

# **Gutachterliche Stellungnahme zum B-Plan IX, Södeweg in Wolfenbüttel**

**Auftraggeber:**

**NABU-Kreisverband Wolfenbüttel, Fraktion von  
Bündnis 90/ Die Grünen im Rat der Stadt  
Wolfenbüttel und Initiative Södeweg  
Allensteiner Str. 20  
38302 Wolfenbüttel**



**RegioConsult.**

**Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg**

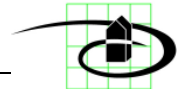
**Tel. 06421/68 69 00**

**Fax 06421/68 69 10**

**info@RegioConsult-Marburg.de**

**www.RegioConsult-Marburg.de**

**Marburg, im September 2017**



## **Gliederung**

1. Einleitung.....	3
2. Arbeitsprogramm .....	3
3. Stellungnahme zu den ausgelegten Planunterlagen .....	4
3.1 Begründung zum B-Plan Nr. IX.....	4
3.2 Verkehrsuntersuchung von PGT.....	7
3.3 Umweltbericht und Gutachten zu Brutvögeln und Feldhamster.....	11
4. Fazit.....	17

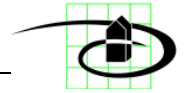
## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Vorgesehene Bauflächen nach B-Plan .....	5
Abbildung 2: Vorgesehene Bauflächen nach FNP.....	5
Abbildung 3: Kaltluftmassenströme .....	11
Abbildung 4: Potenzielle Kaltluftleitbahn entlang der Ahlumer Straße .....	12
Abbildung 5: Differenz Volumenstrom in Prozentpunkten.....	13

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Betroffene Vogelarten .....	15
--	----

---



## 1. Einleitung

Die Stadt Wolfenbüttel plant ein neues Baugebiet „Am Södeweg“ auf 16,2 ha mit etwa 377 Wohneinheiten.<sup>1</sup> Das Baugebiet soll an die Ahlumer Straße angeschlossen werden. Gleichzeitig erfolgt die 3. Änderung des FNP 2020.

RegioConsult wurde beauftragt, die seit 28.8.2017 öffentlich ausgelegten Planunterlagen zu sichten und im Rahmen einer Stellungnahme zu bewerten sowie die Präsentation zur Bürgerinfoveranstaltung am 12.9.2017 auszuwerten.

## 2. Arbeitsprogramm

Folgende Unterlagen wurden gesichtet und ausgewertet:

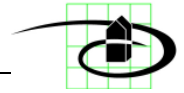
- Begründung und textliche Festsetzung zum B-Plan Nr. IX „Am Södeweg“
- Auswertung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der TÖB-Beteiligung
- Auswertung des Umweltberichts von FNP und B-Plan Nr. IX
- Verkehrsuntersuchung von PGT
- Schalltechnische Untersuchung von ARPS
- Überprüfung des Gutachtens zu Brutvögeln und Feldhamster (*Cricetus crisetus*) im Bereich des Bebauungsplans IX „Am Södeweg“

Des Weiteren wurde eine Ortsbegehung durchgeführt, um die Angaben zur Fauna soweit derzeit möglich zu überprüfen (Ende der Brutzeit, aber ab August Paarungszeit für Fledermäuse).

---

<sup>1</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (2017): Begründung zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“ mit örtlicher Bauvorschrift, S. 36

---



### 3. Stellungnahme zu den ausgelegten Planunterlagen

#### 3.1 Begründung zum B-Plan Nr. IX

Im Abschnitt Regional- und Landesplanung wird ausgeführt,<sup>2</sup> dass die Ostumgehung Wolfenbüttel, die im Bedarfsplan 2016 in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde, keine Bedeutung für das Neubaugebiet hat. Begründet wird diese Aussage mit der Darstellung des Trassenverlaufs im Projektinformationssystem zum BVWP 2030. Dort wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dies nur eine der Lösungsmöglichkeiten ist und im weiteren Planungsverlauf der Verlauf ändern kann:

*„Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern.“<sup>3</sup>*

Diese Aussage ist auch deshalb fachlich nicht haltbar, da die geplanten Neubaugebietsflächen östlich der Ahlumer Siedlung erhebliche Auswirkungen auf die Belastung der B79n haben werden, da von starken Verkehrsverflechtungen zwischen Ostumgehung und den Wohngebieten im Osten von Wolfenbüttel auszugehen ist.

Die grobe BVWP-Prognose, die vor allem die großräumigen Verkehre betrachtet, hat die konkreten Siedlungserweiterungspläne der Stadt **nicht** berücksichtigt. Hierzu ist eine eigene städtische Verkehrsprognose erforderlich, die noch nicht vorliegt.

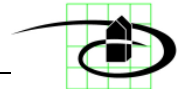
Im Abschnitt Flächennutzungsplan wird in der Begründung zum B-Plan Nr. IX nur die erste Teilfläche der geplanten Siedlungserweiterung als relevant dargestellt (vgl. Abb. 1).<sup>4</sup> Die dort noch dargestellte Mischgebietsfläche soll jetzt im Rahmen der FNP-Änderung entfallen (vgl. Abb. 1 und Abb. 2).

