weil die Bewohner die übliche Zahl von PKWs angeschafft haben. Diese Erfahrung will man offenbar von der Stadtplanung nicht zur Kenntnis nehmen. Man will im vorliegenden Falle durch das Vorschreiben einer objektiv zu geringen Zahl von Einstellplätzen das Risiko eingehen, dass sich die Situation wie in Köln wiederholt. Das kann nur als verantwortungslose Planung aufgrund von politischem Wunschdenken angesehen werden, die zu einer verhängnisvollen „Total-Pleite“ führen muss.

Vom Grundsatz her muss bei der Zahl von rund 500 WE auf dem ehemaligen Sportplatzgrundstück gesehen werden, dass hier eine nicht vertretbare Menge von Wohnungen außerhalb der bisherigen Siedlungsstruktur und in geringer Entfernung von der lärmintensiven Autobahn A 391 gebaut werden soll. In einem frühen Vermerk hat die Planungsverwaltung warnend festgehalten, lärmempfindliche Wohn- und Schlafräume sollten auf der der A 391 abgewandten Seite, also nach Osten, angeordnet werden.

Aus der Planungsbegründung geht hervor, dass durchaus Probleme für die Erreichbarkeit des ÖPNV bestehen. Für im Endzustand von 500 – 600 WE eine Buslinie zu schaffen oder in einer Schleife umzulegen, scheint ein vom Kostenaufwand und auch bezüglich des Umweltschutzes unrealistisches Wunschdenken darzustellen. Dies erfährt seinen Gipfel, wenn in der frühen Planungsphase bescheidene Einkaufsmöglichkeiten völlig überzogen „gepriesen“ werden und ebenso noch die für normale Bewohner nicht praktizierte „fußläufige“ Erreichbarkeit der Innenstadt.

3. Obwohl der Siedlerverein unter dem 10. 05. 2019 in einem Schreiben an die Planungsverwaltung eingehende Kritik am Verkehrsgutachten vom März 2019 geübt hat, ist der Begründung des Bebauungsplanes nicht zu entnehmen, dass sich die Planungsverwaltung ernsthaft mit den kritischen Punkten auseinandergesetzt hat. Sie hat auch die nach Ansicht des Siedlervereins zwingende Notwendigkeit eines ergänzenden Gutachtens offenbar weder geprüft noch erörtert. Angesichts der offenkundigen Tatsache, dass der Gutachter die Verkehrsströme lediglich nach Richtzahlen und nicht nach offenbar vorhandenen Problempunkten beurteilt und bewertet hat, ist die Einholung eines Ergänzungsgutachtens zwingend erforderlich. Diese Notwendigkeit offenbart sich auch aus der Tatsache, dass nahezu alle in der Planvorbereitung von der Planungsverwaltung gemachten Planungsaussagen zur Erschließung aufgegeben worden sind.

a. Weder das Verkehrsgutachten Zacharias noch die Planbegründung erörtern die Ausgangssituation für die Verkehrserschließung des neuen Siedlungsgebietes. Diese ist für die zusätzliche Erschließung von 500 bis 600 WE deshalb problematisch, weil sie über Straßen erfolgen soll, die für einen derart großen zusätzlichen Verkehr von der Breite her nicht geplant waren und als Sammelstraßen nicht geeignet sind. Das gilt, wie in der Planbegründung dargestellt, schon für die Süderschließung über Kreuzstraße und Kleine Kreuzstraße, die außerdem durch den zusätzlichen Verkehr des neuen Baugebietes „An der Schölke“ belastet wird.

Die jetzt für praktikabel angesehene zusätzliche nördliche Erschließung über Feldstraße-Kälberwiese bzw. Amselstraße-Vogelsang zeigt besonders auffällig, dass diese Straßen Erschließungsstraßen nur für das vorhandene Baugebiet sind. Wer die Amselstraße betrachtet, erkennt sofort, dass sie, weil zu schmal, für zusätzlichen Verkehr ungeeignet ist. Sie wird aber mit Sicherheit von den Bewohnern des neuen Baugebietes und vom Schleichverkehr „Weststadt – Lehndorf/Kanzlerfeld“ benutzt werden, weil die morgendliche und abendliche Stausituation von „Kälberwiese/Sommerlust – Sackring“ über Amselstraße/Vogelsang umgangen werden kann.

