

## A: Umweltbezogene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach frühzeitiger Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB

### Anregung

#### Landkreis Lüneburg

##### Bauordnung (FD Bauen)

Ziffer 6.1

Dürfen für Anlagen, die über das Maß der Wärmeversorgung hinausgehen, fossile Brennstoffe zum Einsatz kommen? Das heißt, wäre nach dieser Regelung z.B. ein Kaminofen zulässig, wenn die gesamte Wärmeversorgung bereits durch ein Heizsystem (z.B. eine Wärmepumpe) im Gebäude gewährleistet ist. Kann hierzu bitte eine Erläuterung in die Begründung aufgenommen werden?

##### Bodendenkmalschutz (FD Umwelt)

Die folgende Stellungnahme ergeht in Benehmensherstellung mit dem NLD.

Unmittelbar angrenzend an die geplanten Flächen befinden sich bekannte Bodendenkmale. Das Areal ist insgesamt als archäologisch bedeutsamer Bereich zu beschreiben. Innerhalb der Planungsgebiete befinden sich Fundstreuungen, die von der Steinzeit bis in das Mittelalter datieren sowie Grabhügel im Umfeld, die die Bedeutung des Areals für die Belange der Denkmalpflege unterstreichen.

Es ist mit archäologischen Strukturen im Boden zu rechnen. Aus denkmalfachlicher Sicht ist es daher erforderlich, den Erdarbeiten Ausgrabungen voranzustellen, durch die die archäologischen Überreste dokumentiert, ausgegraben und geborgen werden.

Es sollten auf den betroffenen Flächen mit Hilfe eines Hydraulikbaggers mit flacher Grabenschaufel in Abstand von 10 m parallel verlaufende Prospektionsschnitte von 2 bis 3 m Breite angelegt werden, die bei Bedarf seitlich zu erweitern sind. Die genaue Lokalisierung der Prospektionsschnitte sind mit den zuständigen Denkmalbehörden abzustimmen. Anhand der Sondageschnitte entscheiden die Denkmalbehörden über die Notwendigkeit weiterer archäologischer Maßnahmen.

Die archäologischen Arbeiten müssen durch einen Sachverständigen durchgeführt werden. Hierfür kann eine archäologische Grabungsfirma herangezogen werden, die über nachgewiesenen Fachverstand für die Durchführung der archäologischen Maßnahmen verfügt. Eine Auflistung von Grabungsfirmen findet sich unter folgender Adresse:

<https://www.uni-bamberg.de/?id=8806>

Der Sachverständige stimmt das methodische Vorgehen mit der UDSchB und dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege, Regionalreferat Lüneburg, (NLD) ab. Es richtet sich nach den Vorgaben und den Dokumentationsrichtlinien der Denkmalfachbehörde.

Die erforderlichen Genehmigungen gemäß § 13 Abs. 1 NDSchG beantragt der Veranlasser bei der unteren Denkmalschutzbehörde, die hierüber unverzüglich das Benehmen mit dem NLD herstellt. Eine Baugenehmigung oder eine die Baugenehmigung einschließende oder ersetzende behördliche Entscheidung umfasst die Genehmigung (§ 10 Abs. 4 NDSchG).

Die archäologischen Untersuchungen einschließlich Nennung des archäologischen Sachverständigen (Grabungsleiter vor Ort und Grabungsfirma) sind mindestens 2 Wochen vor Beginn schriftlich/per Email der UDSchB und dem NLD, Regionalreferat Lüneburg (NLD-ReferatA4@NLD.Niedersachsen.de) anzuzeigen.

Die Erklärung zum Fundverbleib ist zu diesem Zeitpunkt ebenfalls einzureichen.

Um Verzögerungen im zeitlichen Ablauf zu vermeiden, sollten die Ausgrabungen mindestens 4 Wochen vor Beginn der Arbeiten durchgeführt werden.

---

### **Anregung**

Die Kosten der fachgerechten Untersuchung, Bergung und Dokumentation trägt der Veranlasser der Zerstörung (§ 6 Abs. 3 NDSchG).

Des Weiteren wird auf die Anzeigepflicht von Bodenfunden (§ 14 Abs. 1 und 2 NDSchG) hingewiesen. Sachen oder Spuren, bei denen Anlass gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale (Bodenfunde) sind, sind unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für archäologische Denkmalpflege (§ 22 NDSchG) anzuzeigen. Sie sind bis zum Ablauf von vier Werktagen unverändert zu lassen und vor Gefahren für die Erhaltung zu schützen.

Zudem gibt es noch Hinweise auf einen historischen, mit Feldsteinen gepflasterten, Ackerweg im Süden des zukünftigen B-Plan-Gebiets, welcher Denkmalschutz aufweisen kann. Bedenken zur Überbauung seien bereits bei der Ausweisung des B-Plans Petersberg 1 geäußert worden.

Dessen Schutzwürdigkeit wird in Rücksprache mit dem NLD geklärt und in der nächsten Beteiligung erläutert.

#### **Natur- und Landschaftsschutz (FD Umwelt)**

Auf Seite 1 des Vorentwurfs wird die Möglichkeit zur Erhöhung der Grundflächenzahl auf 0,8 erwogen. Sollte diese Möglichkeit gegeben werden, sollte für die Zukunft das Thema der Eingriffsregelung bedacht werden.

Würde es in Zukunft zu einer zusätzlichen Versiegelung kommen, die nicht über die Eingriffsregelung abgearbeitet wird, würde die Rechtsicherheit des B-Plans gefährdet werden.

Die Anlage von Quartiersplätzen mit extensiver Nutzung durch die Anwohner kann nicht als Kompensation anerkannt werden. Kompensationsflächen haben den Nutzen, die verlorengegangenen Funktionen des Landschafts- und Naturhaushalts sowie die Eingriffe in den Boden auszugleichen. Parkanlagen können bei einer naturnahen Ausgestaltung (ohne bauliche Anlagen wie fest installierte Spielgeräte) gerne als zusätzliche Verminderungsmaßnahmen genutzt werden.

Zu Festlegung Nr. 6.2 Umweltschutz sollte folgender Satz hinzugefügt werden, um Unklarheit zu vermeiden: Die Farbe des Leuchtmittels ist als warmweiß (jedoch bis max. 3000 Kelvin) zu wählen.

Um einen angemessenen Ausgleich für das Landschaftsbild herzustellen, sollte die Pflanzreihe im Norden drei-reihig gewählt werden. Ebenso sollte eine Pflanzreihe im Süden angedacht werden.

Für eine abschließende Stellungnahme wird der im Vorentwurf genannte Umweltbericht benötigt.

#### **Wasserwirtschaft (FD Umwelt)**

Textliche Festsetzungen und Oberflächenentwässerungskonzept:

Die Ausrichtung der Oberflächenentwässerung in Richtung des Schwammstadtprinzips wird begrüßt. Es wird dringend empfohlen, eine umfangreiche Grundlagenermittlung (u. a. hydrogeologisches Gutachten) und Um-/Vorplanung zur Oberflächenentwässerung vor der weiteren B-Planentwicklung durchzuführen.

Zudem wird für das Versickern bzw. Einleiten von Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrsflächen ins Grundwasser eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz erforderlich. Die schadlose Oberflächenentwässerung ist im Erlaubnis Antrag entsprechend nachzuweisen.

### Anregung

Im Bereich der einzelnen Baugrundstücke ist das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser eine erlaubnisfreie Benutzung, wenn das Niederschlagswasser auf Dach-, Hof- oder Wegeflächen von Wohngrundstücken anfällt und auf dem Grundstück versickert, verregnet oder verrieselt werden soll; für die Einleitung des auf Hofflächen anfallenden Niederschlagswassers gilt dies jedoch nur, soweit die Versickerung, Verregnung oder Verrieselung über die belebte Bodenzone erfolgt (Gem. § 86 WHG).

Das Vorhabensgebiet befindet sich im Wasserschutzgebiet der Zone IIIb. Die Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Stadt Lüneburg vom 15. März 1993 / 23. Februar 2001 und die Verordnung über Schutzbestimmungen in Wasserschutzgebieten (SchuVO) sind zu beachten. Sickerschächte sind nicht zulässig.

Gem. der genannten Schutzgebietsverordnung (Nr. 26) beschreibt die Ausweisung von Baugebieten mit Anschluss an eine zentrale Abwasserbeseitigungsanlage eine beschränkt zulässige Handlung. Somit ist ein wasserrechtlicher Erlaubnis Antrag einzureichen.

Zur weiteren Beurteilung sollte das gesamte Baugrundgutachten in den Unterlagen vorhanden sein.

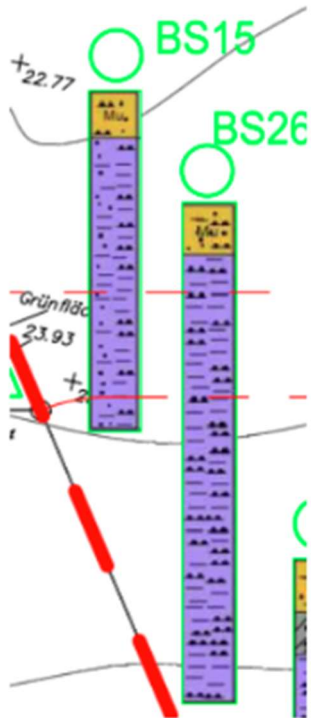
Anschlussmöglichkeit der Baugrundstücke an das geplante öffentliche Rigolensystem. In diesem Zusammenhang wird eine gedrosselte 1 l/s Einleitung beschrieben. Die Einleitung von Abwasser von den privaten Wege-, Verkehrs- und Parkplatzflächen in eine Rigole ist nicht zulässig. Das anfallende Abwasser muss über den belebten Oberboden (z. B. über Mulden) versickert werden. Zudem kann es bei der Realisierung der Drossel (1 l/s) sowie bei der Unterhaltung der Rückhalteanlagen zu Problemen kommen.

Parallel zu den Baugrundstücken ist auch im Bereich der Erschließungsstraßen das Abwasser über den belebten Oberboden zur Versickerung zu bringen. Ein Überlauf in das Rigolensystem ist nicht zulässig. Rigolen können als Mulden-Rigolen-System Anwendung finden. Es wird empfohlen, die weiteren Oberflächenplanung und Dimensionierung vor der B-Planentwicklung durchzuführen.