---

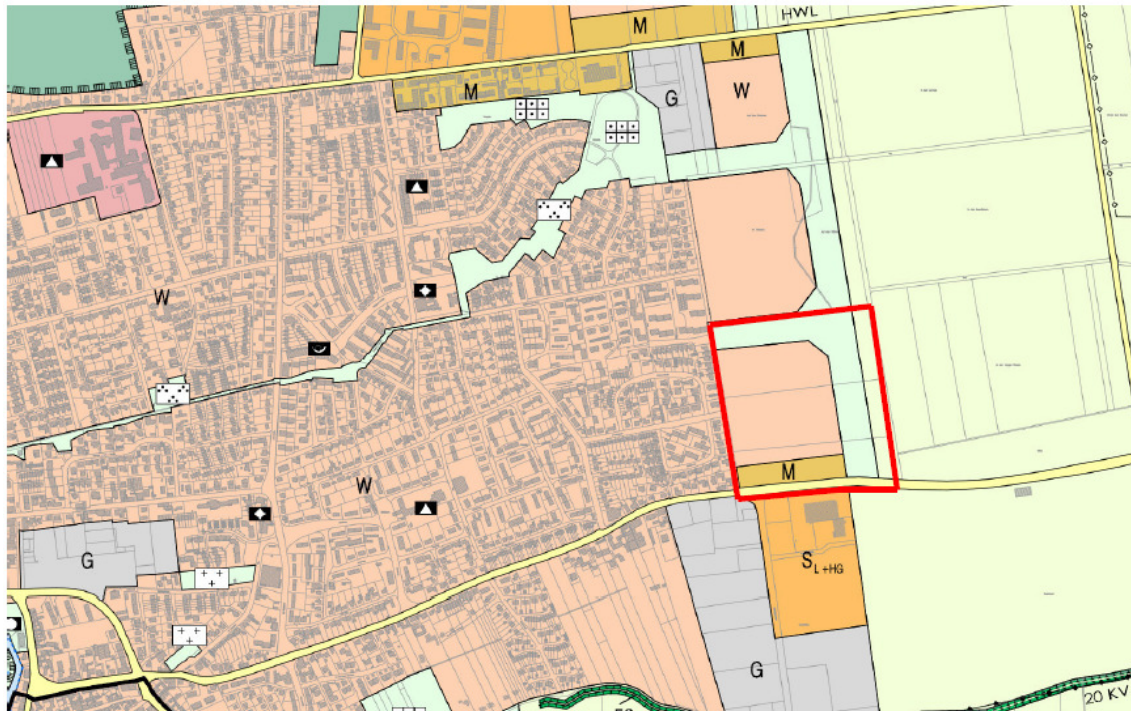
<sup>2</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (18.4.2017): Begründung zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“ mit örtlicher Bauvorschrift, S. 4, 5

<sup>3</sup> [http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B79-G20-NI/B79-G20-NI.html#h1\\_lage](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B79-G20-NI/B79-G20-NI.html#h1_lage)

<sup>4</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (18.4.2017): Begründung zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“ mit örtlicher Bauvorschrift, S. 6



### Abbildung 1: Vorgesehene Bauflächen nach B-Plan



Quelle: Stadt Wolfenbüttel (18.4.2017): Begründung zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“ mit örtlicher Bauvorschrift, S. 6, Abb. 3

### Abbildung 2: Vorgesehene Bauflächen nach FNP

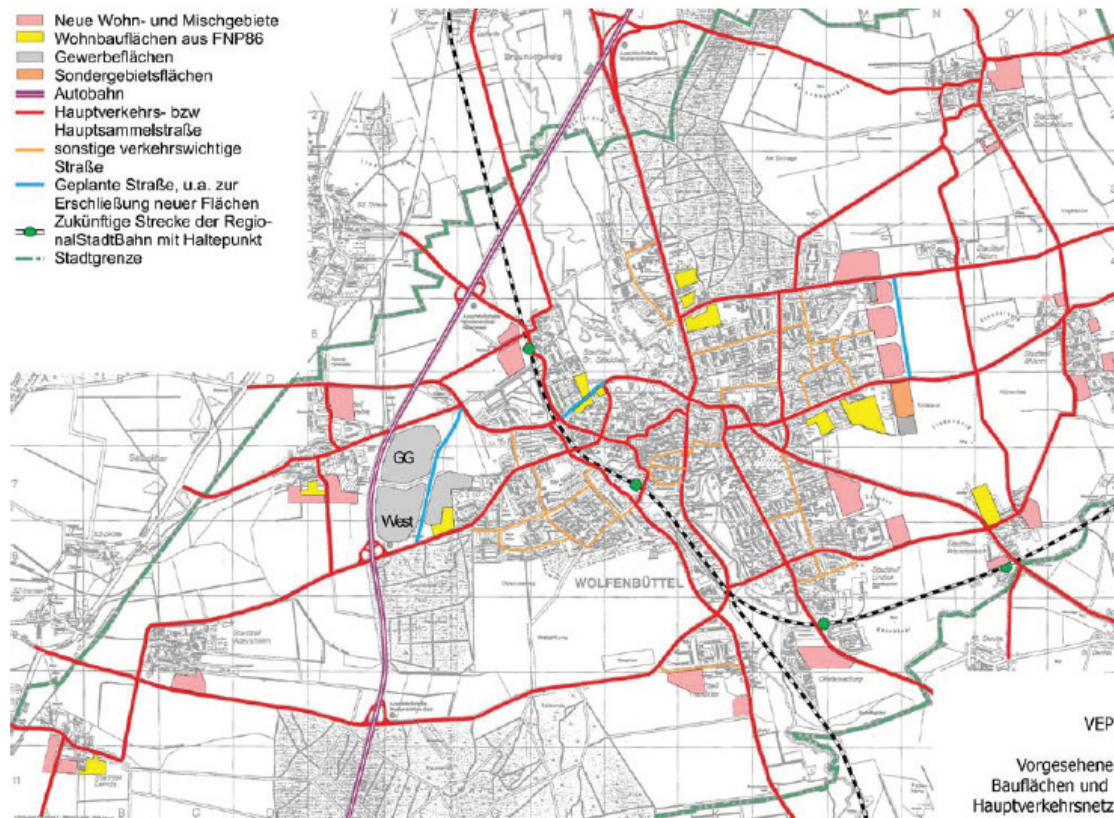


Abb. C8 Vorgesehene Bauflächen und geplantes Hauptverkehrsnetz (Abb. 2 im Verkehrsentwicklungsplan)

Quelle: FNP 2020, S. 64





Während im FNP 2020 die Erschließung der Neubauflächen noch am östlichen Rand des Gebietes erfolgen sollte, ist nunmehr geplant, die Erschließung im Westen am bestehenden Siedlungsrand zu realisieren und die Anbindung über einen Kreisverkehr an der Schweigerstraße sicherzustellen.<sup>5</sup>

Um eine belastbare Auswirkungsprognose für das Baugebiet „Am Södeweg“ zu bekommen, ist es notwendig ein Verkehrsmodell aufzustellen, mit dem die verkehrlichen Auswirkungen des Baugebietes unter Berücksichtigung der aktuellen Flächennutzungen berechnet werden können.

