**Bebauungsplan Wenden-West, 1. BA – WE 62**

Mögliche Einwendungen im Rahmen der Offenlage

* Grafische Übersicht zur Einwendung in Anhang A 1.

***Zusätzlicher PKW- und LKW-Verkehr (MIV-motorisierter Individualverkehr)***

***Wohnen***

In Wenden leben heute ca. 4.000 Menschen, durch die geplante Gesamterweiterung (Bauabschnitt 1 und 2) kommen ca. 3.500 Neubürgerinnen und Neubürger hinzu. Dadurch werden 4.000 zusätzliche Kfz-fahrten pro Tag erwartet (Verkehrsuntersuchung 4.1).

Aus meiner Sicht besteht bei den Eingangsdaten allerdings folgender Korrekturbedarf:

Die südliche Wohnbebauung erzeugt 500 Autofahrten pro Tag. Das entspricht 12,5 % der insgesamt prognostizierten Verkehre bei 10 % der Gesamtfläche. Es wird immer wieder auf die beabsichtigte bauliche Dichte verwiesen, die im Nahbereich der Stadtbahn-Haltestellen erreicht werden soll. Da diese Nähe durch die Haltestellen Veltenhöfer Straße und Heideblick für das gesamte Entwicklungsgebiet gilt, welche den Bauabschnitt 2 gleichwertig erschließen, sollte mindestens von einem ähnlichen gesamten Verkehrsaufkommen wie im BA 1 ausgegangen werden. Damit müssten die Prognosen bezüglich der **Kfz-Fahrten pro Tag auf 5.000 statt der angenommenen 4.000** korrigiert werden.

***Arbeiten***

Im Süden gibt es ein kleines Gewerbegebiet und vermutlich einige hundert Arbeitsplätze insgesamt mit den Geschäften, Praxen, der Gastronomie etc. in Wenden. Durch die Gewerbegebiete (Bauabschnitt 1 und 2) kommen ca. 2.175 Beschäftigte hinzu. Dadurch werden 4.300 zusätzliche Kfz-Fahrten, davon 1.000 LKWs über 2,8 Tonnen (Verkehrsuntersuchung 4.1) angenommen.

Aus meiner Sicht besteht auch hier bei den Eingangsdaten folgender Korrekturbedarf:

Bei der Anzahl der Beschäftigten wird von 75 Beschäftigte pro Hektar ausgegangen, während der Mittelwert der vorgegebenen Bandbreite von 30 bis 150 Beschäftigten bei 90 Beschäftigte pro Hektar liegt. Da bei der beabsichtigten Ansiedelung eher kleinerer arbeitsplatzintensiver Betriebe von einem deutlich höheren Schlüssel der Arbeitsplätze im Verhältnis zur Fläche auszugehen ist, halte ich den Mittelansatz für eine seriöse Abschätzung für die unterste Grenze. Ansonsten müsste eine willkürliche Auswahl gerade passender Zahlen unterstellt werden. Bei dem Mittelwert von 90 Arbeitsplätze pro Hektar ergibt sich ein MIV von 3.933 plus einem Schwerlastanteil von 1.200 Fahrwegen = **ca. 5.100 Kfz/Werktag statt der angenommenen 4.300, davon 1.200 LKW statt 1.000.**

***Damit ergibt sich ein Gesamt-Zuwachs an Kfz-Fahrten um 10.100 pro Tag, davon 1.200 LKWs durch die Erweiterung Wendens in 2 Bauabschnitten.***

***In welche Richtung wird dieser Verkehr verlaufen?***

Der neu dazukommende Schwerlastverkehr (über 2,8 Tonnen mit 1.200 Fahrten pro Tag) und der Hauptanteil (ca. 75 %) des neu entstehenden MIV (neue Gewerbebetriebe – 5.100 Fahrten pro Tag, neue Wohngebiete - 4.000 Fahrten pro Tag) soll lt. Verkehrsuntersuchung nach Süden Richtung Hansestraße gelenkt werden. Erreicht werden soll dies dadurch, dass der nördliche Kreisverkehr zwar von Linienbussen durchfahren werden kann, aber für LKWs zu eng ist. Wie das gehen soll, wird nicht näher erläutert. Das Argument, dass ein von einem Linienbus durchfahrbarer Kreisverkehr abschreckend auf LKW-Fahrer\*innen wirkt, ist für mich wenig überzeugend. Vielleicht werden besonders große Transporter diese Option meiden, aber sicher nicht der normale LKW (ab 2,8 Tonnen), wenn entsprechende Zeit-Vorteile erreicht werden.

