

# Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit (Teil 1)

## 1. Stellungnahme der „Bürgeraktion Mühlenwege“ in Vertretung durch die RAe Mohr, Hamburg, vom 31. 08. 2015 (mit Ergänzung vom 09. 09. 2015)

### Vorbemerkung:

Die sehr umfangreiche und komplexe Stellungnahme der „Bürgeraktion Mühlenwege“, die in Vertretung durch die RAe Mohr, Hamburg, abgegeben wurde, wird einleitend zu den eingegangenen „Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit“ als „Teil 1“ behandelt. Die übrigen aus der Öffentlichkeit vorgebrachten Stellungnahmen werden anschließend nach den dort angesprochenen **Themen** und **Sachverhalten** behandelt

Wegen des Umfangs und der Komplexität der Stellungnahme der „Bürgeraktion Mühlenwege“, die in Vertretung durch die RAe Mohr, Hamburg, abgegeben wurde, wird der Übersichtlichkeit halber der Behandlung dieser Stellungnahme eine ihr entsprechende **Gliederung** vorgestellt.

<b>1.1</b>	<b>Verfehlte Planungskonzeption</b>	<b>3</b>
1.1.1	Vermischung Bebauungsplan-Ebene und genehmigungsrechtlicher Voraussetzungen	3
1.1.2	Verkennung der Grenzen bauleitplanerischer und fachplanerischer Erfordernisse und daraus rechtlich unzutreffende Schlussfolgerungen für die Planung	4
1.1.3	Fehlende städtebauliche Rechtfertigung der „Tunnelplanung“ ohne Ost-ring	5
1.1.4	Keine Prüfung von Planungsalternativen und Umweltauswirkungsszenarien	5
<b>1.2</b>	<b>Formelle Fehler des Bebauungsplanes</b>	<b>6</b>
1.2.1	Fehlende Aufhebung des Bebauungsplanes „Steinbachtal, Teil 2“	6
1.2.2	Fehlerhafte Struktur der Umweltberichte (eigenständige Umweltprüfungen für die eisenbahnrechtlichen und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren erforderlich)	6
1.2.3	Fehlende Einbeziehung von „Trassenvarianten“ und unterschiedlicher „Planfälle“ in die Umweltprüfung:	7
	a) Fehlende Einbeziehung der Trassenvariante des Bebauungsplan-Vorentwurfs von 2008.	7
	b) Fehlende Einbeziehung der in der Verkehrsuntersuchung als Szenarien bezeichneten Planfälle	9
1.2.4	Verstoß gegen das kommunalrechtliche Mitwirkungsverbot	9
<b>1.3</b>	<b>Materielle Fehler des Bebauungsplanes</b>	<b>10</b>
1.3.1	Verstoß gegen das Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan	10
1.3.2	Rechtlich fehlerhaft Festsetzungsinhalte im Hinblick auf	11

	a) Festsetzungen für den Tunnel, zum passiven Schallschutz und zu Grün- und Wasserflächen	11
	b) der Ausschluss von Wohnen im Mischgebiet.	12
1.3.3	Fehlendes Planungserfordernis aus folgenden Gründen:	13
	a) Kein plausibler verkehrlicher Bedarf für die Tunnelverlegung wegen	13
	a 1) Fehlender Differenzierung verkehrlicher Teilziele	13
	a 2) Irrelevanz von Verkehrseinschränkungen für LKW im Bestandstunnel	13
	a 3) Irrelevanz vermeintlicher Sicherheitsprobleme	14
	a 4) Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose	14
	b) Drohende Vollzugsuntauglichkeit wegen eisenbahnrechtlicher und wasserrechtlicher Planfeststellungserfordernisse	16
	c) Drohende Vollzugsuntauglichkeit wegen Verstoßes gegen Vorschriften des besonderen Artenschutzrechts im Hinblick auf	16
	c 1) Fledermäuse	17
	c 2) Streng geschützte Vogelarten	18
1.3.4	Verstöße gegen zwingendes Schallschutzrecht	18
	a) Unzulässige Festsetzungen zum baulichen Schallschutz und zu Nutzungsbeschränkungen	18
	b) Unzulässige Erhöhung der Lärmbelastung in Teilen des Plangebietes	19
	c) Verstoß gegen verfassungsrechtliche Lärmgrenzen	20
	d) Fehlerhafte Beurteilung der Abwägungsmaßstäbe	20
	e) Fehlerhafte Ausklammerung von Gewerbelärms	21
	f) Fehlende Prognose der Bahnlärmbelastung	21
	g) Fehlerhafte Beurteilung möglicher Maßnahmen zu aktivem Schallschutz	21
1.3.5	Unvollständige Ermittlung und Bewertung des abwägungsrelevanten Materials im Hinblick auf	22
	a) die artenschutzrechtliche Untersuchung zu Fledermäusen	22
	b) fehlende Untersuchungen zum Gesamtsicherheitskonzept	22
	c) eine nachvollziehbare Darstellung der wirtschaftlichen Analyse der unterschiedlichen Vorhabenvarianten	23
	d) es fehle ein Fachbeitrag zur Prüfung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie	23
1.3.6	Fehlerhafte Berücksichtigung raumordnerischer Grundsätze	24
1.3.7	Fehlerhafte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange im Hinblick auf	25
	a) Unzureichende Alternativenprüfung	25
	b) Nichtbeachtung der wirtschaftlichen Belange (fehlender Kosten-Nutzen-Vergleich mit dem Ostring)	25
	c) Fehlendes Sicherheitskonzept im Hinblick auf den Fahrradverkehr	25
	d) Fehlerhaftes Verkehrsgutachten	26
	e) Beeinträchtigung der Bedürfnisse Sport, Freizeit und Erholung wegen Zerschneidung des Stadtseerundganges	27
	f) Beeinträchtigung der Belange des Umweltschutzes durch	28
	f 1) Eingriffe in Natur und Landschaft	28
	f 2) Beeinträchtigung wasserrechtlicher Belange	30
	f 3) Beeinträchtigung Klima und Luft	31
	g) Überschreitung der Lärmgrenzwerte für die Naherholung	31

## 1.1 Verfehlte Planungskonzeption

Die „Konzeption der Planung“ halte unter den folgenden drei Aspekten einer rechtlichen Kontrolle nicht stand:

### 1.1.1 Vermischung Bebauungsplan-Ebene und genehmigungsrechtlicher Voraussetzungen

Die Ebenen des Bebauungsplanes und die genehmigungsrechtlicher Voraussetzungen gingen durcheinander und der Bebauungsplan erscheine daher als eine rechtlich nicht vorgesehenen „Mischform“ von „Angebotsplanung“ und planfeststellungersetzendem Bebauungsplan.

#### ***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Der Bebauungsplan ist weder eine „Mischform“ noch ein planfeststellungersetzender Bebauungsplan: Für die Planung nicht klassifizierter, innerörtlicher Gemeindestraßen ist keine fachrechtliche Planfeststellung erforderlich; die (abschließende fachplanerische) Zulässigkeit sonstiger im Plangebiet vorgesehener Maßnahmen wird durch den Bebauungsplan nicht ersetzt.*

*Allerdings ist für Plangebiete, die auch Vorhaben enthalten, deren Zulässigkeit fachrechtlich (Eisenbahnrecht, Wasserrecht) abschließend zu bestimmen ist, eine **Gesamtplanung** erforderlich. Da dies im Rahmen einer fachrechtlichen Planfeststellung, etwa nach Eisenbahnrecht für den Tunnel und die unmittelbar zugehörigen Maßnahmen, nicht möglich ist, **muss** diese für die beabsichtigten zusammenhängenden Vorhaben **unverzichtbare Gesamtplanung** durch den Bebauungsplan geleistet werden.*

*Der Ort für diese Gesamtplanung ist der Bebauungsplan. Bei der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes werden auch die Vorhaben untersucht, über die später in einem gesonderten Fachplanungsverfahren entschieden wird. Aus diesem Grunde werden auch Untersuchungen zu allen Aspekten der Gesamtplanung durchgeführt.*

*Daraus ergibt sich, dass – nach vorheriger inhaltlicher Abstimmung mit den Trägern der Fachplanung – das Bebauungsplanverfahren vorweg (oder allenfalls parallel) läuft – nicht jedoch die fachplanerischen Genehmigungen **vor** der Bauleitplanung durchgeführt werden können.*

*Der Bebauungsplan greift den fachrechtlichen Genehmigungsverfahren nicht vor, prüft aber im Vorwege, ob die im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen, die einer fachrechtlichen Genehmigung bedürfen, „machbar“ sind, d. h. genehmigungsfähig sind. Dazu findet im Bebauungsplanverfahren eine sonst nur bei planfeststellungersetzenden Bebauungsplänen – ansonsten aber nicht übliche - Detailplanung statt (z. B. auch weitergehende, für den Bebauungsplan nicht erforderliche Leistungen wie etwa die*

*Erarbeitung eines „Baulärmgutachtens“ oder rein bauwerksbezogene Untersuchungen wie ein „Gesamtsicherheitskonzeptes“ nach RABT 2006 für den Tunnel).*

### 1.1.2 Verkennung der Grenzen bauleitplanerischer und fachplanerischer Erfordernisse und daraus rechtlich unzutreffende Schlussfolgerungen für die Planung

Der Bebauungsplan verkenne die Möglichkeiten und Grenzen bauleitplanerischer und fachplanerischer Erfordernisse und ziehe daraus rechtlich unzutreffende Schlussfolgerungen für die Planung.

