

10. Stellungnahmen aus der Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB

Anzahl: 13 Stellungnahmen

Stellungnahme 1

Im Bebauungsplan für das Gebiet Süderfeld III ist ein ca. 2 m hoher Lärmschutzwall vorgesehen. Meine Frau und ich / Wir befürchten eine Reflexion des Verkehrslärms der Dachtmisser Str. in Richtung unseres Grundstückes am Wahlsberg und damit eine unzumutbarer Zunahme der jetzt schon erheblichen Belästigung durch den Straßenlärm.

Um dem entgegenzuwirken, kommt nur ein zusätzlicher Lärmschutzwall von 2 m Höhe gegenüber des geplanten Walls infrage.

Jetzt lässt sich das noch in die Erschließung Einplanung und muss nicht nach späteren eventuellen Klagen von der Gemeinde nachgerüstet werden.

Eine Zufahrt zu dem Acker lässt sich für den betroffenen Landwirt problemlos über den geplanten Kreisell verwirklichen.

Stellungnahme 2

Wir regen an, das geplante an unser Grundstück grenzende Regenrückhaltebecken mit einem Wall in Richtung unseres Grundstückes enden zu lassen. An dieser Stelle ist, wie Ihnen bekannt, die tiefste Stelle des Gebiets. Ein Wall schützt uns zusätzlich vor Wassermassen bei Unwettern mit Starkregen und hat sich wie bisher auch bewährt.

Auch bitten wir zu bedenken, dass das Regenrückhaltebecken in ausreichender Entfernung zu unserem Grundstück errichtet wird und nicht direkt auf die Grundstücksgrenzen gesetzt wird.

Zudem bitten wir einen möglichen Wall nicht zu bepflanzen, was später zu einer Verbuschung führen würde, die den freien Fluss des Wassers und damit die Funktion des Beckens beeinträchtigen kann.

Stellungnahme 3

Ohne bereits genauere Überlegungen zu einem Bauvorhaben in dem o.g. Baugebiet getätigt zu haben, würden wir gerne die Möglichkeit aufrechterhalten sehen, eine Außenfassade so ähnlich gestalten zu können, wie einige Bauherren dies im Dachsring bzw. Igelweg in Vögelsen getan haben. Beispielsweise haben Herr A.S. (Igelweg 10) oder auch Herr H.K. (Dachsring 37) Fassaden ausgestaltet, bei denen deutlich mehr als 20% einer Hauswand aus Holz bestehen.

Wir sind der Meinung, dass eine Häusermischung hinsichtlich der Fassaden im Dachsring/Igelweg ausgezeichnet gelungen ist und daher auch im neuen Baugebiet einer ähnlichen Regelung wie im Dachsring/Igelweg nichts im Wege stehen dürfte.

Abschließend möchten wir anmerken, dass eine Regelung wie die jetzige mit „20% anderer Materialien je Hausseite“ zudem deutlich restriktiver ist als eine Regelung wie „20% der gesamten Fassade“. Nach der jetzigen Regelung wäre eine Ausgestaltung der Fassade wie beispielsweise bei Herrn S. schon gleich gar nicht umsetzbar (eine komplette Hausseite aus Holz).

Stellungnahme 4

hier: Entwässerung

1. Im nördlichen Bereich des an der Pferdewiese entlang laufenden Grünstreifens mit Weg muss zusätzlich ein Entwässerungsgraben oder eine andere, effektive Maßnahme durchgeführt und damit sichergestellt werden, dass kein Oberflächenwasser in die Pferdewiese gelangen kann.

Begründung:

Im Vorentwurf des Planungsbüros Beußel wird unter Pk. 4.3. das Entwässerungskonzept dargelegt. Hierin heißt es u.a.: „Das im Überflutungsfall abfließende Niederschlagswasser wird von Gräben aufgenommen, abgeleitet und abflusssdynamisch beruhigt.“

In der Planungskizze beginnt ein Entwässerungsgraben jedoch erst am südlichen Ende bei dem Überweg zur Straße Pferdewiese. Nördlich davon fehlt jede Form von Entwässerungsvorrichtung. Ebenso fehlt eine Begründung, weshalb der Entwässerungsgraben erst südlich dieser Stelle beginnen soll.

Wenn diese Planung in der jetzt vorliegenden Form umgesetzt wird, so würde das dazu führen, dass sich im Falle eines Starkregenereignisses das gesamte Oberflächenwasser von allen Grundstücken und Verkehrsflächen des nach Südosten geneigten Süderfelds III, 1. Bauabschnitt auf die ebenfalls

Nr. Anregung

nach Südosten geneigte Fläche der Pferdewiese ergießt und somit die Grundstücke und ebenso die Häuser Nr. 6 bis 1 überflutet würden. Dies würde zu erheblichen Wasserschäden führen.

2. Für die Bepflanzung des östlichen Grünstreifens entlang der Pferdewiese und darüber hinaus sollen ausschließlich niedrig wachsende Bäume vorgesehen werden.

Begründung:

Nur niedrig wachsende Bäume würden einen starken Schattenwurf auf alle angrenzenden Grundstücke verhindern. Hierfür sollen daher auch Bäume vorgesehen werden, die man als arrivierte Neophyten ansehen kann. Selbst aus Naturschutzgründen erscheint eine entsprechende Auswahl vertretbar, da es unter den ausschließlich einheimischen Bäumen so gut wie keine niedrig wachsenden gibt und eingebürgerte Neophyten seit langer Zeit zum Bild unserer Flora gehören.

Die Unterzeichnenden bitten um Nachricht, wie der Gemeinderat in diesem Punkt entschieden hat und welche Maßnahmen dies bezüglich umgesetzt werden sollen.

Stellungnahme 5

1.) Verkehrsproblem:

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt hält sich die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/Std. Insbesondere die Fahrerinnen und Fahrer, welche aus dem Dachtmissener Weg in den Kiefernweg einbiegen, fahren hier mit stark erhöhter Geschwindigkeit, dies betrifft auch die Busfahrer. Der Kiefernweg ist ein Schulweg. Bereits jetzt ist er alles andere als sicher für die Vögelsener Schulkinder, weil es vor der Kurve keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie z.B. Blumengefäße, wie in der Feldstraße oder Bremsschwellen, wie im Brockwinkler Weg gibt.

Durch die Bebauung wird sich das Verkehrsaufkommen erheblich erhöhen. Es ist von ca. 200-300 Einheiten über viele Jahre in mehreren Bauabschnitten die Rede. Nach der Verkehrsuntersuchung, welche im März 2016 von der Gemeinde Vögelsen beauftragt wurde, wird sich die Menge des Verkehrs im Kiefernweg verdoppeln. In der Verkehrsuntersuchung wurde als Messzeitpunkt die Uhrzeit zwischen 15.00 — 18.00 Uhr zu Grunde gelegt. Der Messzeitpunkt ist für eine Schulstraße in der die Hauptverkehrszeit natürlich nicht von 15.00 Uhr -18.00 Uhr ist (da die Schule zu diesen Zeiten bereits geschlossen ist und keine Kinder von der Schule mehr nach Hause gehen oder mit Autos abgeholt werden) falsch gewählt worden. Ein Messzeitpunkt von 07:00 -09:00 Uhr (Schulanfang) oder von 13:00 —15:00 Uhr (Schulende) würden ganz sicher zu andere Ergebnisse führen.

Bereits jetzt fahren trotz LKW Durchfahrtsverbot ca. 10% LKWs (s. Verkehrsuntersuchung März 2016) beidseitig durch den Kiefernweg. Dies haben wir bereits bei der Polizei in Bardowick mündlich angemerkt, jedoch fanden bisher keinerlei Verkehrskontrollen diesbezüglich statt.

Viele Haushalte in dörflicher Umgebung besitzen zwei PKWs und fahren zum Einkaufen, zur KITA, zur Schule (Turnunterricht) usw. mehrmals am Tag. Die Laster und Handwerker sind ohnehin immer unter Zeitdruck und werden sich auch nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Des Weiteren werden die LKW die Straße Kiefernweg schädigen und wir als Anwohner müssen die Reparaturkosten tragen. Dies ist untragbar.

Zumal Alternativen vorhanden sind. Der „Birkenweg“ und die Straße „Am Süderfeld“ gehen vom Brockwinkler Weg ab und könnten einfach fortgeführt und als Zufahrtsstraße zusätzlich genutzt werden. Im Falle der Straße „Am Süderfeld“ würden die Autos vor dem Altenheim und der Kindertagesstätte direkt in das Neubaugebiet gelangen. Im Falle des Birkenweges nach der KITA, wo bereits Bremsschwellen vorhanden sind.

Kindergartenkinder werden in der Regel gebracht und abgeholt. Schulkinder gehen allein zur Schule und nach Hause, dann nachmittags zum Sport in die Turnhalle bei der Grundschule oder ins Gemeindehaus direkt neben der Grundschule. Die Gefahr für den Vögelsener Nachwuchs ist hier noch viel höher. Es ist daher völlig unklar, warum der Kiefernweg als alleinige Zufahrtsstraße für das Baugebiet Süderfeld III dienen soll, wenn andere Alternativen ebenfalls vorhanden sind.

Es gibt noch mehrere Familien, welche hier Ihren Einspruch geltend machen wollen. Vögelsen soll wachsen aber der Nachwuchs wird nicht geschützt? Es soll die Straße „Am Süderfeld“, so wie Fr. Rogge (unsere Bürgermeisterin) bei der letzten Sitzung mitgeteilt hat, nur als Feuerwehr Notzufahrt mit einem Poller, welcher dann aufgemacht wird, genutzt werden. Obwohl 60% (lt. Verkehrsgutachten S. 11) des Verkehrs sich Richtung Osten/Lüneburg über die K21 bewegt soll genau diese Anbindung geschlossen bleiben?

Es wurde nach mehrfachem Nachfragen verschiedener Bürgern in den verschiedenen Bauratssitzun-

Nr. Anregung

gen (vom Rat oder Fr. Rogge), aus welchem Grund die Straße „Am Süderfeld“ für den Autoverkehr geschlossen bleiben soll, nie eine plausible Antwort gegeben. Es herrschte sogar geschlossenes Schweigen auf allen Rängen? Nun soll dadurch die Hauptverkehrslast der Kiefernweg /Schulweg tragen. Sorry für die Wortwahl aber das ist doch milde gesagt großer Schwachsinn!!!

Diese Straße „Am Süderfeld“ führt direkt in das Neubaugebiet und würde die Schulstraße stark entlasten. Es wäre zumindest eine solidarische Verteilung der Verkehrslast und wäre für die Sicherheit der Kinder wichtig. Es stimmt wohl, dass diese Straße etwas schmaler ist als der Kiefernweg, aber dafür ist sie keine Schulstraße mit Kindern und es fahren dort keine Busse und so gut wie keine LKW in beide Richtungen.

Durch den Kiefernweg fahren bereits jetzt beidseitig die Busse und die Straßenbreite ist dafür nicht ausgelegt, so dass man auf den nicht vorhandenen Bürgersteig mit dem PKW ausweichen muss, damit es nicht zu Zusammenstößen kommt. Des Weiteren ist genau dort, wo die Kinder die Straße zur Schule überqueren (gelbe Füße) eine starke Kurve und somit sehr schlecht einsehbar. Von oben (aus Richtung Dachmisser Weg) rasen die Busse an dieser Stelle jeden Tag viel zu schnell den Berg hinunter. Wir können es genau beobachten, da wir dort genau aus dem Küchenfenster schauen können. Auch jetzt „ ohne doppelten Verkehr“ wäre hier dringend eine Verkehrsberuhigung/ Sicherung notwendig.

Wir haben vor knapp 2 Jahren an die Gemeinde Bardowick und direkt an Vögelsen geschrieben, mit der Bitte, zumindest die vorhandene Verkehrsschilder „Tempo 30“, „Achtung Schulkinder“, welche sehr stark ausgebleichen sind zu erneuern. Es braucht nur einige Schrauben um dies zu tun, aber bisher ist leider nichts passiert. Wir haben stattdessen eine Holzfigur mit Tempo 30 drauf dort selber platziert in der Hoffnung auf Besserung. Jedoch wurde diese nun schon zum 3. Mal von Jugendlichen zerstört.

Nur von unten (Innenstadtseite) wurde neu ein rotes Tempo 30 auf die Straße aufgebracht. Vom Dachmisseener Weg kommend fehlt dies leider bis heute. Man hat leider das Gefühl, das das Wohl und die Sicherheit der Kinder gegenüber anderen Interessen hier zurückstehen muss! Diese gefährliche Situation besteht schon lt. unseren Nachbarn seit Jahrzehnten. Eins ist aber klar, mit Schildern jeglicher Art ist die erhöhte Geschwindigkeit hier nicht zu reduzieren. Unserer Meinung nach würden Bremsschwellen, wie z. B. bereits jetzt vorhanden vom Brockwinkler Weg nach Reppenstedt an den richtigen Stellen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen.

2.) Oberflächenwasserproblem:

In der Regel werden Neubaugebiete von einem Grünstreifen umrahmt. Dieser dient zum respektvollen Abstand voneinander, als Sickermöglichkeit für Regenwasser, als Spazierweg usw. Dieser soll nun zu den Grundstücken zum Kiefernweg fehlen? Dies ist empörend und wird sicherlich auch nicht zur Attraktivität der Grundstücke beitragen. Wir haben uns erst vor 2 Jahren das Haus im Kiefernweg gekauft und alles soweit renoviert und dabei extra auf Feuchtigkeit im Haus geachtet.

Wir haben großes Bedenken, wenn direkt über uns im Süderfeld mit jetzt nur 5 Meter Abstand zu unserer Grenze ein neues großes Wohngebiet gebaut wird, das wir als auf dieser kurzen Distanz bereits 4-5 Meter tiefergelegenes Gebiet dann mit Überschwemmungen zu kämpfen haben. Dieses ist ja in der Vergangenheit auch in Vögelsen im Kiefernweg bereits jetzt schon häufiger passiert.

Wir bitten dies zu bedenken. Unsere Nachbarn sind bereits mehrfach in der Vergangenheit betroffen gewesen und wir befürchten dass uns dieses Problem dann leider auch betrifft. Wer haftet in diesem Fall?

In einer kleinen Gemeinde von ca. 2300 Einwohner verteilt über ganz Vögelsen soll nun über die nächsten Jahre im Süderfeld III ein im Verhältnis zur gesamten Einwohnermenge von Vögelsen (mit ca. 800-1000 neuen Anwohnern) ein Neubaugebiet entstehen? Das passt doch nicht zusammen. Wir sind generell nicht gegen Zuzug für Vögelsen aber bitte nicht unter diesen Umständen und in dieser Größenordnung. Wir haben starke Bedenken bezüglich der Verkehrssituation und der Überschwemmungsgefahr unseres Grundstückes im Kiefernweg.

Stellungnahme 14

Einseitige Belastungen der Altbürger durch mehr Verkehr

Nr. Anregung

Die Wahl des Standortes für eine Dorferweiterung führt zwangsläufig zu einer erhöhten Belastung der Anlieger an den Straßen: Kiefernweg, Dachtmisser Straße, Dorfstraße, Lüneburger Straße und Bardowicker Straße.

Diese Anlieger werden bereits jetzt deutlich mit Verkehr belastet, die Wahl des Standortes für ein neues Baugebiet an dem jetzigen Standort verschärft die Lage nur.

Wahl des Standortes im Allgemeinen

Auf welcher Grundlage wurde überhaupt ein Baugebiet an einem Standort vorgesehen der dazu führt das der größte Teil des Verkehrs durch den ganzen Ort fahren muss?

Wäre hier nicht das Gebiet nördlich der Feldstraße und östlich der Bardowicker Straße geeigneter?

Ein Teil des Verkehrs könnte direkt nach Bardowick abfließen ohne durch den Ort fahren zu müssen.

Der andere „Lüneburger“ Verkehr könnte durch die Feldstraße abfließen.

Welche Argumente führten zu der Standortwahl (Süderfeld III)? Gab es hier überhaupt Abwägungen die ein belastbares Verkehrskonzept zugrunde hatten? Wurden anderen Standorte in Erwägung gezogen, bei denen offensichtlich mit einer besseren Verträglichkeit für den Ort zu rechnen gewesen wäre? Wenn ja, gibt es hierzu belastbare, belegbare Gutachten oder Abwägungen?

Verkehrssicherheit im Dorf

Der zunehmende (meist zu schnelle) Verkehr erfordert meiner Meinung nach ohnehin ein ganzheitlich zu betrachtendes Verkehrskonzept für Vögelsen, welches dieser geplanten, starken Erweiterung des Ortes Rechnung trägt. So fehlen mir insbesondere Querungshilfen in den Bereichen Dorfstraße (zwischen Thingplatz und Schulstraße), im Kiefernweg und Lüneburger Straße im weiteren Verlauf zu den „Vogelwegen“.

Die Kreuzung Dachtmisser Straße/Dorfstraße könnte in dem Zuge zu einer Straße mit abknickender Vorfahrt geändert werden. Dies würde automatisch den von und nach Mechtersen abfließenden Verkehr sinnvoll und wirksam ausbremsen. Der Verkehrsfluss in den Hauptrichtungen würde geräuschärmer. Die Anwohner im Kreuzungsbereich würden entlastet werden.

Querungshilfen Dachtmisser und Lüneburger Straße: Hier sollte in dem Zuge eines Verkehrskonzepts über eine Lösung mit Bedarfsampeln geplant werden. Zu oft kommt es gerade hier zu kritischen Situationen. Diese Ampeln sollten nach neuestem Stand gleich mit einer Geschwindigkeitsregel-/überwachung ausgestattet sein.