Die Bodenverhältnisse wurden im Vorhabensgebiet als sehr heterogen dargestellt. Aufgrund des breiten Sondiergrasters kann es im Projektgebiet weitere ungeeignete Versickerungsverhältnisse geben, die eine eigenständige Versickerung auf den Baugrundstücken ausschließt. Zudem kann es im Zusammenhang mit Niederschlägen zu Schichten und Stauwässern kommen. Diese Wässer können, verstärkt durch die Topographie, zu einem ungünstigen Oberflächenabfluss führen.

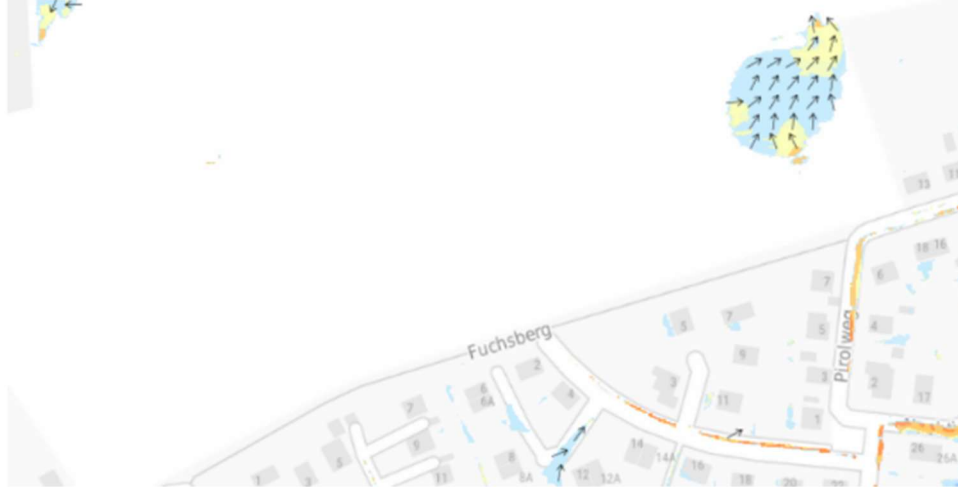
Die geplante westliche Retentionsfläche befindet sich im Bereich eines ungeeigneten Bodenaufbaus. Gem. der Erschließungsplanung NBG Fuchsberg Nord Deutsch Evern – Baugrund (siehe Abb. 1 - Ausschnitte), wurden schlecht sickerfähige Bodenschichten sondiert. Zudem sollten die Abstände zur bestehenden Bebauung gem. DWA A 138-1 berücksichtigt werden.

## Anregung



Die östliche Retentionsfläche befindet sich gem. der Hinweiskarte Starkregengefahren vom NLWKN in einem ungünstigen Bereich (siehe Abb. 2). Laut Hinweiskarte Starkregengefahren kann sich in diesem Bereich bei entsprechenden Regenereignissen bereits Oberflächenwasser ansammeln. Die genannte Hinweiskarte sollten in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Zudem sollten die Abstände zur bestehenden Bebauung gem. DWA A 138-1 berücksichtigt werden.

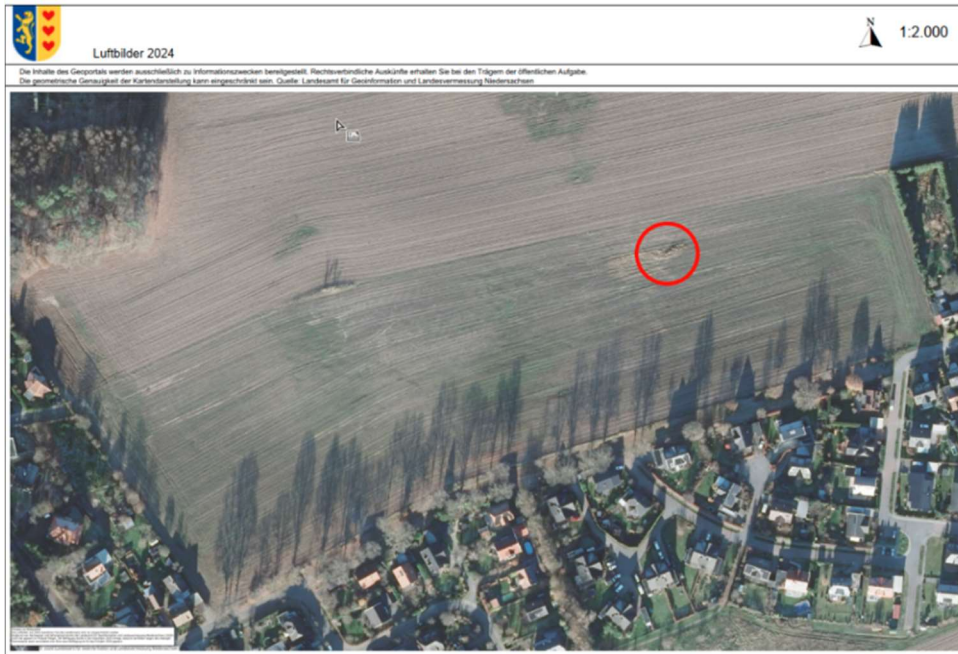
## Anregung



In den Hinweisen zum B-Plan wurden zu den Tiefenbohrungen folgendes beschrieben: Tiefenbohrungen z.B. für Erdwärme oder Brunnen sind auf Grund des artesisch gespannten Grundwassers nicht zulässig.

Im Zuge der weiteren Planung sollten die Artesischeverhältnisse mittels eines hydrogeologischen Gutachtens sondiert werden. Im Bereich des geplanten B-Plan-gebietes (siehe Abb. 3 - innerhalb der roten Markierung) wurde ein Austritt von Grundwasser festgestellt. Der Fließweg verläuft ca. über 25-30 m Richtung Nordosten. Möglicherweise befinden sich im Vorhabensgebiet noch weitere Austrittsbereiche. Um eine Gefährdung des Grundwassers ausschließen zu können und die möglichen Auswirkungen auf die weitere Projektentwicklung zu prüfen, sollten die weiteren Sondierungen und die Ergebnisse von einer Fachplanung (Geologen und Hydrogeologen) geplant und bewertet werden.

## Anregung



### **Klimaschutz (FD Klimaschutz, Kreisentwicklung, Wirtschaft)**

**Klimaanpassung:** Aus Sicht des klimaangepassten Flächenmanagements sollte kritisch geprüft werden, ob die im Entwurf festgesetzte maximale Anzahl der Vollgeschosse sowie der Wohneinheiten pro Gebäude in dieser Form zwingend erforderlich ist. Zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (inbs. Starkregen und Hitze) sollte zudem eine Pflicht zur Dach- und Fassadenbegrünung in Betracht gezogen werden.

**Nutzung erneuerbare Energien:** Auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB kann die Ausgestaltung von Gebäuden durch Vorgaben zur Dachform, Dachneigung und Firstrichtung so vorgegeben werden, dass diese potenziell zur Nutzung von erneuerbaren Energien geeignet sein müssen. Der optimale Sonneneinfallswinkel in unseren Breitengraden liegt bei etwa 35 Grad und Südausrichtung. Zudem kann auch die Ausrichtung der Gebäude in Richtung Süden sowie die Vermeidung von Verschattung potentieller Solar-Anlagen die Gewinnung solarer Strahlungsenergie vereinfachen (§9 Abs 1 Nr. 2a BauGB und §9 Abs 1 Nr. 10 BauGB).

Durch eine hohe Kompaktheit der Baukörper können zudem Energieverluste über die Gebäudeaußenflächen minimiert werden. Eine kompakte Bauform trägt bauphysikalisch dazu bei, das zu beheizende Gebäudevolumen bzw. die Energiebezugsfläche im Verhältnis zur Außenfläche gering zu halten (A/V bzw. A/EBF-

---

### Anregung

Verhältnis). Die Folge ist ein geringerer Wärmeverlust über die wärmeabgebenden Außenflächen. Nach §9 Abs 1 Nr. 1 BauGB kann die Art und das Maß der baulichen Nutzung festgeschrieben werden. Darunter fällt auch die Kompaktheit der Baukörper.

### Gesundheit (FD Gesundheit)

Aus Sicht des Fachdienstes Gesundheit gebe ich folgende Empfehlungen, um Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen:

Lärm: Es wird begrüßt, dass im weiteren Verfahren ein Schallgutachten durchgeführt wird. Nach WHO-Guidelines (2018) sollten für Straßenverkehr  $\leq 53$  dB(A) tags und  $\leq 45$  dB(A) nachts eingehalten werden. Die Lärmrichtwerte der WHO basieren auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft und dienen dem Schutz der menschlichen Gesundheit – insbesondere vor Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und kognitiven Beeinträchtigungen. Weiterhin sind Aufenthalts- und Spielbereiche sind lärmabgewandt zu planen.

Luft & Klima: Der Ausschluss fossiler Brennstoffe und die Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen tragen positiv zur Luftqualität und Hitzeminderung und somit zur Förderung der menschlichen Gesundheit bei. Dies wird stark befürwortet. Baumreihen, Tiefbeete und Gründächer fördern das Mikroklima.

Trinkwasser: Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist sicherzustellen, dass eine hygienisch einwandfreie Trinkwasserversorgung gewährleistet werden kann. Es wird aus hygienischer Sicht empfohlen Bohrungen sowie Brunnen auszuschließen und die Erschließung über die öffentliche Wasserversorgung durchzuführen. In der weiteren Planung und Ausführung sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere die Anforderungen der DIN EN 1717, DIN EN 806, DIN 1988, VDI 6023 sowie der DVGW-Arbeitsblätter W 551 und W 553, einzuhalten.

Erholung & Freiflächen: Grünflächen mit Aufenthaltsqualität, Bäumen und Schattenplätzen unterstützen psychische und soziale Gesundheit (WHO 2017). Barrierefreie Zugänge und Sitzmöglichkeiten sind sicherzustellen.

Fazit: Aus gesundheitlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die genannten Hinweise berücksichtigt werden.

---

### Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung (LGLN)

Im Zweiten Weltkrieg war das heutige Gebiet des Landes Niedersachsen vollständig durch Kampfhandlungen betroffen. In der Folge können heute noch nicht detonierte Kampfmittel, z.B. Bomben, Minen, Granaten oder sonstige Munition im Boden verblieben sein. Daher sollte vor geplanten Bodeneingriffen grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich der Kampfmittelbelastung durchgeführt werden.