Ein aktuelles Verkehrsmodell liegt aber bislang nicht vor, da auch im VEP der Stadt Wolfenbüttel lediglich mit einer Trendprognose gearbeitet wurde. Eine solche Prognose entspricht bei einem Baugebiet dieser Größenordnung nicht dem Stand der Technik (vgl. HBS 2015). In der Bürgerveranstaltung wurde von der Stadt Wolfenbüttel mit dem Verkehrsmodell des Verkehrsentwicklungsplans 2005 (VEP) argumentiert. Dieses Verkehrsmodell ist jedoch völlig veraltet und keine belastbare Datengrundlage für eine Planung im Jahr 2017. Beim Vergleich der im VEP erstellten Prognoserechnung für das Jahr 2015 ist festzustellen, dass die von PGT vorgelegte Analyse 2016 im Bereich der Ahlumer Straße sehr stark von der Prognose des VEP für 2015 abweicht, obwohl die Modellrechnung für 2015 bereits die Siedlungserweiterung am Södeweg beinhaltet hatte (vgl. Prognose VEP-WF-04).<sup>6</sup> Östlich der Akazienstraße werden auf der Ahlumer Straße 2016 in der Verkehrsuntersuchung von PGT rund 2.000 Kfz/24h mehr ausgewiesen als im VEP. Dagegen werden weiter östlich auf der L 627 bei PGT etwa 1.300 Kfz/24h weniger ausgewiesen als im VEP und auf der K 2 etwa 1.700 Kfz/24h weniger. Diese Beispiele zeigen, dass die Prognoserechnung in jedem Fall auf Basis der aktuell vorhandenen Nutzungen und der geplanten Nutzungen hätte aktualisiert werden müssen, was aber nicht geschehen ist.

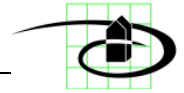
Die aktuell in Bau befindlichen Neubaugebiete bzw. Siedlungsergänzungsflächen:

---

<sup>5</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (18.4.2017): Begründung zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“ mit örtlicher Bauvorschrift, S. 10

<sup>6</sup> Vgl. E-Mail von Nicole Fabian vom Amt für Stadtentwicklung Wolfenbüttel, 18.8.2017 mit der Abb. 6, S. 25 aus dem VEP übermittelt wurde.

---



- B-Plan Östlich Fallsteinweg: 124 Wohneinheiten
- B-Plan Ottmerstraße: 80 Wohneinheiten
- B-Plan Ahlumer Siedlung – Birkenweg: 61 Wohneinheiten

sind in der Verkehrsprognose ebenfalls zu berücksichtigen. Insgesamt handelt es sich um 265 Wohneinheiten, also über 70 % der geplanten Wohneinheiten des Baugebietes „Am Södeweg“, sodass bei einer neu zu erstellenden Verkehrsprognose insgesamt die Verkehrserzeugung von 645 bis 665 Wohneinheiten zu berücksichtigen ist.

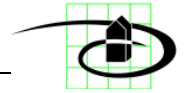
### **3.2 Verkehrsuntersuchung von PGT**

Die Verkehrsuntersuchung von PGT weist folgende Mängel auf:

1. Es liegt keine Verkehrsmodellrechnung vor, die hier zwingend erforderlich ist. Die Verkehrsuntersuchung entspricht deshalb nicht dem Stand der Technik.
2. Die Verkehrserhebung datiert vom 4.2.2016<sup>7</sup> und liegt somit außerhalb der von der FGSV empfohlenen Zählmonate (vgl. Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 2012). Die Ergebnisse der Verkehrserhebung sind deshalb keine belastbare Ausgangsgröße für den Analysefall der Verkehrsuntersuchung.
3. Die B79n – Ostumgehung von Wolfenbüttel wurde bei der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt.
4. Es gibt keine aktuelle ÖPNV-Analyse, diese datiert von 2008. Die Liniennetzoptimierung von WVI (vgl. Quellenangabe 17 bei PGT, s. dort Abb. 2.9) hat das neue Baugebiet noch nicht berücksichtigt. Die Neufassung des Stadtbusnetzes mit der direkten Anbindung des Plangebietes über die Ahlumer Straße an die Kernstadt ist nach dem Behandlungsvorschlag in Anlage 2b zwar vorgesehen (vgl. Anlage 2b, S.

---

<sup>7</sup> Vgl. PGT Umwelt und Verkehr GmbH (24.10.2016): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtgebietes Ost in der Stadt Wolfenbüttel – 1. Bauabschnitt, S. 4, Abb. 2.3



11 TöB), konnte von PGT aber noch nicht berücksichtigt werden. Denn dazu gab es im Frühjahr 2016 noch keine belastbaren Angaben.<sup>8</sup>

5. Es wurde keine Umlegungsrechnung durchgeführt. Außerdem wurde nicht die Gesamtzahl aller neuen Wohneinheiten im Umfeld des neuen Gebietes berücksichtigt, sondern nur unmittelbar jene des Neubaugebiets „Am Södeweg“. Dafür wurden insgesamt rund 2.425 Fahrten/24h (inkl. Fahrten durch Besucher und Ver- und Entsorgung) ermittelt.<sup>9</sup>

Berücksichtigt man alle neuen Wohneinheiten (665), so ergibt sich unter Berücksichtigung der Ansätze von PGT durch Einwohner und Besucher ein Verkehrsaufkommen von insgesamt 4.687 Fahrten/24h. Diese Fahrten müssen durch ein Verkehrsmodell auf das Straßennetz umgelegt werden.

6. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen entsprechen **nicht** dem Stand der Technik. Denn bei Änderung der Struktur des Verkehrsangebotes oder Verkehrsnachfrage muss eine neue Nachfragematrix mit den Modellschritten Verkehrserzeugung, Zielwahl, Verkehrsmittelwahl und Routenwahl differenziert nach Wegezwecken berechnet werden (vgl. HBS 2015, A 2-16). Bei der Betrachtung von Knotenpunkten muss die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde betrachtet werden. Dazu werden von PGT entsprechende Berechnungen durchgeführt. Für den Knotenpunkt Ahlumer Straße mit der Schweigerstraße wird im Analysefall nachmittags nur die **QSV E** (nicht leistungsfähig) erreicht (vgl. Abb. 6.3 bei PGT). Für den **zukünftig** geplanten Kreisverkehr am Knotenpunkt Ahlumer Straße mit der Schweigerstraße ergibt sich jedoch eine sehr gute Verkehrsqualität (vgl. Tab. 6.3 bei PGT).
7. Am Knotenpunkt Ahlumer Straße / Akazienstraße wird nachmittags im Prognosefall die QSV E erreicht. Deshalb wird von PGT eine

---

<sup>8</sup> Vgl. PGT Umwelt und Verkehr GmbH (24.10.2016): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtgebietes Ost in der Stadt Wolfenbüttel – 1. Bauabschnitt, S. 9

<sup>9</sup> Vgl. PGT Umwelt und Verkehr GmbH (24.10.2016): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtgebietes Ost in der Stadt Wolfenbüttel – 1. Bauabschnitt, S. 12





Signalisierung vorgeschlagen, mit der die QSV B erreicht wird (vgl. Abb. 6.6 bei PGT).

Hier ist angesichts der in Bau befindlichen Wohngebietsflächen an der Ahlumer Straße nicht sichergestellt, dass sie leistungsfähig sind, sodass ggf. ungelöste Planungskonflikte zurückbleiben.

Ob die Berücksichtigung des Sondergebietes mit einem Edeka- und Aldimarkt, dem Bau- und Gartencenter Hellwig, dem DM-Markt, Takko- und Tedimarkt sowie dem Sport- und Fitnesscenter und weiteren Gewerbebetrieben (arbor Tischlerei, Eder Maschinenbau usw.) ausreichend erfolgt ist, ist aus den Angaben bei PGT nicht erkennbar, da dort die Belastungen für den Analysefall nicht konkret angegeben werden. Der bereits heute regelmäßig auftretende Rückstau von der zentralen Einfahrt zu den Einkaufsmärkten an der Schweigerstraße bis zur L 627 wird auch den geplanten KVP erheblich beeinträchtigen. Die heute bereits feststellbare Überlastung am Knotenpunkt Ahlumer Straße/Schweigerstraße wurde auch von PGT mit der QSV E (nicht leistungsfähig) ermittelt. Die Berechnungsgrundlagen wurden jedoch **nicht** angegeben, sodass nicht überprüfbar ist, ob die zu erwartenden Zusatzbelastungen für den Prognosefall korrekt ermittelt wurden.

Für den Prognosefall werden die Berechnungsgrundlagen zwar angegeben (vgl. Tab. 6-3). Hier muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass sich die Verkehrsverflechtungen durch die bis 2030 zu erwartende Realisierung der Ortsumgehung Wolfenbüttel stark verändern werden. Da die Ortsumgehung in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt wurde, sind die für den Prognosefall vorgelegten Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht zutreffend. Sie müssen nach Vorliegen einer neuen Verkehrsprognose, die dem Stand der Technik entspricht, wiederholt werden.

8. Lärmkennwerte: Die Berechnung des Anteils LKW > 2,8t berücksichtigt nicht, dass der Anteil der LKW > 2,8-3,5t ständig steigt. Der LKW-Anteil



2,8t bis 3,5t wird von PGT mit 2,66 % angegeben.<sup>10</sup> Warum das BAST-Verfahren aus Heft Verkehrstechnik V123, S. 35 nicht angewendet wurde, ist nicht nachvollziehbar. Auch die Dauerzählstelle an der B79 zwischen Wendessen und Wolfenbüttel wurde nicht berücksichtigt, an der die Lieferfahrzeuge (LfW) bis 3,5t erfasst werden. Der LfW-Anteil beträgt derzeit 5,3 bis 6 %.

Die Umrechnung der DTVw-Werte auf die DTV-Werte erfolgte nach den Angaben bei PGT aufgrund der Angaben des HBS 2009.<sup>11</sup>

9. Die Verwendung der Bevölkerungsprognose 2035 von ROHR-ZÄNKER für Wolfenbüttel ist trotz erfolgter Zuwanderung für den Bereich Nordost (vgl. dort Abb. 38) nicht erfolgt. Angegeben wird von PGT, dass als Prognosehorizont das Jahr 2030 verwendet wird. Bis 2030 wird für Wolfenbüttel in der Bevölkerungsprognose von ROHR-ZÄNKER ein leichter Anstieg prognostiziert (vgl. dort Abb. 11).<sup>12</sup>

PGT bezieht sich nicht auf eine gebietsspezifische Prognose, sondern ermittelt aus den Shell-Szenarien für den Zeitraum 2015 bis 2030 eine Zunahme der Fahrleistung von 2,6 % bis 2025 und eine Abnahme um 5 % bis 2030.<sup>13</sup> Diese Annahmen für die Gesamtstadt sind aber nicht für das Plangebiet anwendbar. Alle Analysezahlen wurden von PGT anschließend mit dem Faktor 1,05 hochgerechnet. Eine Trendprognose ist hier aber nicht statthaft, da sich die Raumstruktur, das Verkehrsnetz und die Verkehrsnachfrage ändert.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Verkehrsuntersuchung erstellt werden muss, die auf einem aktuellen Verkehrsmodell beruht. Dazu müssen im Vorfeld die Analysebelastungen entsprechend den Empfehlungen der EVE erfasst werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen müssen anschließend erneut durchgeführt werden.

---

<sup>10</sup> Vgl. PGT Umwelt und Verkehr GmbH (24.10.2016): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtgebietes Ost in der Stadt Wolfenbüttel – 1. Bauabschnitt, S. 31

<sup>11</sup> Vgl. PGT Umwelt und Verkehr GmbH (24.10.2016): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtgebietes Ost in der Stadt Wolfenbüttel – 1. Bauabschnitt, S. 30

<sup>12</sup> Vgl. Rohr-Zänker – StadtRegion (2016): Bevölkerungsanalyse sowie Bevölkerung- und Haushaltsprognose 2035 für Wolfenbüttel, S. 18 und 55.