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text meiner Einwendungen den Ratsgremien der Gemeinde zwecks Stellungnahme weiterzuleiten. Darüber hinaus beantrage ich Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme der Gemeinde.

Ich behalte mir vor, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Klage gegen das Projekt zu erheben.

Stellungnahme 7

Fehlende Lösung der Verkehrsproblematik

Die folgenden drei Zitate sind dem Entwicklungskonzept 2006 der Samtgemeinde Bardowick entnommen. Die darin enthaltene Argumentation übernehme ich inhaltsgleich:

„Die weiteren Siedlungsentwicklungen in Bardowick (Ilmer Weg West II) und in Vögelsen (am nordöstlichen bzw. südlichen Ortsrand) stehen allerdings in Abhängigkeit von verkehrspolitischen Lösungen.“

Eine verkehrspolitische Lösung liegt mit dem Bebauungsplan nicht vor.

„Die Siedlungserweiterungsflächen Ilmer Weg West II in Bardowick sowie die Siedlungserweiterungsfläche in Vögelsen sollen jedoch erst baulich genutzt werden, wenn es gelungen ist, die Verkehrsinfrastruktur so zu entwickeln, dass sowohl der Pendlerverkehr Richtung Lüneburg, als auch der Zielsuchverkehr Richtung A 250 durch eine weitere Bebauung in diesem Bereich nicht zu einer Überbelastung der vorhandenen Straßen bzw. der Wohnbevölkerung führt.“

Die Verkehrsinfrastruktur ist weder so entwickelt noch im Bebauungsplan derart konzeptioniert, dass sowohl der Pendlerverkehr Richtung Lüneburg, als auch der Zielsuchverkehr Richtung A 250 durch eine weitere Bebauung in diesem Bereich nicht zu einer Überbelastung der vorhandenen Straßen bzw. der Wohnbevölkerung führt. Eine Überbelastung der K 50 nicht zuletzt durch das Süderfeld III ist

Nr. Anregung

zu erwarten.

„Darüber hinaus werden die Ortsverbindungswege zwischen Vögelsen und Radbruch bzw. Mechter-
sen und Radbruch sowie die Ortschaft Mechter-
sen in steigendem Maße mit Durchgangsverkehr in
Richtung A 250 belastet. Da diese Straßen nicht für diesen Verkehr ausgelegt sind, sollte bei der
künftigen Planung auch beachtet werden, dass zusätzliche, größere Neubauflächen in Vögelsen hier
dazu beitragen würden, weiteren Individualverkehr auf diese Streckenabschnitte zu lenken.“

Diese Passagen des Entwicklungsberichts macht sich auch der Landkreis Lüneburg in seiner Stel-
lungnahme zum Bebauungspläne zu eigen. Er führt weiter aus: „Erst nach einer Lösung der Ver-
kehrspröblematik ist die Siedlungsentwicklung voranzutreiben.“

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist eine Bebauung des Süderfelds III abzulehnen bis
ein umfassendes und tragfähiges Verkehrskonzept mit Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrs-
flüsse auch durch die voraussichtlichen Entwicklungen der Nachbargemeinden vorliegt.

Mangelnde bzw. fehlende Abwägung der Verteilung der Belastung durch zusätzlichen Verkehr

Aus der Verkehrsuntersuchung ist ersichtlich, dass es zu einer deutlich höheren Verkehrsbelastung
des Kiefernweges durch die Bebauung Süderfeld III kommen würde.

Dennoch wurde keine Abwägung durchgeführt, die Straße „Am Süderfeld“ zum geplanten Baugebiet
hin für den normalen Verkehr grundsätzlich zu öffnen. Im Bebauungsplan ist nur ein Abfluss zur K 50
vorgesehen. Es wurde versäumt, diese Planalternative überhaupt in Betracht zu ziehen. Somit würde
die Verkehrsbelastung einseitig auf den Kiefernweg gelegt werden. Eine Gleichbehandlung der ver-
schiedenen Interessen beider Bereiche innerhalb der Dorfgemeinschaft fand nicht statt. Zum einen ist
dieses Versäumnis natürlich zu rügen. Zum anderen ist davon auszugehen, dass, wenn eine solche
Abwägung durchgeführt werden würde, die Öffnung der Straße „Am Süderfeld“ ob mit oder ohne
einer Ertüchtigung des Brockwinklerwegs in Richtung Dachtmissen zu einer gleichmäßigen Ver-
kehrsbelastung, eines besseren Verkehrsabflusses aus dem Altdorf heraus und einer Entlastung der
K 50 führen würde.

Obwohl vielleicht nicht gerichtsnotorisch, ist hier zu ergänzen, dass bei einer solchen Lösung aus
Sicht der Dorfgemeinschaft sicherlich die Lasten solidarisch und nicht -wie jetzt vorgesehen- einseitig
verteilt werden würden.

Unrealistische Abschätzung der Belastung durch zusätzlichen Verkehr

Aus der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (teilweise auch „Verkehrskonzept“ genannt) ist ersicht-
lich, dass nur an einem Tag (Mittwoch 09.03.2016) innerhalb von drei Stunden eine Verkehrszählung
gleichzeitig (?) an zwei Orten durchgeführt wurde. Auf der Berechnung der bei dieser mangelhaften
Stichprobe erfassten Mengen fußen alle Einschätzungen hinsichtlich des heutigen und des zu erwar-
tenden Verkehrsaufkommens.

Statistisch ist diese Stichprobe nicht repräsentativ.

Folgerungen auf ein Verkehrsaufkommen pro Tag sind damit unzulässig. Abgesehen von Schwan-
kungen innerhalb des Jahresverlaufs (zum Beispiel durch ein geändertes Freizeitverhalten entspre-
chend der Jahreszeiten oder aufgrund von Schul- und Ferienzeiten) kann auf der Basis der ungenü-
genden Zählung definitiv nicht einmal auf eine Tages- bzw. gar auf eine Wochenbelastung geschlos-
sen werden.

Damit ist die Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität bzw. die Abschätzung der tat-
sächlich zu erwartenden ständigen Verkehrsbelastung für beide betrachteten Verkehrswege „Knoten
Dachtmissen Str./Kiefernweg“ und „Brockwinklerweg/Pesthüttenweg“ fachlich falsch.

Alle Abschätzungen und Aussagen wie zum Beispiel „die Spitzenstunde ergibt sich von 16.30 bis
17.30 Uhr“ sind in Bezug zu dem gemessenen singulärem Ausschnitt von 15.00-18.00 Uhr sinnfrei
und fachlich unhaltbar.

Die Behauptungen können vielleicht auf allgemeinen Erfahrungen beruhen, sind aber keinesfalls
korrekt gezählt und somit irrelevant. Zum Beispiel kann die Verkehrsbelastung von 7.30 bis 8.30 Uhr
im Kiefernweg tatsächlich viel größer sein als von 16.30 bis 17.30 Uhr.

Darüber hinaus wurde die für eine Wohnstraße wie den Kiefernweg bestehende ungewöhnliche Be-
lastung durch Buslinien nicht berücksichtigt. Es fahren drei Omnibuslinien der KVG Stade durch den
Kiefernweg (Linie 5002, 5404 und vor allem 5009) und zwar in beide (!) Richtungen.

Durch die geplante Bebauung Süderfeld III wird sich der Bedarf für die Versorgung mit öffentlichen
Verkehrsmitteln vergrößern. Dieser Sachverhalt fehlt in der Betrachtung der Verkehrsuntersuchung

Nr. Anregung

ebenfalls vollkommen.

Die Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan geht fälschlicherweise vom (fragwürdigen) IST-Zustand der Verkehrsbelastung am Kiefernweg mit 630 Kfz/Tag aus. Die Folgerungen können sich somit nicht auf die zusätzliche Belastung durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund einer Bebauung des Süderfeldes III beziehen und sind somit nicht aussagekräftig.

Unzureichende Festlegung von baulichen Maßnahmen

In der Verkehrsuntersuchung wird mit einer Querungshilfe ohne Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) eine bauliche Maßnahme für den Kiefernweg kurz erörtert. Im Bebauungsplan ist aber kein Verkehrskonzept vorhanden, in dem bauliche Maßnahmen gegenüber abgewogen und insbesondere für den Kiefernweg festgelegt sind. Dem Bebauungsplan ist nur zuzustimmen, wenn sinnvolle verkehrsberuhigende und gefährdungsreduzierende Maßnahmen festgeschrieben werden. In diesem Rahmen ist die Integration des Baus von Bremsschwellen im Bebauungsplan zu fordern.

Zu empfehlen sind dabei ähnliche Schwellen, wie jetzt schon zum Beispiel in Reppenstedt auf der „Brockwinkler Straße“ im Übergang zur Straße „Gut Brockwinkel“ vorhanden sind. Diese reduzieren nachweislich die Verkehrsgeschwindigkeit auf den vorgeschriebenen Wert und funktionieren zusätzlich geräuscharm. Schwellen aus Pflastersteinen wie derzeit im Brockwinklerweg in Vögelsen haben einen geringen Effekt und erhöhen die Lärmbelastung der Anwohner.

Aufgrund der langjährigen Erfahrung bzw. Beobachtungen aller Anwohner hat sich gezeigt, dass PKW im Kiefernweg regelmäßig Geschwindigkeiten um 50 km/h und auch darüber hinaus erreichen. Die aufgestellten Verkehrszeichen „Achtung Fußgänger“ und „Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ sind oftmals wirkungslos. Geschwindigkeitsmessungen finden nicht statt.

Im Zuge der zu erwartenden stärkeren Verkehrsbelastung ist eine Umsetzung des Bebauungsplans ohne die Festlegung baulicher Maßnahmen im Kiefernweg nicht sinnvoll. Aber nur so kann vor dem Hintergrund der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsbelastung eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs und Verlangsamung des verbleibenden motorisierten Verkehrs erreicht werden. Die Verkehrssicherheit und eine Reduzierung des Unfallrisikos insbesondere für die Grundschüler und die Qualität des Wohnumfeldes kann nur durch wirksame bauliche Maßnahmen sichergestellt werden. Mit der Erfahrung und Beobachtung des derzeitigen Fahrverhaltens der PKW ist davon auszugehen, dass eine Querungshilfe ohne „Zebrastrreifen“ das Problem der überhöhten Geschwindigkeiten nicht beseitigen würde. Der Verkehr würde weiterhin und in größerer Frequenz als derzeit ungebremst mit teilweise um 50 km/h an der Querungshilfe vorbeifahren.

Der Bebauungsplan ohne Festlegung sinnvoller baulicher Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Verlangsamung des Verkehrs ist deshalb abzulehnen.

Anregungen

Zusätzlich möchte ich noch zwei Anregungen geben, die im Zuge einer Überarbeitung des Bebauungsplans neben der Öffnung der Straße „Am Süderfeld“ und der Einrichtung von Bremsschwellen eine sinnvolle Realisierung finden könnten:

Der Kiefernweg könnte von beiden Seiten als Anliegerstraße ausgewiesen werden. Die Durchfahrt der Buslinien könnte weiterhin frei bleiben. Alternativ ist es denkbar, die Buslinien anstatt durch den Kiefernweg komplett über die K 50 zu führen. Dadurch kann auch der zu erwartenden Erfordernis Rechnung getragen werden, dass die Anwohner des Süderfelds öffentliche Verkehrsmittel nutzen möchten, der Bedarf also zunimmt.

Diese Maßnahmen sind aber nur mit der gleichzeitigen Abschaffung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 6 NKAG für straßenbauliche Maßnahmen in der Gemeinde Vögelsen akzeptabel. Es würde dem Gleichbehandlungsgrundsatz widersprechen, wenn die Anwohner des Kiefernwegs für die Straßenschäden, die vorwiegend durch den ständigen Busverkehr verursacht werden, auch noch finanziell zur Rechenschaft gezogen werden.

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text meiner Einwendungen den Ratsgremien der Gemeinde für ihre Stellungnahme zuzuleiten. Darüber hinaus beantrage ich Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme der Gemeinde. Ich halte mir offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse oder Gutachten einzubringen.

Nr. Anregung

Ich behalte mir vor, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Klage gegen das Projekt zu erheben.

Stellungnahme 8

Ich beziehe mich auf den Bebauungsplan Nr. 19, insbesondere auf die Bungalowbauweise für den Bereich WA5. Dort wird u.a. eine zulässige Dachneigung von 20-30° festgesetzt.

Nach eigenen Recherchen im Internet (Anlage 1-3) sowie nach Rücksprache mit einem Bauplaner können adäquate Wohnräume im Dachgeschoss nur dann entstehen, wenn eine Dachneigung von 35° vorgesehen ist. Gerade für kinderreiche Familien ist ein Ausbau absolut notwendig.

Ist das Dach flacher, kann die Anhebung des Dachgeschosses durch eine Erhöhung des Kniestocks eine Lösung sein. Dieses ist jedoch mit deutlich höheren Kosten verbunden (Mehrkosten von rund 20.000 TSD €- Anlage 4). Ohne Kniestockerhöhung wäre eine lichte Höhe nur bei 1.95 m (Anlage5) und würde auch nicht der niedersächsischen Bauordnung von 2.20 m entsprechen (Anlage 6).

Außerdem entspricht die Optik nicht wirklich einer klassischen Bungalowbebauung (Siehe hierzu Zeichnung Anlage 7). Ich denke, das ist auch nicht im Sinne der Gemeinde!

Daher mein Vorschlag:

Firsthöhe nicht auf 7m und Dachneigung 20-30° sondern Begrenzung der Firsthöhe auf z.B. 6.50m und Dachneigung 35°.

Eine optimale Zeichnung/Ansicht mit 35° Dachneigung, der entsprechend lichten Höhe sowie der Firsthöhe füge ich z.K. bei (Anlage 8).

Hinweis: Die Stellungnahme mit den dazugehörigen Anlagen ist im Original im Anhang zu diesen Abwägungsvorschlägen enthalten.

Stellungnahme 9

I. Städtebauliche Erforderlichkeit

Für die Aufstellung des B-Plans fehlt die städtebauliche Erforderlichkeit. Die Gemeinde Vögelsen hat einen Bebauungsplan aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (vgl. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB).

Es bestehen in mehrfacher Hinsicht erhebliche Zweifel an der städtebaulichen Erforderlichkeit der Planung:

1. Der städtebauliche Bedarf für eine Siedlungsentwicklung „auf der grünen Wiese“ anstelle einer stärker auf Innenentwicklung etc. setzenden Siedlungsentwicklung (vgl. §§ 1 Abs. 5 Satz 3, 1a Abs. 2 BauGB) wurde bislang nicht dargelegt. U.a. der Landkreis Lüneburg hatte seinerzeit eine fundierte und detaillierte Prüfung der Möglichkeiten der Innenentwicklung angemahnt. Bislang ohne Erfolg, denn in der Planbegründung wird nach wie vor lediglich auf eine anstehende Überarbeitung des Entwicklungskonzepts der Samtgemeinde Bardowick verwiesen, in deren Zuge auch aktuelle Erkenntnisse zu Möglichkeiten der Innenentwicklung gewonnen werden sollen.

2. Das am Südwestrand von Vögelsen geplante Baugebiet „Süderfeld“ insgesamt und damit auch das Teilgebiet „Süderfeld III“ weisen im Vergleich zur Fortführung der Siedlungsentwicklung im Bereich „Deichfeld“ am Nordostrand von Vögelsen signifikante Nachteile auf. Dies gilt insbesondere für die Verkehrsanbindung des Bereichs „Deichfeld“ in Richtung des Oberzentrums Lüneburg, aber auch für Anbindung nach Bardowick und nach Westen. Während die Anbindung in die genannten Richtungen vom „Deichfeld“ aus hervorragend gegeben ist, müssen Verkehre aus dem Südwesten von Vögelsen mit dem Ziel Lüneburg stets durch den Kiefernweg fahren, eine Anwohnerstraße, die nie zur Aufnahme derartiger Verkehre bestimmt und hergerichtet worden war.

Die prekäre Verkehrssituation im Kiefernweg ist bekannt und findet auch in den Unterlagen immer wieder Erwähnung — nichts desto trotz fehlt jede vergleichende Betrachtung mit anderen möglichen Baugebieten. Hierauf gehen wir nachfolgend noch näher unter III. 2.4 ein.

3. An der städtebaulichen Erforderlichkeit einer Planung fehlt es, wenn ihre grundsätzliche Umsetzung nicht sichergestellt ist, so etwa dann, wenn z.B. artenschutzrechtliche Gründe der Realisierung des Bebauungsplans entgegenstehen. Der vorliegende artenschutzrechtliche Fachbeitrag weist Mängel auf, die derzeit nicht sichergestellt erscheinen lassen, dass das Artenschutzrecht kein Planungshindernis darstellt (vgl. unten III. 2.6.).

II. Ziele der Raumordnung

Nr. Anregung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG sind die Ziele der Raumordnung bei raumbedeutsamen Planungen zu beachten. Beide gesetzliche Gebote sind vorliegend berührt — und möglicherweise nicht hinreichend beachtet.

Das Ziel der Raumordnung 2.1 14 Satz 1 RROP 2003 i.d.F. der 1. Änderung 2010 bestimmt, dass „an Standorten unterhalb der Ebene von Grundzentren und ohne Schwerpunktaufgabe „Sicherung vorhandener Infrastruktur“ eine Wohnflächenausweisung im Rahmen der Eigenentwicklung möglich“ ist. Unbeachtlich bleiben gemäß Satz 3 des Zieles 2.1. 14 lediglich „Wohnflächenausweisungen, durch die sich die Zahl der Wohneinheiten im jeweiligen Ort um vorausgeschätzt weniger als 3 % oder um bis zu 5 erhöht.“

Vögelsen fällt unter dieses Ziel der Raumordnung. Dies wird zwar gesehen (Planbegründung, S. 7), aber dann in Fällen relativiert, in denen es — wie angeblich hier — um die Aufrechterhaltung von Einrichtungen der Infrastruktur geht. Zudem, so die These, blieben Baulandausweisungen in Flächennutzungsplänen unberührt.