Die Führung des MIV Richtung Süden ohne zusätzliche Kfz und LKWs Richtung Hauptstraße ist aus meiner Sicht Voraussetzung für die Vermeidung eines Verkehrschaos in Wenden und den Erhalt der lebenswerten, funktionierenden Hauptstraße, den Geschäftsbesatz, die Gastronomie – die gesamte Aufenthaltsqualität im Zentrum des Stadtteils. Auch die Sicherheit der Radfahrenden und querender Fußgänger\*innen hängt davon ab, ob der MIV-Anteil noch weiter steigt.

In der als Anlage beigefügten Skizze werden die Wege aus den verschiedenen Himmelsrichtungen dargestellt. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass die Kreuzung Hansestraße – Ernst-Böhme-Straße lt. Verkehrsuntersuchung zukünftig aufgrund der neuen Verkehre und trotz einem Umbau nur noch die zweitschlechteste Leistungsfähigkeit D mit einer Wartezeit von ca. 70 Sekunden in den Hauptverkehrszeiten aufweisen wird.

Würden Sie morgens gleich an der ersten Ampel 70 Sekunden warten, wohlwissend, dass noch 8 weitere folgen, wenn Sie andersrum nur 500 Meter mehr fahren müssten bei ganzen 2 Ampeln?

***Welche Entscheidungen werden also die Fahrer\*innen treffen?***

* Von Westen von der **A2 (Richtung Berlin)** ist eindeutig eine Zufahrt über die Hansestraße sinnvoll.
* Von Süden gibt es drei Verbindungen
  + S1: als Hauptverbindung zur A391 (**Tangente**) bieten sich die Optionen, über die Hansestraße mit 9 Ampeln und 2.600 m oder über die Hauptstraße mit 3 Ampeln und 3.400 m. **Prognose: 8oo m mehr bei 6 Ampeln weniger > Hauptstraße**
  + S2:die **Gifhorner Straße** – die wichtigste Verbindung zur Innenstadt mit der Auswahl zwischen Hansestraße mit 10 Ampeln und 2.400 m und 2 Ampeln und 2.900 m. **Prognose: 5oo m mehr bei 8 Ampeln weniger > Hauptstraße**
  + S3: von Veltenhof, einer vermutlich eher untergeordneten Verbindung, ist eindeutig die Zufahrt über Ernst-Böhme-Straße sinnvoll.
* Von Osten gibt es zwei Verbindungen
  + O1: als Hauptverbindung von der **A2 (Richtung Hannover)** bieten sich die Optionen, über die Hansestraße mit 8 Ampeln und 4.000 m oder über die Hauptstraße mit 2 Ampeln und 4.500 m. **Prognose: 5oo m mehr bei 6 Ampeln weniger > Hauptstraße**
  + O2: zwischen **Bechtsbüttel** und den östlichen Siedlungen ist die **Hauptstraße** die eindeutig schnellste Verbindung
* Von Norden gibt es drei Verbindungen:
  + N1: als Hauptverbindung von der **B4 (Gifhorn)** bieten sich die Optionen, über die Hansestraße mit 8 Ampeln und 6.500 m oder über die Hauptstraße mit 2 Ampeln und 3.300 m. **Prognose: > Hauptstraße**
  + N2:die Verbindung zum südlichen **Papenteich** > **Hauptstraße**
  + N3: die Verbindung zu den nordöstlich angrenzenden Stadtteilen **(Bechtsbüttel, Bienrode…)** > **Hauptstraße**