Die genannten Straßen im Alt-Petritor sind so eng, dass nicht auf beiden Seiten geparkt werden kann, weil die Breite für ein drittes Fahrzeug auf gleicher Höhe nicht ausreichend ist. Das wechselseitige Parken erschwert den Durchgangsverkehr vor allem mit Lkws erheblich. Das muss in den stärker belasteten Tageszeiten zu Staus oder Behinderungen führen. Das beigefügte Foto zeigt die beengte Situation beeindruckend deutlich.

Gegen die Qualität des Gutachtens spricht, dass es feststellt, auf Kälberwiese und Feldstraße werde einseitig geparkt. Das gilt für den Abschnitt der Kälberwiese zwischen Sommerlust und Feldstraße keinesfalls. Es wird vielmehr auf beiden Seiten geparkt, allerdings wechselseitig, weil andernfalls der Durchgangsverkehr unmöglich ist. Sollte der Sachverständige mit „einseitig“ tatsächlich „wechselseitig“ gemeint haben, so ist er auf die Problematik nicht gutachterlich eingegangen, was eigentlich zwingend gewesen wäre.

Als Lösung des Problems würde sich anbieten, das Parken durchgehend nur auf einer Seite zu erlauben. Das würde allerdings den Begegnungsverkehr ganz erheblich erschweren. Als Konsequenz könnte nur in Betracht kommen, für den fraglichen Abschnitt der Kälberwiese absolutes oder eingeschränktes Haltverbot anzuordnen. Damit wären Parkplätze für den Besucher- und Anliegerverkehr ausgeschlossen, was einen erheblichen Eingriff in die Qualität des Siedlungsgebietes bedeuten würde. Zudem würde eine solche Regelung dem langjährig verfolgten Ziel der Verkehrsplanung widersprechen, wonach derart gerade Abschnitte zu verhindern sind, weil sie unweigerlich zu überhöhten Geschwindigkeiten verführen.

Höchst bemerkenswert ist, dass diese Problematik im Gutachten und in der Planbegründung nicht erörtert wird, obwohl sie eine schwerwiegende Folge der Planung mit dem Wohnbauprojekt ist. Es ist ein eindeutiger Fehler des Planverfahrens, der umso schwerer wiegt, weil der Siedlerverein das Verkehrsgutachten in seinem Schreiben vom 10. 05. 2019 deutlich kritisiert hat.

b. Ebenfalls ohne ausreichende Erörterung in der Planbegründung ist, dass die in das Belieben des jeweiligen Kraftfahrers gestellte Entscheidung, die südliche oder nördliche Ausfahrt zu nutzen, ermöglicht werden soll. Dies gilt auch für die Zulassung des Schleichverkehrs von der Weststadt nach Lehndorf/Kanzlerfeld mit beispielsweise der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt und dem Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut. Über Jahre hindurch hat die Planungsverwaltung versichert, dass die Erschließung des Wohnbaugebietes nur nach Süden hin erfolgt. Noch in der Niederschrift über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vom 23. Juni 2016, die als Anlage der Planbegründung beigefügt ist, wird eine Durchfahrt über die Kälberwiese ausgeschlossen. Es muss wie eine Verhöhnung der Betroffenen wirken, wenn dies ohne überzeugende Begründung geändert wird.

Die Vermeidung von Schleichverkehr wurde von der städtischen Verkehrsplanung bisher als unbedingte Pflicht angesehen, die von einem Gutachter aus Hannover nicht geteilt wird.