#### **Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Wie unter 1.1.1 bereits dargelegt, werden die fachplanerischen Erfordernisse durch den Bebauungsplan nicht eingeschränkt, sondern diese lediglich **vorbereitet** und der Rahmen für die fachplanerischen Verfahren bestimmt.*

*In der Bauleitplanung sind **sämtliche** für die Planung relevanten Belange zu prüfen – einschließlich derer, die einer abschließenden fachrechtlichen Genehmigung bedürfen. Diese nachfolgenden fachrechtlichen Genehmigungen behandeln lediglich die eisenbahnrechtliche bzw. wasserrechtliche Zulässigkeit der Vorhaben. Aus dem Zusammenspiel ergibt sich für die Bauleitplanung die Aufgabe, sämtliche für die Planung relevanten Planbelange zu prüfen – einschließlich derer, die einer abschließenden fachlichen Entscheidung bedürfen. Die Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung muss jedoch auch die fachplanerischen Teile in den Blick nehmen und prüfen, ob diese Vorhaben realisierbar sind und welche Belange durch diese Vorhaben betroffen sind. Wie ebenfalls unter 1.1.1 bereits dargelegt, findet aufgrund dieser engen Verzahnung im Bebauungsplanverfahren eine sonst nur bei planfeststellungersetzenden Bebauungsplänen – ansonsten aber nicht übliche - Detailplanung statt. Diese im Bebauungsplanverfahren offen gelegten Detailplanungen werden Bestandteil der nachfolgenden fachrechtlichen Genehmigungsverfahren (Eisenbahnbundesamt und Untere Wasserbehörde).*

*In welchem Umfang sich das fachrechtliche Genehmigungsverfahren nicht nur inhaltlich auf diese „Vorleistungen“ aus dem Bebauungsplanverfahren abstützt, sondern dies auch formal Berücksichtigung finden kann – etwa im Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren zugunsten einer bloßen Plangenehmigung -, bedarf keiner abschließenden Klärung im Bebauungsplanverfahren, sondern ist im fachrechtlichen Genehmigungsverfahren zu klären und zu entscheiden.*

### 1.1.3 Fehlende städtebauliche Rechtfertigung der „Tunnelplanung“ ohne Ostring

Der Bebauungsplan greife die bauplanungsrechtlich relevante Planung des „Ostringes“ nicht auf und versuche – erfolglos - eine davon losgelöste städtebauliche Rechtfertigung der „Tunnelplanung“

#### **Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*„Ostring“ und „Tunnelplanung“ haben keinesfalls identische Ziele, sondern sind zwei selbständige Teile des Verkehrskonzeptes der Stadt Buchholz, was in der Begründung des Bebauungsplanes auch dargelegt ist: Der Ausbau des Mühlentunnels im Zuge des Steinbecker und des Seppenser Mühlenweges dient – wie bereits im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 1978 (!) ausgeführt - der Verbesserung des gemeindlichen Binnenverkehrs in Nord-Süd-Richtung, während der Ostring primär die Funktion einer Umgehungsstraße hat.*

*Nach den aktuellen Prognosen würde durch den Ostring in den Straßenabschnitten im Bereich des Mühlentunnels nur etwa 500 bis 700 Kfz/24 h weniger Verkehr anfallen (im Heidekamp bewirkt der Ostring sogar eine leichte Verkehrszunahme). Insofern hat der Ostring keine Auswirkung auf die verkehrstechnischen Anforderungen an den „Mühlentunnel“.*

*Der hier unterstellte sachliche Zusammenhang und die behauptete Abhängigkeit dieser beiden Verkehrsbaumaßnahmen ist daher unzutreffend und scheint lediglich aus den politischen Auseinandersetzungen der Vergangenheit („Ostring“ contra „Westring“ und umgekehrt) „ausgeborgt“. Zwar war die zunächst vorangetriebene Planung des „Ostringes“ politisch immer umstritten – nicht jedoch die ebenfalls bereits im Flächennutzungsplan 1978 enthaltene verkehrliche Grundkonzeption dreier leistungsfähiger Bahnquerungen im Stadtgebiet von Buchholz, von denen einer der Ausbau des Mühlentunnels ist.*

### 1.1.4 Keine Prüfung von Planungsalternativen und Umweltauswirkungsszenarien

Der Bebauungsplan enthalte keine nachvollziehbare und in sich widerspruchsfreie Prüfung von Planungsalternativen einerseits und zukunftsbezogenen Umweltauswirkungsszenarien.

#### **Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

Dazu wird im Rahmen der nachfolgenden Beantwortungen erwidert.

## 1.2 Formelle Fehler des Bebauungsplanes

Formell sei der Bebauungsplan unter folgenden vier Aspekten fehlerhaft:

### 1.2.1 Fehlende Aufhebung des Bebauungsplanes „Steinbachtal, Teil 2“

Fehlerhafte Anknüpfung an den derzeitigen bauleitplanerischen Stand, weil der Bebauungsplan „Steinbachtal, Teil 2“ vor der aktuellen Planung aufgehoben werden müsse.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Alle im Aufstellungsbeschluss benannten Bebauungspläne werden im Zuge des aktuellen Planverfahrens geändert. Das Bebauungsplanverfahren „Steinbachtal, Teil 2“ wurde im Jahr 1994 mit Fassung eines Aufstellungsbeschlusses begonnen. Der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB wurde im Amtsblatt des Landkreises Harburg Nr. 42 am 22. 06. 1994 bekanntgemacht. Das Verfahren wurde aber nicht weitergeführt. Der vorliegende Bebauungsplan berührt kleine Teilbereiche des Plangebietes „Steinbachtal, Teil 2“, die nunmehr Bestandteil des Bebauungsplanes „Tunnel Seppenser Mühlenweg“ sind. Das Gebiet „Steinbachtal, Teil 2“ wird verkleinert. Insoweit wird die damalige Planungsabsicht geändert. Dazu bedarf es keines erneuten Aufstellungsbeschlusses. Im Übrigen ist ein Aufstellungsbeschluss rechtlich ohnehin nicht gefordert.*

### 1.2.2 Fehlerhafte Struktur der Umweltberichte (eigenständige Umweltprüfungen für die eisenbahnrechtlichen und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren erforderlich)

Die Struktur der ausgelegten Umweltberichtsentswürfe sei fehlerhaft, weil die eisenbahnrechtlichen und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren eigenständiger Umweltprüfungen bedürften und erst dann eine kumulierende Betrachtung aller Umweltauswirkungen (B-Plan, Eisenbahn, Wasserbau) erfolgen könne. Hierzu wird auf den BVerwG-Beschluss zur Weservertiefung verwiesen.

In der Ergänzung der Stellungnahme vom 09. 09. 2015 wird – weitergehend - auch ausdrücklich die Rechtmäßigkeit der bauleitplanerischen Umweltprüfung für Vorhaben, die eisenbahnrechtlichen bzw. wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren unterliegen, bestritten.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Der Verweis auf den BVerwG-Beschluss zur Weservertiefung (Beschluss vom 11.7.2013, 7 A 20/11) ist unzutreffend, da es sich dort um unterschiedliche Bauabschnitte und deren selbständige oder unselbständige Betrachtung handle.*

*In dieser Entscheidung macht das BVerwG im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für die Vertiefung der Außenweser, den Ausbau der Unterweser von Bremerhaven bis Brake und den Ausbau der Unterweser von Brake bis Bremen – vom Vorhabenträger zu zwei Vorhaben zusammengefasst und auch fachplanerisch zusammen behandelt – deutlich, dass Maßnahmen nicht willkürlich zusammengefasst oder getrennt werden dürfen. Man dürfe nicht eine zusammenhängende Maßnahme in zwei oder mehrere Abschnitte teilen und umgekehrt nicht zwei oder mehrere Maßnahmen als ein Vorhaben behandeln. Verfolge der Vorhabenträger mit mehreren Maßnahmen verschiedene Ziele und können diese Maßnahmen unabhängig voneinander verwirklicht werden, ohne dass die Erreichung des Ziels einer Maßnahme durch Verzicht auf die andere Maßnahme auch nur teilweise vereitelt würde, handele es sich um mehrere Vorhaben. Für jedes Vorhaben müsse dann eine gesonderte fachplanerische Abwägung erfolgen, d. h. insbesondere auch jeweils eine gesonderte Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. BVerwG, a.a.O.juris Rn. 5 und 10).*

*Hier setzt sich das Gesamtvorhaben planungsrechtlich aus drei Verfahren zusammen: Neben dem Bebauungsplan das eisenbahnrechtliche Verfahren für den Straßentunnel und die Führung des Steinbachs unter der Bahnlinie sowie das wasserrechtliche Verfahren für die Verlegung des Steinbachs beiderseits der Bahnlinie. Im eisenbahnrechtlichen und im wasserrechtlichen Verfahren werden jeweils selbstständig alle fachplanungsrechtlichen Voraussetzungen geprüft, mithin auch die Umweltverträglichkeit, sofern sie darauf nicht verzichten können. Das zu entscheiden ist Sache der jeweiligen zuständigen Fachbehörde. Die Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens werden vom Bebauungsplan zutreffend erfasst, ohne dass damit den jeweils eigenständigen Untersuchungen der Fachplanungsbehörden vorgegriffen wird.*

*Zum weiteren Verhältnis zwischen Bauleit- und Fachplanung in der vorliegenden Planung siehe die Ausführungen unter 1.1.1 und 1.1.2.*

### 1.2.3 Fehlende Einbeziehung von „Trassenvarianten“ und unterschiedlicher „Planfälle“ in die Umweltprüfung

In der Ergänzung der Stellungnahme vom 09. 09. 2015 wird zusätzlich auf die fehlende Einbeziehung von „Trassenvarianten“ und unterschiedlicher „Planfälle“ in die Umweltprüfung abgehoben, die für eine fehlerfreie Struktur der ausgelegten Umweltberichtsentswürfe erforderlich sei.

#### a) Fehlende Einbeziehung der Trassenvariante des Bebauungsplan-Vorentwurfes von 2008.

Die fehlende Einbeziehung von „Trassenvarianten“ betreffe die Verschiebung des Trassenverlaufs gegenüber dem Bebauungsplan-Vorentwurf von 2008. Als Begründung für die Verschiebung würden ohne Gegenüberstellung der Umweltauswirkungen eigentumsrechtliche Erwägungen vorgebracht.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

Planungsziel ist die Herstellung einer leistungsfähigen innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen von Buchholz und dem Ortsteil Holm-Seppensen. Diese Verbindung erfolgt derzeit noch über den alten Tunnel „Seppenser Mühlenweg“, Baujahr 1870. Die Nutzung durch LKW und Rettungsfahrzeuge ist nicht möglich, der schmale Fußweg ist nur 1,00 m breit. Die Verbindung wird von Schülern benutzt, die mit dem Fahrrad notgedrungen den Fußweg befahren. Der Tunnel entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen des Straßenverkehrs, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Er soll deshalb durch einen neuen Tunnel ersetzt werden. Für die Lage dieses Tunnels ergibt sich zwangsläufig die Verbindung des Seppenser Mühlenwegs auf der einen und des Steinbecker Mühlenwegs auf der anderen Seite. Der Tunnel wird nach Osten verschoben und knüpft an die Kreuzung des Steinbecker Mühlenweges mit der Bremer Straße ein. Diese Kreuzung wird als Kreisverkehr ausgebildet. Auf der Südseite wird der vorhandene Seppenser Mühlenweg gerade in den Tunnel geführt.

Während der Baumaßnahme kann die vorhandene Verbindung weiter genutzt werden.

Um dieses Planungsziel zu verfolgen bedurfte es keiner Untersuchung weiträumiger Alternativen. Es wird ein kurzer Abschnitt im innerörtlichen Straßennetz verlegt. Die Anknüpfung an die Kreuzung Bremer Straße mit dem Steinbecker Mühlenweg auf der einen Seite und die Fortführung des Seppenser Mühlenwegs gerade nach Norden in den Tunnel drängt sich auf.