Diese Prognosen sind aus meiner Sicht wesentlich realistischer als die Annahmen der Verkehrsuntersuchung, da es ziemlich sicher und nur allzu menschlich ist, dass Auto- und LKW-Fahrer\*innen Ampeln, Staus und lange Wartezeiten soweit wie möglich umgehen – auch, wenn sie dafür ein paar hundert Meter mehr fahren müssen. Die vom Gutachter erwarteten 75 % der MIV-Fahrten Richtung Hansestraße werden stattdessen Richtung Hauptstraße fließen – eine Umkehrung der Prognose mit fatalen Folgen für den Stadtteil und alle schwächeren Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen. Da aufgrund der Durchfahrbarkeit des nördlichen Kreisels nicht ausgeschlossen werden kann, dass auch ein Großteil des Schwerlastverkehrs die Hauptstraße auswählt, wird sich die Gesamtsituation voraussichtlich noch schlechter entwickeln.

Auch das Lärmgutachten geht mit keinem Wort auf das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Lärmentwicklung ein. Hier ist dringend eine Gesamtbewertung für Wenden erforderlich. Sonst besteht die Gefahr, dass erst unzumutbare Zustände eintreten, Schlafen nicht mehr möglich ist und viel Ärger, kleine und wohlmöglich schwere Unfälle mit anschließender Flickschusterei folgen.

Bei Korrektur der Ausgangswerte von 8.300 Kfz/Tag auf 10.100 Kfz/Tag und der Änderung der Hauptrichtung des hinzukommenden Verkehrsaufkommens in Richtung Hauptstraße ist mit einem ***zusätzlichen Verkehr auf der Veltenhöfer Straße an der Kreuzung Hauptstraße in Höhe von ca. 7.500 Kfz pro Tag, davon 900 LKW über 2,8 Tonnen, zu rechnen statt der erwarteten 1.900 Kfz/Tag. Das ist eine Verdoppelung und wird die Kreuzung schwer belasten. Auch die jetzige Ampel-Schaltung für den Fuß- und Radverkehr an der Stadtbahnquerung würden eventuell zur Vermeidung von Staus in Frage gestellt.***

***Die zusätzlichen Verkehre werden vermutlich etwa hälftig Richtung Norden und Süden fließen und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 40 % auf der Hauptstraße verursachen. Dies wird zudem zu einer Verdreifachung des Schwerlastverkehrs (ca. 600 LKW pro Tag) führen. Damit ist die Qualität der Hauptstraße und die Sicherheit des Radverkehrs weg.***

***Umweltverbund: Gehen, Fahrrad fahren, Bus und Straßenbahn nutzen***

Die Aussagen in der Verkehrsuntersuchung, dass „das Plangebiet .. bestmöglich an das Braunschweiger Fuß- und Radwegenetz und den ÖPNV angebunden werden .. soll.., um den Umweltverbund zu stärken“, ist aus meiner Sicht sehr gut, wurde allerdings nicht erfüllt.

Wenden bietet nicht viele Alternativen für Radfahrende bezüglich ihrer Wegenetze. Es gibt einige große Barrieren für den Radverkehr in dieser Region. Der Mittellandkanal, die Stadtbahntrasse, die B4 und die A2 können jeweils nur an wenigen Stellen gequert werden.

In Wenden selbst gibt es keinen einzigen ausgewiesenen Fahrradweg. Nahezu alle Gehwege im Ortsteil sind schmaler als 2,5 m. Der ca. 1 km lange gemeinsame Geh-Radweg entlang der Stadtbahntrasse ist zwischen 1,9 und 2,8 m breit. Der Rat der Stadt Braunschweig hat aktuell beschlossen, dass 1-Richtungsradwege 2,3 m breit sein sollen - in Wenden wird dieser Wert nicht mal auf der wichtigsten Verbindung mit 2-Richtungsradweg und Fußweg erreicht. Obendrein ist dieser Weg zum Teil überwuchert und schlecht gepflegt (Winterdienst?).

Dieser Weg über die A2 ist für viele Fahrradfahrer\*innen auch von Thune, Harxbüttel und aus dem Papenteich die Hauptverbindung Richtung Süden nach Braunschweig-Mitte. Ansonsten kann alternativ die Hauptstraße (40 % mehr Verkehr als heute 600 und LKWs – das wird kein Vergnügen!) oder mit Umwegen und noch schlechteren Rahmenbedingungen eine Route über Bienrode genutzt werden.