Eine mögliche Maßnahme zur Beurteilung der Gefahren ist eine historische Erkundung, bei der alliierte Kriegsflugbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Kriegsflugbilddauswertung). Eine weitere Möglichkeit bietet die Sondierung durch eine gewerbliche Kampfmittelräumfirma. Bei der zuständigen Gefahrenabwehrbehörde (in der Regel die Gemeinde) sollte sich vor Bodeneingriffen über die vor Ort geltenden Vorgaben informiert werden. Bei konkreten Baumaßnahmen berät der KBD zudem über geeignete Vorgehensweisen.

---

### Anregung

#### **Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen**

Durch die aktuellen Planungen kommt es zu einem aus unserer Sicht nicht unerheblichen Flächenverlust landwirtschaftlicher Nutzfläche, was wir weiterhin als kritisch ansehen. Unter der Prämisse des zwingend notwendigen Bedarfes an Wohnraum haben wir jedoch keine großen Bedenken für die ausgewählte Fläche, da die Bodenpunkte laut NIBIS Kartenserver mit 24/25 als gering einzustufen sind. Auch agrarstrukturell schließt sich die Fläche in das Ortsbild ein, da sie bereits von 3 Seiten bebaut ist.

Wir bitten bei der Auswahl an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine weitere landwirtschaftliche Nutzfläche zu verbrauchen.

---

#### **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**

Aufgrund der Lage des Plangebiets zum Standortübungsplatz ist mit Emissionen durch den militärischen Übungsbetrieb zu rechnen. Ich weise bereits jetzt daraufhin, dass spätere Ersatzansprüche nicht anerkannt werden können und bitte dies mit in Ihre Begründung aufzunehmen.

---

#### **Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie**

Gashochdruckleitungen, Rohrfernleitungen

Durch das Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe dazu verlaufen erdverlegte Gashochdruckleitungen bzw. Rohrfernleitungen. Bei diesen Leitungen sind Schutzstreifen zu beachten, die von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs freizuhalten sind. Bitte beteiligen Sie den aktuellen Leitungsbetreiber direkt am Verfahren, damit ggf. erforderliche Abstimmungsmaßnahmen (genauer Leitungsverlauf, Breite des Schutzstreifens etc.) eingeleitet werden können. Der Leitungsbetreiber kann sich ändern, ohne dass es eine gesetzliche Mitteilungspflicht gegenüber dem LBEG gibt. Wenn Ihnen aktuelle Informationen zum Betreiber bekannt sind, melden Sie diese bitte an [Leitungskataster@lbeg.niedersachsen.de](mailto:Leitungskataster@lbeg.niedersachsen.de). Weitere Informationen erhalten Sie hier.

Die beim LBEG vorliegenden Daten zu den betroffenen Leitungen entnehmen Sie bitte der nachfolgenden Tabelle:

Objektname: FG-Leitung Pirolweg - Embsen

Betreiber: Avacon AG

Leitungstyp: Energetische oder nicht-energetische Leitung

Leitungsstatus: (nicht angegeben)

Wenn die Beteiligung der Leitungsbetreiber bereits im Rahmen früherer Planungsverfahren durchgeführt wurde und zwischenzeitlich keine Veränderung des Leitungsverlaufs erfolgte, ist die Erfordernis einer erneuten Beteiligung der genannten Unternehmen durch die verfahrensführende Behörde abzuwägen.

Wir bitten darum, sich mit dem/den betroffenen Unternehmen in Verbindung zu setzen und die ggf. zu treffenden Schutzmaßnahmen abzustimmen. Sofern Ihr Planungsvorhaben Windenergieanlagen betrifft, wird auf die Rundverfügung: Abstand von Windkraftanlagen (WEA) zu Einrichtungen des Bergbaus verwiesen, auch zu finden als Download auf der Webseite des LBEG.

Boden

Die Grundlage zur fachlichen Beurteilung des Schutzgutes Boden liefert in Deutschland das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und fokussiert dabei auf die Bewertung der Bodenfunktionen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion vermieden

**Anregung**

werden (vgl. § 1 BBodSchG). Mit Grund und Boden ist gemäß §1a BauGB sparsam und schonend umzugehen und flächenbeanspruchende Maßnahmen sollten diesem Grundsatz entsprechen (LROP 3.1.1, 04). Für Niedersachsen wird in der Niedersächsischen Nachhaltigkeitsstrategie eine reduzierte Flächeninanspruchnahme von unter 4 ha pro Tag bis 2030 angestrebt. Das NNatSchG gibt in §1a zudem vor, die Neuversiegelung von Böden landesweit bis zum Ablauf des Jahres 2030 auf unter 3 ha pro Tag zu reduzieren und bis zum Ablauf des Jahres 2050 zu beenden. Diese Zielsetzung wurde auch in das LROP (3.1.1, 05) aufgenommen. Hieraus ergibt sich der Bedarf nach einem sparsamen Umgang mit den Ressourcen Boden und Fläche für die kommunale Planung.

Zur fachgerechten Berücksichtigung in der Planung sollte das Schutzgut Boden in dem zu erarbeitenden Umweltbericht entsprechend der Anlage 1 Baugesetzbuch (BauGB) ausführlich beschrieben und eine Bodenfunktionsbewertung entsprechend der im Bundes-Bodenschutzgesetz (vgl. § 2 BBodSchG) genannten Funktionen vorgenommen werden. Zur Unterstützung bei der Bewertung der Bodenfunktionen und der Empfindlichkeiten von Böden stellt das LBEG über den NIBIS® Kartenserver bodenkundliche Netzdiagramme bereit, die in der Planung verwendet werden können. Eine Beschreibung der Diagramme und Hinweise zur Anwendung finden Sie in Geofakten 40.

Entsprechend den Daten des LBEG sind die Böden empfindlich gegenüber Bodenverdichtung (siehe Auswertungskarte „Gefährdung der Bodenfunktionen durch Bodenverdichtung“ auf dem NIBIS® Kartenserver). Verdichtungen sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden – zum Schutz und zur Minderung der Beeinträchtigungen des Bodens.

Aus bodenschutzfachlicher Sicht geben wir einige allgemeine Hinweise zu den Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen. Vorhandener Oberboden sollte aufgrund §202 BauGB vor Baubeginn schonend abgetragen und einer ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden. Im Rahmen der Bautätigkeiten sollten einige DIN-Normen aktiv Anwendung finden (v.a. DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben, DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau -Bodenarbeiten, DIN 19731 Verwertung von Bodenmaterial). Um dauerhaft negative Auswirkungen auf die von Bebauung freizuhaltenen Bereiche zu vermeiden, sollte der Boden im Bereich der Bewegungs-, Arbeits- und Lagerflächen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Überfahrungsverbotzonen, Baggermatten) geschützt werden. Boden sollte im Allgemeinen schichtgetreu ab- und aufgetragen werden. Die Lagerung von Boden in Bodenmieten sollte ortsnah, schichtgetreu, in möglichst kurzer Dauer und entsprechend vor Witterung geschützt vorgenommen werden (u.a. gemäß DIN 19639). Außerdem sollte das Vermischen von Böden verschiedener Herkunft oder mit unterschiedlichen Eigenschaften vermieden werden. Auf verdichtungsempfindlichen Flächen sollten Stahlplatten oder Baggermatten zum Schutz vor mechanischen Belastungen ausgelegt werden. Besonders bei diesen Böden sollte auf die Witterung und den Feuchtegehalt im Boden geachtet werden, um Strukturschäden zu vermeiden. Der Geobericht 28 Bodenschutz beim Bauen des LBEG dient als Leitfaden zu diesem Thema. Weitere Hinweise zur Vermeidung und Minderung von Bodenbeeinträchtigungen sowie zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen sind zudem in Geofakt 31 Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis zu finden.

Eine eingriffs- und funktionsbezogene Kompensation verbleibender Bodenfunktionsbeeinträchtigungen sollte durch geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Bodenfunktionen durchgeführt werden (z.B. Entsiegelung, Renaturierung, Wiedervernässung).

Dementsprechend empfehlen wir Bodenabtrag im Zuge dieser Maßnahmen zu vermeiden und Maßnahmen zu wählen, die den natürlichen Standortbedingungen entsprechen. Wir weisen in diesem Kontext auf die LBEG Veröffentlichung Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis hin.

Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS® Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht.

Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.

---

### **Anregung**

Sofern Hinweise zu Salzabbaugerechtigkeiten und Erdölaltverträgen für Sie relevant sind, beachten Sie bitte unser Schreiben vom 04.03.2024 (unser Zeichen: LID.4-L67214-07-2024-0001).

Sofern in diesem Verfahren Ausgleichs- und Kompensationsflächen betroffen sind, gehen wir davon aus, dass für alle Ausgleichs- und Kompensationsflächen die Festlegungen der Regionalen Raumplanung beachtet werden. In Rohstoffsicherungsgebieten sollten Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahmen erst nach einer vollständigen Rohstoffgewinnung erfolgen, da sonst ein späterer Rohstoffabbau erschwert bzw. verhindert werden kann. Die aktuellen Rohstoffsicherungskarten können über den NIBIS® Kartenserver des LBEG eingesehen oder als frei verfügbarer WMS Dienst abgerufen werden. Zudem ist im Bereich von Ausgleichs- und Kompensationsflächen für erdverlegte Hochdruckleitungen sowie bergbauliche Leitungen ein Schutzstreifen zu beachten, der von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs freizuhalten ist.

---

## B Umweltbezogene Stellungnahmen der Öffentlichkeit nach frühzeitiger Beteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

---

### Stellungnahme 1

---

**Unzumutbare Lärmbelastung:** Durch häufige Busfahrten, Motorlaufzeiten und Wendemanöver ist mit einer erheblichen Lärmbelastung zu rechnen. Auch die geplante Abgrenzung der Busspur mit Kopfsteinpflaster führt zu erhöhter Lärmbelastung. Diese überschreitet voraussichtlich die zulässigen Richtwerte für ein reines Wohngebiet nach der TA Lärm. Auch die nächtlichen und frühen Betriebszeiten von Linienbussen führen zu einer dauerhaften Störung der Wohnruhe. Die zukünftige Lärmbelastung durch den geplanten Buswendehammer ist anhand eines Lärmschutzgutachtens zu prüfen und nachzuweisen.

**Abgas- und Feinstaubbelastung:** Das wiederholte Anfahren und Abbremsen direkt an der Grundstücksgrenze erzeugt zusätzliche Abgase und Feinstaub, was insbesondere bei ungünstigen Windverhältnissen zu einer Gesundheitsgefährdung führen kann.