Untersucht wurden kleinräumige Varianten nördlich der Bahnlinie. Im Vorentwurf von 2008 verlief die Straße ca. 20 m bis 30 m östlich über das Gelände einer Autowerkstatt. Um die Auswirkungen auf den Betrieb aufzuklären, wurden mehrere Gespräche mit dem Inhaber geführt. Die Fläche ist betriebsnotwendig. Eine Teilinanspruchnahme des Gewerbegrundstückes würde zur Notwendigkeit führen, den Betrieb zu verlegen. Daraufhin wurde die geringfügige Verschiebung nach Osten geprüft. Diese Trassierung, die dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegt, ist gegenüber der alten Trassierung auch insofern vorteilhaft, als sie auf städtischen Grundstücken verläuft, die für ein solches Vorhaben vorrangig in Anspruch zu nehmen sind. Die damit notwendige Verlegung des Steinbachtunnels ermöglicht eine dem heutigen ökologischen Standard entsprechende Gewässerführung. Der vorhandene Steinbachtunnel ist ohnehin in seiner baulichen Substanz dringend sanierungsbedürftig. Auf der südlichen Seite des Tunnels ändert sich durch diese geringfügige Änderung der Trasse nichts. Die geringfügige Ostverschiebung war geboten, da für ein Straßenbauvorhaben vorrangig die städtischen Grundstücke in Anspruch zu nehmen sind und die entgegenstehenden Belange des Betriebseigentümers, die durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützt sind, noch zusätzlich verstärkt sind, weil diese Flächen für den Betriebsablauf notwendig sind.



*Eine weitere Untersuchung von Alternativen und Varianten war nicht geboten, denn eine solche Suche ins Blaue hinein ist weder in der Fachplanung noch in der Bauleitplanung geboten.*

b) **Fehlende Einbeziehung der in der Verkehrsuntersuchung als Szenarien bezeichneten Planfälle**

Die in der Verkehrsuntersuchung von 2014 als Szenarien bezeichneten Planfälle hätten sich ebenfalls im Entwurf des Umweltberichtes wiederfinden müssen. Diese führten erkennbar nicht zu der im Fokus stehenden Frage der verkehrlichen Auswirkungen des jetzt präferierten Tunnels für das Prognosejahr 2015 im Vergleich zur Nullvarianten, sondern enthalten in der Sache eine Prüfung verkehrlicher alternativen in verschiedenen Kombinationen von „Westring“, „Ostring“ und „Südtangente“ mit den darin untersuchten unterschiedlichen verkehrlichen Folgen. Die notwendige Abwägung dieser Varianten und ihrer Kombinationen setzt eine vergleichende Gegenüberstellung u. a. ihrer jeweiligen Umweltauswirkungen voraus.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Der „Planungsnullfall“ ist Gegenstand der Umweltprüfung. Was die Forderung nach einer vergleichende Umweltprüfung der sonstigen „Planfälle“ aus der Verkehrsuntersuchung soll, ist nicht nachvollziehbar!*

*Die angesprochenen „Planfälle“ sind keine „Varianten“, sondern dienen in der Verkehrsuntersuchung dazu, festzustellen, welche spezifischen verkehrlichen Wirkungen von den einzelnen Maßnahmen des städtischen Verkehrskonzeptes zu erwarten sind, insbesondere wenn einzelne Bestandteile getrennt von einander und in derzeit nicht zu konkretisierenden zeitlichen Abständen verwirklicht werden. Vor allem war zu klären, ob und welche Verkehrsverlagerungen sich ergeben, wenn von den in der verkehrlichen Grundkonzeption dreier leistungsfähiger Bahnquerungen im Stadtgebiet von Buchholz zunächst nur eine zweite gebaut wird – nämlich der Ausbau des Mühlentunnels.*

*In diesem Zusammenhang ist daher auch keine Gegenüberstellung von Umweltauswirkungen sinnvoll und möglich.*

#### 1.2.4 Verstoß gegen das kommunalrechtliche Mitwirkungsverbot

Verstoß gegen das kommunalrechtliche Mitwirkungsverbot der Ratsmitglieder Stein und Zinnecker, weil sie aufgrund des „Alternativverhältnisses“ der Planungen zum Ostring und zum Westring befangen seien, wenn sie einerseits als Mitglieder des VA Beschlüsse zur Tunnelplanung gefasst hätten und gleichzeitig Bevollmächtigte einer Klägerin gegen den Ostring seien.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Die Teilnahme von Herrn Stein und Herrn Zinnecker an der Abstimmung im VA am 16. 07. 2015 hat keinerlei Auswirkungen auf die dort gefassten Beschlüsse.*

*Nach § 41 Abs. 1 NKomVG dürfen Ratsmitglieder in Angelegenheiten der Kommune nicht beratend oder entscheidend mitwirken, wenn die Entscheidung einen unmittelbaren Vorteil oder Nachteil für sie selbst oder für die von ihnen kraft Gesetzes oder Vollmacht vertretenen Personen haben kann. Rechtsfolge eines Verstoßes gegen das Mitwirkungsverbot ist gem. § 41 Abs. 6 NKomVG die Unwirksamkeit des Beschlusses, allerdings gilt dies nur dann, wenn die Mitwirkung für das Abstimmungsergebnis entscheidend war.*

*Im VA am 16. 07. 2015 erfolgte unter TOP 26 die Abstimmung über den Aufstellungsbeschluss, die Zustimmung zum B-Planentwurf und den Auslegungsbeschluss. Der Beschluss wurde mit 10:0:1 Stimmen gefasst. An der Abstimmung teilgenommen haben auch Herr Stein und Herr Zinnecker. Auch ohne ihre Mitwirkung wäre das Abstimmungsergebnis eindeutig gewesen, ihre Stimmen waren damit für das Ergebnis nicht entscheidend. Es kann daher offen bleiben, ob der Beschluss für sie einen unmittelbaren Vor- oder Nachteil i. S. d. § 41 Abs. 1 NKomVG darstellte, da ihre Mitwirkung gem. § 41 Abs. 6 NKomVG keinerlei Auswirkungen auf die o. g. Abstimmung haben konnte.*

### **1.3 Materielle Fehler des Bebauungsplanes**

Materiell sei der Bebauungsplan unter folgenden sieben Aspekten fehlerhaft:

#### **1.3.1 Verstoß gegen das Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan**

In der Ergänzung der Stellungnahme vom 09. 09. 2015 ist die Aufzählung der „materiellen Fehlerhaftigkeit“ des Bebauungsplanes um den Verstoß gegen das Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan wegen Festsetzung von Mischgebieten auf Wohnbauflächen und Wald auf Grünflächen bzw. das Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplanes im Zuge der aktuellen Planung ergänzt worden.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*In der Stellungnahme werden die vermeintlichen „Verstöße“ jeweils mit Bezug zu entsprechenden Ausführungen in der Planbegründung angesprochen. An den jeweils zitierten Stellen wird aber gerade dargelegt, warum die von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweichenden Festsetzungen des Bebauungsplanes **nicht** gegen das*

*Entwicklungsgebot verstoßen. Es handelt sich in allen Fällen um im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) zulässige kleinräumliche Konkretisierungen der Darstellungen in der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan).*

*Diese Auffassung wird auch von der für den Flächennutzungsplan zuständigen Aufsichtsbehörde (Landkreis Harburg) getragen. Der Bebauungsplan ist nicht bloßer Vollzug des Flächennutzungsplans. In der Gesamtkonzeption des Flächennutzungsplanes ist die Straßenverbindung zwischen dem Seppenser Mühlenweg und der Bremer Straße wesentlicher Bestandteil. An dieser Steuerungsfunktion hat sich nichts geändert. Durch die kleinräumigen Konkretisierungen wird die städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt.*

### 1.3.2 Rechtlich fehlerhaft Festsetzungsinhalte

Ebenfalls in der Ergänzung vom 09. 09. 2015 ist die Aufzählung der „materiellen Fehlerhaftigkeit“ um die Unzulässigkeit von Festsetzungen für den Tunnel und den Ausschluss von Wohnen im MI-Gebiet ergänzt worden.

#### a) Festsetzungen für den Tunnel, zum passiven Schallschutz und zu Grün- und Wasserflächen

Die Regelungen in § 6 der textlichen Festsetzungen stelle die vorgesehenen Festsetzungen unter einen rechtlichen Vorbehalt, die in § 8 transferierten die Konfliktbewältigung auf ein späteres Verfahren und in § 1 erfolge eine der fachplanerischen Abwägung vorgreifende Festsetzung. Fehlerhaft zugeordnet und unzureichend abgegrenzt seien zudem die geplanten öffentlichen Grünflächen und die Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Darüber hinaus dürften die Festsetzungen für das neu geplante Regenwasserrückhaltebecken unzutreffend sein.

#### ***Dieser Stellungnahme wird nicht bzw. nur teilweise gefolgt. Begründung:***

*In § 6 wird auf die „Festsetzungen auf Flächen für Bahnanlagen“ und den dort geltenden Vorbehalt einer fachrechtlichen Plangenehmigung hingewiesen. Das betrifft alle vorgesehenen Planinhalte auf den in die Planzeichnung aufgenommenen eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen für Bahnanlagen. Der Text des § 6 ist eindeutig. Er stellt klar, dass die Maßnahmen innerhalb des Bahngeländes „keine selbständigen planungsrechtlichen Regelungen“ sind. „Für sie gilt der Vorbehalt einer entsprechenden eisenbahnrechtlichen Genehmigung.“ Die Einwendung verkennt offensichtlich, dass der Bebauungsplan für die Bahnanlagen keine Festsetzungen treffen kann. Um Missverständnisse zu beseitigen, wird der Textteil mit „Festsetzungen und Hinweise“ überschrieben, damit nicht aus der Überschrift der Fehlschluss auf einen Festsetzungsinhalt – wider den Wortlaut – gezogen werden kann.*

*Die Regelung für die Beleuchtung des Tunnels in § 1 Nr. 2 ist aus den zuvor genannten Gründen keine Festsetzung, sondern ein Hinweis auf eine nach Eisenbahnrecht „in Aussicht genommene Festsetzung“.*

*Mit § 8 wird kein Kostenersatz festgesetzt, weil das BauGB dafür keine rechtliche Grundlage bietet. Es handelt sich hier um einen Hinweis, denn die Eigentümer betroffener Grundstücke haben einen Anspruch auf gesetzlicher Grundlage. § 5 behandelt die Grundflächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft und sieht Anpflanzungen vor. Eine solche Verbindung von § 9 Abs. 1 Nr. 15 und 25 BauGB ist zulässig. Diese Kombinationen können gerade dazu dienen, die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen.*

*Das Regenrückhaltebecken (Sandfang) gehört zum Lauf des Steinbachs. Die Gewässerverlegung (Verfüllen des alten Beckens und Neuanlage) fallen damit in die Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde. Der Verlust des vorhandenen Vegetationsbestandes ist eine direkte Umweltauswirkung der gewässerbaulichen Maßnahme. Die Bepflanzung der neu herzustellenden Uferzone mit zuvor gesichertem Vegetationsbestand ist daher eine Maßnahme, die abschließend im Verfahren für die Verlegung des Steinbachs zu treffen ist.*

#### **b) Ausschluss von Wohnen im Mischgebiet**

Das Wohnen werde im MI-1-Gebiet vollständig ausgeschlossen, was die Ermächtigungsgrundlage des § 1 Abs. 5 BauNVO überschreite, weil die allgemeine Zweckbestimmung des Gebietes, zu dem das Wohnen gehöre, nicht mehr gewahrt sei. Daran ändere auch die „Herausnahme“ bestandskräftiger Nutzungen nichts, weil das ohnehin bestehende gesetzliche Grundlage jeder Bauleitplanung sei.