<sup>13</sup> Vgl. PGT Umwelt und Verkehr GmbH (24.10.2016): Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Stadtgebietes Ost in der Stadt Wolfenbüttel – 1. Bauabschnitt, S. 21

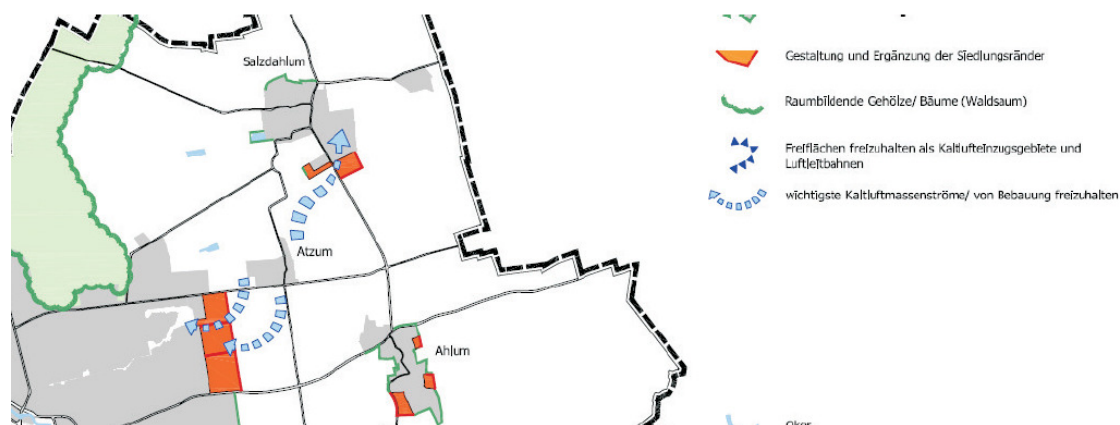


### 3.3 Umweltbericht und Gutachten zu Brutvögeln und Feldhamster

Das Gutachten zur Eingriffsregelung von LaRegPlan wurde nicht ausgelegt. Dies stellt einen formalen Mangel dar, der rechtlich relevant ist, da dadurch keine ausreichende Beteiligung gegeben ist bzw. diese beschnitten wird. Die Flächenangaben differieren zwischen Begründungstext und Umweltbericht. Im Begründungstext werden 377 Wohneinheiten und 161.777 m<sup>2</sup> angegeben,<sup>14</sup> im Umweltbericht zum B-Plan ist die Rede von ca. 16 ha.<sup>15</sup> Im Umweltbericht zum FNP werden dagegen nur 15,2 ha angegeben.<sup>16</sup>

Eine klimaökologische Bewertung der Überbauung der Leitbahnen zum Luftaustausch findet im Umweltbericht des FNP (vgl. dort S. 4) nicht statt, obwohl es ausweislich des FNP 2020 zur Überbauung zweier Kaltluftmassenströme kommt, die als wichtigste Kaltluftmassenströme bezeichnet werden, welche von Bebauung freizuhalten sind (vgl. Abb. 3). Dies wird im Klimagutachten nicht problematisiert, dort wird im Gegensatz zur Darstellung in der FNP-Karte auch nur eine potenzielle Kaltluftleitbahn entlang der Ahlumer Straße dargestellt (vgl. Abb. 4). Wie es zu diesen unterschiedlichen Darstellungen kommt, muss aufgeklärt werden. Die Festsetzung im FNP 2020 widerspricht daher der geplanten Flächennutzung laut B-Plan Nr. IX "Am Södeweg".

#### Abbildung 3: Kaltluftmassenströme

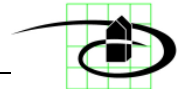


Quelle: Begründung zum FNP 2020 Wolfenbüttel, Anhang F, Themenkarten, Juni 2007

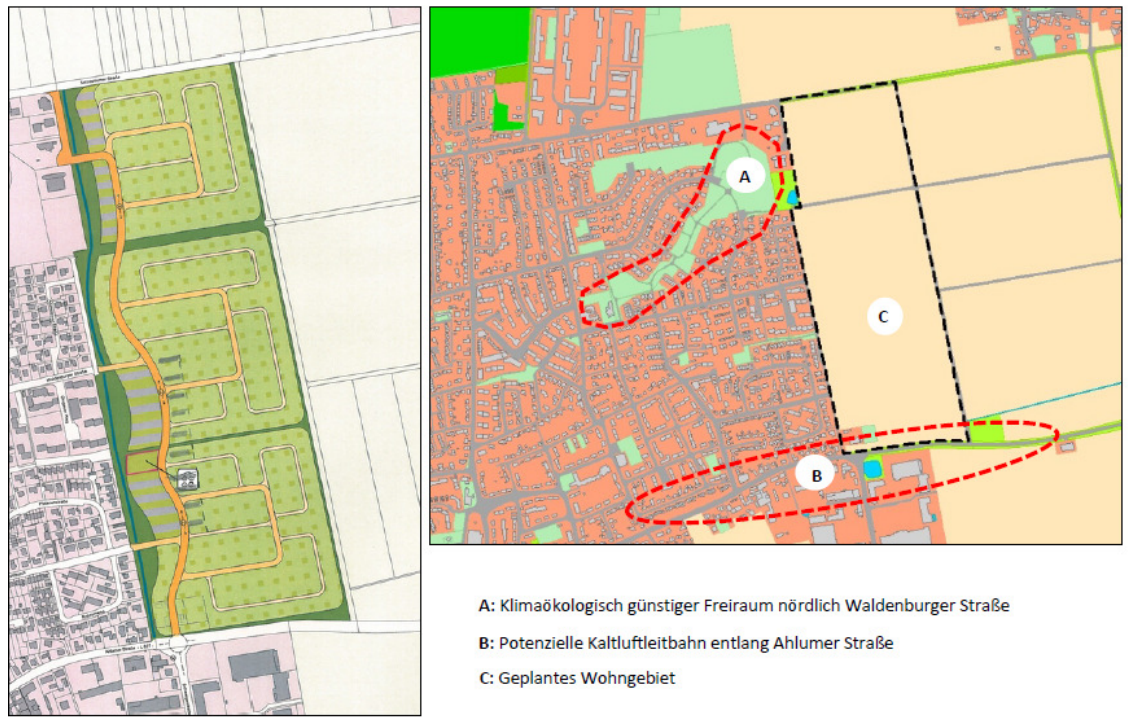
<sup>14</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (2017): Begründung zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“ mit örtlicher Bauvorschrift, S. 36