Beide Argumente vermögen nicht zu überzeugen: Zum einen kommt dem Erhalt von Infrastruktureinrichtungen in Vögelsen gerade keine nennenswerte Bedeutung zu; sonst hätte man Vögelsen die entsprechende Schwerpunktaufgabe zugewiesen. Zum anderen sind Flächennutzungspläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen, § 1 Abs. 4 BauGB. Dies bedeutet zwar nicht schon, dass ein nicht angepasster Flächennutzungsplan schon deshalb unwirksam wäre. Jedoch lassen sich aus einem Flächennutzungsplan, der nicht an Ziele der Raumordnung angepasst worden ist, keine Argumente dafür ableiten, dass ein Bebauungsplan ein Ziel der Raumordnung, hier also Nr. 2.1. 14, nicht beachtet. Es muss daher dabei bleiben, dass der Bebauungsplan gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG das Ziel 2.1 14 beachtet.

Dass er dies tut, ist bislang nicht dargetan — weder für den Bebauungsplan „Süderfeld III“ mit seinen angeblich nur 60 bis 75 Wohneinheiten — die geplanten Festsetzungen lassen weit mehr Wohneinheiten zu — noch für das geplante Gesamtgebiet mit seinen angeblich nur ca. 200 Wohneinheiten.

III. Abwägung

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das in § 1 Abs. 7 BauGB verankerte Abwägungsgebot verlangt, dass eine sachgerechte Abwägung überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, dass die Bedeutung insbesondere der betroffenen private Belange erkannt und richtig gewichtet wird und dass schließlich der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Wichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Gemessen hieran würde der Bebauungsplan, würde er so, wie er zurzeit ausgelegt ist, beschlossen und in Kraft gesetzt werden, gegen das Abwägungsverbot verstoßen. Dazu gilt im Einzelnen:

Für die Planung streitende Belange

Die für die Entwicklung von Wohnbauflächen am Südwestrand von Vögelsen „auf der grünen Wiese“ ins Feld geführte öffentlichen Belange wurden bislang nicht konkret belegt. Ein Wohnraumbedarf bei fehlender Möglichkeit der Innenentwicklung wurde bisher lediglich behauptet, aber nicht nachvollziehbar plausibilisiert. Die sich aus dem RROP ergebenden Restriktionen werden mit nicht tragfähigen Erwägungen beiseite gewischt. Eine Auseinandersetzung mit besser geeigneten Alternativen fehlt (Stichwort: „Deichfeld“). Wir verweisen auf die Ausführungen unter I. 1. und 2.

Sonstige Belange

Städtebauliches Konzept

Das Konzept, so wie es in der Planbegründung dargelegt wird, ist nicht schlüssig:

2.1.1. So sollen - nur - 60 bis 75 Wohneinheiten im Plangebiet realisiert werden, von denen einige Wohneinheiten für bestimmte Personengruppen vorgesehen sind. Der Bebauungsplan sieht indes keine Festsetzungen vor, die geeignet sind, das städtebauliche Konzept zu sichern.

Vielmehr lassen die geplanten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung weit mehr Wohneinheiten zu, als nur die „in Aussicht gestellten“ 60 bis 75 Wohneinheiten. Ein Blick auf den — planungsrechtlich unverbindlichen — Aufteilungsplan (vgl. Begründung, S. 10) belegt dies. Dort sind 35 Einzelhäuser dargestellt, in denen laut textlicher Festsetzung Nr. 1.3 2 Wohneinheiten zulässig wären. Hinzu kommen 12 Wohneinheiten aus 6 Doppelhäusern, weitere 6 Wohneinheiten aus zwei 3-scheibigen

Nr. Anregung

Reihenhäusern, ferner 8 Wohneinheiten aus den am Südrand im Lageplan erkennbaren 4 Stadtvillen. Schließlich sind im Bereich WA 4 2 Mehrfamilien-Wohnhäuser vorgesehen, für die der Bebauungsplan keine Wohneinheitenhöchstzahl je Gebäude vorsieht. Allein der Aufteilungsplan zeigt bereits, dass ohne weiteres deutlich mehr als 110 Wohneinheiten entstehen könnten, wenn die Bauherren und Investoren dies wollen. Da viele Wohneinheiten eine bessere Vermarktung zu höheren Preisen zulassen und der Markt insbesondere für Wohnraum für einzelne Personen oder kleine Personengruppe eine hohe Nachfrage aufweist, spricht Vieles dafür, dass die genannten 60 bis 75 Wohneinheiten letztlich nicht die Realität darstellen werden und daher auch im Rahmen der Bauleitplanung nicht plausibel.

Dieser Mangel schlägt dann folgerichtig auf alle Untersuchungen durch, die Erkenntnisse unter Berücksichtigung der Zahl der zu erwartenden Wohneinheiten generieren wie z.B. Verkehrs- und Immissionsgutachten.

2.1.2 Angesprochen wird im Rahmen des städtebaulichen Konzepts die Anbindung des Baugebiets an den Kiefernweg über einen Fuß- und Radweg (vgl. Planzeichnung). Nicht erwähnt wird, dass ein erhebliches Gefälle von mehreren Metern zum Kiefernweg hin besteht, das Radfahren schon aus Gründen der Verkehrssicherheit auf dem Kiefernweg unmöglich machen dürfte. Fußläufiger Verkehr wird durch das Gefälle bzw. die Steigung deutlich erschwert, von zusätzlichen Problemen bei ungünstiger Witterung einmal ganz abgesehen.

2.1.3. Einen konzeptionellen Mangel stellt es schließlich dar, wenn am Westrand des Gebiets WA 4 ein Fläche für Stellplätze und Garagen festgesetzt wird. Es wäre rücksichtslos, unmittelbar angrenzend an den rückwärtigen, nach Süden und Westen ausgerichteten Grundstücksbereich der Wohngrundstücke, die im östlichen Teilbereich des WA 3 entstehen sollen, einen konzentrierten ST/GA-Bereich mit den insoweit typischen Geräusch- und Licht-Immissionen entstehen zu lassen.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundstücke am Kiefernweg, die nördlich unmittelbar, an das Plangebiet angrenzen, sehen sich einer Bebauung gegenüber, die alles andere als harmonisch (so aber auf S. 12, 4. Absatz der Planbegründung), sondern vielmehr rücksichtslos zu nennen ist. Die Gebäude werden eine Firsthöhe von 9 m haben, die Firstrichtung verläuft parallel zur Grenze der Kiefernweg-Grundstücke. Die Gebäude werden allesamt maximal dicht, d.h. bis auf 5 m an die nördliche Baugrenze herangerückt werden, um so die süd- und südwestlichen Grundstücksbereiche für die Garten- und Erholungsflächen auszunutzen. Damit droht eine Riegelbebauung von 9 m Höhe im Abstand von 5 m zur Grundstücksgrenze, und dies bei einem starken Gefälle vom Nordrand des Plangebiets zum Kiefernweg. Die Gebäude würden auf dem höchsten Punkt des Plangebiets errichtet werden und so unweigerlich die - entsprechend dem Gefälle — tieferliegenden Garten- und Wohnbereiche der Grundstücke nördlich der Plangebietsgrenze von Sonne und Licht von Südosten bis Südwesten abschneiden. Das übrige würde dann die unmittelbar an der Plangebietsgrenze zu entwickelnde durchgehende Heckenstruktur tun. Die Wohnsituation auf den Grundstücken am Kiefernweg verschlechtert sich dadurch ganz erheblich. Ob sich weitere Nachteile einstellen, etwa durch Veränderungen der Windführung - erfahrungsgemäß werden die Winde aus südlichen Richtungen hinter den riegelartig an höchster Geländestelle errichteten Gebäude und Hecken auf die dahinterliegenden Grundstücke „herunterfallen“ und dort die Verhältnisse spürbar verändern.

Im Übrigen steht zu befürchten, dass die künftigen Bewohner im Plangebiet dicht an der Grenze bauen und voll in den Garten unserer Mandanten einblicken können. Die Einblickmöglichkeit ist nach Möglichkeit gänzlich zu verhindern, indem beispielsweise das Eckgrundstück im nordwestlichen Bereich des Plangebiets nicht bebaut wird. Zumindest sind die Firsthöhen deutlich zu begrenzen; am besten wäre es, dort nur Bungalows zuzulassen. Ferner sind deutlich größere Abstandsflächen zum Grundstück unserer Mandanten festzusetzen.

Das Rücksichtnahmegebot verlangt daher, dass die Gebäude einen größeren Abstand zur Plangebietsgrenze einhalten. Dies auch, um genügend Raum für die Schaffung einer ausreichend dimensionierten Oberflächenentwässerung zu schaffen.

2.3 Oberflächenentwässerung

Die Baugrunduntersuchung zeigt, dass im Bereich des Plangebiets (u.a. BS 9 bis 12) durchgängig unterschiedlich mächtige Lehmschichten anzutreffen sind. Der Untergrund lässt eine Versickerung der auf den Baugrundstücken anfallenden Niederschlagswasser generell und nicht nur im Einzelfall,

Nr. Anregung

wie die Planbegründung meint, nicht zu.

Ein schlüssiges Entwässerungskonzept fehlt bislang. Das „Entwässerungskonzept“ des Büros Beußel bezieht sich allein auf die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsanlagen. Aussagen zur Entwässerung der Flächen im Plangebiet, die nicht für öffentliche Verkehrseinrichtungen genutzt werden, sind nicht zu finden. Dabei machen die Lehmschichten im Plangebiet eine eingehende Auseinandersetzung mit der Frage erforderlich, wie die Entwässerung der Baugrundstücke einschließlich der vorgesehenen Grünstreifen so erfolgen kann, dass Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke, insbesondere des nördlich unmittelbar angrenzenden Wohngrundstücks unserer Mandanten am Kiefernweg 31 ausgeschlossen werden können.

Der Landkreis Lüneburg fordert in seiner Stellungnahme vom 4. Februar 2016 zu Recht, dass in dem Konzept wirksame Maßnahmen vorzusehen sind, die ein Abfließen des Oberflächenwassers von höher gelegenen Flächen auf die sog. Unterlieger verhindern.

Die Andeutungen auf Seite 22 der Planbegründung, die besagen, dass Regenwasser, das auf den Grundstücken nicht versickert, in die gemeindliche Regenwasserkanalisation eingeleitet werden darf, lösen das Problem erkennbar nicht. Denn die Einleitung überschüssigen Wassers darf max. 11/s betragen, was verlangt, dass auf den Baugrundstücken in erheblichem Umfang Rückhaltevolumina geschaffen werden müssen. Wurde geprüft — und wenn ja, für welche Regenereignisse —, wie viel Rückhaltevolumina auf den Grundstücken geschaffen werden muss und ob dies dann überhaupt noch möglich ist?

Insbesondere nach Norden hin müssen Rückhaltevolumina geschaffen werden. Das Gelände fällt hier schon vor dem nördlichen Ende des Plangebiets nach Norden hin ab. Veränderungen der Bodenstrukturen in Folge der zu erwartenden Wohnbebauung und der öffentlichen Verkehrseinrichtungen sind zu erwarten. Das Niederschlagswasser wird daher, sollen die nördlich angrenzenden Grundstücke am Kiefernweg nicht immer wieder überschwemmt werden, zu sammeln und erforderlichenfalls der Straßenentwässerung zugeleitet werden müssen. Dies spricht dafür, nicht nur die Baugrenze nach Süden zu verschieben, sondern zudem Regenrückhaltemöglichkeiten in einem breiten Streifen zwischen der nördlichen Baugrenze und den Grundstücken nördlich der Plangebietsgrenze zu schaffen.

Im Übrigen wird sich erst dann sagen lassen, ob das Entwässerungskonzept tragfähig ist, wenn es vorliegt. Die bislang ausgelegten Unterlagen bestehen offenbar aus zwei Lageplänen ohne jegliche Zahlen und Berechnungen; sie sind nicht prüffähig.

2.4 Immissionsschutz

Die schalltechnische Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH vom 19. August 2016 führt aus, dass und unter welchen Maßgaben die Orientierungswerte der DIN18005 sowie die Grenzwerte der 16. BImSchV durch den Straßenverkehr, der auf den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 19 „Süderfeld III“ einwirkt, eingehalten werden.

Die schalltechnische Untersuchung ist in mehrfacher Hinsicht unvollständig und daher als alleinige Grundlage der Bearbeitung von Immissionskonflikten, ausgelöst bzw. verstärkt durch die Bauleitplanung, ungeeignet. Dazu im Einzelnen: Das Gutachten betrachtet lediglich verkehrsbedingte Geräuschimmissionen im Plangebiet. Dies allerdings auch nur unvollständig, da die Geräuschimmissionen, die mit den Verkehren innerhalb des Plangebiets verbunden sind oder einhergehen, keinerlei Berücksichtigung gefunden haben.

Vollständig unberücksichtigt bleiben die verkehrsbedingten Geräuschimmissionen der Grundstücke außerhalb des Plangebiets, namentlich der Grundstücke am Kiefernweg sowie der Grundstücke, die südlich und nördlich des Kiefernweges an den Dachtmiser Weg angrenzen. Die in diesen Bereichen vorhandenen Baugrundstücke sind bereits heute erheblichen verkehrsbedingten Lärmimmissionen ausgesetzt. Daher müssen die Verkehre, die durch das Neubaugebiet „Süderfeld III“ und künftige Erweiterungen zusätzlich Geräusche verursachen, die auf die Grundstücke am Kiefernweg und entlang dem Dachtmiser Weg einwirken, zusätzlich berücksichtigt werden.

Dies gilt umso mehr, als die schalltechnische Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH andeutet, wie hoch die verkehrsbedingten Geräuschimmissionen auf den Wohngrundstücken entlang dem Kiefernweg und entlang dem Dachtmiser Weg bereits heute sind bzw. im Prognosejahr 2030 sein werden. Die Anlage 2a zur schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass im Nahbereich des Dachtmiser Weges Geräuschimmissionen von mehr als 65 dBA erreicht werden und somit in einem Bereich liegen, der auf eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen hinweist (vgl. Ausführungen auf S.

Nr. Anregung

5 der schalltechnischen Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH).

Besonders augenfällig ist dies für das Grundstück unserer Mandanten am Kiefernweg 31, das südliche Eckgrundstück im Einmündungsbereich Kiefernweg/Dachtmisser Weg. Für dieses Grundstück sind aus Anlass der Entwicklung des Neubaugebietes „Süderfeld III“ keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Lärmschutzwall, der große Teile des Plangebiets vor verkehrsbedingten Geräuschimmissionen schützen soll, endet unmittelbar südlich der Grundstücksgrenze. Der ohnehin schon zahlreiche Verkehr auf dem Dachtmisser Weg und im Kiefernweg, der auf das Eckgrundstück einwirkt, wird durch das Neubaugebiet „Süderfeld III“ weiter zunehmen. Die Geräuschimmissionssituation zeichnet sich zudem dadurch aus, dass in dem Einmündungsbereich Dachtmisser Weg/Kiefernweg häufig abgebremst und dann wieder laut angefahren wird. Die Lkw-Belastung des Kiefernweges mit Schwerverkehr wird mit 10 % angegeben und liegt dabei noch einmal 5 % über dem Schwerverkehr, der für den Dachtmisser Weg genommen wird. Das Wohngebäude Kiefernweg 31 ist daher aller Voraussicht nach bereits heute verkehrslärminduzierten Geräuschimmissionen ausgesetzt, die jenseits der Grenzwerte der 16. BImSchV und deutlich jenseits der Orientierungswerte der DIN18005 liegen. Die Lärmimmissionen werden in einem Bereich liegen, der Gesundheitsrisiken, wenn nicht gar Gesundheitsgefahren impliziert. Eine Planung, die auf diese bereits höchst problematische Situation aufsetzt und weitere verkehrsbedingte Immissionen auslöst, die auf das in Rede stehende Grundstück einwirkt, kann dies nicht tun, ohne planerisch auf die nicht hinnehmbare Verkehrslärmsituation zu reagieren.

Die Planung reagiert indessen nicht, im Gegenteil — sie verschärft die Situation auf dem Eckgrundstück unserer Mandanten noch zusätzlich dadurch, dass der Lärmschutzwall am westlichen Rand des Plangebiets unmittelbar südlich vor dem Grundstück Kiefernweg 31 endet. Dadurch wird der Lärm, der von Fahrzeugen, die von Süden nach Vögelsen einfahren, geradezu auf das Grundstück Kiefernweg 31 gelenkt. Hinzu kommen die Verkehre, die im Plangebiet selbst entstehen und u.a. auf die Grundstücke südlich des Kiefernweges einwirken.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Ausfahrt vom Kiefernweg in den Dachtmisser Weg bereits heute mit erheblichen Verkehrsgefahren verbunden ist. Nicht umsonst ist dort ein Stoppschild vorgesehen, weil die K 50 nur äußerst schwer einsehbar ist und zudem schnell befahren wird. Ständig kommt es dort zu Hubsignalen, aufgrund der Gefahrensituation.

Mit der Realisierung des Wohngebietes wird der Verkehr erheblich zunehmen und damit auch die Lärmbelastungen steigen. Aufgrund der gefährlichen Ein- und Ausfahrtsituation in dem Kiefernweg ist ferner damit zu rechnen, dass über kurz oder lang eine Verkehrsregelung durch Ampeln oder einem weiteren Kreisverkehr zu schaffen sein wird. Gerade aber die An- und Abfahrt zu solchen verkehrsregelnden Einrichtungen ist mit erheblichem Lärm verbunden, von dem unsere Mandanten unmittelbar betroffen wären. In dem Zusammenhang ist zu würdigen, dass unsere Mandantin an einem Herzfehler leidet und deswegen auf Ruhe angewiesen ist. Dies ist künftig nicht mehr gewährleistet.