#### **Dieser Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Begründung:**

*Im ausgelegenen Planentwurf wird das Wohnen nicht ausgeschlossen i. S. d. § 1 Abs. 5 BauNVO, sondern das gesamte Mischgebiet wurde gem. § 1 Abs. 4 BauNVO **gegliedert** nach der Empfindlichkeit der in den einzelnen Teilgebieten zulässigen Nutzungen. Dieser Sachverhalt ist in der Planbegründung nochmals ausführlich erläutert (vgl. Ziff. 4.3.1 der Planbegründung). Für die Gliederung war die „Herausnahme“ bestandskräftiger Nutzungen aus der Nutzungsbeschränkung ohne Belang.*

*Die erwogene Nutzungsbeschränkung durch Ausschluss empfindlicher Nutzungen erscheint nach erneuter Überprüfung jedoch nicht erforderlich, da ein unerwünschtes Heranrücken der auch in diesem Teilgebiet zulässigen empfindlicher Teilnutzungen in die am stärksten verlärmten Bereiche auch im Wege der Einzelgenehmigung unter Berücksichtigung der festgesetzten Lärmpegelbereiche vermieden bzw. gesteuert werden kann.*

*Insofern entfällt die Gliederung des Mischgebiets und der Eingabe wird diesbezüglich gefolgt.*

### 1.3.3 Fehlendes Planungserfordernis

Der Bebauungsplan verstoße gegen das Planungserfordernis gem. § 1 Abs. 3 BauGB aus folgenden Gründen:

a) Kein plausibler verkehrlicher Bedarf für die Tunnelverlegung wegen

a 1) Fehlender Differenzierung verkehrlicher Teilziele

Die Planung benenne als verkehrliche Problempunkte zum einen den derzeitigen Tunnel und seine vermeintlichen Defizite, zum anderen Verkehrsprobleme im Bereich von Straßenkreuzungen im nördlichen Teil des Plangebietes. Diese beiden Problembereiche seien nicht von vorneherein miteinander verbunden (teilweise sogar gegenläufig, wenn die Verkehrserhöhung durch den Tunnelbau die Kreuzung zusätzlich belaste), so dass eine differenzierte Einzelbetrachtung und anschließende Gesamtbetrachtung hätte erfolgen müssen. Bei der „vom Tunnel aus gedachten“ Planung fehle insbesondere eine Beurteilung der Frage, ob eine Optimierung der Verkehrskreuzungen ohne Veränderung des Tunnels ausreichend wäre, was zu einem Fehler in der Alternativenprüfungspflicht führe.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Die Probleme, die sich sowohl einzeln aus den versetzten Kreuzungen, den daraus resultierenden geringen Stauräumen einerseits und der eingeschränkten Nutzbarkeit sowie der Gefahren für Fußgänger und Fahrradfahrer in dem bereits im 19. Jahrhundert gebauten Tunnels wegen seiner geringen Höhe und Breite andererseits ergeben, sind einschließlich der daraus kumulierenden Probleme nicht nur in der Planbegründung dargelegt, sondern haben schon in den Flächennutzungsplan von 1978 (!) durch eine entsprechende Darstellung des neuen Trassenverlaufes (Zusammenfassung der Kreuzungen, Verlegung des Tunnels) ihren Niederschlag gefunden, ebenso wie in allen seither durchgeführten Verkehrsuntersuchungen. Die Unterstellung, dass es sich hierbei um getrennte und getrennt zu beurteilende Problembereiche handele, ist abwegig.*

a 2) Irrelevanz von Verkehrseinschränkungen für LKW im Bestandstunnel

Die Beschränkung für LKW im Bestandstunnel sei irrelevant, weil – wie in der Begründung selbst eingeräumt werden – der zu erwartende Anteil schwerer

LKW nur zwischen 0,3 und 0,4 % liege, woraus sich keine städtebauliche Rechtfertigung für den Tunnelausbau ergebe.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Das „Teilproblem“ der erheblich eingeschränkten Benutzbarkeit des Tunnels für große LKW liegt nicht in der Anzahl solcher Fahrzeuge, die heute Umwege fahren müssen, sondern - wie in der Planbegründung dargelegt –, dass derzeit weder der Stadtbus, noch etwaige Feuerwehrezüge diese wesentliche Verbindung in das südliche Stadtgebiet nutzen können.*

a 3) Irrelevanz vermeintlicher Sicherheitsprobleme

Auch die vermeintliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für Passanten des Tunnels begründe keine Planrechtfertigung, weil

- derzeit keine beachtlichen Defizite bestünden und
- es keineswegs sicher sei, dass eine Neuplanung mit Begegnungsverkehren und Verkehrsmengensteigerungen unter Sicherheits Gesichtspunkten vorzugswürdig wäre.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Wie in der Begründung dargelegt, existiert nur eine einseitige, ca. 1 m breite Gehweganlage für Fußgänger; Fahrradfahrer können den Tunnel legal nur auf der Fahrbahn im Einrichtungsverkehr passieren. Diese ohnehin schon kritische Situation – in der die Fahrradfahrer auch noch häufig auf den Fußweg ausweichen – wird noch verschärft, weil – wie in der Begründung ebenfalls dargelegt - der Seppenser Mühlenweg auch eine wichtige Schulwegeverbindung darstellt.*

*Inwieweit gegen die Neuplanung, deren Geh- und Radwegeanlagen unter Beachtung aller Sicherheitsanforderung geplant werden, Sicherheitsbedenken bestehen und diese daher unter Sicherheits Gesichtspunkten möglicherweise nicht vorzugswürdig wäre, ist nicht nachvollziehbar.*

a 4) Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose

(1) Die Methodik des Gutachtens werde einleitend nicht nachvollziehbar benannt.

(2) Es erscheine widersprüchlich, wenn von einem 15-jährigen Prognosehorizont ausgegangen werde, aber auf das Prognosejahr 2025 abgestellt werde.

(3) Die umfangreichen Untersuchungen in Kapitel 3 zu den Planfällen A 1 ff. blieben rätselhaft und die Auswahl der Planfälle sowie deren Zielsetzung blieben im Dunkeln.

(4) Diese Untersuchungen könnten Ansätze einer Alternativenprüfung der unterschiedlicher Entlastungswirkungen sein, die allerdings nicht zu einem echten und im Entwurf der Planbegründung und in der Umweltprüfung aufgegriffenen Zwischenergebnis geführt würden, was zu einem beachtlichen Abwägungsfehler führe.

(5) Die Prognosen für das Jahr 2025 vermengten fehlerhaft Elemente einer Alternativenprüfung und die plausible Ermittlung eines für das Prognosejahr voraussichtlich vorhandenen Prognosenetzes, in das die Verkehrsauswirkungen einzubetten seien. Diese Unklarheit führt dazu, dass die Verkehrsprognose weder eine taugliche Grundlage der planerischen Abwägung noch der planbedingten Umweltauswirkungen sein könne.

(6) Die Verkehrsprognose kranke daran, dass sie das für das Jahr 2025 bestehende Verkehrsnetz nicht nachvollziehbar ermittele und demzufolge die planbedingten Verkehrsmengenveränderungen nicht zutreffen umlegen könne.

(7) Die Prognosemethodik halte rechtlicher Plausibilitätskontrolle nicht stand, weil sie sich in der allgemeinen örtlichen Verkehrsmengenentwicklung erschöpfe und alle sonstigen Elemente einer Verkehrsprognose ausklammere (künftige Einwohnerzahlen, innerörtliche Verlagerungen zwischen Bestandsbauten und Neubaugebieten, Altersstruktur der Bevölkerung und sich daraus ergebende Mobilitätsgrade, überregionale Verkehrsentwicklung).

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Zu (1): Die Methodik des Gutachtens bedarf keiner näheren Erläuterung, da es die Vorgehensweise der gültigen Regelwerke mit folgenden Teilschritten aufnimmt: a) Analyse, b) Verkehrsprognose, c) Verkehrsverteilung und d) Verkehrsumlegung (Wirkungsberechnung).*

*Zu (2): Das Gutachten berücksichtigt die bis zum Jahr 2025 geplanten strukturellen Entwicklungen in der Stadt Buchholz. Darüber hinaus gehende Entwicklungen sind zurzeit nicht bekannt, so dass die Annahmen auch für den Prognosehorizont 2030 anzusetzen sind.*

*Zu (3): Die Verkehrsprognose diene nicht allein der Prüfung der durch den vorliegenden Bebauungsplan verursachten Veränderungen der Verkehrsabläufe, sondern stellt eine Gesamtuntersuchung der verkehrlichen Entwicklungen der Stadt Buchholz dar. Hierzu wurde auf der Grundlage neuer Verkehrserhebungen im Jahre 2014 ein aktuelles digitales Verkehrsmodell erstellt und verschiedene gesamtstädtische Szenarien betrachtet, die für die Stadt von allgemeiner Bedeutung sind. Die Betrachtung unterschiedlicher Szenarien in dieser Untersuchung erfolgte insofern nicht im Sinne einer Variantenuntersuchung zum vorliegenden B-Planverfahren. Zu den Varianten bzw. Alternativenprüfungen siehe auch Ziffer 1.2.3.b. Die Berechnung der Planfälle A 1 ff. unter Berücksichtigung der Analyseverkehrsmenge dient dazu, den verkehrlichen Wert der*

*Verkehrsanlagen zum derzeitigen Zeitpunkt, also ohne Verkehrszunahmen infolge der strukturellen Entwicklungen in der Stadt Buchholz, zu dokumentieren.*

*Zu (4): Die Aufgabe des Gutachtens bestand in der Berechnung der verkehrlichen Wirkung verschiedener Planfälle und nicht in einem Variantenvergleich.*

*Zu (5) und (6): Wie bereits ausgeführt bestand die Aufgabe des Gutachtens in der Berechnung der verkehrlichen Wirkung verschiedener Planfälle und somit auf einem planfallspezifischen Verkehrsnetz.*

*Zu (7): Der Aufbau der Prognose wurde derart gewählt, dass die zukünftige Einwohnerzahl und die daraus resultierenden Wege- und Verkehrsbeziehungen, basierend auf den Kenntnissen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Stadt Buchholz aus der Haushaltsbefragung, zugrunde gelegt wurde. Dieses Vorgehen entspricht dem Stand der Technik. Aufgrund des überregionalen Straßennetzes in der Stadt Buchholz wird der regionale und überregionale Verkehr in Nord-Süd-Richtung über die B 3 und die B 75 abgewickelt, so dass für diese Relation keine überregionale Verkehrsentwicklung anzusetzen ist.*

b) **Drohende Vollzugsuntauglichkeit wegen eisenbahnrechtlicher und wasserrechtlicher Planfeststellungserfordernisse**