Wie das erste Verkehrsgutachten zeigt, hat die Planungsverwaltung unabhängig von der späteren Aussage über die Allein-Erschließung nach Süden, größten Wert darauf gelegt, dass sogar der Verkehr der ursprünglich 200 WE geteilt werden soll und die Durchfahrt nur für Polizei, Feuerwehr u. ä. möglich und zulässig sein sollte. In der Planbegründung wird keineswegs erörtert, warum man diese Beschränkung aufgibt. Allerdings hat man insoweit auf das zweite Verkehrsgutachten verwiesen, das in außerordentlich bedenklicher Weise die freie Durchfahrt einschließlich Schleichverkehr für unproblematisch ansieht.

c. In der Planbegründung vermisst man weiter, dass die zusätzliche Belastung der Kälberwiese durch den Teilbereich Kälberwiese/Ecke Feldstraße mit 35 bis 40 WE erörtert wird. Wie schon im Verkehrsgutachten nicht zufriedenstellend bewertet, wird die Belastung der Einmündung Sommerlust in die Kälberwiese in der Planbegründung nicht hinreichend erörtert und bewertet. Das realitätsferne Gutachten lässt weitgehend den Pkw-Verkehr mit einer großen Zahl von Schülern, Lehrkräften und Eltern unberücksichtigt, die zur morgendlichen und nachmittäglichen Stoßzeit zu erheblichen Stauungen führt. Schon jetzt führt der starke Verkehr dazu, dass nur wenige Fahrzeuge pro Ampelphase in den Sackring einbiegen oder ihn überqueren können.

Die Ausfahrt aus der Kälberwiese wird seit einigen Monaten dadurch erschwert, dass es im Gegensatz zu früher mit Rechtsabbiegespur und Links- und Geradeausspur nur noch eine Spur gibt. Hierdurch wird die auch wegen des stark genutzten südlichen Fußgängerübergangs am Sackring die Zahl der ausfahrenden Fahrzeuge außerordentlich stark verringert. Diese Entscheidung hat der Bezirksrat auf Grund einer das Fahrrad begünstigenden Ideologie getroffen, nachdem sich mehrere andere zuvor geprüften Einmündungen in den Ring als für das „Fahrrad-Experiment“ ungeeignet erwiesen haben.

Ein vergleichbarer Engpass tritt in den Stoßzeiten bei der Ausfahrt aus der Schölkestraße in die Hildesheimer Straße auf. Pro Grünphase können dort nur drei PKWs, maximal vier, ausfahren. Das führt ebenfalls zu unerwünschten und sich ständig wiederholenden Stausituationen, die die Menschen in Kindergarten und Wohngebäuden durch Schall und Abgase dauerhaft belasten.

Durch den geplanten Bau einer zweizügigen Grundschule mit dem Arbeitstitel „Wedderkopsweg“, der Erweiterung der Kindertagesstätten Schölkestraße und Kälberwiese/Spatzenstieg und dem Bau der Kindertagesstätte Feldstraße muss sich die Verkehrsbelastung noch deutlich verschlechtern. Auch diese Fakten werden in dem Verkehrsgutachten „März 2019“ nicht oder nicht ausreichend gewürdigt. Noch schwerer wiegt, dass dies auch nicht in der Planbegründung geschieht.

Zusammenfassend könnte zu dem mehrfachen Aufgeben der in der Vorphase von der Planungsverwaltung nachdrücklich geäußerten Standpunkten und Zusagen geurteilt werden, dass die Planungsverwaltung bis hinauf zu dem Stadtbaurat mangelhaft qualifiziert ist. Ein solches Urteil möchte aber der Siedlerverein keineswegs fällen. Richtig dürfte vielmehr sein, dass sich die Verwaltung den ideologisch geprägten Forderungen aus dem Bereich der Politik unterworfen hat.

Damit hat sie ihre eigenen fachlichen Kompetenz aufgegeben und geradezu verraten.