<sup>15</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (2017): Umweltbericht zum Bebauungsplan IX „Am Södeweg“, S. 2

<sup>16</sup> Vgl. Stadt Wolfenbüttel (2017): Umweltbericht zur Flächennutzungsplanänderung F3 „Am Södeweg“, S. 3



#### Abbildung 4: Potenzielle Kaltluftleitbahn entlang der Ahlumer Straße

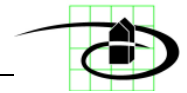


Quelle: Geo-Net (2017): Bauvorhaben „Wohnen am Södeweg“ in Wolfenbüttel. Gutachterliche Stellungnahme zu den klima-ökologischen Auswirkungen der geplanten Nutzungsänderung, Abb. 1, S. 1

Weiter wird von Geo-Net festgestellt, dass im Bereich der Ahlumer Siedlung/Platanenstraße die Abnahme des Kaltluftvolumens kleinräumig über minus 10 % hinausgeht und somit planungsrelevant ist. Noch stärker ist die Abnahme mit mehr als minus 25 % innerhalb der Planfläche selbst sowie in der Gewerbefläche Schweigerstraße.<sup>17</sup> Aber auch im Siedlungsbestand sind Abnahmen von -15 bis – 20 % festzustellen.

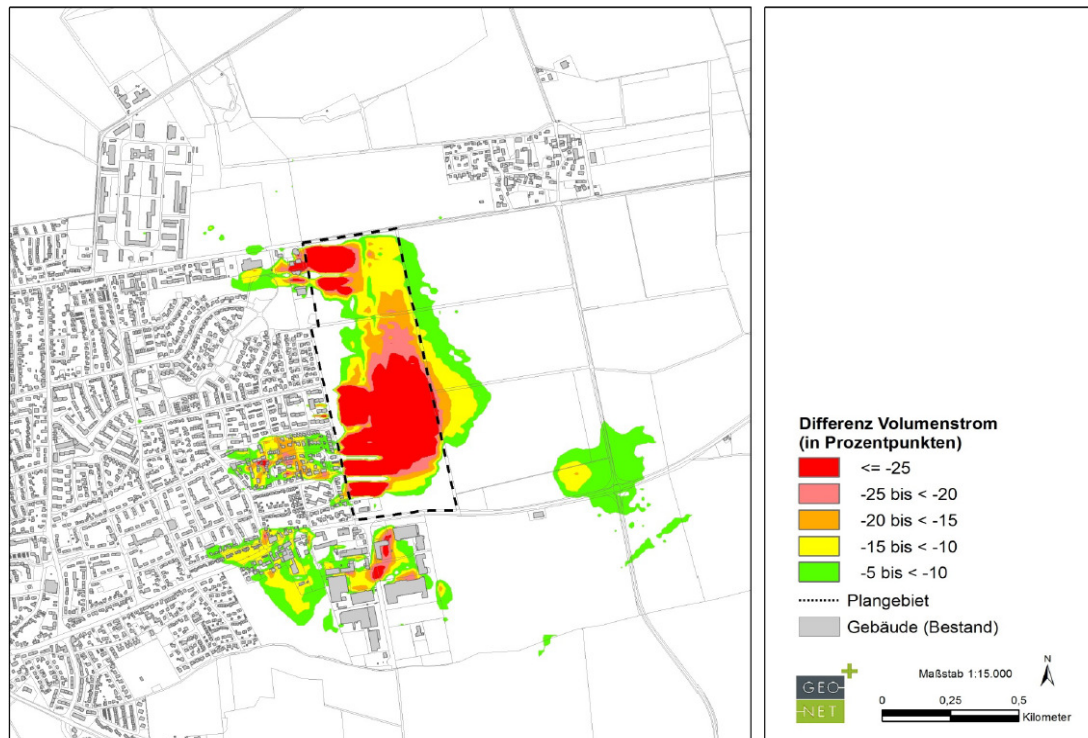
Hier fehlt es an einem planerischen Minimierungsansatz wie z. B. der Berücksichtigung eines breiten Grünstreifens zwischen dem bestehenden Siedlungsrand und der neuen Bebauung (vgl. auch das Titelbild des Gestaltungsleitfadens zum Baugebiet „Am Södeweg“ entsprechend der Vorlage 0112/2017 der Stadt Wolfenbüttel). Mit der Variante „Ein Park unter Nachbarn“ lag eine entsprechende Planvariante vor, die aber verworfen wurde. Diese berücksichtigte auch nur 278 Wohneinheiten und nicht 380 Wohneinheiten. Hinsichtlich der Sichtbeziehungen (Schutzgut Landschaft) ins Umland zur Asse

<sup>17</sup> Vgl. Geo-Net (2017): Bauvorhaben „Wohnen am Södeweg“ in Wolfenbüttel. Gutachterliche Stellungnahme zu den klima-ökologischen Auswirkungen der geplanten Nutzungsänderung, S. 14 sowie Abb. 11, S. 17



wäre es vorteilhaft, die bis zu 13m hohen Gebäude in der Geländesenke am Ostrand zu positionieren und die Kita aus immissionsschutzrechtlichen Gründen (An- und Abfahrtverkehr etc.) ebenfalls an den Ostrand zu verlegen

### Abbildung 5: Differenz Volumenstrom in Prozentpunkten



Quelle: Geo-Net (2017): Bauvorhaben „Wohnen am Södeweg“ in Wolfenbüttel.  
 Gutachterliche Stellungnahme zu den klima-ökologischen Auswirkungen der geplanten Nutzungsänderung, Abb. 11, S. 17

Im Bereich östlich Fallsteinweg (Baugebiet) sind ebenfalls -10 bis -15 Prozent Volumenstrom ausgewiesen, ohne dass dabei berücksichtigt wird, dass durch dieses gerade im Bau befindliche Baugebiet die hier bisher starken Kaltluftströmungen stark reduziert (vgl. Abb. 5 bei Geo-Net) werden und sich die Belüftungssituation an der Ahlumer Straße verschlechtert.