**Einschränkung der Privatsphäre und Grundstücksnutzung:** Die direkte Nähe des Wendehammers zum Wohnhaus und Garten führt zu einer erheblichen Einschränkung der Privatsphäre sowie Aufenthaltsqualität in unserem Garten und auf unserer Terrasse. Passanten und Fahrgäste werden ungehindert Einblick auf unser Grundstück haben, welches zu einer Beeinträchtigung des Wohn- und Lebensgefühl führt. Unser Garten ist bisher ein Rückzugsort und Ort der Erholung – diese Nutzung wäre dadurch stark eingeschränkt. Auch die Privatsphäre im Wohnhaus wäre erheblich beeinträchtigt.

**Verschattung der Solaranlage auf dem Garagendach:** Durch den vorgesehenen Standort des Wendehammers ist zu befürchten, dass größere Fahrzeuge insbesondere während der Mittags- und Nachmittagsstunden Schatten auf die auf unserem Garagendach installierte Solaranlage werfen werden. Dies führt zu einer erheblichen Minderung der Energieerträge und damit zu wirtschaftlichen Nachteilen.

**Gefährdung der baulichen Substanz:** Durch den geplanten unmittelbaren Anschluss des Wendehammers an unser Grundstück besteht die Gefahr von Erschütterungs- und Setzungsschäden an unserer Garage und dem Wohnhaus infolge des regelmäßigen Busverkehrs. Wir bitten ausdrücklich um eine technische Prüfung und eine Sicherung gegen mögliche Schäden!

**Wertminderung des Grundstücks:** Die oben genannten Faktoren führen nachweislich zu einer Minderung des Verkehrswerts des Grundstücks. Vergleichbare Fälle zeigen, dass durch Verkehrsinfrastruktur in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung Wertverluste von bis zu 10–20 % auftreten können.

**Verkehrssicherheit – Busspur als Gehweg:** Nach dem derzeitigen Planungsstand soll die Buswendespur gleichzeitig als Gehweg genutzt werden. Diese Lösung ist aus sicherheitstechnischer Sicht nicht vertretbar, da sie Fußgänger, insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen, gefährdet. Eine klare bauliche Trennung von Fahrbahn und Gehweg ist zwingend erforderlich!

**Fehlende Alternativen Prüfung:** Es ist nicht ersichtlich, dass eine Prüfung alternativer Standorte oder Wendevarianten (z. B. in größerer Entfernung zur Wohnbebauung) erfolgt ist. Wir regen daher dringend an, eine Alternativen Untersuchung durchzuführen und den Wendehammer an eine weniger konfliktträchtige Stelle zu verlegen!

---

Fazit / Antrag: Aus den genannten Gründen ist der geplante Standort des Buswendehammers aus unserer Sicht nicht vertretbar. Wir bitten darum, die Planung des Buswendehammers grundlegend zu überarbeiten und alternative Lösungen zu prüfen, die unsere Grundstücksnutzung, die Sicherheit von Passanten sowie den Schutz von Wohnhaus und Garage berücksichtigen, um unzumutbare Lärm-, Abgas- und Nutzungseinschränkungen zu vermeiden.

Bitte bestätigen Sie mir den Eingang dieser Stellungnahme schriftlich.

### **Stellungnahme 2**

---

Quartiersplatz: Gemäß Entwurf des Bebauungsplanes bzw. Kurzbegründung kann „Die Fläche [...] mit Spielgeräten ausgestattet werden.“ Hier sind Konkretisierungen nötig, eine Ausstattung der Fläche mit Spielgeräten, welche sich ggf. auch von benachbarten Spielmöglichkeiten abhebt, sollte vorgesehen werden.

Bauzeitliche Zuwegung: Die Straßen Nachtigallenweg sowie auf dem Vievacker sind für bauzeitlichen Verkehr mit Baumaschinen, Transportfahrzeugen und verstärkten LKW-Verkehr aufgrund ihres Aufbaus (Pflasterung) sowie der engen Straßenräume und z. T. Kurvenradien nicht geeignet. Eine bauzeitliche Zuwegung zum Baugebiet von der Tiergartenstraße, alternativ über Fuchsberg bzw. Dachsweg, ist vorzusehen und der Verkehr entsprechend zu regeln. Vor Baubeginn sollte eine Beweissicherung erfolgen, um bauzeitliche Schäden an den Straßen nach Bebauung durch den Bauträger instand setzen lassen zu können.

Ich bitte um kurze Bestätigung des Eingangs der Stellungnahme.

### **Stellungnahme 3**

---

Wie passt es zusammen, einerseits Strom und Heizung über Photovoltaik generieren zu lassen und andererseits den südlichen Bereich des Neubaugebietes durch sehr hoch wachsende Bäume – in diesem Fall Eichen – zu beschatten? Sind zu diesem Sachverhalt weitere planerische Schritte vorgesehen, um gewährleisten zu können, dass die Photovoltaikanlagen auf den Hausdächern genügend Sonneneinstrahlung bekommen, so dass die Wärmepumpen mit eigenem Strom gespeist werden können? Die Idee einer Allee ist sehr schön, sollte aber mit nicht so hochwachsenden Bäumen umgesetzt werden.

### **Stellungnahme 4**

---

Nach der Umsetzung des B-Planes Petersberg I kam es zu Problemen mit Bauherren, weil eine klare Abgrenzung vom Baugebiet zur angrenzenden Landwirtschaftsfläche keine Berücksichtigung fand. Auf einen üblichen Emissionsschutzstreifen wurde damals verzichtet. Es wurde hier sogar eine namhafte Rechtsvertretung eingeschaltet. Um diese Problematik für das neue oben genannte Bebauungsgebiet zu vermeiden, rege ich an, einen entsprechenden Emissionsschutzstreifen von mindestens 10 Meter in die weitere Planung mit einzubeziehen.

### **Stellungnahme 5**

---

Nach dem vorliegenden Planungsstand ist vorgesehen, die verkehrliche Erschließung des neuen Baugebietes in zwei Bauabschnitten vorzunehmen. Dabei soll die Anbindung an die Ortsmitte sowie an die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen über das bestehende Wohngebiet erfolgen – insbesondere über den Nachtigallenweg.

---

Diese Planung führt dazu, dass nahezu der gesamte Ziel- und Quellverkehr beider Bauabschnitte künftig durch den Nachtigallenweg geleitet wird. Dies hätte zur Folge, dass sich das bisher verkehrsberuhigte Wohngebiet zu einer Durchgangsstraße entwickelt und eine erhebliche Zunahme des täglichen Verkehrsaufkommens sowie eine spürbare Erhöhung der Lärmbelastung eintreten würden.

Bereits heute ist das Wohngebiet durch erhebliche Vorbelastungen beeinträchtigt: Zum einen durch die Nähe zur Hauptbahnlinie Hamburg–Hannover, zum anderen durch die beiden angrenzenden Bundesstraßen, die bereits einen konstanten Grundpegel an Verkehrslärm verursachen.

Vor diesem Hintergrund halten wir die vorgesehene Verkehrsführung für unverhältnismäßig und nicht mit dem Gebot der Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) vereinbar. Eine weitere Steigerung der Lärmbelastung wäre für die Anwohnerinnen und Anwohner des Nachtigallenwegs nicht zumutbar.

In einer früheren Planungsfassung war eine räumliche Trennung der beiden Bauabschnitte vorgesehen, wodurch der Verkehr eines Abschnitts über den Nachtigallenweg und der andere Abschnitt über eine alternative Erschließung abgeführt worden wäre. Diese Lösung hätte die Verkehrsbelastung gerechter verteilt und das bestehende Wohngebiet wirksam entlastet.

Wir regen daher ausdrücklich an, diese frühere Erschließungsvariante der baulichen Trennung im weiteren Planungsverfahren erneut zu prüfen bzw. eine alternative verkehrliche Anbindung vorzusehen, die den Nachtigallenweg nicht als Hauptzubringer für beide Bauabschnitte vorsieht.

Darüber hinaus fordern wir die Erstellung eines Lärmgutachtens für das bestehende Wohngebiet, insbesondere für den Bereich des Nachtigallenwegs. Dieses Gutachten sollte die aktuelle Vorbelastung durch Bahn- und Straßenverkehr erfassen und die zusätzlichen Lärmemissionen infolge des künftigen Durchgangsverkehrs prognostizieren. Auf Grundlage der Ergebnisse sind gegebenenfalls geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu entwickeln, um unzumutbare Belastungen zu vermeiden.

Ergänzend weisen wir auf einen weiteren kritischen Punkt im Mündungsbereich der Straßen Nachtigallenweg und Am Tiergarten hin:

Dort befindet sich ein Regenrückhaltebecken, durch das an dieser Stelle der Fußgängerweg und die Fahrbahn voneinander getrennt werden. Der Fußgängerweg verläuft nördlich am Rückhaltebecken vorbei und führt zu einer Straßenüberführung, die durch eine Fahrbahnverengung gezielt verkehrsberuhigt wurde, um einen sicheren Übergang für Schulkinder zu gewährleisten.

Nach den aktuellen Planungsunterlagen soll im Zuge der Erschließung des neuen Baugebietes rund um das Rückhaltebecken eine Buswendeschleife eingerichtet werden. Dadurch würde der bestehende Fußweg entfallen, sodass Schulkinder künftig die Wendeschleife queren müssten, um zur Überführung zu gelangen. Dies würde eine erhebliche Gefährdung der Schulwegsicherheit darstellen und steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Verkehrssicherheit nach § 1 Abs. 2 StVO sowie den Zielen einer kindgerechten, sicheren Verkehrsplanung.

Wir fordern daher, diese Planung zu überarbeiten und eine alternative Lösung zu entwickeln, die die Sicherheit der Schulkinder gewährleistet und den bisherigen, vom Fahrverkehr getrennten Fußweg erhält bzw. gleichwertig ersetzt.

## **Stellungnahme 6**

### **Schutzgut Biologische Vielfalt**

Das Versiegeln der Landschaft durch Bebauung, gehört zu den Hauptgründen, für das Artensterben, deshalb bitten wir um folgende Verbesserungen:

- Anlage eines breiteren Grüngürtels am Rande des Baugebietes Fuchsberg Ost, damit das Wild weiterhin von Tiergarten nach Richtung Vievacker, Ilmenauniederung oder Blocksberg/ Fischteiche, Dieksbeek wechseln kann. Hier sind jetzt eine Zufahrtsstraße und 2 Wohnblöcke geplant. (Laut „Landschaftsrahmenplan des LK Lüneburg“, zählen die Ausläufer des Fuchsberg/ Petersberg, also Dachsweg und Tiergartenstraße/ Wald, zu den Biotopverbundflächen- Trittsteine und Verbindungsflächen

---

Anlage eines Grüngürtels im Zentrum des Baugebietes (jetzt gekennzeichnet als Grenze zwischen Fuchsberg West und Ost), weil auch hier ein Wildwechsel besteht, der bisher in der Planung nicht beachtet ist. Sicher wäre es möglich, den „Trichter“ des südlichen Quartier-Platzes, weiter in Richtung Tiergartenstraße zu planen.