Insgesamt bedarf es einer Betrachtung der Verkehrslärmsituation der Grundstücke am Kiefernweg und östlich und westlich des Dachtmisser Weges, die sich sowohl mit dem Ist-Zustand jetzt und im Prognosejahr 2030 sowie mit den Auswirkungen des Neubaugebiets „Süderfeld III“ jetzt und bezogen auf das Prognosejahr eingehend auseinandersetzt. Dabei ist von einer vollen, rechtlich möglichen Ausnutzung des Plangebiets und damit deutlich mehr Verkehr zu rechnen. Da der Verkehrslärm auf den unmittelbar an die genannten Straßen angrenzenden Wohngrundstücke bereits heute so hoch ist, dass mit Gesundheitsrisiken gerechnet werden muss, ist jede weitere Verkehrslärmzunahme, die durch das in Rede stehende oder künftige Baugebiete ausgelöst werden wird, nicht mehr hinnehmbar, ohne dass Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung ergriffen werden.

Ferner: Die schalltechnische Untersuchung lässt ein Nachvollziehen der Untersuchungen und der textlich vermittelten Untersuchungsergebnisse nicht zu. Welche Höhe haben die angesetzten Emissionsquellen, mit welchen Schalleistungspegeln wird gearbeitet? Warum wird die Höhe des Immissionsortes, auf den bezogen die Schallimmissionen berechnet werden, mit 5,40 m angegeben. Welche Entfernung wurde für die Krone des Lärmschutzwalles in Bezug zu den Fahrbahnen der Kreisstraße gewählt? Wie sieht es mit höher als 5,40 m anzusetzenden, nach dem möglichen B-Planinhalt ohne weiteres möglichen höheren Immissionsorten aus? Wie wurde mit dem Umstand umgegangen, dass der Kreisverkehr im Verlauf des Dachtmisser Weges zu Abbrems- und Anfahrvorgängen führt? Be-

Nr. Anregung

ziehen sich die Darstellungen in den Anlagen 2a und 2b in Höhe des Kreisverkehrs und südlich davon ebenfalls auf Immissionsorte mit einer Höhe von 5,40 m? Warum ist dort nicht auf Erdgeschosshöhe abzustellen? Ein die Erdgeschossenebene schützender Lärmschutzwall fehlt dort. Im Hinblick darauf stellt sich auch die Frage nach der Zumutbarkeit der Belastung der Außenwohnbereiche. Nachvollziehbare Berechnungsansätze und Berechnungsergebnisse zur Darstellung in Abbildung 1, S. 8 der schalltechnischen Untersuchung, sind in der Anlage nicht zu finden.

Festzuhalten ist danach, dass die derzeit vorliegende schalltechnische Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH keine Grundlage darstellt, auf der eine dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB gerecht werdende Abwägung der durch das Neubaugebiet ausgelösten Lärmkonflikte möglich ist. Hier muss in jedem Falle nachgearbeitet werden.

2.5 Verkehr

2.5.1. Das Gutachten hat zur Ermittlung aktueller Verkehrsmengen die Verkehrsströme am Knoten Dachtmisser Weg/Kiefernweg und Brockwinkler Weg/Pesthüttenweg an nur einem Tag, nämlich am Mittwoch, dem 9. März 2016 in der Zeit von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr erfasst. Die Erhebung der Verkehrsmengen nur an einem einzigen Spätwintertag kann nicht als repräsentativ gelten. Es werden weitere Verkehrsmengenerhebungen erforderlich sein, um einen letztlich belastbaren Überblick über die aktuelle Verkehrsbelastung auf den in Rede stehenden Wegen zu erhalten.

2.5.2. Methodisch fragwürdig ist die Entwicklung der Prognose für das Verkehrsmengenaufkommen von 2016 bis 2030 aus der Entwicklung der Bevölkerungszahlen.

Es gehört wenig Phantasie dazu, zu erkennen, dass Bevölkerungszahlen sich insbesondere im Nahbereich des Oberzentrums Lüneburg deutlich stärker nach oben entwickeln werden als im Durchschnitt des Gebiets des Landkreises Lüneburg. Wenn für den Landkreis Lüneburg ein durchschnittlicher Bevölkerungsanstieg von 5 % angenommen wird, so ist in Lüneburg und im engeren Gürtel um Lüneburg, zu dem Vögelsen gehört, von einem deutlich stärkeren Bevölkerungsanstieg als von 5 % auszugehen. Die Prognose für den Bereich der Samtgemeinde Bardowick, die von einer Steigerung der Einwohnerzahl um 5,9 % ausgeht, geht in die richtige Richtung, muss allerdings für besonders Lüneburg-affine Ortschaften wie Vögelsen sicherlich noch weiter erhöht werden. Die Annahme einer Verkehrszunahme von 5 % bis 2030 dürfte daher deutlich zu kurz greifen.

2.5.3. Erheblichen Bedenken begegnen auch die weiteren Ansätze des Gutachters für das geplante Wohngebiet. Der Gutachter geht von einer lockeren Bebauung mit Einfamilienhäusern von ca. 3,5 Einwohnern je Wohneinheit aus. Wie er darauf kommt, ist nicht nachvollziehbar.

Die Gesellschaft zeichnet sich zunehmend durch eine Tendenz zur Individualisierung aus. Hinzu kommt der demografische Wandel, der zu einer höheren Zahl von Einpersonenhaushalten führen dürfte. Die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten, z.B. für Studenten ist unverkennbar. Vor diesem Hintergrund von einer lockeren Bebauung mit Einfamilienhäusern und ca. 3,5 Einwohnern je Wohneinheit auszugehen, bedarf zumindest einer weiteren Plausibilisierung. Dies gilt dann ebenso für die Abschätzung der Kfz-Fahrten mit Bezug zum Wohngebiet. Der Gutachter geht für das gesamte Baugebiet, von dem mit dem verfahrensgegenständlichen B-Plan Nr. 19 „Süderfeld III“ nur ein Teil erfasst wird, von 1.300 Fahrten mit Kfz werktäglich aus. Diese Zahl ist nicht plausibel.

2.5.4. Keinesfalls akzeptabel ist es, die Verteilung der Fahrten nach Quelle und Ziel anhand einer mittlerweile 15 Jahre alten Verkehrsbefragung in der Nachbargemeinde Reppenstedt herzuleiten. Die verkehrlichen und Nutzerverhältnisse von Vögelsen und Reppenstedt sind per se schon nicht vergleichbar. Im Hinblick auf das in Rede stehende Baugebiet sind die Ergebnisse für Reppenstedt überhaupt nicht repräsentativ. Angesichts der Lage von Vögelsen zum Oberzentrum Lüneburg und der Bedeutung Lüneburgs für die Bewohner der umliegenden Ortschaften spricht Überwiegendes dafür, dass nicht nur 60 % der aus dem Baugebiet resultierenden Verkehre in Richtung Lüneburg führen, sondern weit mehr.

Um hier belastbare Zahlen zu haben, muss die Situation konkret für Vögelsen erhoben werden. Da ohnehin weitere Verkehrszählungen durchzuführen sind, sollten diese dazu genutzt werden, auch ein klares Bild darüber zu gewinnen, wie groß der Anteil der Verkehre ist, die sich auf Lüneburg beziehen.

2.5.5. Die Ausführungen des Gutachters zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität hängen ange-

Nr. Anregung

sichts der fehlenden Plausibilität der verwendeten Zahlen und Ansätze ebenfalls in der Luft. Die Betrachtung zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität ist daher nochmals zu wiederholen, sobald belastbare Zahlen im Übrigen vorliegen.

2.5.6. Die Zahlen, die sich für den Knoten K 50/Kiefernweg und den Knotenpunkt WG Süderfeld III an die K 50 in Abbildung 3 des Gutachtens wiederfinden, sind — zumindest prima facie — nicht nachvollziehbar.

Bezogen auf das Jahr 2030 geht der Gutachter für den Knoten K 50/WG Süderfeld III von Zufahrten zu dem Knotenpunkt auf der K 50 von Süden und Norden in Höhe von jeweils 2.050 Kfz/24h aus. Hinzukommen 160 Kfz/24h, die in das Wohngebiet Süderfeld III von Süden kommend einbiegen, von Norden kommend rechnet der Gutachter mit 490 Kfz/24h die in das Wohngebiet Süderfeld III einbiegen. Im Bereich des Knotens K 50/Kiefernweg liegen die entsprechenden Zahlen bei 2.150 Kfz/24h von Norden sowie von Süden auf den Knotenpunkt führend, in den Kiefern abbiegend von Süden kommend 570 Kfz/24h und von Norden 125 Kfz/24h. Den Kiefernweg verlassen in südliche Richtung 570 Kfz/24h, nach Norden 125 Kfz/24h. Ob und wie die Zahlen zusammenpassen, erschließt sich dem Betrachter nicht. Müssten nicht z.B., wenn aus dem Wohngebiet Süderfeld III 490 Kfz/24h kommen und im Kreislauf auf 2.050 Kfz/24h stoßen, die nach Norden weiterfahren, am Knotenpunkt K 50/Kiefernweg insgesamt 2.530 Kfz/24h ankommen?

2.5.7. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass angesichts der Unklarheiten des Verkehrsgutachtens auch die daraus vom Lärmkontor GmbH abgeleiteten Eingangsdaten und Emissionspegel der Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung nicht nachvollziehbar sind. Wie kommt die schalltechnische Untersuchung auf die in Tabelle 3 angegebenen 630 Kfz/Tag für den Kiefernweg? Die Verkehrsuntersuchung spricht in Absatz 57 für den Kiefernweg von 1.200 Kfz/24h und einer Verdoppelung der Verkehrsbelastung um 600 Kfz/24h. Bevor eine weitere Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung wie auch zu Verkehrsuntersuchungen möglich ist, bedarf es der Plausibilisierung der angesetzten Zahlen.

2.5.8. Wenn in Absatz 58 der Verkehrsuntersuchung der Brockwinkler Weg angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass es angesichts der bereits heute sehr starken verkehrlichen Belastung des Brockwinkler Weges auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg seitens der Hansestadt ernsthafte Überlegungen gibt, den Brockwinkler Weg für den Durchgangsverkehr aus den westlichen Gemeinden in die Hansestadt Lüneburg zu schließen. Der Oberbürgermeister hat anlässlich einer Besprechung in diesem Jahr erklärt, eine Schließung des Brockwinkler Weges ernsthaft in Betracht zu ziehen. Die Samtgemeinde Gellersen hat daraufhin prüfen lassen, ob und inwieweit eine solche Schließung straßenrechtlich möglich ist.

Angesichts des Widerstandes von Anwohnern des Brockwinkler Weges auf Lüneburger Gebiet gegen die Entwicklung weiterer Baugebiete im Stadtbereich Lüneburg und angesichts der Beachtung, die dieser Widerstand in der öffentlichen und politischen Diskussion in der Hansestadt Lüneburg findet, kann die Frage der künftigen Nutzbarkeit des Brockwinkler Weges für Durchgangsverkehre u.a. aus Vögelsen nicht ungeklärt bleiben. Wäre im Prognosezeitraum bis 2030 damit zu rechnen, dass der Brockwinkler Weg für Verkehre aus den westlich angrenzenden Ortschaften nach Lüneburg hinein nicht mehr geöffnet wäre, würde die Inanspruchnahme des Kiefernweges durch solche Verkehre in Richtung Lüneburg noch einmal ganz massiv zunehmen. Dies wiederum würde bedeuten, dass Verkehre aus einem Wohngebiet Süderfeld III in Richtung Lüneburg dann nahezu ausschließlich über den Kiefernweg führen würden, was die ohnehin schon nicht mehr tragbare Situation für die dortigen Anwohner noch weiter verschärfen würde. Die jetzt vorliegende Planung, die einen Teil des Gesamtbaugebiets Süderfeld entwickeln möchte, kann die Augen vor dieser sich abzeichnenden Problematik nicht verschließen, sondern muss sie von Anfang an in den Blick nehmen.

2.5.9. Angesprochen wird im Verkehrsgutachten schließlich die Situation im Kiefernweg in Bezug auf die Einmündung Schulweg und die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger. Erwähnt wird, dass angedacht sei, eine Querungshilfe für Fußgänger im Bereich der Einmündung des Schulweges in den Kiefernweg anzulegen, sowie dass in diesem Bereich der Kiefernweg eine Kurve aufweise und die Kurvenlage die Sichtverhältnisse beeinträchtige. Im Hinblick auf einen möglichen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) führt das Gutachten aus, dass, da der Kiefernweg in einer Tempo 30-Zone liege, dort nach den einschlägigen Richtlinien ein Fußgängerüberweg nicht zulässig sei. Unter Umständen könne die Verkehrskommission gleichwohl ausnahmsweise die Anlage eines Fußgängerüberweges im

Nr. Anregung

fraglichen Bereich vorsehen. Die Verkehrsströme seien aber im Kfz- wie im Fußgängerverkehr nur gering.

Aus Sicht unserer Mandanten sind dem Verkehrsgutachter die tatsächlichen Verhältnisse im Kiefernweg ganz offensichtlich nicht bekannt. Die verkehrsbehördlich angeordneten Beschränkungen wie die Tempo 30-Zone und das Durchfahrtsverbot für Lkw werden nach den Erfahrungen der Anwohner von den allermeisten Verkehrsteilnehmern schlichtweg ignoriert. Kaum ein Fahrzeug hält sich an die vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung. Lkw fahren ungeniert durch den Kiefernweg. Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen für Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Kinder, den schwächsten Verkehrsteilnehmern, die in dem angesprochenen Bereich den Kiefernweg in Richtung Schulweg und vom Schulweg in Richtung Kiefernweg queren müssen. Der Kiefernweg fällt von Westen nach Osten deutlich ab. Dies unterstützt für die von Westen nach Osten verlaufenden Verkehre die ohnehin zu beobachtende Neigung, die Geschwindigkeitsbegrenzung zu ignorieren. Die Verkehre, insbesondere auch Lkw- und Busverkehre kommen mit Geschwindigkeiten, die deutlich oberhalb der 30 km/h liegen, von Westen den Kiefernweg hinunter und stoßen dann im mittleren Bereich gegenüber der Einmündung des Schulweges auf die vom Gutachter angesprochene Kurvenlage und die dort sehr eingeschränkten Sichtverhältnisse. Diese schon heute für die Verkehrsteilnehmer gefährliche Situation würde verschlechtert werden, wenn der Bereich Süderfeld III weiterer Bebauung zugeführt würde, ohne dass Maßnahmen zur deutlichen Verminderung von Risiken und Gefahren für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer im Kiefernweg ergriffen werden.

Angesichts der bereits heute unhaltbaren Zustände wäre jede weitere zusätzliche Verkehrsbelastung auf dem Kiefernweg - und sei es eben in Gestalt der Verkehre, die durch die jetzt planerisch grundgelegte Wohnbebauung hinzukommen - der berühmte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt. Ohne ein schlüssiges und gesichert durchführbares Verkehrskonzept kann im Südwesten von Vögelsen keine weitere Siedlungsentwicklung stattfinden, ohne insbesondere die Anwohner des Kiefernweges zusätzlich unzumutbar zu belasten. Der Landkreis weist in seiner Stellungnahme vom 4. Februar 2016 zutreffend auf diesen Umstand und entsprechende Aussagen im Entwicklungskonzept der Samtgemeinde Bardowick hin.

2.5.10. Die vorstehend beschriebene Problematik kann ohne weiteres dadurch gelöst werden, dass der Verkehr aus dem Baugebiet Süderfeld III über die Straße Am Süderfeld nach Osten und von dort auf kurzem Wege auf die Lüneburger Straße geleitet wird.

Die Straße Am Süderfeld endet im Westen in einem Wendehammer, dort könnte ohne weiteres eine aus dem Plangebiet Süderfeld III führenden Planstraße angebunden werden. Die Straße Am Süderfeld ist breit genug, um entsprechende Verkehre sicher aufzunehmen. Das Straßengrundstück besitzt eine Breite von ca. 8,50 m, breit genug, um eine den einschlägigen Richtlinien genügende Fahrbahn, eine Fahrbahnentwässerung und einen einseitigen Gehweg auf dem Straßengrundstück anzulegen. Die Kosten der Maßnahme könnte die Gemeinde auf den Erschließungsträger abwälzen, so dass die Anlieger keine zusätzlichen Beiträge befürchten müssten.

Nach den bisherigen Planungen wird aber durch das „Abriegeln“ des Plangebietes nach Osten der Verkehr gezielt über den Kiefernweg nach Lüneburg geleitet, womit unsere Mandanten die alleinige Hauptlast der geplanten Erschließung tragen werden.

Der Landkreis weist in seiner Stellungnahme aus Februar 2016 auf die Alternative Am Süderfeld hin. Irgendeine Auseinandersetzung mit der Erschließung des Gebiets über die Straße Am Süderfeld fehlt in der Planbegründung gleichwohl. Wir schließen uns den Ausführungen des Landkreises hiermit ausdrücklich an.

2.6. Spezieller artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

2.6.1. Der spezielle artenschutzrechtliche Fachbeitrag beschränkt sich auf die Untersuchung der Auswirkungen der Planung auf die Avifauna. Damit greift die Untersuchung zu kurz. Jedenfalls am Rande des Gebiets gibt es Gräben, Senken wie auch - auf den angrenzenden Grundstücken - Teiche, die allesamt Lebensraum von Amphibien, z.T. aber auch von Reptilien und Fledermäusen sind. Amphibien wandern zum Teil über Kilometer von ihren Winterquartieren zu den Laichgewässern. Entsprechende Verbindungen können daher z.B. zu den im Südwesten nahegelegenen Waldflächen bestehen.