Die Bebauungsplanung verkenne, dass die Planung - auch konzeptionell - einer eisenbahnrechtlichen (und auch wasserrechtlichen) Planfeststellungsentscheidung vorgehe und dadurch eine Vollzugsuntauglichkeit insgesamt drohe. Sämtliche Festsetzungen des Bebauungsplanes hingen am Schicksal der fachrechtlichen Entscheidungen, die wiederum von den Betroffenen und anerkannten Umweltvereinen gerichtlich angefochten werden könnten, was die Planung trotz aller Vorabstimmungen als rechtlich ungewiss erscheinen ließe.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Der Einwender verkennt die Rechtslage: Der neue Tunnel kann errichtet werden, wenn der Bebauungsplan sowie die eisenbahnrechtliche und wasserrechtliche Planfeststellung wirksam sind. Das ist die Rechtslage mit unterschiedlichen Zuständigkeiten, an der nicht zu rütteln ist. Mit der Vollziehung des Bebauungsplanes wird deshalb erst begonnen, wenn die beiden Fachgenehmigungen vollziehbar sind.*

*Dass die fachrechtlich genehmigten Maßnahmen einer gerichtlichen Anfechtung ausgesetzt sein könnten, unterscheidet sie nicht wesentlich von der Beklagbarkeit eines Bebauungsplanes. Vor **diesem** Hintergrund ist die Planung zwar „rechtlich ungewiss“ – aber das ist eine Binsenweisheit, die für alle Planungsentscheidungen gilt, die der gerichtlichen Kontrolle unterworfen werden können.*

c) **Drohende Vollzugsuntauglichkeit wegen Verstoßes gegen Vorschriften des besonderen Artenschutzrechts**



Es fehle der planerischen Festsetzungen an Vollzugstauglichkeit, weil die Umsetzung voraussichtlich am Verstoß gegen Vorschriften des besonderen Artenschutzrechts gem. § 44 BNatSchG scheitern wird.

#### c 1) Fledermäuse

Das Plangebiet sei Lebensraum für mindestens fünf verschiedene Fledermausarten (Breitflügel-, Zwerg-, Mücken-, Wasser- und Rauhautfledermaus), die dem besonderen Schutz des Anhang IV der FFH-Richtlinie unterliegen. Die Bestandserfassung und die Kartierung genüge jedoch nicht den vorgeschriebenen methodischen Mindestanforderungen: Zwei Begehungen seien nach der Arbeitshilfe „Fledermäuse im Straßenverkehr“ (BMVBS, 2001) nicht ausreichend als belastbare Grundlage für die Wirkungsprognose.

Die im Fachbeitrag vorgesehenen CEF-Maßnahmen sollen im Plan nicht umgesetzt werden (wofür es womöglich auch keine hinreichende bauleitplanerische Ermächtigungsgrundlage gäbe). Insofern könne weder die Verwirklichung der in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genannten Verbotstatbestände noch das Verletzungs- und Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

#### ***Dieser Stellungnahme wird nicht bzw. nur teilweise gefolgt. Begründung:***

*In der Potenzialanalyse wurde das Quartierspotenzial aufgrund der vorhandenen Habitatstrukturen eingeschätzt und durch zwei Begehungen vor Ort modifiziert. Die Breitflügel- und Zwergfledermaus sind „Hausfledermäuse“ und haben ihre Wochenstuben und sonstigen Quartiere in Gebäuden. Gebäude als potentielle Quartiere sind durch die Baumaßnahme nicht betroffen und müssen deshalb auch nicht weiter bezüglich einer Nutzung als Fledermausquartier betrachtet werden. Die „Waldfledermäuse“ (Mückenfledermaus, Rauhaarfledermaus und Wasserfledermaus) haben ihre Quartiere in den Gehölzen. Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige wenige Bäume, die aufgrund ihrer Stärke und Größe als Quartiersbäume für Fledermäuse geeignet sind. Diese Bäume sind auf fledermausspezifische Spuren untersucht worden. Eine Quartiersnutzung konnte dabei nicht festgestellt werden.*

*Um einen Verstoß gegen die in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genannten Verbotsbestandteile und das Verletzungs- und Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vollständig ausschließen zu können, sind vor Baubeginn die zu rodenden Bäume auf Besatz von Fledermäusen zu kontrollieren und die Rodung der Gehölze in den Wintermonaten vorzunehmen und Ersatzquartiere zu stellen.*

*Diese CEF-Maßnahmen (Anzahl und Lage der Ersatzquartiere) werden ergänzend als Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB im Bebauungsplan aufgenommen (und nicht nur durch Verweis auf die entsprechenden Ausführungen im Umweltbericht bestimmt). Insofern wird der Eingabe gefolgt.*

## c 2) Streng geschützte Vogelarten

Am Stadtsee seien zwei Brutpaare des streng geschützten Teichhuhnes nachgewiesen. Außerdem wurden Brutpaare von Haussperling, Star, Grauschnäpper und Trauerschnäpper, die auf der Vorwarnliste zur Roten Liste in Niedersachsen ständen, im Vorhabengebiet aufgefunden. Wertigkeit und Schutzregime für diese und sonstige Arten würden nicht hinreichend gewürdigt; außerdem werde die Verschiebung der Lärmisophonen in die als Brutplätze geeigneten hochwertigen Räume verkannt.

### **Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Das Teichhuhn gehört als **einzigste Brutvogelart** im Untersuchungsgebiet zu den nach § 7, Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützten Arten. Im Jahr 2014 brütete das Teichhuhn mit zwei Brutpaaren (davon 1x erfolgreicher Brutnachweis) am Stadtsee (Fischer/Pfützke, Bebauungsplan „Tunnel Seppenser Mühlenweg“, Erfassung der Amphibia und der Avifauna, November 2014). Für das Teichhuhn sowie für alle anderen im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Brutvogelarten besteht kein prioritärer Handlungsbedarf hinsichtlich des Arten- und Lebensraumschutzes (siehe Vollzugshinweise für Arten und Lebensräume in Niedersachsen [NLKWKN 2009-2010]). Das Teichhuhn gehört zu den lärmunempfindlichen Brutvogelarten (Dr. Mierwald, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Abteilung Straßenbau: Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010). Der Brutraum weist bereits eine hohe Vorbelastung durch Lärmemissionen und visuelle Störungen durch Straßen- und Bahnverkehr und Erholungsnutzung auf. Eine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung des Brutraumes für die eher lärmunempfindlichen Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet ist durch die Verschiebung der Lärmisophone nicht zu erwarten.*

## 1.3.4 Verstöße gegen zwingendes Schallschutzrecht

Der Planentwurf, der im Wesentlichen die schalltechnische Untersuchung aufgreife, räume zahlreiche Überschreitungen einschlägiger Grenz- und Richtwerte ein, ohne daraus die richtigen rechtlichen Konsequenzen zu ziehen. In der Ergänzung zur Stellungnahme vom 09. 09. 2015 werden die vermeintlichen „Verstöße gegen zwingendes Schallschutzrecht“ nochmals aufgegriffen und in sieben Einzelpunkte aufgegliedert.

### a) Unzulässige Festsetzungen zum baulichen Schallschutz und zu Nutzungsbeschränkungen

Den textlichen Festsetzungen zum Schallschutz fehle die planungsrechtliche Ermächtigungsgrundlage ebenso wie der schallschutzorientierten Einschränkung des Mischgebietes. Darüber hinaus habe der festgesetzte bauliche Schallschutz für die Eigentümer schwerwiegende Einschränkungen des Eigentums-

rechtes, die durch die verkehrlichen Wirkungen der Planung nicht gerechtfertigt seien.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

Zur „Unzulässigkeit“ der Festsetzungen siehe die Ausführungen unter 1.3.2 a und b. Mit dem festgesetzten passiven Schallschutz („Lärmpegelbereiche“) wird auf die vorhandene Vorbelastung reagiert, die im Falle der Überplanung solcher schallvorbelasteter Gebiete Berücksichtigung finden muss. Im schalltechnischen Gutachten wurden für die Bemessung der erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen für Neubauten bzw. bauliche Veränderung innerhalb des Plangebiets die Summenpegel durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen ermittelt und die hieraus abzuleitende Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109 dargestellt (vgl. hierzu Anlage 4, Blatt 1 und 2 des schalltechnischen Gutachtens Nr. 05205/I vom 07.04.2015).

**b) Unzulässige Erhöhung der Lärmbelastung in Teilen des Plangebietes**

Die unstreitig mit der Planung verbundene Erhöhung der Gesamtlärmbelastung auf den Grundstücken Bremer Str. 74 B, Seppenser Mühlenweg 2 A, Amselweg 1/1 A und Seppenser Mühlenweg 13 sei nicht festsetzungs- bzw. zulassungsfähig.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Tunnel Seppenser Mühlenweg“ soll darüber hinaus die Verlegung des Seppenser Mühlenwegs sowie der Ausbau des Knotenpunkts „Bremer Straße/ Steinbecker Mühlenweg“ planungsrechtlich abgesichert werden. Für den Neubau bzw. Ausbau öffentlicher Verkehrswege müssen in der städtebaulichen Planung dieselben Beurteilungsmaßstäbe gelten wie in einem Planfeststellungsverfahren, so dass für die Beurteilung der geplanten Straßenbaumaßnahmen in jedem Falle die gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV heranzuziehen sind. Hierfür sind ausschließlich die Lärmimmissionen von den Neubaustrecken und den Strecken, in die erheblich baulich eingegriffen wird, zu berücksichtigen. Die Vorbelastung durch Lärmimmissionen von bestehenden öffentlichen Straßen und Schienenwegen ist außer Acht zu lassen.