Die auf der Baustelle gefundenen größeren und großen Steine, sollten im Wohngebiet verbleiben und genutzt werden, um Trockenmauern für Insekten und Kleintiere anzulegen. Außerdem sollten in den Randbereichen große Steine liegen, damit sie von den größeren Vögeln als „Spechtschmiede“ genutzt werden können.

Wir begrüßen die Planung insektenfreundliches Licht zu nutzen und auch Blühstreifen, sowie Streuobstwiese anzulegen. Die in der Planung genannten Pflanzlisten sollten öffentlich sein, damit wir sehen können, welche heimischen Pflanzen hier angepflanzt werden sollen.

### **Schutzgut Boden, Wasser**

Die „fast“ Verdopplung der Wohnfläche, erhöht auch die Fläche der Bodenversiegelung.

Aus der Planung geht nicht klar hervor, wie die Be- und Entwässerung des neuen Baugebietes aussehen soll. Schon jetzt, wo der Fuchsberg nicht sehr stark bebaut ist, besteht bei Starkregen ein Ablaufproblem des Wassers. Deswegen ist es schwer zu verstehen, dass das Wasser bei Bebauung einfach versickern soll.

Welche Auswirkungen hat die Baustelle auf das Trinkwasserschutzgebiet und den Tiergarten. Ein Umweltgutachten liegt noch nicht vor. Dies sollte dann auch für uns Anwohner einsehbar sein.

Unsere Straße Fuchsberg Ost, ist jetzt schon durch die vorherigen Baustellen Nachtigallenweg/ Pirolweg/ Vievacker, beschädigt worden und muss für Baufahrzeuge gesperrt bleiben, damit weitere Schäden vermieden werden können. Sollten sich die Baufirmen daran nicht halten, müssen Kostenübernahmefragen geklärt werden.

### **Schutzgut Mensch**

Das Wohngebiet muss schon allein wegen der anwohnenden Kinder verkehrsberuhigt sein.

Die landwirtschaftliche Bearbeitung des restlichen Ackerbodens, mit Düngung und Pestiziden sowie hohes Staubaufkommen bei Saat und Ernte könnte die Atemluft belasten. Deshalb wäre es wünschenswert den Grüngürtel Richtung Tiergarten zu verbreitern. Eine alleinige Heckenbepflanzung wird nicht ausreichen, die Menschen vor diesen Auswirkungen zu schützen.

Die Bewohner unserer Straße sind schon jetzt erheblichem Lärm von der Bahnstrecke UE nach HH ausgesetzt, ebenso dem Lärm ausgehend von der Ostumgehung LG. Der Baulärm bei den Ausbaumaßnahmen am Regenauffangbecken Tiergartenstraße/ Ecke Nachtigallenweg (Busschleife), sind eine zusätzliche Belastung für die Anwohner. Auch deshalb ist eine Befahrung unserer Straße mit Baufahrzeugen abzulehnen.

---

### **Stellungnahme 7**

Wir schätzen die Feldrandlage sehr, haben wir doch den schönen Ausblick und relativen Weitblick auf das Waldstück und es stehen Rehe auf dem Feld und nachts sogar teilweise Hirsche direkt bei uns am Grundstück. Allein aus diesem Grund finden wir es sehr schade, dass das Feld bebaut wird und auch unser Grundstückswert und Wiederverkaufswert unseres Hauses und Grundstückes wird dadurch sinken. Und anstelle auf das Feld blicken wir dann zukünftig gegen andere Häuser und in Gärten.

Vor allem aber wird der zunehmende Verkehr eine der Hauptbelastungen und Kontrapunkt sein.

Wir wollten uns heute gerne einmal an Sie wenden, um unsere Bedenken und Einwände vorzutragen, wie auch um die von den anderen Anwohnern in den bereits stattgefundenen Gemeindefitzungen und privaten Treffen vorgetragenen Punkte zusammenzufassen bzw. decken sich diese weitgehend mit unseren Punkten, die gegen das Baugebiet sprechen bzw. – wenn dieses nicht mehr vermeidbar ist - gegen einige Planungspunkte.

Zur Lage des neuen Baugebietes Fuchsberg Nord:

a. Bodenbeschaffenheit, Baugrund:

Wir haben - wie andere Nachbarn auch - seit 2018, als eine starke Dürre im Sommer herrschte, das Problem, dass unsere Häuser absacken, was sich unter anderem in starken Setzrissen bemerkbar machte.

Dieses liegt daran, dass es sich um Lehmboden handelt, der sich bei Trockenheit zusammenzieht und entsprechend an Volumen verliert. Entsprechend ist das Haus abgesackt. Wir mussten die Schäden fachmännisch beheben lassen, was mit erheblichen Kosten verbunden war.

Entsprechender Boden wird auch in dem neuen Baugebiet vorliegen.

Andererseits führt der Lehmboden bei Regen dazu, dass das Wasser nicht gleich ablaufen und versickern kann. Es steht also auf unseren Grundstücken.

Es ist also keine optimale Lage zum Bauen und an sich müsste überall der Boden in großer Tiefe getauscht werden, um diesen Problematiken vorzubeugen.

Andererseits führt der Lehmboden bei Regen dazu, dass das Wasser nicht gleich ablaufen und versickern kann. Es steht also auf unseren Grundstücken.

Es ist also keine optimale Lage zum Bauen und an sich müsste überall der Boden in großer Tiefe getauscht werden, um diesen Problematiken vorzubeugen.

Wir fragen uns auch, wie sich unser Boden weiter verändert, wenn nun die Flächen versiegelt werden durch die Bebauung, wo vorher Feld war und das Wasser also komplett versickern und entsprechend dem Boden zugeführt werden konnte.

b. Ungünstige Lage durch Hochspannungsleitung, Funkturm, B4 und Bahnstrecke

Außerdem läuft die Hochspannungsleitung nah an dem Baugebiet entlang und zusätzlich steht der neue Funkturm.

Nicht zu vernachlässigen ist auch der Lärm von der Ostumgehung, B4, wie auch der Bahnstrecke, dem die zukünftigen Bewohner des neuen Baugebietes ausgesetzt wären. Weiter unten werden wir noch einmal Stellung dazu nehmen. Entsprechende Untersuchungen und Lärmgutachten stehen noch aus.

Der zusätzlich entstehende Verkehr:

Das Hauptproblem an dem neuen Baugebiet sehen wir - neben dem Ausblick, den wir persönlich verlieren - in dem entstehenden Verkehr.

---

Das Baugebiet liegt nicht frei zugänglich an Landstraßen oder größeren Verkehrsstraßen bzw. Zuwegen, sondern ist eingekesselt durch die bestehenden Baugebiete sowie das Feld und Waldstück an der nördlichen Seite und es stehen nur die kleinen Zufahrtstraßen Dachsweg, Auf dem Vievacker, Fuchsberg und Nachtigallenweg zur Verfügung bzw. sind angedacht.

Unsere Straße [Name entfernt] ist nur über den Zugangsweg Fuchsberg West von Am Petersberg aus zu befahren. Es handelt sich bei unserem Wohngebiet [Name entfernt] also quasi um eine Sackgasse, wir haben nur diese eine Zufahrt über den Fuchsberg. Zum Fuchsberg gelangt man wiederum ausschließlich über Am Petersberg.

Wenn nun über 100 Wohneinheiten entstehen sollen, was bedeutet, dass – wenn nur zwei Erwachsene pro Wohnhaus gerechnet werden – täglich um 200 Fahrzeuge zusätzlich verkehren! Über diese eine Strecke, auf unserer Seite den Petersberg. Selbst bei der Hälfte der Fahrzeuge wäre es erheblich- sollte es sich auf Ost und West verteilen.

Es wird von unserer westlichen Seite aus den Dachsweg als Zufahrt geben, aber eben auch von Auf dem Vievacker aus. Das heißt unsere einzige Ein- und Ausfahrt aus unserem Gebiet plus Am Petersberg lang werden viele Autos mehr fahren – mehrmals täglich. Und es ist die Realität, dass auf fast jedes Einfamilienhaus mindestens zwei Pkws fallen und diese auch täglich mehrfach genutzt werden. Erstrecht Familien mit Kindern fahren auch nicht nur einmal morgens los zur Arbeit und kehren einmal am Tag zurück, sondern fahren mehrmals täglich hin und her. Und wie gesagt handelt es sich nicht um eine Landstraße oder sowieso stark befahrene oder mehrere Straßen, über die diese vielen zusätzlichen Autos abgefangen und verteilt werden. Beide Zuwege laufen über Am Petersberg, bebautes, ruhiges Wohngebiet.

Wir sind auch nicht dafür, dass es überhaupt die Zufahrt Auf dem Vievacker geben wird. Denn wie erläutert ist das unsere einzige Zu- und Ausfahrt aus unserem Gebiet. Es wird sicherlich Staus morgens geben und erstrecht in der Bauphase Behinderungen durch LkWs. Da es den Fuchsberg auch recht steil bergauf geht, hört man die Autos auch stark beschleunigen und wir können die Autos von uns aus hören. Zukünftig also zusätzlich dann auch die Autos, die durch das neue Baugebiet fahren würden, dem jetzigen Feld entlang.

Außerdem müssten die großen Eichen zum Teil weichen für die Zufahrt via Auf dem Vievacker.

Es wurde wohl mehrfach vorgeschlagen, ob nicht eine weitere Zufahrt – mindestens in der Bauphase – von Am Petersberg unter den Hochleitungen lang über das Nachbarfeld genutzt werden könnte. Damit würde durch deutlich weniger Wohngebiet gefahren.

Gänzlich unverständlich ist uns auch, warum angedacht ist, dass – wenn die östliche Baugebietsseite Tiergartenstraße zuerst bebaut werden soll – der Bauverkehr dorthin über den Dachsweg sprich hier unserem westlichen Teil und dann also unnötig immer eine weitere Strecke über das Feld fahren soll als von unten Tiergartenstraße auf direktem Wege. Gerade die Bauphase wird für uns Anwohner die größte Herausforderung was den Verkehr und Lärm und Straßenverschmutzung angehen wird und wir würden hier „oben“ im westlichen Teil gar nicht groß etwas von der Baustelle und Verkehr mitbekommen, wenn das östliche Gebiet zuerst bebaut und entsprechend von unten/östlich von der Tiergartenstraße befahren wird.