Ehrlicherweise sind die Zustände jetzt schon äußerst unbefriedigend. Wenn sich der Rad- und Fußverkehr bei fast doppelt so vielen Einwohner\*innen und viel mehr Arbeitsplätzen etwa verdoppeln wird, ist für mich unverständlich, warum sich die Verkehrsuntersuchung überhaupt nicht damit auseinandersetzt. Es wird so getan, als wäre nicht nur alles in bester Ordnung (der 1,5 m breite einseitige Gehweg auf der Südseite der Veltenhöfer Straße darf ja schließlich auch von Radfahrern mitbenutzt werden – was ist daran vertretbar?). Dieser Weg und alle anderen viel zu schmalen Wege werden demnächst viel mehr genutzt – von doppelt so vielen Menschen, die erfreulicherweise ja zu 60 % umweltfreundlich unterwegs sein sollen (siehe Modal Split Verkehrsuntersuchung 4.1) – zu Fuß, mit dem Fahrrad, zur Straßenbahnhaltestelle.

Wie ist der heutige Modal Split in Wenden und Umgebung – 40 % MIV wird für das neue Wohnen angenommen – wie sieht es denn eigentlich heute aus?

***Wir brauchen eine Bestandserfassung, eine Bewertung der Erhöhung der Nutzungsverdoppelung, Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung kreist nur um das Auto und den LKW und vergisst völlig den Fuß- und Radverkehr.***

Eine wichtige Maßnahme sollte sein, **durch das neue Baugebiet eine hochwertige Geh- und Radwegeverbindung zwischen Lessinggymnasium und Haltestelle Geibelstraße zu bauen**, um den vielen zusätzlichen Menschen einen attraktiven Weg zur Haltestelle Geibelstraße und mit dem Rad zu den südlich angrenzenden Stadtteilen, Schulen, Freizeitangeboten und zur Innenstadt anzubieten. Dazu ist im ersten Bauabschnitt eine gute Geh- und Radwegeführung vom neuen nördlichen Kreisel auf der Veltenhöfer Straße über die Haltestelle Geibelstraße zur Brücke über die A2 erforderlich.

***Wie sieht nun die Planung für Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen im ersten Bauabschnitt aus?***

Für viele Fahrradfahrer\*innen aus dem 2. Bauabschnitt wird vermutlich der nördliche Kreisverkehr die Querungsmöglichkeit über die Veltenhöfer Straße nach Süden sein. Dort treffen sie dann auf die neue Straße. Hier sind umfangreiche senkrechte Parkplätze vorgesehen, hinzu kommen Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrten - für Radfahrende eine sehr unübersichtliche Situation. Dann geht es im Zickzack-Kurs zwischen Wohngebäuden und Altenwohnanlage erst nach Süden, dann nach Osten zur Querungsmöglichkeit über die Stadtbahngleise an der Haltestelle.

Eine hochwertige, sichere und übersichtliche Wegeführung für die Menschen, die umweltfreundlich mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sein wollen, ist das nicht. Wenn dieser hohe Modal Split für den Umweltverbund erreicht werden soll, muss ***eine bessere Radwegeverbindung unabhängig von der neuen Wohnstraße*** realisiert werden, denn auf dieser parken morgens Autos aus Parklücken rückwärts auf die Fahrbahn aus, bringen Eltern ihre Kinder zur Kita, sind Stadtbahn-Nutzer\*innen auf dem Weg in der Grünfläche unterwegs. Für das Gesamtprojekt Wenden-West ist diese Lösung keine Lösung.

***Und wie ist es Richtung Hauptstraße?***

Die Veltenhöfer Straße ist 6 m breit und im Ortsteil mit nur einem Gehweg von 1,5 m Breite auf der Südseite ausgestattet – dieser ist für Radfahrer\*innen freigegeben. Warum in der Verkehrsuntersuchung dieses nicht als Mangel erkannt wird, verstehe ich nicht. Einen nur 1,5 m breiten Gehweg für Fahrradfahren freizugeben, ist doch keine Lösung. Und dann auch noch darauf zu verweisen, dass der Radverkehr zusätzlich auch die Fahrbahn nutzen kann, verschlägt mir die Sprache. Wieso erkennt der Verkehrsfachmann bzw. die Verkehrsfachfrau hierin nicht schon einen groben Mangel, der insbesondere bei 3.500 mehr Einwohner\*innen und 2.500 mehr Arbeitnehmer\*innen in direkter Nachbarschaft so nicht bleiben kann?