Auf den genannten Grundstücken ist eine planbedingte Erhöhung der Schallbelastung zu erwarten, die jedoch an den Gebäuden Bremer Str. 74 B und Seppenser Mühlenweg 2 A weder die zutreffenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, noch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreitet. Nur im Bereich Amselweg 1/1 A und Seppenser Mühlenweg 13 ist an Teilen der Gebäude eine Schallpegelzunahme von etwas über 2 dB(A) zu erwarten. Da diese Pegelerhöhung auf die Umbaumaßnahmen („Wesentliche Änderung“) des Seppenser Mühlenweges zurückzuführen ist, ergibt sich unabhängig von der tatsächlichen Geräuschsituation für solche Gebäude- bzw. Gebäudeteile ein Anspruch auf passiven Schallschutz nach der 16. BImSchV.

c) Verstoß gegen verfassungsrechtliche Lärmgrenzen

Der Entwurf räume eine nächtliche Gesamtlärmbelastung oberhalb der vom BVerfG und vom BVerwG angenommenen Grenzen der Gesundheitsgefährdung (70 dB[A] tags und 60 dB[A] nachts) ein sowie für Teile des Plangebietes eine festsetzungsbedingte Steigerung der Lärmbelastung ein.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Die schalltechnische Ausgangssituation, die teilweise durch sehr hohe nächtliche Schallbelastungen gekennzeichnet ist, resultiert aus dem Bahnlärm – ist also bestandsgegeben. Im Bebauungsplan wird auf diese bestehende Konfliktsituation dahingehend reagiert, dass zur Sicherung entsprechender Innenlärmpegel passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden festgesetzt werden (siehe auch die Ausführungen unter 1.3.4 a). Dies hat nichts mit „planbedingten“ Lärmbelastungen zu tun (zu den die planbedingten Schalleinwirkungen siehe die Ausführungen unter 1.3.4 b).*

d) Fehlerhafte Beurteilung der Abwägungsmaßstäbe (Verbesserungsgebot)

Zu Unrecht werde davon ausgegangen, dass in einer hohen Vorbelastungssituation nicht die „normalen“ Abwägungsmaßstäbe gelten, sondern lediglich ein „Verbesserungsgebot“, denn es sei unzulässig, eine verfassungswidrig hohe Lärmbelastung noch weiter zu steigern.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*In der Planbegründung ist ausgeführt, dass der Plan die durch den Bahnlärm und durch den Lärm der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen vorgefundenen Immissionskonflikt mit den angrenzenden Baugebieten nicht lösen könne – etwa in der Art, dass nach der Planung die schalltechnischen Orientierungs- und Grenzwerte eingehalten werden könnten -, sondern nur zu einer Verbesserung beitragen werden können. Dies geschieht im Wesentlichen durch die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen (siehe die Ausführungen zu 1.3.4 a und c). Dies ist aber zu trennen von planbedingten Lärmbelastungen, durch die weder eine vermeintlich „verfassungswidrig hohe Lärmbelastung“ gesteigert werde, noch bleiben die sich daraus ergebenden Konflikte in der Planung ungelöst.*

*Soweit sich rein rechnerisch Summenpegelerhöhungen aufgrund der neuen Straße ergeben könnten, liegen diese im Bereich der Prognoseungenauigkeit der zugrundeliegenden Verkehrsdaten (unter 0,4 dB[A]).*

e) Fehlerhafte Ausklammerung von Gewerbelärm,

Die Summenpegelbildung als Grundlage der Gesamtlärmbelastung umfasse nur den Schienen- und den Straßenverkehrslärm. Fehlerhaft ausgeklammert blieben hingegen weitere Lärmquellen wie Gewerbelärm obwohl dieser ausweislich der Entwurfsbegründung in Teilen des Plangebietes eine relevante Rolle spielen dürfte.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Die getrennte Betrachtung von Verkehrslärm und Gewerbelärm bei der „Summenpegelbildung“ ist nicht fehlerhaft, sondern erfolgt regelkonform.*

*Eine Beurteilung von Verkehrslärm und Gewerbelärm ist getrennt vorzunehmen, da eine Summierung dieser unterschiedlichen Lärmarten nicht sinnvoll ist und diese unterschiedlich zu bewerten sind. Gewerbelärm spielt im Plangebiet mangels entsprechender Nutzungen ohnehin keine nennenswerte Rolle. Der Hinweis auf die Entwurfsbegründung beruht offenbar auf einem Missverständnis, da dort lediglich von durch gewerbliche Nutzungen geprägten Teilen des vorhandenen Mischgebietes die Rede ist. Diese bewegen sich indes in dem baugebietsspezifischen Rahmen ohne Belastung ihrer Umgebung.*

f) Fehlende Prognose der Bahnlärmbelastung

Die Betrachtung von Schienen- und Straßenverkehrslärm sei unabhängig davon fehlerhaft, weil beim Schienenverkehr nicht auf den Prognoseverkehr 2025, sondern nur auf die von der Bahn mitgeteilten aktuellen Zahlen abgestellt werden.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegte Zugbelastungen beruhen zwar auf der von der Deutschen Bahn AG vorgegeben Zahlen, diese basieren aber auf der derzeit aktuellen Verkehrsprognose 2025 zum Bundesverkehrswegeplan 2003 (mit geplanter Y-Trasse und ohne Ausbau der Bestandsstrecken) und beinhalten auch die Zugbelastung durch die Heidebahn.*

g) Fehlerhafte Beurteilung möglicher Maßnahmen zu aktivem Schallschutz

Nicht zulässig seien Erwägungen im schalltechnischen Gutachten, wonach Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wie schalldämmende Verkleidung der Tunnelinnenwände wegen Pegelminderungen von nur 0,5 bis 1 dB(A) unverhältnismäßig seien, wenn die verfassungsrechtlichen Grenzen der Lärmbelastung überstiegen würden.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Der Straßenlärm trägt zur vermeintlichen Überschreitung der „verfassungsrechtlichen Grenzen der Lärmbelastung“ im Bereich der durch Schallreflexionen von der Tunnelöffnung am stärksten betroffenen Wohngebäuden nicht nennenswert bei, sondern dieser beruht dort ausschließlich auf dem Bahnlärm (zu den „verfassungsrechtlichen Grenzen der Lärmbelastung“ siehe auch 1.3.4 c).*

**1.3.5 Unvollständige Ermittlung und Bewertung des abwägungsrelevanten Materials**

In „Kurzfassung“ wird die unvollständige und defizitäre Ermittlung und Bewertung des abwägungsrelevanten Materials nach § 2 Abs. 3 BauGB unter vier Aspekten angeführt:

- a) Nicht ausreichend sei die artenschutzrechtliche Untersuchung zu Fledermäusen

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Das Untersuchungsgebiet wurde auf Grundlage der Biotoptypenkartierung hinsichtlich seiner Eignung als Lebensraum für Fledermäuse ausgewertet. Die planungsrelevanten Habitatstrukturen wurden vor Ort überprüft und bieten die Basis einer ausreichenden artenschutzrechtlichen Untersuchung hinsichtlich der Beeinträchtigung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten (siehe auch die Ausführungen unter 1.3.1 c1).*

- b) Es fehlten Untersuchungen zum Gesamtsicherheitskonzept

Das „fehlende Gesamtsicherheitskonzept“ wird hier nur als Stichwort erwähnt und nicht weiter ausgeführt. Vermutlich sind damit die entsprechenden Anforderungen nach den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006) gemeint.

**Dieser Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Begründung:**

*Ein „Gesamtsicherheitskonzept“ ist nach der RABT 2006 für Tunnel ab 80 m Länge vorgeschrieben. Ein solches Konzept ist – ebenso wie etwa ein „Lüftungsgutachten“ für den Tunnel oder ein Brandschutzkonzept – eine bauwerksbezogene Leistung und keine planungsrechtliches Erfordernis in einem Bebauungsplan. Solche Unterlagen sind Bestandteil eines fachrechtlichen Genehmigungsverfahrens, dem der Bebauungsplan entsprechend der vorstehenden Stellungnahmen weder vorgehen kann noch darf. Vor*

dem Hintergrund dieser bisher geäußerten Rechtsauffassung erscheint die Forderung befremdlich.

Nichtsdestotrotz werden aufgrund der besonderen Umstände – wie in den Ausführungen zu 1.1.1 dargelegt – diesem Bebauungsplanverfahren auch rein bauwerksbezogene Untersuchungen beigegeben, die nicht unmittelbar planungsrechtliche Regelungen berühren, sondern die nachfolgende fachrechtliche Genehmigungsfähigkeit gewährleisten sollen. Auf dieser Grundlage kann eine begründete Prognose abgegeben werden, dass der eisenbahnrechtlichen Genehmigung keine Hindernisse entgegenstehen.

In diesem Zusammenhang wird auch ein „Gesamtsicherheitskonzept“ nach RABT 2006 ebenso wie ein „Lüftungsgutachten“ und ein „Brandschutzkonzept“ für den Tunnel erarbeitet und den Bebauungsplan-Unterlagen beigegeben.

- c) Es fehle ebenso eine nachvollziehbare Darstellung der wirtschaftlichen Analyse der unterschiedlichen Vorhabenvarianten

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

Zu den „Varianten“ siehe die Ausführungen unter 1.1.3 und unter 1.2.3 a und b.

- d) Es fehle ein Fachbeitrag zur Prüfung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie

Es sei ein Fachbeitrag zur Prüfung der Wasserrahmenrichtlinie notwendig gewesen, da sowohl mit Beeinträchtigungen des Grundwassers als auch des Oberflächenwassers zu rechnen sei.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

Ein Fachbeitrag zur Prüfung mit den gesetzlichen Vorgaben der EG-WRRL hinsichtlich der ökologischen Durchgängigkeit und dem Verschlechterungsverbot liegt vor und ist den Entwurfsunterlagen „Niederschlagwasser-/Oberflächenwasser“ beigelegt („Stellungnahme zur Herstellung der Durchgängigkeit im Steinbach in Buchholz in der Nordheide“, Planula - Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie), Hamburg, September 2014). Die gesetzlichen Vorgaben der EG-WRRL wurden - durch die Benennung entsprechender Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG und den § 36 NWG - in nationales Recht überführt.

Fazit des Fachbeitrages: Ein Verschlechterung nach Artikel 4 der WRRL entsteht nicht durch die Verringerung der lichten Weite des Durchlasses Bahndamm. Oberhalb des Bahndammes hat der Steinbach allenfalls eine geringe Bedeutung für die Fließgewässerfauna und ist nicht geeignet als Laichgewässer. Da der Steinbach oberhalb des Bahndammes häufig trockenfällt, lässt sich nach fachgutachterlicher Einschätzung kein

*Handlungsbedarf nach Artikel 4 bzw. Anhang V hinsichtlich der Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit begründen.*

### 1.3.6 Fehlerhafte Berücksichtigung raumordnerischer Grundsätze

Der Bebauungsplan stehe im Widerspruch zur Darstellung des Steinbachtals im RROP als Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft. Für das Steinbachtal werde eine Sicherung und Stärkung der naturschutzfachlichen Funktionen angestrebt (Landschaftsrahmenplan Landkreis Harburg) durch Hervorhebung als Biotopverbundachse. Demgegenüber sehe der Bebauungsplan einen erheblichen Eingriff in die Natur durch Verlegung des Steinbaches, Inanspruchnahme und Versiegelung naturschutzfachlich bedeutsamer Flächen.