Die artenschutzrechtliche Betrachtung darf sich daher nicht lediglich auf das Plangebiet beschränken, sondern muss auch in den Blick nehmen, ob und ggf. in welcher Weise sich die durch die Bauleitplanung zugrunde gelegten Vorhaben auf artenschutzrelevante Belange außerhalb des Plangebiets nachteilig auswirken können. Das Gutachten leidet insoweit an einem methodischen Mangel.

Nr. Anregung

2.6.2. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag geht auf die Situation der Vogelarten Feldlerche und Rauchschwalbe ein. Nicht näher geprüft wird die Vogelart Roter Milan. Die Fläche, die künftig mit Wohngebäuden bebaut werden soll, stellt nach den Beobachtungen der Anwohner ein Nahrungshabitat des Roten Milans dar, der in der unmittelbaren Umgebung lebt, u.U. dort auch brütet. Auch diesem Gesichtspunkt hätte im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages nachgegangen werden müssen.

2.6.3. Für die Vogelart Feldlerche geht der Gutachter von 2 Brutpaaren im Plangebiet aus. Hinzu kommen weitere Brutpaare südlich und westlich des zentralen Plangebiets.

Der Gutachter geht davon aus, dass funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) zum Erhalt der lokalen Population der Feldlerche erforderlich sind. Empfohlen wird die Schaffung von extensiv genutzten Ackerrandstreifen in einem Umfang von 0,4 ha/Revierpaar, die in einem Umfeld von max. 2 km Entfernung vom Plangebiet bei Einhaltung eines Mindestabstands von 100 m zu Wald- und Siedlungsflächen liegen sollen. Bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen sei, so der Gutachter, weder für die Vogelart Feldlerche noch für die Vogelart Rauchschwalbe eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten. Für die Vogelart Feldlerche bleibe die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Diese Ausführungen lassen den Schluss, dass die Planung letztlich mit artenschutzrechtlichen Bestimmungen im Einklang stünden, nicht zu. Der Gutachter geht davon aus, dass die betroffene Population auf bestehende oder eigens hierfür hergerichtete Habitate ausweichen kann. Dass und warum dies aller Voraussicht nach der Fall sein kann und wird, begründet der Gutachter nicht. Auch äußert er sich nicht dazu, ob in dem von ihm geforderten Radius entsprechende entwicklungsfähige Bereiche hinreichender Zahl überhaupt vorhanden sind. Des Weiteren bleibt offen, ob angesichts der in der näheren Umgebung vorhandenen weiteren Brutpaare der Feldlerche ein Ausweichen der zwei verdrängten Brutpaare auf im Umfeld neu anzulegende Flächen überhaupt funktioniert.

Dabei ist eine zur artenschutzrechtlichen Unbedenklichkeit führende Revier- bzw. Habitatverschiebung ohne weiteres nur möglich, wenn die angrenzende Umgebung nicht schon von Artgenossen oder Arten mit vergleichbaren Habitatansprüchen besetzt ist. Dies muss im Vorfeld untersucht worden sein (vgl. Lau, in: Frenz/Müggenborg (Hrsg.), BNatSchG, 2. Auflage, § 44 Rn. 17 m.w.N.). Die danach zwingend erforderlichen Untersuchungen hat der Gutachter offenbar nicht durchgeführt. Das Gutachten ist insoweit nicht tragfähig.

Soweit er empfiehlt, die CEF-Maßnahmenflächen auf ihre Wirksamkeit als Brutplatz für die o.g. Arten einem Monitoring zu unterziehen, geht es offenbar darum, tatbestandsrelevanten Unsicherheiten zu begegnen. Ein Monitoring ist hierfür jedoch nur dann geeignet, wenn bereits jetzt sichergestellt ist, dass bei einem negativen Monitoring-Ergebnis entsprechende Abhilfemaßnahmen, die es dann zu ergreifen gilt, auch bestehen, die Tatbestandsverwirklichung des § 44 Abs. 1 BNatSchG also auch in diesem Fall nach fachlicher Einschätzung ausgeschlossen werden kann (vgl. Lau, in: Frenz/Müggenborg (Hrsg.), a.a.O., § 44 Rn. 9 m.w.N.). Auch hierzu verhält sich das Gutachten nicht.

Zusammenfassend kommen wir daher zu dem Ergebnis, dass der Bebauungsplanentwurf an erheblichen Mängeln leidet und in der vorliegenden Fassung nicht als Satzung beschlossen werden kann. Der Bebauungsplan, würde er dennoch beschlossen, wäre als unwirksam zu beurteilen.

Anhang:

Die uns legitimierende Vollmacht ist in Kopie beigelegt. Unser Mandant ist Eigentümer des vorgenannten Wohngrundstücks.

Derzeit wird die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplanentwurf „Süderfeld III, mit örtlicher Bauvorschrift“ durchgeführt. Für unsere Mandanten nehmen wir zu den ausgelegten Planunterlagen wie folgt Stellung:

Nach der Begründung des Entwurfs des Bebauungsplans soll mit dem Bebauungsplan „Süderfeld III“ nur ein Teilabschnitt des geplanten Gesamtbereiches überplant werden. Die Gesamtplanung ist wohl aus dem in der Begründung zit. Entwicklungskonzept bzw. aus dem Rahmenplan ersichtlich. Insoweit wird ausdrücklich gerügt, dass dieses Entwicklungskonzept nicht ausgelegt wurde. So kann jedenfalls nicht beurteilt werden, welche Planungen und damit verbundene Auswirkungen künftig noch zu erwarten sind.

Nr. Anregung

Allerdings ist davon auszugehen, dass mit dem Bebauungsplan „Süderfeld III“ nur ein Bruchteil des in Blick genommenen Gesamtbereichs überplant wird. Bei der Betrachtung des zu erwartenden Verkehrs und den damit verbundenen Lärmbeeinträchtigungen werden daher die Auswirkungen der Gesamtplanung zu betrachten und zu bewerten sein.

Bereits die bisherige Planung für den Teilabschnitt „Süderfeld III“ ist als unzulässig zu bewerten. In dem Zusammenhang wird zunächst die geplante verkehrsrechtliche Erschließung des Plangebiets gerügt. Nach dem skizzenhaften Planentwurf soll wohl auf dem Dachtmisser Weg/K 15 ein Kreisverkehr geschaffen werden, der die Zufahrt in das Plangebiet ermöglicht. Soweit ersichtlich, soll allerdings aufgrund der gestrichelten Zuwegung keine östliche Anbindung des Plangebiets an das östlich gelegene und bebaute Gemeindegebiet geschaffen werden. Wir verstehen die gestrichelten Wege nicht: Sollen hier etwa nur Fußwege/Fahrradwege geschaffen werden?

Sollte dies der Fall — also keine Anbindung des Plangebiets in östliche Richtung — sein, ist davon auszugehen, dass der gesamte Verkehr aus dem Plangebiet über den kürzesten Weg in Richtung Lüneburg verlassen wird. Dieser Weg ist die Wohnstraße unserer Mandanten, nämlich der Kiefernweg. Dieser Weg wird selbst bei einer Anbindung des Plangebietes im Osten künftig deutlich stärker genutzt werden. Auch die K 15 wird künftig deutlich stärker befahren sein.

Auf dem Kiefernweg bestehen bereits heute nicht unerhebliche Verkehrsgefahren. Insbesondere wird über diesen Weg eine Buslinie geführt. Es kam schon wiederholt zu Verkehrsgefahren für Schulkinder. Deswegen sind auch zahlreiche private Schilder aufgestellt, um die Fahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km zu erinnern. Hieran hält sich jedoch kaum jemand.

Unsere Mandanten befürchten mit der Zunahme des Verkehrs eine weitere Erhöhung der Verkehrsgefahren. Das gilt insbesondere dann, wenn das Plangebiet realisiert und tatsächlich der gesamte Verkehr von und nach Lüneburg über den Kiefernweg abgewickelt wird.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Ausfahrt vom Kiefernweg in den Dachtmisser Weg bereits heute mit erheblichen Verkehrsgefahren verbunden ist. Nicht umsonst ist dort ein Stoppschild vorgesehen, weil die K 15 nur äußerst schwer einsehbar ist und zudem schnell befahren wird. Ständig kommt es dort zu Hubsignalen, aufgrund der Gefahrensituation.

Mit der Verkehrszunahme ist auch eine erhebliche Lärmzunahme zu erwarten. Nicht umsonst wird offenkundig entlang der westlichen Plangrenze wohl ein begrünter Wall geplant, um die dahinterliegenden geplanten Wohngebäude vor Lärm zu schützen. Ein derartiger Schutzstreifen ist für das Wohnhaus unserer Mandanten nicht vorgesehen. Bereits heute kommt es zu erheblichen Lärmbeeinträchtigungen.

Mit der Realisierung des Wohngebietes wird der Verkehr erheblich zunehmen und damit auch die Lärmbelastungen steigen. Aufgrund der gefährlichen Ein- und Ausfahrtsituation in dem Kiefernweg ist ferner damit zu rechnen, dass über kurz oder lang eine Verkehrsregelung durch Ampeln oder einem weiteren Kreisverkehr zu schaffen sein wird. Gerade aber die An- und Abfahrt zu solchen verkehrsregelnden Einrichtungen ist mit erheblichem Lärm verbunden, von dem unsere Mandanten unmittelbar betroffen wären.

Soweit ersichtlich, soll wohl eine Lärmimmissionsprognose erstellt werden. Insoweit gehen unsere Mandanten davon aus, dass mit Realisierung des Wohngebietes unzumutbare Verkehrslärmimmissionen verursacht werden. Bei der Prognose ist der unter 1. benannte Maßstab zu beachten.

Darüber hinaus ist bei Realisierung der Planungen mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Privatsphäre unserer Mandanten zu rechnen. Das Gelände steigt vom Grundstück unserer Mandanten in südliche Richtung, also in Richtung Plangebiet an. Das hat zur Folge, dass die an der Nordgrenze im Plangebiet gelegenen Grundstücke deutlich höher liegen als das Grundstück unserer Mandanten. Ferner ist davon auszugehen, dass die Häuser — ohne planungsrechtliche Gegenmaßnahmen — möglichst weit in nördliche Richtung auf den neuen Baugrundstücken angeordnet werden, damit der südliche Bereich der Baugrundstücke im Plangebiet entsprechend voll ausgenutzt werden kann. Damit steht allerdings zu befürchten, dass die künftigen Bewohner im Plangebiet dicht an der Grenze bauen und voll in den Garten unserer Mandanten einblicken können. Die Einblickmöglichkeit ist nach Möglichkeit gänzlich zu verhindern, indem beispielsweise das Eckgrundstück im nordwestlichen Bereich des Plangebiets nicht bebaut wird. Zumindest sind die Firsthöhen deutlich zu begrenzen; am besten wäre es, dort nur Bungalows zuzulassen. Ferner sind deutliche Abstandsflächen zum Grundstück unserer Mandanten festzusetzen.

Nr. Anregung

Darüber hinaus werden wohl naturschutzrechtliche und artenschutzrechtliche Belange beeinträchtigt. Auf dem Grundstück unserer Mandanten finden sich regelmäßig Fledermäuse, Bachstelzen sowie andere geschützte Tiere ein. Auch wurden Greifvögel wie der Rotmilan gesichtet. Bei Realisierung des Bebauungsplans werden die Lebensräume dieser Tiere zerstört und die Tiere vertrieben.

Darüber hinaus ist bisher wohl kein Entwässerungskonzept entwickelt worden. Es steht zu befürchten, dass Wasser von den höherliegenden Grundstücken auf das Grundstück unserer Mandanten geleitet werden könnte. Dies ist zwingend zu unterbinden.

Außerdem befürchten unsere Mandanten, dass mit der Verkehrszunahme selbstverständlich auch Folgeschäden an den angrenzenden Erschließungsstraßen verursacht werden. Dabei ist wiederum damit zu rechnen, dass womöglich schneller ein Ausbau der Straßen notwendig werden könnte. Dies wiederum hat erhebliche Kostenbelastungen für unsere Mandanten zur Folge. Vor diesem Hintergrund ist die bisherige Planung als unzulässig zu bewerten.

Stellungnahme 10

I. Städtebauliche Erforderlichkeit

Die Gemeinde Vögelsen hat einen Bebauungsplan aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (vgl. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Es bestehen in mehrfacher Hinsicht erhebliche Zweifel an der städtebaulichen Erforderlichkeit der Planung:

1. Der städtebauliche Bedarf für eine Siedlungsentwicklung „auf der grünen Wiese“ anstelle einer stärker auf Innenentwicklung etc. setzenden Siedlungsentwicklung (vgl. §§ 1 Abs. 5 Satz 3, 1 a Abs. 2 BauGB) wurde bislang nicht dargelegt. U.a. der Landkreis Lüneburg hatte seinerzeit eine fundierte und detaillierte Prüfung der Möglichkeiten der Innenentwicklung angemahnt. Bislang ohne Erfolg, denn in der Planbegründung wird nach wie vor lediglich auf eine anstehende Überarbeitung des Entwicklungskonzepts der Samtgemeinde Bardowick verwiesen, in deren Zuge auch aktuelle Erkenntnisse zu Möglichkeiten der Innenentwicklung gewonnen werden sollen.

Das am Südwestrand von Vögelsen geplante Baugebiet „Süderfeld“ insgesamt und damit auch das Teilgebiet „Süderfeld III“ weisen im Vergleich zur Fortführung der Siedlungsentwicklung im Bereich „Deichfeld“ am Nordostrand von Vögelsen signifikante Nachteile auf.

Dies gilt insbesondere für die Verkehrsanbindung des Bereichs „Deichfeld“ in Richtung des Oberzentrums Lüneburg, aber auch für Anbindung nach Bardowick und nach Westen. Während die Anbindung in die genannten Richtungen vom „Deichfeld“ aus hervorragend gegeben ist, müssen Verkehre aus dem Südwesten von Vögelsen mit dem Ziel Lüneburg stets durch den Kiefernweg fahren, eine Anwohnerstraße, die nie zur Aufnahme derartiger Verkehre bestimmt und hergerichtet worden war.

Die prekäre Verkehrssituation im Kiefernweg ist bekannt und findet auch in den Unterlagen immer wieder Erwähnung — nichts desto trotz fehlt jede vergleichende Betrachtung mit anderen möglichen Baugebieten.

Dem Vernehmen nach soll seinerzeit gemeindeseitig erklärt worden sein, dass am „Deichfeld“ keine Wohnbebauung mehr dazukommen werde — obwohl die Haupterschließungsstraßen Distelweg und Feldstraße bereits so angelegt wurden, dass über sie ohne weiteres die Erschließung von sich nordöstlich anschließenden Bauflächen sichergestellt werden könnte. Sollte ein solches „Versprechen“ gegeben worden und der einzige oder tragende Grund dafür sein, dass die sich anbietende Weiterentwicklung des deutlich günstiger gelegenen Gebiets „Deichfeld“ heute unterbleibt, läge ein Verstoß gegen § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB vor.

3. An der städtebaulichen Erforderlichkeit einer Planung fehlt es, wenn ihre grundsätzliche Umsetzung nicht sichergestellt ist, so etwa dann, wenn z.B. artenschutzrechtliche Gründe der Realisierung des Bebauungsplans entgegenstehen. Der vorliegende artenschutzrechtliche Fachbeitrag weist Mängel auf, die derzeit nicht sichergestellt erscheinen lassen, dass das Artenschutzrecht kein Planungshindernis darstellt (vgl. unten III. 2.6.).

II. Ziele der Raumordnung

Nr. Anregung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG sind die Ziele der Raumordnung bei raumbedeutsamen Planungen zu beachten. Beide gesetzliche Gebote sind vorliegend berührt — und werden möglicherweise nicht hinreichend beachtet.

Das Ziel der Raumordnung 2.1 14 Satz 1 RROP 2003 i.d.F. der 1. Änderung 2010 bestimmt, dass „an Standorten unterhalb der Ebene von Grundzentren und ohne Schwerpunktaufgabe „Sicherung vorhandener Infrastruktur“ eine Wohnflächenausweisung im Rahmen der Eigenentwicklung möglich“ ist. Unbeachtlich bleiben gemäß Satz 3 des Zieles 2.1. 14 lediglich „Wohnflächenausweisungen, durch die sich die Zahl der Wohneinheiten im jeweiligen Ort um vorausgeschätzt weniger als 3 % oder um bis zu 5 erhöht.“

Vögelsen fällt unter dieses Ziel der Raumordnung. Dies wird zwar gesehen (Planbegründung, S. 7), aber dann in Fällen relativiert, in denen es — wie angeblich hier — um die Aufrechterhaltung von Einrichtungen der Infrastruktur geht. Zudem, so die These, blieben Baulandausweisungen in Flächennutzungsplänen unberührt.

Beide Argumente vermögen nicht zu überzeugen: Zum einen kommt dem Erhalt von Infrastruktureinrichtungen in Vögelsen gerade keine nennenswerte Bedeutung zu; sonst hätte man Vögelsen die entsprechende Schwerpunktaufgabe zugewiesen. Zum anderen sind Flächennutzungspläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen, vgl. § 1 Abs. 4 BauGB. Dies bedeutet zwar nicht, dass ein nicht angepasster Flächennutzungsplan schon deshalb unwirksam wäre. Jedoch lassen sich aus einem Flächennutzungsplan, der nicht an Ziele der Raumordnung angepasst worden ist, keine Argumente dafür ableiten, dass ein Bebauungsplan ein Ziel der Raumordnung, hier also Nr. 2.1. 14, nicht beachtet. Es muss daher dabei bleiben, dass der Bebauungsplan gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG das Ziel 2.1 14 beachtet.