Bezüglich der Lärmbelastung muss darauf hingewiesen werden, dass die Eingabedaten aus der Verkehrsuntersuchung zum Kfz-Aufkommen und den LKW-Anteilen nicht belastbar sind, da keine Umlegungsrechnung und kein Verkehrsmodell zur Berechnung der Wirkungen der Neubaugebiete und der Umgehungsstraße für den Prognosehorizont 2030 zur Verfügung stand. Die zu erwartende Lärmbelastung muss deshalb nach Vorliegen einer Verkehrsuntersuchung, die dem Stand der Technik entspricht, neu ermittelt werden.





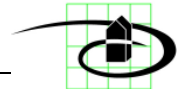
Hinsichtlich der Behandlung der lufthygienischen Situation (Klimauntersuchung) und der entstehenden Luftschadstoffbelastung entlang der Ahlumer Straße ist festzustellen, dass überhaupt keine Sachverhaltsermittlung stattgefunden hat und somit ein Abwägungsausfall gegeben ist. Die Feststellung einer unerheblichen Zusatzbelastung ist als nicht belastbar zurückzuweisen, zumal es Wohnungsbestand an beiden Seiten der Ahlumer Straße gibt. Für diesen Bereich muss auf jeden Fall die Gesamtbelastung für den Prognosefall mit Neubaugebieten ermittelt werden.

Die Artenschutzkartierung<sup>18</sup> beinhaltet folgende methodische Schwächen:

1. Die Darstellung der artenschutzrechtlichen Anforderungen ist defizitär, da vor der Planung von „Kompensationsmaßnahmen“ zunächst der Eintritt von Verbotstatbeständen zu prüfen ist und dann erst im Rahmen von § 44 Abs. 5 BNatSchG ggf. CEF-Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang entwickelt werden. Dies ist allerdings nicht möglich bei Verletzung des Fang- und Tötungsverbot. Umsetzungen sind nur dann möglich, wenn der Erhaltungszustand der betroffenen Art günstig bleibt und es keine anderweitigen Lösungsmöglichkeiten gibt (artenschutzrechtliche Alternativenprüfung).
2. Die Darstellung der Methodik der Kartierungen ist sehr oberflächlich und unvollständig, da **weder Angaben zu den Rahmenbedingungen der Kartierung noch zu den abgegangenen Flächen** gemacht werden. Die Angaben aus drei Begehungen zur Avifauna des Plangebietes abzuleiten ist relativ schwierig, zumal eine erste Begehung im Februar zu den Kauz- und Eulenarten fehlt. Eine Höhlenbaum- und Horsterfassung (Horstnachweis im Wäldchen am östlichen Rand des Plangebietes) liegt nicht vor, obwohl es nach Angaben von fachkundigen Anwohnern ein Rotmilanvorkommen gibt. Zum nachgewiesenen Turmfalken ist beispielsweise darauf hinzuweisen, dass bei dieser Art nach dem Methodenhandbuch von Südbeck (2005) für bettelnde Jungvögel der

---

<sup>18</sup> Vgl. LaReg (2017): Gutachten zu Brutvögeln und Feldhamster (*Cricetus crisetus*) im Bereich des Bebauungsplans IX „Am Södeweg“



Erfassungszeitraum bis Ende Juni angegeben wird. Der Kartierungsbeginn soll Anfang bis Mitte März liegen.

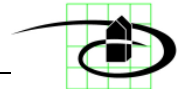
- Angesichts der kurzen Erfassungszeiten ist die Bewertung von Rebhuhn und Turmfalke als Nahrungsgast als fraglich einzustufen. Am 29.8.2017 wurden bei der Begehung am Rand des Plangebietes Jungvögel beobachtet.

**Tabelle 1: Betroffene Vogelarten**

Artname:	Rote Liste-Status:			Status:	
	Deutsch-land	Nieder-sachsen	regional	Planfläche	Untersuchungs-gebiet gesamt
Amsel					Nahrungsgast
<b>Feldlerche</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>		<b>Brutvogel</b>
Haus Sperling	V				Brutvogel
Kohlmeise					Brutvogel
Rotkehlchen					Nahrungsgast
Rabenkrähe					Nahrungsgast
<b>Rebhuhn</b>	<b>2</b>				<b>Nahrungsgast</b>
Ringeltaube					Nahrungsgast
<b>Turmfalke</b>		<b>V</b>	<b>V</b>		<b>Nahrungsgast</b>

Quelle: LaReg (2017): Gutachten zu Brutvögeln und Feldhamster (*Cricetus crisetus*) im Bereich des Bebauungsplans IX „Am Södeweg“, S. 4

- Der Hinweis im Literaturverzeichnis auf die Rote Liste von Niedersachsen von 2007 zeigt, dass nicht die aktuell gültige Bewertungsvorschrift der Rote Liste Avifauna 2015 von Niedersachsen verwendet wurde.
- Das Rebhuhn (RL 2 in NDS!) wurde nach örtlichen Angaben auch **innerhalb** des Plangebietes gesehen, sodass die Angabe der Planer (nur außerhalb des Plangebietes) nicht der Realität entspricht. Hier hat es offenbar an einer ausreichenden Anzahl an Kartierdurchgängen gemangelt. SÜDBECK gibt bei der Linienkartierung **mindestens 4 Termine** für die Kartierung an, bei der Revierkartierung **6 bis 10 Termine**. Der Erfassungszeitraum beginnt Ende Februar und endet Mitte Juli, sodass auch hier die Erfassungstermine - 29.03., 05.04. und