Und auf dem Teilstück zwischen Brandenburgstraße und Hauptstraße auf der Nordseite der Veltenhöfer Straße von einem vorhandenen Gehweg zu reden? Ist ein 1 m breiter Streifen, der zum Teil überwuchert ist, wirklich als Gehweg zu bezeichnen? Von der Hauptstraße nach Südwesten auf der Veltenhöfer Straße sieht es für den Radverkehr auch schlecht aus. Bei 6 m Breite und deutlich mehr Kfz- und LKW-Verkehr wird das Unfall-Risiko steigen. Radfahren in diesem Bereich wird insbesondere morgens zum Abenteuer.

Und die T-Kreuzung mit der Hauptstraße bietet schon heute nur 2 statt der üblichen 3 Querungsmöglichkeiten für Fußgänger\*innen. Wer über die Hauptstraße will, muss teilweise große Umwege in Kauf nehmen oder ungesichert queren. Wenn der Verkehr von 9.800 nach Norden auf ca. 14.000 Fahrzeuge pro Tag und nach Süden von 9.000 auf 13.000 steigt, werden die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen keine Chance mehr haben, die Hauptstraße ungesichert zu queren.

***Die Hauptverlierer\*innen sind die Menschen, die umweltfreundlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind – das ist das genaue Gegenteil der Verkehrswende.***

***Flächensparendes Bauen***

Grundstücke im WA 1 dürfen nur zwischen 200 und 600 m² (Begründung 5.3.3) groß sein. Was ist daran flächensparend, wenn 600 m² auch für ein normales freistehendes Einfamilienhaus reichen würden? Sind nicht eher kleine Grundstücke, kompakte Gebäude und gestapelte Parkplätze flächensparend?

Für die Grundstücke im Wohngebiet werden pro Wohnung 2 Kfz-Stellplätze gefordert. Das erfordert viel Fläche. Bei einem Haus mit Einliegerwohnung als Doppelhaushälfte sind das summa summarum 4 Parkplätze.

In der Niedersächsischen Bauordnung werden für Mehrfamilienhäuser aber 0,5 bis 2 Stellplätze gefordert. Wenn das Maximum gefordert wird, kann doch eigentlich von Flächensparen keine Rede sein. Wenn zwei Familien sich entschließen würden, solch ein Doppelhaus mit zwei Wohneinheiten zu bauen, würden sie gezwungen, 4 Parkplätze zu bauen, auch wenn sie sich entscheiden, aufgrund der Stadtbahnhaltestelle in Fußwegentfernung auf das Auto zu verzichten (das machen heute junge Familien übrigens immer häufiger). Diese Flächen könnten sie für Begrünung, Kinderspiel oder andere schöne umweltfreundliche Sachen nutzen. Warum überlässt man es nicht den Bauherr\*innen, ob sie so viele Autos unterbringen wollen? Das ist bevormundend, nicht umweltbewusst, flächenverschwendend und das Auto bevorzugend.

Im Nutzungsbeispiel kann man die Parkplätze nicht genau erkennen. Ich habe ungefähr 150 gezählt – ist das korrekt? Wie viele sind noch zusätzlich in Tiefgaragen angenommen worden? Ich bitte um eine Darstellung der genauen Abschätzung. Welche Gesamtzahl an welcher Stelle wurde angenommen?

Wurde auch **als Alternative eine Quartiersgarage** geprüft? Bei einer so großen Zahl an Parkplätzen und diesem großen Verbrauch von Flächen kann ein Parkhaus nicht nur kostengünstiger und flächensparender sein, es würde obendrein die zukünftig erforderliche Ladeinfrastruktur (E-Autos) bündeln können und obendrein eine Entscheidung für den nächsten Weg zugunsten der Straßenbahn (immerhin eine stadteigene Tochter – Defizite müssen alle mitfinanzieren) anregen. Das die Umwelt schädigende Auto wird in der Planung bevorzugt, für alle Umweltbewussten wird die Mobilität schwieriger, nerviger und gefährlicher. Das gilt auch für den Gewerbebereich, bei dem sich ebenfalls eine Quartiersgarage zur Unterbringung der Mitarbeiter-Parkplätze anbieten würde – flächenschonend, preiswert und verkehrsverlagernd.