Genauso natürlich dann auch andersrum müsste der Bauverkehr doch nicht durch das östliche Gebiet von der Tiergartenstraße aus dann zu uns in den westliche Baugebietsteil führen.

Wie oben ausgeführt, wird es aufgrund unserer einzigen Einfahrt Fuchsberg dann auch zu Staus kommen und wir stecken sozusagen fest, wenn Lastwagen stehen und rangieren.

---

Vor allem aber möchten wir nicht – und das war auch bereits der Haupteinwand vieler Anwohner in 2015 beim ersten Entwurf für das neue Baugebiet - dass es eine Durchfahrtsstraße durch das neue Gebiet geben wird, die Am Petersberg und Tiergartenstraße verbindet. Sondern die beiden Bereiche Ost und West des neuen Baugebietes sollen durch bspw. versenkbare Poller, die von Gemeindefahrzeugen wie auch der Müllabfuhr etc. geöffnet werden können, getrennt werden.

Ansonsten werden sicherlich mindestens die Anwohner vom Milanweg und Auf dem Vievacker, aber eben auch Dachsweg, Am Petersberg und der weiteren Straßen im westlichen Teil das Gebiet als Durchfahrtsstraße nehmen statt den Umweg über die Straße Am Tiergarten zu machen, wenn ins Dorf zum Einkaufen, Arzt, Kindergarten, Grundschule etc. gefahren wird. Genauso natürlich auch andersrum werden Anwohner vom östlichen Teil wie an sich alle Autofahrer, Lieferwagen etc., die aus dem Osten kommen und zum Petersberg und unser Gebiet wollen, diese Abkürzung nutzen. Sicherlich werden auch viele neue Anwohner des neuen Baugebiets Fuchsberg Nord aus Lüneburg oder den Süden über die Rote Schleuse kommend die Zufahrten oben nehmen statt über die Straße Am Tiergarten nach unten zu fahren, genauso andersrum werden alle aus der Tiergartenstraße kommend und in den westlichen Teil des Baugebiets wohnend, unten einbiegen in den Nachtigallenweg oder Fuchsberg unten und einmal durch das ganze Gebiet fahren.

In dem Vorentwurf B-Plan Nr. 23 Stand August 2025 wurde dieser Punkt berücksichtigt, in dem bei entsprechend tatsächlich entstehendem Verkehr und dadurch Belästigung dann über Poller o.ä. nachgedacht wird. Jedoch würde es natürlich viel aufwändiger und zeitintensiver sein, das dann noch einmal zu überprüfen und umzusetzen, als wenn es direkt so gemacht werden würde. Das wird dann Jahre des Verkehrs bedeuten, bis dann überhaupt ein Poller kommen wird.

Auf Seite 19 ff. wird ausgeführt, dass die Straßen Dachsweg Fuchsberg Auf dem Vievacker sowie Nachtigallenweg das Verkehrsaufkommen anteilig aufnehmen können- die verkehrliche Untersuchung steht noch aus. Da sind wir einerseits anderer Meinung, was allgemein überhaupt gegen das Baugebiet spricht und wenn sind wir eben für die Trennung der beiden Baugebietsteile Ost und West und dann nur die eine westliche Zufahrt vom Dachsweg aus. Unser Gebiet wird wie erläutert auch nur durch eine Zufahrt befahren.

Neben der Frage, warum diese Buswendeschleife überhaupt nötig ist, wenn es diese bislang auch nicht gab und bislang – was der gleiche Fußweg ist wie für das neue Baugebiet Fuchsberg Nord – auch die bisherigen Bushaltestellen ausreichen – wurde mehrfach angebracht, dass diese doch ggf. neben den neuen Funkturm könnte oder auch ggü. auf die Seite der Gärtnerei Brümmel und dem Reiterhof, wo auch die Deutsche Bahn gerade etwas baut. Diese Möglichkeiten sollten in der letzten Gemeindegemeinschaft auch aufgenommen und geprüft werden.

#### Baustellenzufahrt

Genauso war das Nachbargrundstück / -feld im Gespräch als mindestens Bauzufahrten, wenn nicht sogar komplette zusätzliche Zufahrten von dem Funkturm aus in das neue Baugebiet anstelle der nun nur angedachten durch die bestehenden Straßen. Auch für das östliche Gebiet und Anwohner Fuchsberg und Nachtigallenweg würde es erheblichen Mehrverkehr darstellen. Neben den Anwohnern sowie deren Besucher darf man auch Lieferdienste bzw. Paketzustellunternehmen nicht außer Acht lassen, die zuhauf mehrmals täglich verkehren. Alternativ wurde siehe oben eine Zufahrt über das andere Feld vom Am Petersberg aus angedacht.

#### Geplante Mehrfamilienhäuser

Ansonsten begrüßen wir, dass das bestehende Bild der Wohngebiete erhalten bleiben und sich das neue Baugebiet in diese einfügen soll, was die Farben der Außenfassaden wie auch Dächer betrifft und die vorzunehmende Bepflanzung und vornehmlich EFH entstehen sollen mit einer eingeschossigen Bauweise sowie

---

einer Firsthöhe von bis zu 8,5 Metern. Ebenso, dass Grünflächen und heimische Bepflanzungen vorgesehen sind. Und wie auf Seite 8 Vorbehaltsgebiet Erholung dargestellt erhalten bleibt.

Einzig das Mehrfamilienhaus, dass nahe Dachsweg entstehen soll und wobei es sich um öffentlich geförderten Wohnraum handeln soll, erachten wir als skeptisch. Es passt unseres Erachtens nach auch aufgrund der enormen Größe und vor allem Höhe optisch nicht in die vorherrschende Lage und Bebauung einer Wohngegend mit ansonsten eingeschossigen Einfamilienhäusern oder Villen mit eigenen Gärten, ebenfalls die anderen zweigeschossigen größeren Häuser, die am Rand hinten entstehen sollen. Wir persönlich würden statt nun auf die Bäume über das Feld auf diese Häuser gucken. Wenn tatsächlich Mietwohnhäuser entstehen sollten, so könnte man diese in Optik und Größe und Höhe von Einfamilienhäusern / Doppelhäusern entwickeln. Auch wird an anderer Stelle darauf hingewiesen, dass die Aussicht ins Gelände für die Anwohner und zukünftigen Bewohner erhalten bleiben soll, was mit solch einem großen Gebäude(n) nicht gegeben wäre. Ebenso der Schattenfall auf die benachbarten Häuser.

Es ist uns etwas unverständlich warum die Planungen so weit vorgeschritten sind, wenn die Verkehrsgutachten oder auch artenschutzrechtliche Fachbeiträge und umweltrechtliche Prüfungen u.a. ausstehen- auch die Lärmgutachten- und diese nicht vorab vorgenommen wurden. Auf Seite 29 heißt es, dass „davon auszugehen ist“ „dass die Immissionen des Funkturms im damaligen Genehmigungsverfahren geprüft wurden und keine erheblichen Auswirkungen auf die bestehenden und zukünftigen Nutzungen haben, die im Flächennutzungsplan und damit auch im Bebauungsplanentwurf dargestellt sind.“ Auch diese Prüfung ist ggf. also nicht erfolgt.

Die meisten von uns hier angesprochenen Punkte wurden bereits bei den Sitzungen mit Bürgerbeteiligung zum Baugebiet vorgetragen, weshalb wir sie hier auch nochmal zusammenfassen wollten.

Wir möchten uns mit dieser Email als Bürger und Anwohner und damit direkt Betroffene von dem neuen Baugebiet einbringen. Wir möchten aber – erneut an dieser Stelle - darauf hinweisen, dass wir nicht möchten, dass diese Email öffentlich einsehbar ist bzw. veröffentlicht wird, erstrecht nicht unter unserem Namen oder Adresse.

### **Stellungnahme 8**

#### **Lärmbelastung und Immissionsschutz**

Bereits heute ist die Lärmbelastung in Deutsch Evern durch die bestehende Infrastruktur erheblich. Die Bahnlinie, die Umgehungsstraße sowie die Bundesstraße B4 führen nachweislich zu einer hohen Grundbelastung.

Ein älteres, der Planung zugrunde liegendes Lärmgutachten bewertet die Belastung bereits als grenzwertig. Durch die geplante Errichtung von bis zu 120 neuen Wohneinheiten ist eine deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten, die zwangsläufig auch eine Erhöhung der Lärmemissionen mit sich bringt.

Daher ist es zwingend erforderlich, ein aktuelles und unabhängiges Lärmgutachten zu erstellen, das die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Dieses Gutachten muss sicherstellen, dass die zulässigen Grenzwerte nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht überschritten werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass das neue Baugebiet nicht zu einer unzulässigen zusätzlichen Belastung der bestehenden Wohngebiete führt.

Verkehrsführung und Durchgangsverkehr

---

Zur gleichmäßigen Verkehrsverteilung und zum Schutz der bestehenden Wohngebiete sollte die Erschließung des neuen Baugebiets so gestaltet werden, dass eine Durchfahrt von Ost nach West für den motorisierten Individualverkehr verhindert wird.

Dies kann durch den Einsatz eines versenkbaren Pollers oder einer vergleichbaren baulichen Trennung erfolgen.

Ein solcher Ansatz dient nicht nur der Verkehrslenkung, sondern auch dem berechtigten Interesse der Altanwohner, eine weitere Verschärfung der Lärmsituation zu vermeiden.

#### Verkehrsberuhigung in den angrenzenden Bereichen

Auch bei einer Trennung von Ost und West ist eine gezielte Verkehrsberuhigung in den betroffenen Straßen notwendig.

Im Nachtigallenweg und am Fuchsberg sollten beispielsweise Maßnahmen wie Blumenkübel, Fahrbahnverengungen oder Aufpflasterungen vorgesehen werden, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit sicherzustellen.

Bereits jetzt sind dort regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beobachten, die sich mit der geplanten Bebauung und einer längeren geraden Streckenführung weiter verschärfen könnten.

#### Sicherheit und Gestaltung im Neubaugebiet

Nach den bisher vorliegenden Plänen scheinen im Neubaugebiet keine separaten Fußwege vorgesehen zu sein, ebenso wenig erkennbare verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Gerade die von West nach Ost geplante gerade Verkehrsachse birgt erhebliche Risiken für Fußgänger und Radfahrer.