#### ***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Es ist nicht erkennbar, dass der RROP-Entwurf dem fraglichen Abschnitt des Steinbachtals diese Funktion zuweist. Wenn überhaupt, betrifft diese Aussage nur das gesamte Steinbachtal. Das Steinbachtal als Ganzes wird durch die Planung jedoch nur in dem kleinen, insbesondere durch die bestehenden Anlagen (Bahndamm, Steinbachdurchlass) bereits beeinträchtigten Abschnitt betroffen. Eine planbedingte Verschlechterung hinsichtlich der Funktion des Steinbachtals für Natur und Landschaft tritt daher nicht ein. Die kleinräumlich unvermeidlichen Eingriffe werden vollständig ausgeglichen.*

*Das Steinbachtal hat als Biotopverbundachse insbesondere als Lebensraum für die Fischfauna und für Amphibien in seiner Gesamtheit eine hohe Bedeutung. Die naturschutzfachliche Funktion und das Entwicklungspotential sind in dem von der Planung betroffenen Abschnitt aufgrund fehlender Durchgängigkeit und Wasserführung des Steinbaches und durch Bebauung und Verkehrswege eingeschränkt. Der durch die Planung betroffene Teilabschnitt hat für die Wanderfische aufgrund der Barrieren (Stau-stufen und Durchlässe) keine Bedeutung. Ein Funktionsverlust für die Fischfauna findet in diesem Teilabschnitt nicht statt.*

*Der Lebensraum für Amphibien wird im Wesentlichen durch die Überbauung eines Laichgewässers und der Zerschneidung von Amphibienwanderbeziehungen erheblich beeinträchtigt. Durch das Amphibienleitsystem zur Aufrechterhaltung der Amphibienwanderbeziehungen, durch die Wiederherstellung des Steinbaches mit Laichbiotopfunktion und durch Wiederaufforstungen und Gehölzpflanzungen als Sommer- und Winterquartiere verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen. Die Funktionsfähigkeit des Teilabschnittes als Lebensraum für Amphibien bleibt erhalten.*

*Im vorliegenden Umweltbericht werden im Rahmen der Eingriffsregelung die erheblichen Beeinträchtigungen und die notwendigen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung des Lebensraumes für Amphibien abgehandelt.*



### 1.3.7 Fehlerhafte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Es wird eine fehlerhafte Abwägung unter den folgenden acht Aspekten angesprochen:

#### a) Unzureichende Alternativenprüfung

Eine Alternativenprüfung sei in der vorliegenden Planung nur unzureichend erfolgt, weil der aktuelle Plan auf dem Vorentwurf von 2008 basiere. Die Vorzugsvariante aus 2005 werde ohne weitere Prüfung in das aktuelle Verfahren übernommen. Es fehle insbesondere an einem systematischen Variantenvergleich mit belastbaren Bewertungskriterien.

#### ***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Die „Vorzugsvariante“ von 2005 spielt für das aktuelle Verfahren keine Rolle, sondern ist nur im Rahmen der Planungsgeschichte erwähnt (siehe hierzu die Ausführungen unter 1.2.3 a). Der Entwurf basiert auch nicht auf dem Vorentwurf von 2008, sondern beinhaltet eine andere Trassenführung (siehe hierzu ebenfalls die Ausführungen unter 1.2.3 a).*

*Es gibt auch keine Alternativen, weil es nur einen Korridor gibt (zum Variantenvergleich siehe auch 1.2.3 a).*

#### b) Nichtbeachtung der wirtschaftlichen Belange (fehlender Kosten-Nutzen-Vergleich mit dem Ostring)

Fehlerhaft sei die Abwägung der wirtschaftlichen Belange, da insbesondere ein Kosten-Nutzen-Vergleich der verschiedenen Planungsvarianten fehle, insbesondere zwischen Ostring und der Tunnelplanung, da beide Verkehrsvorhaben das gleiche Ziel verfolgten, nämlich die Entlastung der Innenstadt.

#### ***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Zur angeblichen „Zielidentität“ von Ostring und Tunnelplanung siehe die Ausführungen unter 1.1.3. Weil es sich nicht um „Alternativen“ zur Erreichung des gleichen Zieles handelt, ist auch ein Kosten-Nutzen-Vergleich nicht geboten.*

#### c) Fehlendes Sicherheitskonzept im Hinblick auf den Fahrradverkehr

Ziel der Planung solle auch die Verbesserung der Sicherheit im Tunnel sein – insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer. Dies könne allerdings durch den Planentwurf nicht gewährleistet werden, wegen

- der geringen Breite der Fahrradstreifen mit 1,85 und
- der geringen Fahrbahnbreiten von 3,00 m.

- Daher werde der Mindestabstand von 1,5 m zwischen Lkw und Fahrradfahrern nicht eingehalten.
- Eine erhebliche Unfallgefahr bestehe auch darin, dass Fahrradfahrer im Kreis absteigen und den Fußgängerüberweg benutzen müssten oder die von Norden kommende separate Fahrradspur nutzten, die aber für den entgegenkommenden Fahrradverkehr vorgesehen sei.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Die einschlägige Literatur im Sinne von Rechtsgrundlagen oder Technische Empfehlungen kennt keinen Begriff „Sicherheitskonzept“ für den Fahrradverkehr. Insofern kommen bei der Bemessung der Radverkehrsanlagen die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen*

- *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA Ausgabe 2010*
- *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen , Ausgabe 2006 bzw. die Straßenverkehrsordnung zur Anwendung.*

*Die geplanten Breiten der Fahrradstreifen sichern den reibungslosen Radverkehr und entsprechen den Mindestanforderungen an Radfahrstreifen entsprechend den Richtlinien (Rast 06 und ERA 2010). Das Mindestmaß für Linienbusse beträgt 2,50 m zuzüglich 2 x 0,25 m Bewegungsspielraum. Dies sind die Mindestmaße nach Rast 06 Seite 26 , Bild 16. Der Querschnitt ist auch hinsichtlich des prognostizierten Verkehrsaufkommens ausreichend bemessen (in den Empfehlungen Rast 06 bzw. ERA 2010 gibt es zwar auch weitergehende Mindestbreiten, die aber nur bei besonders intensivem Bus- bzw. LKW-Verkehr gelten; dieser liegt aber hier nicht vor, da der Begegnungsfall Bus/Bus sehr selten eintreten wird).*

*Der Abstand des Verkehrsraums der KFZ beträgt zum Verkehrsraum des Radfahrers 0,75 m nach Rast 06.*

**d) Fehlerhaftes Verkehrsgutachten**

Das dem Planentwurf zugrunde gelegte Verkehrsgutachten sei aus den bereits genannten Gründen fehlerhaft. Darüber hinaus ergäben sich erhebliche Differenzen im Hinblick auf die Verkehrszahlen einzelner begutachteter Straßen zwischen der den Bürger/innen vorgestellten Version vom 26. 11. 2014 und der Version „Verkehrliche Bewertung von Straßenneubauvarianten Stadt Buchholz i. d. N.“ als Teil der öffentlichen Auslegungsunterlagen. Diese Abweichungen seien nicht nachvollziehbar.

Es fehlen auch wesentliche Prognosedaten zu künftigen Entwicklung im Stadtgebiet wie z. B.

- zwei Bebauungspläne für innenstadtnahe Wohngebiete,
- das Nachverdichtungskonzept Innenstadt und

- das Entwicklungsprojekt Bahnhofsinsel (die beiden zuletzt genannten im I-SEK Buchholz 2030 enthalten).
- Ebenfalls nicht berücksichtigt sei der geplante Rückbau der Kirchstraße um die Durchfahrt über die Nord-Süd-Achse zu erschweren (mit dann zu erwartenden Ausweichverkehr auf den dann ausgebauten Tunnel) sowie
- zusätzlicher Verkehr durch die Umwandlung von Gewerbeflächen in Verkaufsflächen in den Gewerbegebieten.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Die in der Bürgerversammlung dargestellten Ergebnisse sind Bestandteil des Gutachtens „Verkehrliche Bewertung von Straßenneubauvarianten Stadt Buchholz i. d. N.“ und sind somit identisch.*

*Zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens im November 2014 wurden nur solche städtebaulichen Überlegungen berücksichtigt, für die entweder konkrete politische Beschlüsse zur Entwicklung vorlagen oder durch die Nähe zum Plangebiet eine verkehrliche Bedeutung haben, wie z.B. das Rütgersgelände, welches politisch gewollt, aber bislang aufgrund anderer Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden konnten.*

*Alle anderen genannten Projekte wie das Nachverdichtungskonzept Innenstadt, das Projekt Bahnhofstraße, der im Mobilitätskonzept als Idee formulierte Rückbau der Kirchenstraße als auch eine denkbare Umwandlung von Gewerbeflächen in Einzelhandelsflächen sind weder zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens noch bis zum heutigen Tage politisch diskutiert oder gar beschlossen. Daher stellen diese unverbindlichen oder noch nicht einmal bekannten Planungsszenarien keine Planfälle dar, die in der Verkehrsuntersuchung zu würdigen wären.*

**e) Beeinträchtigung der Bedürfnisse Sport, Freizeit und Erholung wegen Zerschneidung des Stadtseerundganges**

Mangelnde Berücksichtigung der nach § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB zu berücksichtigenden Bedürfnisse von Sport, Freizeit und Erholung, weil der Stadtsee und seine Umgebung erheblich in seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigt werde und die Verwirklichung des Planes zu einer Zerschneidung des Stadtseerundganges führe.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Der Seerundgang wird nicht zerschnitten, sondern lediglich in einem Teilabschnitt (im Nahbereich der Tunnelöffnung) weiteren Lärmbelastungen ausgesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der nördliche und westliche Bereich des Stadtsees und seiner Umgebung auch vor der Planung kein „ruhiges“ Naherholungsgebiet war, sondern durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen und der Eisenbahn beeinträchtigt ist. In Zusammenhang mit der Tunnelneuplanung ist unter dem Aspekt Freizeit und Erholung auch*

*darauf hinzuweisen, dass Querungsmöglichkeiten von Wegen – auch weiterführender Wege („Heidschnuckenweg“) - nach der Planung deutlich verbessert und gesichert sind (Fahrbahnteiler im Zuge der neuen Straße, während bisher nur eine ungesicherte Querungsmöglichkeit unmittelbar vor dem südlichen Ausgang des alten Tunnels bestand).*

f) Beeinträchtigung der Belange des Umweltschutzes

Die Planung führe zu schwerwiegenden negativen Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes, die das Gewicht der verkehrlichen Ziele weit überwiege.

f 1) Eingriffe in Natur und Landschaft

Das geplante Vorhaben stelle einen schwerwiegenden Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG dar durch die Verlegung des Steinbaches und des Schmutzwasserkanales. Im Steinbachtal befände sich ein nach § 30 BNatSchG ein geschütztes Großseggenried, ein Ausbau des Steinbachtals zur Biotopverbundachse sei in Regionalplanung im Landschaftsplan vorgesehen und bei dem Stadtsee handele es sich um ein besonders geschütztes Landschaftsbestandteil gem. § 29 BNatSchG. Des weiteren erfülle der Steinbach die Voraussetzungen zur Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet und eine wichtige Biotopverbundfunktion mit überregionalen Bezügen als Wander- und Lebensraum für Amphibien und Fischarten mit hohem Entwicklungspotenzial. Die Ufer des Stadtsees und der Regenrückhaltebecken wiesen Verlandungszonen als Biotope der höchsten Wertstufe auf.

Es folgt die Aufzählung weiterer Beeinträchtigung von Schutzgütern (Überbauung von Uferröhrichten, Beseitigung von Bäumen, Zerschneidung naturnaher, zusammenhängender Waldkomplexe, Überbauung von Laichgewässern, Beeinträchtigung besonders schützenswerter Moorstandorte).