4. In den Bereich der Ideologie gehören auch die Festsetzungen über die Zahl der nachzuweisenden Einstellplätze. Ein Stellplatz pro WE ist das Maximum, das erfüllt werden muss. Diese Anzahl dürfte angesichts der Verbreitung von PKWs nicht der Zahl der Fahrzeuge entsprechen, die von den Bewohnern beschafft und genutzt werden wird. Die Möglichkeit, die Zahl der Einstellplätze bis auf 0,6 pro WE zu senken, würde in der Realität zu absolut unbefriedigenden Zuständen führen. Das Experiment der Stadt Köln durch vertragliche Verpflichtungen die Zahl der PKWs zu begrenzen, hat sich als völlig realitätsfremd herausgestellt. Es wäre höchst bedenklich, die Utopie eines Umstieges auf Fahrrad und ÖPNV in ähnlichem Ausmaß der Planung zugrunde zu legen. Eine Wiederholung in Braunschweig sollte wegen der nachhaltig negativen Folgen unterlassen werden.

5. In dem Gutachten zur Entwässerung der zukünftig versiegelten Flächen geht die Firma Fugro von einem mittleren Grundwasserspiegel aus. Der Grundwasserspiegel ist im Fall vorangegangener Stark-Niederschläge in diesem Gebiet wesentlich höher, d.h. das geplante Regenwasserrückhaltebecken wird auf Grund seiner geringen Tiefe, im Bereich der mittleren Höhe des Grundwassers, bereits vorgefüllt. Da das Hochwasserrückhaltebecken unter gleichen Voraussetzungen auch vorgefüllt sein wird, können die Becken, die angegebenen Mengen nicht aufnehmen. In Fällen anschließender $HQ_{100/2h}$ und $HQ_{100/48h}$ kommt es zu so zu weitaus größeren Überflutungen als in dem Gutachten dargestellt. Die Becken können die veranschlagten Wassermengen nicht aufnehmen.

6. Durch Aufweitung der Durchlässe am Spatzenstieg und Kälberwiese kann der Wasserspiegel kaum beeinflusst werden. Bedingt durch die Klimaveränderungen haben Starkregenereignisse in Deutschland zugenommen. Zukünftig werden Überflutungen in dem Gebiet Alt-Petritor, zum Schutz der unterhalb liegenden Gebiete, in Kauf genommen. Dieses Entwässerungskonzept ist auf Grund des hohen Versiegelungsgrads der Baugebiete und der Lage in einem feuchten Gebiet mit hohem Grundwasserstand an die veränderten Bedingungen in Folge der Klimaveränderungen und Starkregenereignisse nicht anpassbar. Hab und Gut der Anwohner in dem Gebiet durch die die zusätzliche höhere Versiegelung stärker gefährdet.

Insgesamt haben neuere Erkenntnisse über Starkregenfälle keinen oder keinen ausreichenden Eingang in die Planung und ihre Begründung geführt, obwohl der Siedlerverein auf Beiträge in der FAZ nach außerordentlichen Starkregenfällen in Bayern hingewiesen hat. Die Problematik wird in dem Beitrag der FAZ vom 30. September 2019, „Wie sich Städte für heftige Regenfälle rüsten“, ausführlich erörtert.

Abschließend ist festzustellen, dass der Stadtteil Alt-Petritor nach dem Planentwurf vor allem durch den zusätzlichen Verkehr und auch durch die infolge größerer Versiegelung zwangsläufig geringere Versickerung erheblich stärker belastet wird. Die Planbegründung ist in den kritischen Punkten weitestgehend unzulänglich. Sie erkennt teilweise die Problematik überhaupt nicht. Rechtswidrig ist, dass diese

Problematik in der Planbegründung kaum einer erschöpfenden Überprüfung mit qualifizierten Ergebnissen zugeführt wird. Es erscheint daher zwingend, den

gesamten Planentwurf einer umfassenden und qualifizierten Überprüfung zuzuführen.

Wolfgang Heine, Vorsitzender

Hans Ochmann, Stellv. Vorsitzender