Die vorgesehene „Straße für alle“ kann ohne bauliche und verkehrsrechtliche Einschränkungen nicht sicher funktionieren.

Sollten keine separaten Gehwege realisiert werden, muss das gesamte Neubaugebiet konsequent als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) ausgewiesen werden.

Dies erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und wirkt zugleich einer möglichen Abkürzungsnutzung durch den motorisierten Verkehr zwischen dem bestehenden Wohngebiet Petersberg und dem Neubaugebiet entgegen.

#### Fokus auf Fuß- und Radverkehr

Der finale Entwurf des Bebauungsplans sollte klar den Vorrang für Fuß- und Radverkehr festschreiben.

Ein Mobilitätskonzept, das aktive Fortbewegung fördert, erhöht die Lebensqualität aller Anwohnerinnen und Anwohner – sowohl im neuen als auch im bestehenden Quartier.

Zudem trägt es zu einer Reduzierung der Lärmemissionen und zu einer besseren sozialen Durchmischung des Verkehrs bei.

#### Gesundheitsschutz und Pestizidbelastung

Aufgrund der unmittelbaren Feldrandlage des geplanten Baugebiets ist von einer erhöhten Pestizidbelastung der zukünftigen Anwohner auszugehen.

Die Gemeinde sollte daher prüfen, ob ein Verbot von Pestiziden auf landwirtschaftlichen Flächen innerhalb und am Rand des Dorfgebiets ausgesprochen werden kann.

Ist dies rechtlich nicht möglich, so muss im Bebauungsplan ein ausreichend großer Abstand zur bewirtschafteten Ackerfläche als Schutzzone festgelegt werden, um die Exposition der Anwohner gegenüber Spritzmitteln zu minimieren.

#### Schlussbemerkung

---

Ich bitte die Gemeinde, die genannten Punkte bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und insbesondere die Erstellung eines neuen, neutralen Lärmgutachtens zu veranlassen.

Nur mit einem integrierten Konzept, das Lärmschutz, Verkehrslenkung, Sicherheit und Gesundheitsschutz gleichermaßen berücksichtigt, kann das Vorhaben „Fuchsberg Nord“ zukunftsorientiert und im Sinne aller Einwohner realisiert werden.

### **Stellungnahme 9**

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff in ein ökologisch äußerst wertvolles Gebiet dar, das in direkter Angrenzung an ein bestehendes Waldgebiet liegt. Diese Lage verleiht der Fläche eine besondere Bedeutung als Rückzugs-, Brut- und Nahrungsraum für zahlreiche Tierarten und als wichtiger Übergangsbereich zwischen offener Landschaft und geschütztem Waldbestand.

In dem betroffenen Gebiet sind unter anderem Rotmilane, Kraniche, Nonnen-Gänse, verschiedene Gänsearten, Buntspechte, viele Rehe, Hasen und viele weitere Tierarten heimisch und nutzen diese Fläche täglich. Gerade der Rotmilan und der Kranich stehen als streng geschützte Arten unter besonderem gesetzlichem Schutz. Sie sind auf weitläufige, störungsarme Landschaften angewiesen, die durch die geplante Bebauung unwiederbringlich zerstört würden. Das angrenzende Waldgebiet ist ein zentraler Bestandteil ihres Lebensraums und würde durch den Eingriff unmittelbar beeinträchtigt werden.

#### **Besondere Bedeutung des Rotmilans**

Der Rotmilan ist eine der charakteristischsten Greifvogelarten unserer Kulturlandschaft und in Deutschland mit etwa der Hälfte des weltweiten Bestandes vertreten. Damit trägt Deutschland eine besondere Verantwortung für den Schutz dieser Art. Der Rotmilan steht auf der Roten Liste gefährdeter Tierarten und ist durch das Bundesnaturschutzgesetz (§ 44 BNatSchG) sowie die EU-Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG) streng geschützt.

Das Gebiet, in dem das Bauvorhaben geplant ist, wird regelmäßig (täglich) von Rotmilanen zur Nahrungssuche genutzt. Die offenen Wiesen-, Feld- und Ackerflächen dienen ihnen als Jagdgebiet, indem sie Kleinsäuger, Reptilien und Insekten finden. Der angrenzende Wald bietet ihnen zugleich geeignete Brutplätze. Diese Kombination aus offener Landschaft und Waldrandstrukturen ist für den Rotmilan überlebenswichtig – und genau dieses ökologische Gleichgewicht würde durch die Bebauung zerstört.

Eine Versiegelung und Bebauung der Flächen würde den Rotmilanen ihre wichtigste Nahrungsquelle entziehen, die Jagdgebiete verkleinern und durch Lärm, Verkehr und menschliche Aktivität massive Störungen verursachen. Die Folge wäre ein Rückgang oder sogar das vollständige Verschwinden dieser geschützten Art aus dem Gebiet.

#### **Allgemeine ökologische und landschaftliche Folgen**

Der Bau und die Erschließung des neuen Baugebiets hätten weitreichende ökologische Konsequenzen:

Zerstörung und Fragmentierung wertvoller Lebensräume: Durch Flächenversiegelung, Erdarbeiten und Abholzung ginge der natürliche Verbund zwischen offener Landschaft und Wald verloren – ein für viele Tierarten existenziell wichtiger Übergangsraum.

Störung während der Bauphase: Lärm, Erschütterungen, Baustellenverkehr und künstliche Beleuchtung würden Wildtiere erheblich stören und zur Verdrängung führen.

---

Langfristige Beeinträchtigung des Waldökosystems: Der anhaltende Lärm, zunehmender Freizeitdruck und das Eindringen von Haustieren aus dem Neubaugebiet können das empfindliche Gleichgewicht des Waldes nachhaltig stören.

Verlust von Artenvielfalt: Besonders für Bodenbrüter, Wildtiere wie Rehe und Hasen sowie für zahlreiche Vogelarten wäre der Lebensraumverlust gravierend.

Darüber hinaus würde auch die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner deutlich beeinträchtigt. Das bisher ruhige, naturnahe Umfeld mit freiem Blick auf Feld und Wald würde durch Baulärm, Verkehr und zusätzliche Versiegelung dauerhaft an Attraktivität verlieren. Das ist nicht tragbar und würde eine große Reduzierung der Lebensqualität bedeuten.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Realisierung dieses Baugebiets nicht vertretbar. Sie widerspricht den Grundsätzen des Bundesnaturschutzgesetzes (§1 BNatSchG), wonach Natur und Landschaft so zu schützen sind, dass ihre Leistungsfähigkeit sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit dauerhaft gesichert bleiben. Auch im Sinne der europäischen Vogelschutz- und FFH-Richtlinie ist ein derartiger Eingriff in ein ökologisch wertvolles Gebiet kritisch zu bewerten.

Ich fordere daher mit Nachdruck, die Planungen für das Baugebiet Fuchsberg-Nord in Deutsch Evern zu überdenken und eine umfassende ökologische Prüfung durch unabhängige Fachgutachter vorzunehmen. Der Schutz des angrenzenden Waldes, der offenen Landschaft und der dort lebenden Arten – insbesondere des Rotmilans – muss oberste Priorität haben.

### **Stellungnahme 10**

---

#### **WASSER**

Obwohl das Konzept der „Schwammstadt“ eine lobenswerte Entwicklung im Planungsprozess darstellt und angesichts des Klimawandels, insbesondere angesichts drastischerer Wetterereignisse, weitere solche Entwicklungen dringend erforderlich sind, ist mir bei der letzten Präsentation des Plans aufgefallen, dass die tatsächlichen Feuchtigkeits- und Wasserflussbedingungen im geplanten Baugebiet nicht mit denen des Plans übereinstimmen. Von besonderer Bedeutung ist das Vorhandensein einer Quelle in der Nähe des topografischen Höchstpunktes des Gebiets. Zusammen mit unregelmäßig verteilten Bodenarten und Niederschlagsereignissen ist diese Quelle die Ursache eines fast konstanten Wasserflusses, der nach Osten und Westen fließt. Bei der letzten Präsentation des B-Plans Fuchsberg Nord wurde deutlich, dass die Planer diese Quelle nicht kannten, was ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Informationen zur Untermauerung des „Schwammstadt“-Plans aufkommen lässt. Sollte es sich um eine artesische Quelle handeln, könnte die Realisierung einer Schwammstadt an diesem Standort gefährdet sein und muss sorgfältig geprüft werden.

---

## WILDTIERE

Eine Quelle ist auch die Lebensader für viele Wildtiere, darunter Hasen, Rehe, Füchse und Vögel. Da Wildtiere immer mehr Lebensraum verlieren, wird es wichtig, nach Möglichkeiten zu suchen, diese Verluste auszugleichen. Der Tiergarten ist ein großes Lebensgebiet, aber Wildtiere kommen dennoch in bewohnte Gebiete, insbesondere wenn sie wissen, dass es dort eine Wasserquelle gibt. Ich bin der Meinung, dass die Pufferzonen rund um das geplante Wohngebiet keinen ausreichenden Lebensraum für die immer weiter zurückgehenden Populationen von Vögeln, Schmetterlingen und anderen nützlichen Tieren bieten.

Darüber hinaus ist das Gebiet Fuchsberg Nord von Natur aus windig, und es ist unwahrscheinlich, dass die geplanten Pufferstreifen den Bewohnern einen ausreichenden Schutz vor Pestiziden und Düngemitteln bieten, die aus dem angrenzenden konventionell bewirtschafteten Acker durch die Luft transportiert werden.

## VERKEHR

Viele derzeitige Anwohner, darunter auch ich, sind besorgt über den mit Sicherheit zunehmenden Verkehr und die wahrscheinlich problematischen Verkehrsflussmuster aufgrund der neuen Bebauung. Diese Bedenken waren bereits im ursprünglichen Vorschlag von 2016 ein Konfliktpunkt. Eine Durchgangsstraße in der neuen Bebauung ist weder notwendig noch wünschenswert. Das Modell der Verkehrsbeschränkung in den letzten Bauprojekten funktioniert gut und bietet einen Anreiz, mit dem Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zum Ortskern zu gehen. Die vorgesehene Durchfahrt vom Dachsweg bzw Fuchsberg West zum Fuchsberg Ost bzw Nachtigallenweg stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko, wenn die Straßen gleichzeitig ohne Fußwege geplant sind. Eine Durchgangsverkehrsbeschränkung dürfte auch kaum ein entscheidender Faktor für den Kauf und die Bebauung von Grundstücken sein; Deutsch Evern ist sehr nachgefragt als Wohnort.