Dass er dies tut, ist bislang nicht dargetan — weder für den Bebauungsplan „Süderfeld III“ mit seinen angeblich nur 60 bis 75 Wohneinheiten — die geplanten Festsetzungen lassen weit mehr Wohneinheiten zu — noch für das geplante Gesamtgebiet mit seinen angeblich nur ca. 200 Wohneinheiten

III. Abwägung

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das in § 1 Abs. 7 BauGB verankerte Abwägungsgebot verlangt, dass eine sachgerechte Abwägung überhaupt stattfindet, dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, dass die Bedeutung insbesondere der betroffenen private Belange erkannt und richtig gewichtet wird und dass schließlich der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Gemessen hieran würde der Bebauungsplan, würde er so, wie er zurzeit ausgelegt ist, beschlossen und in Kraft gesetzt werden, gegen das Abwägungsverbot verstoßen. Dazu im Einzelnen:

Für die Planung streitende Belange

Die für die Entwicklung von Wohnbauflächen am Südwestrand von Vögelsen „auf der grünen Wiese“ ins Feld geführte öffentlichen Belange wurden bislang nicht konkret belegt. Ein Wohnraumbedarf bei fehlender Möglichkeit der Innenentwicklung wurde bisher lediglich behauptet, aber nicht nachvollziehbar plausibilisiert. Die sich aus dem RROP ergebenden Restriktionen werden mit nicht tragfähigen Erwägungen beiseite gewischt. Eine Auseinandersetzung mit besser geeigneten Alternativen fehlt (Stichwort: „Deichfeld“). Wir verweisen auf die Ausführungen unter I. 1. und 2.

Sonstige Belange

Städtebauliches Konzept

Das Konzept, so wie es in der Planbegründung dargelegt wird, ist nicht schlüssig:

So sollen — nur — 60 bis 75 Wohneinheiten im Plangebiet realisiert werden, von denen einige Wohneinheiten für bestimmte Personengruppen vorgesehen sind. Der Bebauungsplan sieht indes keine Festsetzungen vor, die geeignet sind, das städtebauliche Konzept zu sichern. Vielmehr lassen die geplanten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung weit mehr Wohneinheiten zu, als nur die „in Aussicht gestellten“ 60 bis 75 Wohneinheiten.

Ein Blick auf den — planungsrechtlich unverbindlichen — Aufteilungsplan (vgl. Begründung, S. 10) belegt dies. Dort sind 35 Einzelhäuser dargestellt, in denen laut textlicher Festsetzung Nr. 1.3 2

Nr. Anregung

Wohneinheiten zulässig wären. Hinzukommen 12 Wohneinheiten aus 6 Doppelhäusern, weitere 6 Wohneinheiten aus zwei 3-scheibigen Reihenhäusern, ferner 8 Wohneinheiten aus den am Südrand im Lageplan erkennbaren 4 Stadtvillen. Schließlich sind im Bereich WA 4 2 Mehrfamilien-Wohnhäuser vorgesehen, für die der Bebauungsplan keine Wohneinheitenhöchstzahl je Gebäude vorsieht. Allein der Aufteilungsplan zeigt bereits, dass ohne weiteres deutlich mehr als 110 Wohneinheiten entstehen könnten, wenn die Bauherren und Investoren dies wollen. Da viele Wohneinheiten eine bessere Vermarktung des Gebiets zu höheren Preisen zulassen und der Markt insbesondere für Wohnraum für einzelne Personen oder kleine Personengruppe eine hohe Nachfrage aufweist, spricht Vieles dafür, dass die genannten 60 bis 75 Wohneinheiten letztlich nicht die Realität darstellen werden und daher auch im Rahmen der Bauleitplanung nicht plausibel sind.

Dieser Mangel schlägt dann folgerichtig auf alle Untersuchungen durch, die Erkenntnisse unter Berücksichtigung der Zahl der zu erwartenden Wohneinheiten generieren wie z.B. Verkehrs- und Immissionsgutachten.

2.1.2 Angesprochen wird im Rahmen des städtebaulichen Konzepts die Anbindung des Baugebiets an den Kiefernweg über einen Fuß- und Radweg (vgl. Planzeichnung). Nicht erwähnt wird, dass ein erhebliches Gefälle von mehreren Metern zum Kiefernweg hin besteht, das Radfahren schon aus Gründen der Verkehrssicherheit auf dem Kiefernweg unmöglich machen dürfte. Fußläufiger Verkehr wird durch das Gefälle bzw. die Steigung deutlich erschwert, von zusätzlichen Problemen bei ungünstiger Witterung einmal ganz abgesehen.

2.1.3. Einen konzeptionellen Mangel stellt es schließlich dar, wenn am Westrand des Gebiets WA 4 ein Fläche für Stellplätze und Garagen festgesetzt wird. Es wäre rücksichtslos, unmittelbar angrenzend an den rückwärtigen, nach Süden und Westen ausgerichteten Grundstücksbereich der Wohngrundstücke, die im östlichen Teilbereich des WA 3 entstehen sollen, einen konzentrierten ST/GA-Bereich mit den insoweit typischen Geräusch- und Licht-Immissionen entstehen zu lassen. Eine gutachterliche Betrachtung der in diesem Bereich zu erwartenden Lärmimmissionen fehlt.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundstücke am Kiefernweg, die nördlich unmittelbar, an das Plangebiet angrenzen, sehen sich einer Bebauung gegenüber, die alles andere als harmonisch (so aber auf S. 12, 4. Absatz der Planbegründung), sondern vielmehr rücksichtslos zu nennen ist.

Die Gebäude werden eine Firsthöhe von 9 m haben, die Firstrichtung verläuft parallel zur Grenze der Kiefernweg-Grundstücke. Zudem werden die Gebäude allesamt maximal dicht, d.h. bis auf 5 m an die nördliche Baugrenze herangerückt werden, um so die süd und südwestlichen Grundstücksbereiche für die Garten- und Erholungsflächen auszunutzen. Damit droht eine Riegelbebauung von 9 m Höhe im Abstand von 5 m zur Grundstücksgrenze, und dies bei einem starken Gefälle vom Nordrand des Plangebiets zum Kiefernweg. Die Gebäude würden im Bereich des höchsten Punkts des Plangebiets errichtet werden und so unweigerlich die — entsprechend dem Gefälle — tieferliegenden Garten- und Wohnbereiche der Grundstücke nördlich der Plangebietsgrenze von Sonne und Licht von Südosten bis Südwesten abschneiden. Das übrige würde dann die unmittelbar an der Plangebietsgrenze zu entwickelnde durchgehende Heckenstruktur tun. Die Wohnsituation auf den Grundstücken am Kiefernweg verschlechtert sich dadurch ganz erheblich. Ob sich weitere Nachteile einstellen, etwa durch Veränderungen der Windführung — erfahrungsgemäß werden die Winde aus südlichen Richtungen hinter den riegelartig an höchster Geländestelle errichteten Gebäude und Hecken auf die dahinterliegenden Grundstücke „herunterfallen“ und dort die Verhältnisse spürbar verändern —, wurde bislang nicht geprüft, muss aber geklärt werden.

Das Rücksichtnahmegebot verlangt daher, dass die Gebäude einen größeren Abstand zur Plangebietsgrenze einhalten. Dies auch, um genügend Raum für die Schaffung einer ausreichend dimensionierten Oberflächenentwässerung zu schaffen.

2.3 Oberflächenentwässerung

Die Baugrunduntersuchung zeigt, dass im Bereich des Plangebiets (u.a. BS 9 bis 12) durchgängig unterschiedlich mächtige Lehmschichten anzutreffen sind. Der Untergrund lässt eine Versickerung der auf den Baugrundstücken anfallenden Niederschlagswasser generell und nicht nur im Einzelfall, wie die Planbegründung meint, nicht zu.

Ein schlüssiges Entwässerungskonzept fehlt bislang. Das „Entwässerungskonzept“ des Büros Beußel bezieht sich allein auf die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsanlagen. Aussagen zur Entwässerung der Flächen im Plangebiet, die nicht für öffentliche Verkehrseinrichtungen genutzt werden, sind

Nr. Anregung

nicht zu finden. Dabei machen die Lehmschichten im Plangebiet eine eingehende Auseinandersetzung mit der Frage erforderlich, wie die Entwässerung der Baugrundstücke einschließlich der vorgesehenen Grünstreifen so erfolgen kann, dass Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke, insbesondere der nördlich unmittelbar angrenzenden Wohngrundstücke am Kiefernweg ausgeschlossen werden können.

Der Landkreis Lüneburg fordert in seiner Stellungnahme vom 4. Februar 2016 zu Recht, dass in dem Konzept wirksame Maßnahmen vorzusehen sind, die ein Abfließen des Oberflächenwassers von höher gelegenen Flächen auf die sog. Unterlieger verhindern

Die Andeutungen auf Seite 22 der Planbegründung, die besagen, dass Regenwasser, das auf den Grundstücken nicht versickert, in die gemeindliche Regenwasserkanalisation eingeleitet werden darf, lösen das Problem erkennbar nicht. Denn die Einleitung überschüssigen Wassers darf max. 11/s betragen, was verlangt, dass auf den Baugrundstücken in erheblichem Umfang Rückhaltevolumina geschaffen werden müssen. Wurde geprüft — und wenn ja, für welche Regenereignisse —, wie viel Rückhaltevolumina auf den Grundstücken geschaffen werden muss und ob dies dann überhaupt noch möglich ist?

Insbesondere nach Norden hin müssen Rückhaltevolumina geschaffen werden. Das Gelände fällt hier schon etwas vor dem nördlichen Ende des Plangebiets nach Norden hin ab. Veränderungen der Bodenstrukturen in Folge der zu erwartenden Wohnbebauung und der öffentlichen Verkehrseinrichtungen sind zu erwarten. Das Niederschlagswasser wird daher, sollen die nördlich angrenzenden Grundstücke am Kiefernweg nicht immer wieder überschwemmt werden, zu sammeln und erforderlichenfalls der Straßenentwässerung zugeleitet werden müssen. Dies spricht dafür, nicht nur die Baugrenze nach Süden zu verschieben, sondern zudem Regenrückhaltemöglichkeiten in einem breiten Streifen zwischen der nördlichen Baugrenze und den Grundstücken nördlich der Plangebietsgrenze zu schaffen.

Im Übrigen wird sich erst dann sagen lassen, ob das Entwässerungskonzept tragfähig ist, wenn es vorliegt. Die bislang ausgelegten Unterlagen bestehen offenbar aus zwei Lageplänen ohne jegliche Zahlen und Berechnungen; sie sind nicht prüffähig.

2.4 Immissionsschutz

Die schalltechnische Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH vom 19. August 2016 führt aus, dass und unter welchen Maßgaben die Orientierungswerte der DIN18005 sowie die Grenzwerte der 16. BImSchV durch den Straßenverkehr, der auf den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 19 „Süderfeld III“ einwirkt, eingehalten werden.

Die schalltechnische Untersuchung ist in mehrfacher Hinsicht unvollständig und daher als alleinige Grundlage der Bearbeitung von Immissionskonflikten, ausgelöst bzw. verstärkt durch die Bauleitplanung, ungeeignet. Dazu im Einzelnen:

Das Gutachten betrachtet lediglich verkehrsbedingte Geräuschemissionen im Plangebiet. Dies allerdings auch nur unvollständig, da die Geräuschemissionen, die mit den Verkehren innerhalb des Plangebiets verbunden sind oder einhergehen, keinerlei Berücksichtigung gefunden haben.

Vollständig unberücksichtigt bleiben die verkehrsbedingten Geräuschemissionen der Grundstücke außerhalb des Plangebiets, namentlich der Grundstücke am Kiefernweg sowie der Grundstücke, die südlich und nördlich des Kiefernweges an den Dachtmiser Weg angrenzen. Die in diesen Bereichen vorhandenen Baugrundstücke sind bereits heute erheblichen verkehrsbedingten Lärmemissionen ausgesetzt. Daher müssen die Verkehre, die durch das Neubaugebiet „Süderfeld III“ und künftige Erweiterungen zusätzlich Geräusche verursachen, welche auf die Grundstücke am Kiefernweg und entlang dem Dachtmiser Weg einwirken, zusätzlich berücksichtigt werden.

Dies gilt umso mehr, als die schalltechnische Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH andeutet, wie hoch die verkehrsbedingten Geräuschemissionen auf den Wohngrundstücken entlang dem Kiefernweg und entlang dem Dachtmiser Weg bereits heute sind bzw. im Prognosejahr 2030 sein werden. Die Anlage 2a zur schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass im Nahbereich des Dachtmiser Weges Geräuschemissionen von mehr als 65 dBA erreicht werden und somit in einem Bereich liegen, der auf eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen hinweist (vgl. Ausführungen auf S. 5 der schalltechnischen Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH).

Besonders augenfällig ist dies für das Grundstück Kiefernweg 31, das südliche Eckgrundstück im Einmündungsbereich Kiefernweg/Dachtmiser Weg. Für dieses Grundstück sind aus Anlass der Entwicklung des Neubaugebietes „Süderfeld III“ keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Lärmschutzwall, der große Teile des Plangebiets vor verkehrsbedingten Geräuschemissionen schützen

Nr. Anregung

soll, endet unmittelbar südlich der Grundstücksgrenze. Der ohnehin schon zahlreiche Verkehr auf dem Dachtmisser Weg und im Kiefernweg, der auf das Eckgrundstück einwirkt, wird durch das Neubaugebiet „Süderfeld III“ weiter zunehmen. Die Geräuschimmissionssituation zeichnet sich zudem dadurch aus, dass in dem Einmündungsbereich Dachtmisser Weg/Kiefernweg häufig abgebremst und dann wieder laut angefahren wird.

Die Lkw-Belastung des Kiefernweges mit Schwerverkehr wird mit 10 % angegeben und liegt dabei noch einmal 5 % über dem Schwerverkehr, der für den Dachtmisser Weg genommen wird. Das Wohngebäude Kiefernweg 31 ist daher aller Voraussicht nach bereits heute verkehrslärminduzierten Geräuschimmissionen ausgesetzt, die jenseits der Grenzwerte der 16. BImSchV und deutlich jenseits der Orientierungswerte der DIN 18005 liegen.

Die Lärmimmissionen werden in einem Bereich liegen, der Gesundheitsrisiken, wenn nicht gar Gesundheitsgefahren impliziert. Eine Planung, die auf diese bereits höchst problematische Situation aufsetzt und weitere verkehrsbedingte Immissionen auslöst, die auf das in Rede stehende Grundstück einwirkt, kann dies nicht tun, ohne planerisch auf die nicht hinnehmbare Verkehrslärmsituation zu reagieren.

Die Planung reagiert indessen nicht, im Gegenteil — sie verschärft die Situation auf dem Eckgrundstück noch zusätzlich dadurch, dass der Lärmschutzwall am westlichen Rand des Plangebiets unmittelbar südlich vor dem Grundstück Kiefernweg 31 endet. Dadurch wird der Lärm, von Fahrzeugen, die von Süden nach Vögelsen einfahren, geradezu auf das Grundstück Kiefernweg 31 gelenkt. Hinzu kommen die Verkehre, die im Plangebiet selbst entstehen und u.a. auf die Grundstücke südlich des Kiefernweges einwirken.

Im Grunde nicht anders ist die Situation der westlich an den Dachtmisser Weg angrenzenden Wohngrundstücke zu beurteilen. Der Lärmschutzwall wird den Verkehrslärm ein Stückweit reflektieren und dadurch auf den westlich an den Dachtmisser Weg angrenzenden Grundstücken erhöhen. Die durch das Neubaugebiet ausgelöste Verkehrszunahme tut das ihrige, um die Immissionssituation auf den westlich des Dachtmisser Weges liegenden Wohngrundstücken weiter zu verschlechtern.

Insgesamt bedarf es einer Betrachtung der Verkehrslärmsituation der Grundstücke am Kiefernweg und östlich und westlich des Dachtmisser Weges, die sich sowohl mit dem Ist-Zustand jetzt und im Prognosejahr 2030 sowie mit den Auswirkungen des Neubaugebiets „Süderfeld III“ jetzt und bezogen auf das Prognosejahr eingehend auseinandersetzt. Da der Verkehrslärm auf den unmittelbar an die genannten Straßen angrenzenden Wohngrundstücke bereits heute so hoch ist, dass mit Gesundheitsrisiken gerechnet werden muss, ist jede weitere Verkehrslärmzunahme, die durch das in Rede stehende oder künftige Baugebiete ausgelöst werden wird, nicht mehr hinnehmbar, ohne dass Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung ergriffen werden.

Ferner: Die schalltechnische Untersuchung lässt ein Nachvollziehen der Untersuchungen und der textlich vermittelten Untersuchungsergebnisse nicht zu. Welche Höhe haben die angesetzten Emissionsquellen, mit welchen Schalleistungspegeln wird gearbeitet? Warum wird die Höhe des Immissionsortes, auf den bezogen die Schallimmissionen berechnet werden, mit 5,40 m angegeben? Welche Entfernung wurde für die Krone des Lärmschutzwalles in Bezug zu den Fahrbahnen der Kreisstraße gewählt? Wie sieht es mit nach dem möglichen B-Planinhalt ohne weiteres möglichen höher als 5,40 m anzusetzenden Immissionsorten aus? Wie wurde mit dem Umstand umgegangen, dass der Kreisverkehr im Verlauf des Dachtmisser Weges zu Abbrems- und Anfahrvorgängen führt? Beziehen sich die Darstellungen in den Anlagen 2a und 2b in Höhe des Kreisverkehrs und südlich davon ebenfalls auf Immissionsorte mit einer Höhe von 5,40 m? Warum ist dort nicht auf Erdgeschoßhöhe abzustellen? Ein die Erdgeschoßebene schützender Lärmschutzwall fehlt dort. Im Hinblick darauf stellt sich auch die Frage nach der Zumutbarkeit der Belastung der Außenwohnbereiche. Nachvollziehbare Berechnungsansätze und Berechnungsergebnisse zur Darstellung in Abbildung 1, S. 8 der schalltechnischen Untersuchung sind in der Anlage nicht zu finden.