Die hierfür vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien defizitär und es fehle eine prüffähige Sicherung der vorgesehenen Maßnahmen.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Der Versuch der Einwendung, den Umweltbericht zusammenzufassen, ist misslungen. Einzelne Aspekte zum Teil außerhalb des Vorhabenbereichs werden mehr oder weniger willkürlich aufgereiht. Der Umweltbericht nimmt nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden eine Ermittlung des Bestandes vor und untersucht die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens, bewertet die Eingriffe und leitet daraus den Kompensationsbedarf ab. Dabei differenziert er zwischen Bebauungsplan, Vorhaben der Bahn (Tunnelbau) und dem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren. So ist der Ausgleichsbedarf durch Inanspruchnahme des Bahndamms zwar ermittelt, das Ausgleichspotenzial, das der Bahndamm bietet, jedoch nicht in die Bilanzierung eingeflos-*

sen, weil es an bauleitplanerischem Zugriff auf diese dem Eisenbahnrecht unterliegenden Flächen fehlt. Der Ausgleich wird stattdessen auf anderen Flächen nachgewiesen. Soweit der Umweltbericht auch Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Verlegung des Steinbachs integriert, kann das nachfolgende wasserrechtliche Verfahren diese Maßnahmen anrechnen, wenn sie im Rahmen ihrer eigenen Abwägung zum selben Ergebnis erlangt. Im Übrigen ist auf folgendes hinzuweisen:

Das Großseggenried nördlich der Bremer Straße ist ein nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop, welches durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird.

Der Stadtsee ist kein geschützter Landschaftsbestandteil. Die beeinträchtigten Uferbereiche des Stadtsees südlich des Bahndammes werden durch den neuen Zufluss des Steinbaches in den Stadtsee im Rahmen der Eingriffsbeurteilung abgehandelt. Die vorhandenen Ufervegetationsbestände (Röhrichte) werden geborgen, zwischengelagert und in die neuen Uferbereiche im Bereich des ehemaligen Zuflusses des Steinbaches in den Stadtsee wieder eingebaut. Bei Anwendung der Vermeidungsmaßnahmen (Bergung der Vegetationsbestände) und Ausgleichsmaßnahmen (Wiederherstellung naturnaher Uferzonen) verbleibt keine erhebliche Beeinträchtigung.

Die Darstellung des Stadtsees als geschützter Landschaftsbestandteil im Landschaftsrahmenplan ist unzutreffend. Nach der Verordnung zum Schutz von Kleingewässern im Landkreis vom 04. 04. 1989 sind zwar summarisch alle Kleingewässer im Landkreis geschützte Landschaftsbestandteile, nach der Definition dieser Verordnung sind Kleingewässer jedoch nur solche mit einer (Wasser-) Fläche unter 1 ha. Der Stadtsee mit einer Fläche von ca. 1,6 ha fällt demnach nicht unter diese Verordnung. Doch auch im Falle der Einstufung des Stadtsees als Kleingewässer würde bei Anwendung der vorgenannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erhebliche Beeinträchtigung verbleiben und eine unzulässige Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteiles im Sinne des § 29 Abs. 2 BNatSchG würde nicht stattfinden.

Eine Beanspruchung von Laichgewässer ist nicht gegeben und kann nicht nachvollzogen werden. Das Regenhaltebecken nördlich der Bahnlinie wird im Rahmen der Verlegung des Steinbaches als Laichgewässer naturnah und für Amphibien barrierefrei wiederhergestellt. Die wertvollen Vegetationsbestände im vorhandenen Regenrückhaltebecken werden vor Baubeginn geborgen, zwischengelagert und in die neuen Uferbereiche des geplanten Regenrückhaltebeckens wieder eingesetzt. Südlich des Bahndammes werden die Amphibienwanderbeziehungen zwischen Wald und Stadtsee durch ein Amphibienleitsystem mit Amphibientunnel unter der neuen Straße aufrecht erhalten.

Durch Aufforstungen temporär genutzter Flächen, Gehölzpflanzungen und der Entwicklung von Ruderalfluren werden Sommer- und Winterquartiere für Amphibien wiederhergestellt. Insgesamt verbleibt keine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Tier (Amphibien).

*In der Eingriffsbilanzierung werden Eingriff und Ausgleich gegenübergestellt. Der temporäre als auch der dauerhafte Biotopverlust wird in der Eingriffsbeurteilung abgehandelt. Die temporär beanspruchten Biotope werden gemäß ihrem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt und entsprechend in die Eingriffsbilanzierung eingestellt. Weitere Maßnahmen sind die Entsiegelung von ungenutzten Verkehrsflächen, die Entwicklung von standortgerechten Baumreihen, Baumgruppen und Hecken und die naturnahe Gestaltung des Steinbaches. Die Entwicklungsdauer der geplanten Maßnahmen wird mit der Wertstufe 2 berücksichtigt. Es kann nur ein Teil des Kompensationsbedarfes innerhalb des Geltungsbereiches ausgeglichen werden (15.100 Flächenwerte von 60.600 Flächenwerte). Die Bodenversiegelung beansprucht ca. 6.000 m<sup>2</sup>. Der Verlust der Bodenfunktion wird zusätzlich mit dem Kompensationsfaktor von 0,5 ausgeglichen. Damit ergibt sich ein Kompensationsbedarf einschließlich dem für das Schutzgut Boden von ca. 48.500 Flächenwerte, die nicht im Plangebiet ausgeglichen werden können. Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt. Der verbleibende Kompensationsbedarf wird extern im Kompensationsflächenpool Riepshof ausgeglichen.*

*Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind demnach entweder innerhalb des Plangebietes durch Festsetzungen des Bebauungsplanes gesichert oder außerhalb in dem angesprochenen Kompensationsflächenpool Riepshof „durch vertragliche Vereinbarung gem. § 11 BauGB dauerhaft gesichert“ (siehe Planbegründung unter Ziffer 7.1 auf S. 38).*

*Die pauschale Kritik am Ausgleichskonzept ist nichtssagend. Die Planbegründung kommt zu dem zutreffenden Ergebnis, dass die Eingriffe insgesamt durch die vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen sind.*

## f 2) Beeinträchtigung wasserrechtlicher Belange

Die Belange des Schutzgutes Wasser seien nicht ausreichend untersucht worden, so dass eine ordnungsgemäße Gewichtung des Belanges nicht erfolgen könne. Nach § 27 WHG seien Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden bzw. ein guter Zustand erreicht wird hinsichtlich der Einordnung des chemischen und ökologischen Zustandes von Gewässers in fünf Güteklassen.

In der Ergänzung der Stellungnahme vom 09. 09. 2015 wird die nicht ausreichende Untersuchung des Schutzgutes Wasser aufgegliedert in die Schutzgüter Grundwasser, Oberflächenwasser und Fische, wobei zum Schutzgut Grundwasser nur der im Umweltbericht enthaltene Hinweis auf die örtlich vorhandenen Podsol-Braunerden mit nur geringer Filterfunktion für Schadstoffe zitiert wird.

Zum Schutzgut Oberflächenwasser wird bemängelt, dass ein Fachbeitrag erforderlich sei, der untersuche, inwieweit die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie eingehalten seien (das vorhandene Gewässergutachten befasse sich ausschließlich mit der Durchgängigkeit des Steinbaches).

Zum Schutzgut Fische seien die durchgeführten Untersuchungen (Internetrecherche, Befragung des Angelverbandes und einmalige Begehung durch einen Gutachter) nicht ausreichend und es seien weitere Untersuchungen erforderlich, um die Folgen des Eingriffes abschätzen zu können.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Zur Wasserrahmenrichtlinie siehe die Ausführungen zu 1.3.5 d, zur Betroffenheit der Aquafauna die Ausführungen zu 1.3.6 und 1.3.7 f1.*

**f 3) Beeinträchtigung Klima und Luft**

Das Steinbachtal sei auch im Umweltbericht als wichtiger Bereich der Kaltluftproduktion deklariert und es bestehe aufgrund seiner lokalen Klimaausgleichsfunktion ein besonderer Schutzbedarf. Die als Ausgleichsmaßnahmen bestimmte Entsiegelung funktionsloser Verkehrsflächen und Neuaufforstungen seien jedoch nicht geeignet, die Klimaausgleichsfunktion in absehbarer Zeit wieder herzustellen. Das Ausmaß der Neuaufforstungen im Plangebiet bleibe weit hinter den Verlusten zurück, die extern vorgesehenen Maßnahmen seien ungeeignet.

***Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:***

*Südlich des Bahndammes ist der Stadtsee in der bewaldeten Parkanlage für die Klimaaustauschfunktion von hoher Bedeutung. In diesem Bereich findet durch Bodenversiegelung von ca. 1.500 m<sup>2</sup> Wald kleinräumig eine erhebliche Beeinträchtigung der Klimafunktion statt. Nördlich des Bahndammes ist das Steinbachtal durch Bebauung und Verkehrsstrassen vorbelastet und als Gebiet mit Klimaaustauschfunktion von geringer Bedeutung.*

*Durch Aufforstungen, Gehölzpflanzungen und Entsiegelungen im Bereich Seppenser Mühlenweg kann langfristig die Klimaaustauschfunktion im Steinbachtal südlich der Bahnlinie wiederhergestellt werden. Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.*

**g) Überschreitung der Lärmgrenzwerte für die Naherholung**

Neben der Wiederholungen bereits angeführter Aspekte (vgl. Punkt 1.3.4) wird in der Ergänzung der Stellungnahme vom 09. 09. 2015 besonders hingewiesen auf die unzureichende Berücksichtigung der Lärmerhöhung in Gebieten mit Naherholungsfunktion am Stadtsee.

**Dieser Stellungnahme wird nicht gefolgt. Begründung:**

*Der Bereich um den Stadtsee hat zwar Naherholungsfunktion, ist aber keine ausgewiesene Parkanlage, für die schalltechnische Orientierungswerte gelten würden (55 dB[A] tags). Grenzwerte für solche Gebiete gibt es auch nach anderen Grundlagen nicht. Von einer Lärmerhöhung ist lediglich ein Teilbereich im Nahbereich der Tunnelöffnung betroffen. Angesichts der Tatsache, dass der nördliche und westliche Bereich des Stadtsees und seine Umgebung auch vor der Planung kein „ruhiges“ Naherholungsgebiet war, sondern durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen und der Eisenbahn beeinträchtigt war, ist diese nur einen Teilbereich betreffende zusätzliche Lärmbelastung angesichts der Vorteile der Maßnahme hinzunehmen, zumal der Stadtsee und seine Umgebung in seiner Naherholungsfunktion insgesamt nicht beeinträchtigt wird.*

*Die bestehende Lärmbelastung im Bereich um den Stadtsee erfährt durch die Verschiebung der Verkehrsstrasse Richtung Stadtsee keine zusätzliche Lärmbelastung, die eine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch mit den damit verbundenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen rechtfertigen würde.*