***Wie wird mit dem Verkehrslärm umgegangen?***

Schlicht gesagt: mit diesem Thema wird so gut wie gar nicht umgegangen. Die gesamte Betrachtung des Verkehrslärms bezieht sich ausschließlich auf die Auswirkungen auf die Neubebauung. Wie sich die Mehrbelastung auf die Wohnqualität der Wendenerinnen und Wendener auswirkt, die hier heute schon wohnen, wurde nicht untersucht. Das muss geschehen und dafür ist zuallererst zu überdenken, wie viel Verkehr entsteht und wo entlang dieser fährt.

Im Urbanen Gebiet an der Veltenhöfer Straße muss laut schalltechnischer Untersuchung mit erheblichen Lärmbelastungen gerechnet werden. Vermutlich wird diese für Wenden ungewöhnliche urbane Situation aufgrund des Lärms sehr abweisende und geschlossene Fassaden nach Norden bekommen. Und gegenüber auf der anderen Seite der Veltenhöfer Straße? Die im nördlich angrenzenden geplanten zweiten Bauabschnitt mit auch 4-geschossigen Häusern sollen zusammen mit diesen Neubauten zukünftig den neuen Eingang nach Wenden bilden. Das wird sicher eine gestalterische Herausforderung und sollte in die Anforderungen für die geplanten Konzeptvergaben einfließen. Kann der Gestaltungsbeirat der Stadt diese anspruchsvolle Aufgabe begleiten?

***Klimaökologie***

***Betrachtungsraum***

Die Auswirkungen der geplanten Entwicklung bezüglich der Frischluftversorgung und der Lufttemperaturen werden ausschließlich unter der Voraussetzung betrachtet, dass das Kaltluftentstehungsgebiet nördlich der Veltenhöfer Straße wirksam bleibt und Wenden weiterhin für Abkühlung und frische Luft sorgt. Da aber auch dieser Bereich bereits fest für eine städtebauliche Entwicklung eingeplant ist, ist das Fachgutachten in seinen Aussagen mehr oder minder irrelevant und gibt nur eine Zwischenbeschreibung zwischen zwei aufeinander folgenden Teilschritten wieder. Um seriöse Abschätzungen über die Folgen der weitgehenden Zerstörung der Kaltluftentstehung und der deutlichen Reduzierung der Strömung „der Reste“ abschätzen zu können, hilft diese Salamitaktik nicht weiter.

Eine erste Idee der Wirkung nach Realisierung des 2. Bauabschnittes steht denn auch im

Umweltbericht (Begründung S. 24, 4.4.6 zweitletzter Absatz). „Dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potentialflächen nördlich und nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom an dieser Stelle zum Erliegen kommen wird“, lässt erahnen, welche Konsequenzen nach Umsetzung der Gesamtplanung auf die Wendenerinnen und Wenderner zukommt.

Mit der Gesamtplanung steht zu befürchten, dass sich die Temperaturen in ganz Wenden deutlich erhöhen, weil nahezu keine Kaltluft mehr einfließen wird. Hierbei wird im Gutachten mit keinem Wort auf die zu erwartenden massiven Veränderungen durch den Klimawandel und die daher zusätzlich zu erwartenden Temperaturanstiege sowie Hitzeperioden eingegangen. Das ist aus meiner Sicht zwingend erforderlich, da wir bei dieser städtebaulichen Entwicklung nicht von einer Arrondierung des Bestandes, sondern von einer Verdoppelung an Einwohner\*innen, Versiegelung und Verkehr sprechen.