Festzuhalten ist danach, dass die derzeit vorliegende schalltechnische Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH keine Grundlage darstellt, auf der eine dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB gerecht werdende Abwägung der durch das Neubaugebiet ausgelösten Lärmkonflikte möglich ist. Hier muss in jedem Falle nachgearbeitet werden.

2.5 Verkehr

2.5.1. Das Gutachten hat zur Ermittlung aktueller Verkehrsmengen die Verkehrsströme am Knoten

Nr. Anregung

Dachtmisser Weg/Kiefernweg und Brockwinkler Weg/Pesthüttenweg an nur einem Tag, nämlich am Mittwoch, dem 9. März 2016 in der Zeit von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr erfasst. Die Erhebung der Verkehrsmengen nur an einem einzigen Spätwintertag kann nicht als repräsentativ gelten. Es werden weitere Verkehrsmengenerhebungen erforderlich sein, um einen letztlich belastbaren Überblick über die aktuelle Verkehrsbelastung auf den in Rede stehenden Wegen zu erhalten.

2.5.2. Methodisch fragwürdig ist die Entwicklung der Prognose für das Verkehrsmengenaufkommen von 2016 bis 2030 aus der Entwicklung der Bevölkerungszahlen.

Es gehört wenig Phantasie dazu, zu erkennen, dass Bevölkerungszahlen sich insbesondere im Nahbereich des Oberzentrums Lüneburg deutlich stärker nach oben entwickeln werden als im Durchschnitt des Gebiets des Landkreises Lüneburg. Wenn für den Landkreis Lüneburg ein durchschnittlicher Bevölkerungsanstieg von 5 % angenommen wird, so ist in Lüneburg und im engeren Gürtel um Lüneburg, zu dem Vögelsen gehört, von einem deutlich stärkeren Bevölkerungsanstieg als von 5 % auszugehen. Die Prognose für den Bereich der Samtgemeinde Bardowick, die von einer Steigerung der Einwohnerzahl um 5,9 % ausgeht, geht in die richtige Richtung, muss allerdings für besonders Lüneburg-„affine“ Ortschaften wie Vögelsen sicherlich noch weiter erhöht werden. Die Annahme einer Verkehrszunahme von 5 % bis 2030 dürfte daher deutlich zu kurz greifen

2.5.3. Erheblichen Bedenken begegnen auch die weiteren Ansätze des Gutachters für das geplante Wohngebiet. Der Gutachter geht von einer lockeren Bebauung mit Einfamilienhäusern von ca. 3,5 Einwohnern je Wohneinheit aus. Wie er darauf kommt, ist nicht nachvollziehbar.

Die Gesellschaft zeichnet sich durch eine Tendenz zunehmender Individualisierung aus. Hinzu kommt der demografische Wandel, der zu einer höheren Zahl von Einpersonenhaushalten führen dürfte. Die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten, z.B. für Studenten ist unverkennbar. Vor diesem Hintergrund von einer lockeren Bebauung mit Einfamilienhäusern und ca. 3,5 Einwohnern je Wohneinheit auszugehen, bedarf zumindest einer weiteren Plausibilisierung.

Dies gilt dann ebenso für die Abschätzung der Kfz-Fahrten mit Bezug zum Wohngebiet. Der Gutachter geht für das gesamte Baugebiet, von dem mit dem verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan Nr. 19 „Süderfeld III“ nur ein Teil erfasst wird, von 1.300 Fahrten mit Kfz werktäglich aus. Diese Zahl ist nicht plausibel.

2.5.4. Keinesfalls akzeptabel ist es, die Verteilung der Fahrten nach Quelle und Ziel anhand einer mittlerweile 15 Jahre alten Verkehrsbefragung in der Nachbargemeinde Reppenstedt herzuleiten. Die verkehrlichen und die Nutzerverhältnisse von Vögelsen und Reppenstedt sind per se schon nicht vergleichbar. Im Hinblick auf das in Rede stehende Baugebiet sind die Ergebnisse für Reppenstedt überhaupt nicht repräsentativ. Angesichts der Lage von Vögelsen zum Oberzentrum Lüneburg und der Bedeutung Lüneburgs für die Bewohner der umliegenden Ortschaften spricht Überwiegendes dafür, dass nicht nur 60 % der aus dem Baugebiet resultierenden Verkehre in Richtung Lüneburg führen, sondern weit mehr..

Um hier belastbare Zahlen zu haben, muss die Situation konkret für Vögelsen erhoben werden. Da ohnehin weitere Verkehrszählungen durchzuführen sind, sollten diese dazu genutzt werden, auch ein klares Bild darüber zu gewinnen, wie groß der Anteil der Verkehre ist, die sich auf Lüneburg beziehen.

2.5.5. Die Ausführungen des Gutachters zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität hängen angesichts der fehlenden Plausibilität der verwendeten Zahlen und Ansätze ebenfalls in der Luft. Die Betrachtung zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität ist daher nochmals zu wiederholen, sobald belastbare Zahlen im Übrigen vorliegen.

2.5.6. Die Zahlen, die sich für den Knoten K 50/Kiefernweg und den Knotenpunkt WG Süderfeld III an die K 50 in Abbildung 3 des Gutachtens wiederfinden, sind — zumindest prima facie — nicht nachvollziehbar.

Bezogen auf das Jahr 2030 geht der Gutachter für den Knoten K 50/WG Süderfeld III von Zufahrten zu dem Knotenpunkt auf der K 50 von Süden und Norden in Höhe von jeweils 2.050 Kfz/24h aus. Hinzukommen 160 Kfz/24h, die in das Wohngebiet Süderfeld III von Süden kommend einbiegen, von Norden kommend rechnet der Gutachter mit 490 Kfz/24h die in das Wohngebiet Süderfeld III einbiegen.

Im Bereich des Knotens K 50/Kiefernweg liegen die entsprechenden Zahlen bei 2.150 Kfz/24h von

Nr. Anregung

Norden sowie von Süden auf den Knotenpunkt führend, in den Kiefern abbiegend von Süden kommend 570 Kfz/24h und von Norden 125 Kfz/24h. Den Kiefernweg verlassen in südliche Richtung 570 Kfz/24h, nach Norden 125 Kfz/24h. Ob und wie die Zahlen zusammenpassen, erschließt sich dem Betrachter nicht. Müssten nicht z.B., wenn aus dem Wohngebiet Süderfeld III 490 Kfz/24h kommen und im Kreisel auf 2.050 Kfz/24h stoßen, die nach Norden weiterfahren, am Knotenpunkt K 50/Kiefernweg insgesamt 2.530 Kfz/24h ankommen? Die Einwendungsführer bitten hierzu weitere Erläuterungen.

2.5.7. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass angesichts der Unklarheiten des Verkehrsgutachtens auch die daraus vom Lärmkontor GmbH abgeleiteten Eingangsdaten und Emissionspegel der Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung nicht nachvollziehbar sind. Wie kommt die schalltechnische Untersuchung auf die in Tabelle 3 angegebenen 630 Kfz/Tag für den Kiefernweg? Die Verkehrsuntersuchung spricht in Absatz 57 für den Kiefernweg von 1.200 Kfz/24h und einer Verdopplung der Verkehrsbelastung um 600 Kfz/24h. Bevor eine weitere Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung wie auch zu Verkehrsuntersuchungen möglich ist, bedarf es der Plausibilisierung der angesetzten Zahlen.

2.5.8. Wenn in Absatz 58 der Verkehrsuntersuchung der Brockwinkler Weg angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass es angesichts der bereits heute sehr starken verkehrlichen Belastung des Brockwinkler Weges auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg seitens der Hansestadt ernsthafte Überlegungen gibt, den Brockwinkler Weg für den Durchgangsverkehr aus den westlichen Gemeinden in die Hansestadt Lüneburg zu schließen. Der Oberbürgermeister der Hansestadt Lüneburg hat dem Vernehmen nach anlässlich einer Besprechung in diesem Jahr erklärt, eine Schließung des Brockwinkler Weges ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Angesichts des Widerstandes von Anwohnern des Brockwinkler Weges auf Lüneburger Gebiet gegen die Entwicklung weiterer Baugebiete im Stadtbereich Lüneburg und angesichts der Beachtung, die dieser Widerstand in der öffentlichen und politischen Diskussion in der Hansestadt Lüneburg findet, kann die Frage der künftigen Nutzbarkeit des Brockwinkler Weges für Durchgangsverkehre u.a. aus Vögelsen nicht ungeklärt bleiben. Wäre im Prognosezeitraum bis 2030 damit zu rechnen, dass der Brockwinkler Weg für Verkehre aus den westlich angrenzenden Ortschaften nach Lüneburg hinein nicht mehr geöffnet wäre, würde die Inanspruchnahme des Kiefernweges durch solche Verkehre in Richtung Lüneburg noch einmal ganz massiv zunehmen. Dies wiederum würde bedeuten, dass Verkehre aus einem Wohngebiet Süderfeld III in Richtung Lüneburg dann nahezu ausschließlich über den Kiefernweg führen würden, was die ohnehin schon nicht mehr tragbare Situation für die dortigen Anwohner noch weiter verschärfen würde. Die jetzt vorliegende Planung, die einen Teil des Gesamtbaugebiets Süderfeld entwickeln möchte, kann die Augen vor dieser sich abzeichnenden Problematik nicht verschließen, sondern muss sie von Anfang an in den Blick nehmen.

2.5.9. Angesprochen wird im Verkehrsgutachten schließlich die Situation im Kiefernweg in Bezug auf die Einmündung Schulweg und die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger. Erwähnt wird, dass angedacht sei, eine Querungshilfe für Fußgänger im Bereich der Einmündung des Schulweges in den Kiefernweg anzulegen, sowie dass in diesem Bereich der Kiefernweg eine Kurve aufweise und die Kurvenlage die Sichtverhältnisse beeinträchtige. Im Hinblick auf einen möglichen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) führt das Gutachten aus, dass, da der Kiefernweg in einer Tempo 30-Zone liege, dort nach den einschlägigen Richtlinien ein Fußgängerüberweg nicht zulässig sei. Unter Umständen könne die Verkehrskommission gleichwohl ausnahmsweise die Anlage eines Fußgängerüberweges im fraglichen Bereich vorsehen. Die Verkehrsströme seien aber im Kfz- wie im Fußgängerverkehr nur gering.

Nach dem Eindruck der Einwender sind dem Verkehrsgutachter die tatsächlichen Verhältnisse im Kiefernweg nicht bekannt. Die verkehrsbehördlich angeordneten Beschränkungen wie die Tempo 30-Zone und das Durchfahrtsverbot für Lkw werden nach den Erfahrungen der Anwohner von vielen Verkehrsteilnehmern schlichtweg ignoriert. Kaum ein Fahrzeug hält sich an die vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung. Lkw fahren ungeniert durch den Kiefernweg. Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen für Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Kinder, den schwächsten Verkehrsteilnehmern, die in dem angesprochenen Bereich den Kiefernweg in Richtung Schulweg und vom Schulweg in Richtung Kiefernweg queren müssen. Der Kiefernweg fällt von Westen nach Osten deutlich ab. Dies unterstützt für die von Westen nach Osten verlaufenden Verkehre die ohnehin zu beobachtende Neigung, die Geschwindigkeitsbegrenzung zu ignorieren. Die Verkehre, insbesondere auch Lkw- und Busverkehre kommen mit Geschwindigkeiten, die deutlich oberhalb der 30 km/h lie-

Nr. Anregung

gen, von Westen den Kiefernweg hinunter und stoßen dann im mittleren Bereich gegenüber der Einmündung des Schulweges auf die vom Gutachter angesprochene Kurvenlage und die dort sehr eingeschränkten Sichtverhältnisse. Diese schon heute für die Verkehrsteilnehmer gefährliche Situation würde verschlechtert werden, wenn der Bereich Süderfeld III weiterer Bebauung zugeführt würde, ohne dass Maßnahmen zur deutlichen Verminderung von Risiken und Gefahren für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer im Kiefernweg ergriffen werden.

Angesichts der bereits heute unhaltbaren Zustände wäre jede weitere zusätzliche Verkehrsbelastung auf dem Kiefernweg — und sei es eben in Gestalt der Verkehre, die durch die jetzt planerisch grundgelegte Wohnbebauung hinzukommen — der berühmte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt.

Ohne ein schlüssiges und sicher durchführbares Verkehrskonzept dessen Umsetzung die Gemeinde verbindlich zusagt, kann im Südwesten von Vögelsen keine weitere Siedlungsentwicklung stattfinden, ohne insbesondere die Anwohner des Kiefernweges zusätzlich unzumutbar zu belasten. Der Landkreis weist in seiner Stellungnahme vom 4. Februar 2016 zutreffend auf diesen Umstand und entsprechende Aussagen im Entwicklungskonzept der Samtgemeinde Bardowick hin.

2.5.10. Die Verkehrsuntersuchung betrachtet nicht die Auswirkungen des Baugebiets auf die Straßennutzung entlang der Kreisstraße Richtung Ortskern (über Dachtmisser Weg und Dorfstraße) und Richtung Autobahn nach Hamburg. Hier gibt es an der Kreuzung Dachtmisser Weg/Dorfstraße und entlang der Dorfstraße zwischen Mechtersen bis zum Ortskern Vögelsen Gefahrenstellen beim Überqueren der Straße. Es handelt sich dabei um Schulwege für Kinder, die vom Hebenkampe kommend die Kreisstraße überqueren müssen, um zur Schule zu gelangen. Nirgends gibt es eine gefahrlose Querungsmöglichkeit. In der Dorfstraße (Kreisstraße) ist eine Bushaltestelle Höhe Einmündung Schulstraße. Hier ist auch ein Schulweg. Der zunehmende Verkehr wird die Gefahrenstellen weiter verschärfen.

Weiterhin wird nicht untersucht, wie der zunehmende Verkehr im Ortskern aufgenommen werden kann. Auch die Parkplatzsituation ist ausgereizt. Die Versorgung des Ortes/Einkaufsmöglichkeit ist nur im kleinen Ortskern gegeben. Hier gibt es weiterhin einen Schulweg mit Zebrastreifen, der schon in der Vergangenheit wegen schlechter Einsehbarkeit als Gefahrenpunkt diskutiert wurde (tote Winkel durch hohe Grundstücksmauern). Zunehmender Verkehr wird auch hier die Situation verschärfen, wobei gleichzeitig durch vermehrtes Ein- und Ausparken und Rangieren bei Parkplatzsuchen weitere Probleme entstehen.

Diese Probleme könnten bei einem Baugebiet im Deichfeld vermieden werden, u.a. wäre dann auch eine Verlegung des Edeka-Marktes möglich. Diese Punkte wurden seitens der Gemeinde nicht behandelt, obwohl sie in der Vergangenheit schon ohne Bezug auf das Baugebiet als Problemthemen erkannt wurden.

2.5.11. Die o.a. beschriebene Problematik kann ohne weiteres dadurch gelöst werden, dass der Verkehr aus dem Baugebiet Süderfeld III über die Straße Am Süderfeld nach Osten und von dort auf kurzem Wege auf die Lüneburger Straße geleitet wird.

Die Straße Am Süderfeld endet im Westen in einem Wendehammer, dort könnte ohne weiteres eine aus dem Plangebiet Süderfeld III führenden Planstraße angebunden werden. Die Straße Am Süderfeld ist breit genug, um entsprechende Verkehre sicher aufzunehmen. Das Straßengrundstück besitzt eine Breite von ca. 8,50 m, breit genug, um eine den einschlägigen Richtlinien genügende Fahrbahn, eine Fahrbahntwässerung und einen einseitigen Gehweg auf dem Straßengrundstück anzulegen. Die Kosten der Maßnahme könnte die Gemeinde auf den Erschließungsträger abwälzen, so dass die Anlieger keine zusätzliche Beiträge befürchten müssten.

Der Landkreis weist in seiner Stellungnahme aus Februar 2016 auf die Alternative Am Süderfeld hin. Irgendeine Auseinandersetzung mit der Erschließung des Gebiets über die Straße Am Süderfeld fehlt in der Planbegründung gleichwohl. Wir schließen uns den Ausführungen des Landkreises hiermit ausdrücklich an.

2.6. Spezieller artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

2.6.1. Der spezielle artenschutzrechtliche Fachbeitrag beschränkt sich auf die Untersuchung der

Nr. Anregung

Auswirkungen der Planung auf die Avifauna. Damit greift die Untersuchung zu kurz. Jedenfalls am Rande des Gebiets gibt es Gräben, Senken wie auch — auf den angrenzenden Grundstücken — Teiche, die allesamt Lebensraum von Amphibien, z.T. aber auch von Reptilien und Fledermäusen sind. Amphibien wandern zum Teil über Kilometer von ihren Winterquartieren zu den Laichgewässern. Entsprechende Verbindungen können daher z.B. zu den im Südwesten nahegelegenen Waldflächen bestehen.

Die artenschutzrechtliche Betrachtung darf sich daher nicht lediglich auf das Plangebiet beschränken, sondern muss auch in den Blick nehmen, ob und ggf. in welcher Weise sich das durch die Bauleitplanung grundgelegte Vorhaben auf artenschutzrelevante Belange außerhalb des Plangebiets nachteilig auswirken kann. Das Gutachten leidet insoweit an einem methodischen Mangel.