25.05.2016<sup>19</sup> - sehr ungünstig gelegt wurden und eine Unterfassung sehr wahrscheinlich ist.<sup>20</sup>

6. Die Ausgleichsmaßnahme für die Feldlerchen mit 2,5 ha für 8 Revierpaare<sup>21</sup> zeigt ein enormes Flächendefizit. KREUZIGER<sup>22</sup> gibt eine mittlere Siedlungsdichte von 2-4 Revieren/10 ha (0,2-0,4/ha) in Blühflächen an.<sup>23</sup> Es gibt auch Angaben von 0,5-1 Revier/ha in der fachlichen Praxis, sodass ein immenses Ausgleichsdefizit von mindestens 5,5 ha bei optimaler Gestaltung der Ausgleichsfläche besteht<sup>24</sup>
7. Die Feldhamsterkartierung hatte zwei Röhren ergeben, die aber nach Aussage der Stadt Wolfenbüttel Bohrlöcher darstellen. Ob dies zutrifft muss gutachterlich noch geklärt werden. Zumal die AG Feldhamsterschutz eine abweichende Stellungnahme abgegeben hat. Danach *„kann eine Verwechslung mit einer Erdbohrung bei dieser Fallröhre ausgeschlossen werden, da sie nicht die erforderliche Tiefe einer solchen Bohrung aufweist und auch die charakteristischen Spuren des Bohrers am Boden fehlen.“*<sup>25</sup>
8. Es liegt bisher **keine Fledermauskartierung** vor, obwohl es im direkten Umfeld (Bereich Platanenweg, Am Rahlbusch, Glogauer Straße) in erheblichem Umfang Fledermausaktivitäten (Zwerg- und Breitflügelfledermäuse) gibt, wie bei einer Überblickebegehung am 29.8.2017 festgestellt wurde. Insbesondere an der Ahlumerstraße war entlang des Radweges an der Eichenallee eine sehr starke Flugaktivität (Nachweis von Zwerg- und Bartfledermäusen) zu beobachten, sodass hier aufgrund des deutlich erhöhten Kfz-Aufkommens zu prüfen ist, ob es

---

<sup>19</sup> Vgl. LaReg (2017): Gutachten zu Brutvögeln und Feldhamster (*Cricetus cricetus*) im Bereich des Bebauungsplans IX „Am Södeweg“, S. 6

<sup>20</sup> Vgl. Südbeck et al (2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel, Tab. 3, S. 46 und 127.

<sup>21</sup> Vgl. Ergänzungsunterlage BP IX Artenschutz-Maßnahmenkartei, S. 5.

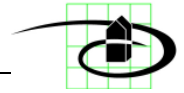
<sup>22</sup> Vgl. Dr. Josef Kreuziger - Büro für faunistische Fachfragen (2013): Werkstattgespräch der HVNL vom 13.5.2013, Die Feldlerche in der Planungspraxis, S. 22. Eine sehr hohe Dichte wird mit

<sup>23</sup> Vgl. Kreuziger (2013): Die Feldlerche in der Planungspraxis, Werkstattgespräche der HVNL, S. 27.

<sup>24</sup> Vgl. Arcgrün (2015): OU Dinkelsbühl, Artenschutzrechtliche Prüfung, S. 218.

<sup>25</sup> Vgl. AG Feldhamsterschutz Niedersachsen, Stellungnahme vom 19.9.2017. Diese wurde fachgutachterlich geprüft und wird hiermit fachlich bestätigt.

---



zu einer signifikant erhöhten Kollisionsgefahr im Sinne des A30-Artenschutzurteils vom 09.07.2008 des BVerwG kommt, die artenschutzrechtlich zu würdigen ist. Auch weitere Tiergruppen (z. B. Tagfalter) wurden nicht bearbeitet, sodass hier kein ausreichendes Abwägungsmaterial vorhanden ist.

#### **4. Fazit**

Es liegt keine belastbare Verkehrsuntersuchung vor, die dem Stand der Technik entspricht und alle relevanten Verkehrszunahmen berücksichtigt. Deshalb müssen die Berechnungen zur Lärmbelastung nach Vorliegen einer neuen Verkehrsuntersuchung erneut durchgeführt werden.

Die Schadstoffbelastungen müssen ermittelt werden.

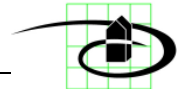
Die Angaben in der gutachterlichen Stellungnahme zu den klima-ökologischen Auswirkungen der geplanten Nutzungsänderung widersprechen der Darstellung zu den Kaltluftmassenströmen im FNP. Dieser Widerspruch muss aufgeklärt werden. Unabhängig davon muss das klimaökologische Gutachten in jedem Fall neu erstellt werden, da die Bebauungssituation sich gegenüber dem Bearbeitungsstand des Gutachtens wesentlich verändert hat (Baugebiet östl. Fallsteinweg).

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist hinsichtlich der Methodik defizitär, dadurch kann es zur Untererfassung von Arten gekommen sein. Es sind auch nicht alle Arten erfasst worden (Rotmilan) bzw. räumlich anders zugeordnet worden (Rebhuhn). Zu bemängeln ist außerdem, dass Fledermäuse und Tagfalter überhaupt nicht erfasst wurden. Die Ausgleichsfläche für die Feldlerche für die 8 Revierpaare ist deutlich zu klein konzipiert.

Die ausgelegten Planunterlagen sind als Grundlage für das weitere Verfahren nicht geeignet.

Der Stadt wird eine grundlegende Überarbeitung der B-Plan Unterlagen dringend nahelegen, da die vorgelegten Planunterlagen planungsrechtlich erhebliche Mängel beinhalten. Der Umweltbericht lässt eine ausreichende schutzgutbezogene Analyse, Beschreibung und Bewertung vermissen.

---



Wulf Hahn

A handwritten signature in black ink on a light grey background, appearing to read 'Wulf Hahn'.

Dr. Ralf Hoppe

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ralf Hoppe'.