***Anregungen des Fachgutachtens***

Das Fachgutachten empfiehlt eine Gebäudestellung entlang der Veltenhöfer Straße quer zur Fahrbahn, um die Luftströmung möglichst wenig zu behindern. Dem wird - wie im Umweltbericht beschrieben - wegen der damit verbundenen Verlärmung der straßenabgewandten Wohnseiten nicht gefolgt, mit der sich daraus ergebenden Konsequenz, dass „dabei jedoch zu berücksichtigen sei, dass die Rahmenplanung Wenden-West weitere Potentialflächen nördlich und nordöstlich des Plangebietes vorsieht und der Luftstrom voraussichtlich zum Erliegen kommt.“ (s. o.) Eine Bewertung dieser erschreckenden Erkenntnis und sich daraus ergebende mögliche Konsequenzen für Bestands- und Neubebauung werden selbst für den ersten Bauabschnitt nicht vorgenommen.

Was bedeutet es, wenn die „sehr hohe bioklimatische Bedeutung als wichtiger klimaökologischer Ausgleichsraum mit einer sehr hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ schon beim ersten Bauabschnitt zwar als Begründung für diese Abwägung herhalten muss, aber die sich daraus ergebenden Konsequenzen für den südlichen Bereich von Wenden gar nicht klar sind? Wie wird sich die gesamte Neubebauung auf die Versorgung Wendens mit Frischluft und mit Abkühlung in der Nacht auswirken? Wie wird dabei der Klimawandel mit langanhaltenden Hitzeperioden und tropischen Nächten berücksichtigt?

Im Klimagutachten wird als Maßnahme vorgeschlagen, eine 300 m² große Wasserfläche im Grünzug zu realisieren. Davon ist im Bebauungsplan nichts zu finden. Die Empfehlung wird weder thematisiert noch bewertet. Aus welchem Grund wurde dieser Vorschlag gemacht und aus welchen Gründen wurde ihm nicht gefolgt?

***Ausgleichsflächen – Verfügbarkeit und Auflagen***

Da eine Verfügbarkeit der Ausgleichsflächen noch nicht gesichert ist, kann aus meiner Sicht der Bebauungsplan erst nach endgültiger Sicherung der Flächen rechtsverbindlich werden. Ist das richtig?

***Fazit***

Die vorgeschlagene Entwicklung würde ohne Veränderung der Planung langfristig zum gesellschaftlichen und kulturellen Ende des sozialen Miteinander im heutigen Zentrum der Hauptstraße Wenden führen. Das Verkehrsaufkommen stiege stark an – und damit würden auch Lärm, Abgase, Stau- und Unfallgefahr in weitem Umfeld stark ansteigen.

Die nächtliche Abkühlung und die Versorgung der Menschen mit Frischluft würden sich verschlechtern. Die Wohn- und insbesondere Schlafzufriedenheit würde entlang der Veltenhöfer Straße, der Hauptstraße und wahrscheinlich darüber hinaus abnehmen. Gartenflächen würden unbenutzbar; die Immobilien verlieren deutlich an Wert.

Daher lehne ich die geplante Erweiterung Wendens in der vorliegenden Form ab. Erst wenn ein zukunftsweisendes Mobilitäts- und Parkkonzept und eine gute Lösung bezüglich der Frischluftversorgung für die Bevölkerung gefunden sind, ist eine Erweiterung Wendens möglich und sinnvoll. Die bestehenden Gutachten müssen überarbeitet und ergänzt werden. Die Auswirkungen der Klimaveränderungen sind ebenfalls zu berücksichtigen und zu bewerten.

Da die Gefahr von schweren Unfällen und langen Staubildungen steigt, ist auch eine Betrachtung von Gefahrguttransporten notwendig. Hier muss unter anderem mit Unfällen unter Beteiligung von Transporten radioaktiver Stoffe sowie einer deutlich ansteigenden Strahlenbelastung der Bevölkerung durch im Stau stehende Transporte radioaktiver Stoffe gerechnet werden. Deren Strahlung (Grenzwert an Fahrzeugoberfläche bis zu 2 Millisievert pro Stunde) entspricht dem bis zu 17.000-fachen des Grenzwertes von Überwachungsbereichen von Nuklearbetrieben von 1 Millisievert im Jahr. Um diese Gefahr auszuschließen, ist eine erweiterte Verkehrsuntersuchung um diesen Aspekt zu ergänzen.

Anhang:

1. Grafische Übersicht zur Einwendung:  
   Wenden-1.pdf