2.6.2. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag geht auf die Situation der Vogelarten Feldlerche und Rauchschwalbe ein. Nicht näher geprüft wird die Vogelart Roter Milan. Die Fläche, die künftig mit Wohngebäuden bebaut werden soll, stellt nach den Beobachtungen der Anwohner ein Nahrungshabitat des Roten Milans dar, der in der unmittelbaren Umgebung lebt, u.U. dort auch brütet. Auch diesem Gesichtspunkt hätte im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages nachgegangen werden müssen.

2.6.3. Für die Vogelart Feldlerche geht der Gutachter von 2 Brutpaaren im Plangebiet aus. Hinzu kommen weitere Brutpaare südlich und westlich des zentralen Plangebiets.

Der Gutachter geht davon aus, dass funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) zum Erhalt der lokalen Population der Feldlerche erforderlich sind. Empfohlen wird die Schaffung von extensiv genutzten Ackerrandstreifen in einem Umfang von 0,4 ha/Revierpaar, die in einem Umfeld von max. 2 km Entfernung vom Plangebiet bei Einhaltung eines Mindestabstands von 100 m zu Wald- und Siedlungsflächen liegen sollen. Bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen sei, so der Gutachter, weder für die Vogelart Feldlerche noch für die Vogelart Rauchschwalbe eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten. Für die Vogelart Feldlerche bleibe die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Diese Ausführungen lassen den Schluss, dass die Planung letztlich mit artenschutzrechtlichen Bestimmungen im Einklang steht, nicht zu. Der Gutachter geht davon aus, dass die betroffene Population auf bestehende oder eigens hierfür hergerichtete Habitate ausweichen kann. Dass und warum dies aller Voraussicht nach der Fall sein kann und wird, begründet der Gutachter nicht. Auch äußert er sich nicht dazu, ob in dem von ihm geforderten Radius entsprechende entwicklungsfähige Bereiche hinreichender Zahl überhaupt vorhanden sind. Des Weiteren bleibt offen, ob angesichts der in der näheren Umgebung vorhandenen weiteren Brutpaare der Feldlerche ein Ausweichen der zwei verdrängten Brutpaare auf im Umfeld neu anzulegende Flächen überhaupt funktioniert.

Dabei ist eine zur artenschutzrechtlichen Unbedenklichkeit führende Revier- bzw. Habitatverschiebung ohne weiteres nur möglich, wenn die angrenzende Umgebung nicht schon von Artgenossen oder Arten mit vergleichbaren Habitatansprüchen besetzt ist. Dies muss im Vorfeld untersucht worden sein (vgl. Lau, in: Frenz/Müggenborg (Hrsg.), BNatSchG, 2. Auflage, § 44 Rn. 17 m.w.N.). Die danach zwingend erforderlichen Untersuchungen hat der Gutachter offenbar nicht durchgeführt. Das Gutachten ist insoweit nicht tragfähig.

Soweit er empfiehlt, die CEF-Maßnahmenflächen auf ihre Wirksamkeit als Brutplatz für die o.g. Arten einem Monitoring zu unterziehen, geht es offenbar darum, tatbestandsrelevanten Unsicherheiten zu begegnen. Ein Monitoring ist hierfür jedoch nur dann geeignet, wenn bereits jetzt sichergestellt ist, dass bei einem negativen Monitoring-Ergebnis entsprechende Abhilfemaßnahmen, die es dann zu ergreifen gilt, auch bestehen, die Tatbestandsverwirklichung des § 44 Abs. 1 BNatSchG also auch in diesem Fall nach fachlicher Einschätzung ausgeschlossen werden kann (vgl. Lau, in: Frenz/Müggenborg (Hrsg.), a.a.O., § 44 Rn. 9 m.w.N.). Auch hierzu verhält sich das Gutachten nicht.

Festzuhalten bleibt nach alledem: Der Bebauungsplanentwurf leidet an erheblichen Mängeln und kann in der zurzeit vorliegenden Fassung nicht als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan, würde er dennoch beschlossen, wäre unwirksam.

Stellungnahme 11

Die ausschließliche Erschließung der geplanten Wohneinheiten über den Kiefernweg ist nicht sinn-

Nr. Anregung

voll. Schon heute wird der Kiefernweg als Abkürzung vom Durchgangsverkehr von und nach Lüneburg genutzt und das Tempolimit von 30 km/h wird in den seltensten Fällen eingehalten. Für Kinder ist die „offizielle“ Verkehrsberuhigung trügerisch und ohne weitere bauliche Maßnahmen gefährlich. Diese Situation stellt sich seit unserem letzten Schreiben unverändert dar.

Schon heute kommt es täglich zu Konflikten mit Schülern, die im Mündungsbereich der Schulstraße die Straße queren. Die Planung einer Querungshilfe ist nicht ausreichend und bei einer Zunahme des Verkehrs sind die Schüler weiterhin gefährdet. Es wäre höchst sinnvoll, wenn andere Zufahrten ebenfalls für die Erschließung genutzt werden und damit eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs erreicht wird. Hierfür wäre die Öffnung der Straße „Im Süderfeld“ notwendig.

Darüber hinaus ist eine Durchsetzung des Tempolimits durch bauliche Maßnahmen, wie z.B. Bremschwellen dringend erforderlich. Grundsätzlich fehlt im Rahmen der Ortserweiterung ein nachhaltiges Verkehrskonzept, welches unbedingt vor der weiteren Bebauung erstellt werden sollte. Es macht keinen Sinn die Bürger vor vollendete Tatsachen zu stellen und die Probleme - die schon heute bestehen - nachträglich zu lösen. Es sollte nach einer nachhaltigen und gesamtheitlichen Lösung gestrebt werden. Die Reihenfolge der Planungen ist daher für uns nicht nachvollziehbar.

Beispiele für potentielle Lösungen wären z.B. die Einrichtung einer Anliegerstraße um Schulverkehr und Durchgangsverkehr zu trennen oder die Einrichtung einer Einbahnstraße. Für Rückfragen und Diskussionen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Gerne bringen wir uns auch persönlich in die Erarbeitung einer Lösung ein.

Stellungnahme 12

1. Die Größe der möglichen Siedlungserweiterung ist nicht überschaubar.

Im geplanten Teilgebiet „Süderfeld III“ sind 60 bis 75 Wohneinheiten angegeben. Die Anzahl der Wohneinheiten ist nicht begrenzt. Aus den uns vorliegenden Unterlagen sind jedoch weitaus mehr als 100 Wohneinheiten möglich. So sind im gesamten Plangebiet (Süderfeld III bis VI) mindestens doppelt so viele Wohneinheiten wie angegeben (400 über 200) realisierbar. Das Ausmaß der Siedlungserweiterung ist somit nicht absehbar.

2. Die Lage des geplanten Baugebietes ist für den Ort ungünstig.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wird den Ort und insbesondere den Kiefernweg übermäßig belasten. Die Verkehrsinfrastruktur im Ort Vögelsen und den angrenzenden Gemeinden ist nicht für die zu erwartende Verkehrslast ausgelegt. Die mögliche Alternative „Deichfeld“ liegt verkehrstechnisch günstiger und muss in Betracht gezogen werden. Außerdem weisen wir auf die Stellungnahme des Landkreises vom 4. Februar 2016 hin, wo es heißt: „Des Weiteren sollen nach dem Entwicklungskonzept 2006 der Samtgemeinde Bardowick „die Siedlungserweiterungsflächen in Vögelsen jedoch erst baulich genutzt werden, wenn es gelungen ist, die Verkehrsinfrastruktur so zu entwickeln, dass sowohl der Pendlerverkehr Richtung Lüneburg, als auch der Zielsuchverkehr Richtung A 250 durch eine weitere Bebauung in diesem Bereich nicht zu einer Überbelastung der vorhandenen Straßen bzw. der Wohnbevölkerung führt“ (Entwicklungskonzept, 4.2, S. 17). „Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die Ausweisung von neuen Siedlungsflächen an den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur gekoppelt ist.“ „Die dargestellte Problematik der Verkehrssituation ist gemeinsam mit der Stadt Lüneburg im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzeptes zu lösen. Erst nach der Lösung der Verkehrsproblematik ist die Siedlungsentwicklung voranzutreiben.“

3. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung ist unzureichend und nicht repräsentativ.

Die Verkehrszählung fand nur am Mittwoch, den 9. März 2016 in der Zeit von 15 bis 18 Uhr an zwei Knotenpunkten statt. Somit wird weder der Kindergarten- noch der Schulverkehr inklusive der Schulbusse berücksichtigt. Daraus kann keine Aussage über die derzeitige Verkehrsbelastung im Kiefernweg getroffen werden. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen ist wesentlich höher.

Die Prognosen für das zu erwartende Verkehrsaufkommen sind aufgrund der unzureichenden Verkehrsuntersuchung und des nicht absehbaren Ausmaßes der Siedlungserweiterung (Punkt 1) utopisch und nicht nachvollziehbar.

4. Die schalltechnische Untersuchung ist mangelhaft.

Das Gutachten betrachtet nicht die verkehrsbedingten Geräuschimmissionen der Grundstücke außerhalb des Plangebietes (Dachtmisser Weg, Am Wahlsberg und Kiefernweg). Zudem basiert das Gutachten auf den Prognosen der unzureichenden Verkehrsuntersuchung.

5. Das Oberflächenentwässerungskonzept ist unzureichend.

Es fehlt ein schlüssiges Entwässerungskonzept. Es befasst sich nicht mit den zu erwartenden Auswirkungen auf unser tieferliegendes Grundstück. Wir fordern ausreichend Schutz!

6. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist unzureichend.

Die empfohlenen Begehungszeiträume gem. DDA-Standard wurden nicht eingehalten.

Die Vorprüfung (Punkt 1.5 im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag) ist falsch. Die erzielten Ergebnisse decken sich nicht mit unseren langjährigen Beobachtungen. Seit Jahren laichen Frösche und Kröten in unserem Teich.

Des Weiteren haben wir den Rotmilan mehrmals über dem Feld fliegend bei seiner Beutesuche beobachtet. Und vor kurzem sahen wir einen Eisvogel in unserem Garten, der den Teich inspizierte. Diese Vogelarten werden im vorliegenden Fachbeitrag nicht berücksichtigt.

7. Die Art der Bebauung angrenzend an unser Grundstück im Kiefernweg ist rücksichtslos.

In unserem Schreiben vom 17. Mai 2016 im Zuge der frühzeitigen Bürgerbeteiligung baten wir um Maßnahmen zum Schutz unserer Privatsphäre und der Erhaltung unserer bisherigen Lebensqualität (Grünstreifen, keine direkt angrenzenden Grundstücke, festgelegte großzügige Abstandsflächen, Bungalow-Bebauung mit maximalen Firsthöhen von 6,50 m usw.). Nichts davon wurde im Bebauungsplan berücksichtigt, vieles davon jedoch im östlichen Grenzbereich zur Pferdewiese. Dort gibt es einen Grünstreifen von mindestens 10 m Breite und bei uns nicht. *Den wollen wir auch!* Dort ist Bungalow-Bebauung mit einer Firsthöhenbegrenzung von 7 m geplant und bei uns nicht. *Das wollen wir auch! Wir fordern eine gleichwertige Behandlung!*

Festzuhalten bleibt nach alledem:

Aus all den oben angeführten Punkten können wir den Bebauungsplan in der jetzigen Form nur ablehnen. Der Bebauungsplanentwurf leidet an erheblichen Mängeln und kann in der zurzeit vorliegenden Fassung nicht als Satzung beschlossen werden. Der Bebauungsplan, würde er dennoch beschlossen, wäre unwirksam.

Wir bitten darum, den vollständigen Text unserer Einwendungen den Ratsgremien der Gemeinde für ihre Stellungnahme zuzuleiten. Darüber hinaus beantragen wir die Erörterung und Beantwortung unserer Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme unserer Bedenken in die Stellungnahme der Gemeinde.

Wir halten uns offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse oder Gutachten einzubringen.

Wir behalten uns vor, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Klage gegen das Projekt zu erheben.

Zudem möchten wir an dieser Stelle anmerken, dass wir das Verhalten des Rates und Administratoren der Gemeinde gegenüber uns langjährigen ortsansässigen Bürgern der Gemeinde Vögelsen zum Teil als arrogant und überheblich empfinden.

So äußerte Herr Patt in der Bauausschusssitzung vom 11. August 2016 im Zusammenhang mit unseren Fragen zum Entwässerungskonzept bezüglich der Auswirkungen auf unsere tieferliegenden Grundstücke folgendes: „...*einer muss ja unten wohnen!*“

So äußerte Frau Bürgermeisterin Rogge auf der Gemeinderatssitzung vom 13. September 2016 im Zusammenhang mit der Gültigkeit des Entwicklungskonzeptes der Samtgemeinde Bardowick von 2006 folgendes: „... *es ist nicht mehr gültig...*“ - *Das ist unwahr!*

Stellungnahme 13

Die Überplanung des Gebietes „Süderfeld III“ erfolgt auf der Grundlage des von der Gemeinde erarbeiteten Entwicklungskonzeptes bzw. Rahmenplanes. Dieser Rahmenplan ist in Abb. 5 auf der Seite 7/45 des Auslegungsexemplars dargestellt. Sehr viel von diesem erarbeiteten Entwicklungskonzept ist im Bebauungsplan nicht übriggeblieben. In der Abb. 5 sind 37 Bauplätze zu finden. Wenn davon 13 mit Doppelhäusern bebaut werden, ergeben sich 50 Plätze. Bei vier Bauabschnitten kommt man dann auf die immer wieder genannten 200 Wohneinheiten auf der ganzen im Entwicklungskonzept

Nr. Anregung

dargestellten Fläche. Nach der Vorstellung des Konzeptes im Bauausschuss waren wir der Ansicht, dass diese Planung von uns akzeptiert werden kann. Zwischen unserem Grundstück, den Grundstücken „Pferdewiese“ und den Neubauten sollte demnach ein 20m breiter Grünstreifen entstehen, in dem ein Fuß- und Radweg im Grün versteckt ist. Die Fortsetzung dieses Weges nach Norden ist eingebettet in einen breiten Grünbereich bis zum Fußweg zur Schulstraße, also auch entlang der Rückseite der Grundstücke am Kiefernweg, die wesentlich tiefer liegen.

Im jetzt vorgestellten Bebauungsplan werden im „Süderfeld III“ 65 bis 70 WE dargestellt. Das wird erreicht, indem von den ehemals geplanten Grünanlagen nur noch ein kleiner Rest übriggeblieben ist. Der Grünstreifen an unserem Grundstück und an der Pferdewiese ist nur noch 10 m breit. Darin soll ein auch für die Feuerwehr befahrbarer Weg liegen (etwa 3,5 m breit), eine Mulde ohne Bewuchs zum Auffangen und Ableiten des Oberflächenwassers (etwas 2,5 m breit und 1 m tief). In den restlichen 4 m liegt ein Wall mit dem Grabenaushub, der bepflanzt werden soll. Ein Querprofil des Ganzen fehlt in der Bebauungsplanbegründung.

Die Grünfläche am Grundstück „Am Süderfeld 14“ (Eigentümer Fam. E.) und an der Kiefernwegrückseite entfällt ganz und damit auch der vom Straßenverkehr geschützte Schulweg. Die Kinder müssen von dem Wendehammer „Am Süderfeld“ auf der Straße gehen. Damit stellt sich natürlich auch die Frage, warum der Weg in dem Restgrün an der Pferdewiese und unserem Grundstück noch notwendig ist. Er kann ebenso entfallen. Auch die Feuerwehr braucht den Weg nicht, denn die vom Brennen gefährdeten Häuser liegen an einer Straße.

Durch die schmalen übriggebliebenen Grünanlagen wird die erforderliche m²-Zahl an Kompensationsflächen zusätzlich eingeschränkt. Jetzt muss zum Ausgleich von 9550 Wertpunkten eine Fläche von 1 ha, die intensiv ackerbaulich genutzt wird, verbindlich gesichert, also gekauft oder langfristig gepachtet, werden. Zur notwendigen Umsiedlung der Feldlerche sind weitere 8000 m² Ackerrandstreifen erforderlich. Wo sonst sollen diese Flächen verbindlich gesichert werden, wenn nicht im Bebauungsplan?

Wenn die Grünflächen wie im Entwicklungskonzept ausgewiesen weiter in dem Plan enthalten wären, würde der erforderliche Ausgleich durch weniger Baulandflächen und mehr Kompensation im Planungsgebiet erfolgen können. Der Ankauf dieser Flächen und die Kompensationspflanzungen außerhalb des Plangebietes sind Erschließungskosten und auf die Baulandflächen umzulegen. Sie können nicht der Allgemeinheit angelastet werden.

In dem Entwicklungskonzept fehlt jeglicher Hinweis auf die anstehende Verkehrsproblematik, die durch die vier neuen Baugebiete entstehen. Das erwähnte überörtliche Straßennetz ist eine Kreisstraße, die Kirchgellersen mit Vögelsen über Dachtmissen verbindet.

Das Verkehrsgutachten geht von ca. 200 WE aus. Da der B-Plan Süderfeld III bereits 65 bis 70 WE hat, kann man insgesamt von 260 bis 280 Wohneinheiten ausgehen und damit nicht nur von 600 Kfz/Tag, sondern 800 Kfz/Tag im Kiefernweg. Die Vorschläge zur Verkehrsberuhigung im Kiefernweg und zur Minimierung des Gefährdungspotentials sind im Grunde Bestandteil des Bebauungsplanes und müssen dort geregelt werden.