Ich begrüße die Entscheidung, den Dachsweg als Zufahrtsstraße für Baufahrzeuge zu nutzen, und obwohl dies bedeutet, dass direkt neben meinem Grundstück mit dem Bau begonnen wird, ist dieser Ansatz aus mehreren Gründen sinnvoll. Im Interesse aller Anwohner von Fuchsberg (Ost) und Nachtigallenweg halte ich es jedoch für unerlässlich, dass die Gemeinde eine schriftliche und verbindliche Erklärung abgibt, dass: a. Fuchsberg Ost und Nachtigallenweg NICHT als Baustraße genutzt werden, und b. die Reparatur von Schäden an diesen Straßen, die durch die Bauarbeiten entstehen, nicht in die Zuständigkeit von den Bewohnern des Fuchsberg Ost und des Nachtigallenweg fällt.

## BUS- UND FUSSGÄNGERVERKEHR

Der vorgeschlagene Plan, eine Buswendeschleife am derzeitigen Rückhaltebecken am östlichen Ende des Nachtigallenwegs zu errichten, ist für die vielen jungen Familien in Deutsch Evern eine Katastrophe. Der bestehende Fußweg und die Verkehrsverengung an dieser Stelle sind für die Sicherheit der Schulkinder und Kinder auf dem Weg nach Hause in Deutsch Evern von entscheidender Bedeutung. Es ist die EINZIGE Überquerungsstelle nördlich von Wandelfeld/Bahnhof für alle Fußgänger, die zum oder vom Dorfzentrum unterwegs sind. Solange keine sichere Alternative für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird, verursacht eine Buswendeschleife an dieser Stelle mehr Probleme als sie löst und muss überdacht werden. Wie im Beispiel der Quelle am oberen Ende der Bebauung wurde in der letzten Präsentation des B-Plans deutlich, dass die Bedeutung oder sogar die Existenz dieser Kreuzung weder bekannt war noch berücksichtigt wurde.

## BAUVORSCHRIFTEN UND GRÜNLAND AUF DEN GRUNDSTÜCKEN AM FUCHSBERG OST

Als Bewohner von Fuchsberg Ost möchte ich die derzeitige Regelung bezüglich der Bebauung der hinteren (nördlichen) Teile der Grundstücke in Fuchsberg in Frage stellen. Für diejenigen von uns, die die Parzellen 42/5-13 besitzen, sind die hinteren 2/3 unserer Grundstücke als Grünland klassifiziert, und es ist uns verboten, hier zu bauen. Ich kann verstehen, dass in der deutschen Nachkriegszeit das Streben nach Selbstversorgung und damit nach großen Grundstücken für die Bewohner von nationalem und lokalem Interesse war. Als Grund für ein fortdauerndes Bauverbot kann das im Jahr 2025 nicht mehr realistisch sein – es ist veraltet. Auch kann

---

die Hochleistung Strommasten nicht der Grund dafür sein, da es mehrere Grundstücke gibt, nämlich Tiergartenstraße 14, 14a, 25 und 25b – bei dem es sich um eine Neubebauung handelt –, die alle innerhalb des Sperrgebiets liegen. Sinnvoll und zeitgemäß wäre die Neufestlegung der geregelten Baugrenze als Verlängerung der nördlichen Grenze der Bebauung „Fuchsberg Nord“.

#### DEUTSH EVERN ALS VORBILD FÜR NACHHALTIGKEIT

Deutsch Evern hat viel zu bieten: eine hervorragende Infrastruktur sowie die Nähe zu Lüneburg, Wäldern und der Ilmenau. Die Leuphana Universität mit ihren international renommierten Fachbereichen Nachhaltigkeit, Wirtschaftliche Nachhaltigkeit und Sozial-Ökologische Systeme zieht ebenfalls Menschen aus allen Bevölkerungsgruppen in die Region. Dies bietet Deutsch Evern eine hervorragende Gelegenheit, einen attraktiven Lebensraum für ökologisch denkende und zukunftsorientierte Menschen zu schaffen.

Die Schwammstadt ist ein hervorragender Ausgangspunkt für einen umfassenden, ökologischen Ansatz zur Entwicklung von Fuchsberg Nord. Auch die ökologischen Maßnahmen in Absatz 6 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind wichtige Bestandteile eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Neubaugebiets.

Als Ergänzung zum bestehenden Plan möchte ich Folgendes empfehlen:

Förderung der Verwendung natürlicher Baumaterialien und ökologischer Bauweisen, zum Beispiel Lehm, Strohballen, Gründächer und Passivhausbauweise (anders als Passivhaus). Diese Bauweisen und Materialien sind sowohl nachhaltig als auch schön. Fuchsberg Nord muss nicht wie jedes andere Viertel in Deutsch Evern aussehen; die Aufrechterhaltung des Status quo ist vielmehr der Grund, warum die moderne Gesellschaft mit einer ernsthaften Krise konfrontiert ist.

Einrichtung von Pufferstreifen und bienenfreundlichen Bepflanzungen im gesamten Viertel, nicht nur in der zentralen Grünfläche, an der nördlichen Grenze und in den beiden Feuchtgebieten. Der Plan für einheimische und klimagerechte Sträucher und Bäume ist gut.

Eine allgemeine Abschreckung von großen Rasenflächen und/oder das Verbot von Pestiziden und synthetischen Düngemitteln auf Rasenflächen.

Eine Reduzierung der geplanten Wohneinheiten im Austausch für mehr Grünflächen. Deutsch Evern kann sich stolz und offen zu Initiativen wie Lüneburgs Fair-Trade-Stadt, dem „Klimaentscheid Lüneburg“ und den Nachhaltigkeitsmaßnahmen der Leuphana Universität bekennen. Eine attraktive, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Entwicklung ist auch finanziell sinnvoll für die Gemeinde und die Sparkasse.

Weitere, kleinere Initiativen wie eine zweite „Retter Bude“ für den westlichen Teil des Dorfes, ein Carsharing-Depot und eine Frischwasserquelle auf der gemeinsamen Freifläche würden die oben genannten Maßnahmen ergänzen.

#### **Stellungnahme 11**

##### Durchgangsstraße und Baustraße

In sämtlichen Bürgerversammlungen sowohl bei den ursprünglichen Planungen als auch bei den jetzigen Planungen haben die Bewohner des Nachtigallenwegs und der angrenzenden Straßen ihre geschlossene Ablehnung gegen eine Durchgangsstraße im neuen Wohngebiet deutlich gemacht. Das hat aber weder den Investor, das Planungsbüro noch den Bauausschuss interessiert. Man hätte zumindest bei dem Bauausschuss vermuten dürfen, dass dieser die Bedenken der Bewohner ernst nimmt. Leider war das nicht der Fall.

---

Es ist davon auszugehen, dass die Bewohner des Petersberges und des Vievacker das neue Wohngebiet mit seiner Verbindungsstraße als Abkürzung zur Tiergartenstraße nutzen werden. Dies wird zu einer erheblichen Verkehrszunahme im Nachtigallenweg und am Fuchsberg führen. In diesen Straßen spielen aber auch viele Kinder. Auch jetzt schon fahren Fahrzeuge zu schnell in den Straßen und schneiden die Kurven. Getan dagegen wird leider nichts. Es ist kein Mehrwert darin zu sehen, eine Durchgangsstraße zu schaffen. Wenn man es mit der Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen ernst meint, sollte man entsprechend keine neuen Durchgangsstraßen schaffen. Auch ohne Durchgangsstraße wird der Verkehr aufgrund der Vielzahl der neuen Wohneinheiten im Nachtigallenweg und am Fuchsberg erheblich zunehmen.

Wünschenswert wäre es, einen separaten Verkehrsanschluss des neuen Wohngebietes an die Tiergartenstraße zu schaffen (z.B. am Ortseingang in der Nähe des Funkmastes). So würden die benachbarten Siedlungsgebiete des Nachtigallenweges und des Fuchsberges weder von zusätzlichem Anliegerverkehr noch von dem Bauverkehr in Mitleidenschaft gezogen.

Die "schwammigen" Bemerkungen im Bebauungsplan unter 4.2 "Erschließungskonzept" sind völlig unzureichend. Wer legt fest, wann das Verkehrsaufkommen unzumutbar ist? Der Bauausschuss, dem es sowieso egal ist, was die Anwohner der benachbarten Siedlungsgebiete bewegt?

Schon die zu erwartende Verkehrszunahme durch den Bauverkehr über Jahre wird den Nachtigallenweg und den Fuchsberg nachteilig beeinflussen. Leider hat der Bauausschuss auch bezüglich einer separaten Baustraße die Wünsche der Bewohner nicht umgesetzt. Es ist mir völlig unverständlich, dass man es nicht hinbekommen hat, mit dem Eigentümer der entsprechenden Fläche eine Nutzungsvereinbarung zu schließen. Offenbar war von Seiten des Bauausschusses der Wille nicht wirklich vorhanden.

#### Busschleife

Die neu angedachte Busschleife ignoriert völlig, dass viele Kinder den Weg am Rückhaltebecken für die Fahrt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule nutzen. Der Übergang über die Tiergartenstraße ist vor Jahren ja sogar extra verengt worden. Auch die Einrichtung einer Bushaltstelle am Eingangsbereich des Wohngebietes erscheint mehr als ungünstig.

#### Funkturm

Mehr als erstaunlich finde ich es, dass man unter 6.2 "Schutzgut Mensch" ausführt, dass davon ausgegangen wird, die Immissionen des Funkturms seien im damaligen Genehmigungsverfahren geprüft worden. Man dürfte eigentlich erwarten, dass die Samtgemeinde/Gemeinde weiß, ob die Untersuchung stattgefunden hat oder nicht. Auch hinsichtlich des Funkturms wurden schon die Bedenken der Anwohner ignoriert.

Die oben genannten Bedenken und Einlassungen bitte ich ernsthaft in die weiteren Planungen einzubeziehen und mir zur gegebenen Zeit eine Rückmeldung zu geben.

Über eine kurze Eingangsbestätigung meiner Mail wäre ich dankbar.

---

## **Stellungnahme 12**

Der Wohnort mit seiner Verkehrsinfrastruktur hat eine große Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten eines Menschen. Neue Wohnbebauungen bieten somit eine Gelegenheit einen positiven Einfluss im Sinne von Umwelt, Klima und sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit zu nehmen.

### **Nachverdichtung statt Neuversiegelung**

Es handelt sich um eine neue Wohnbebauung am Gemeinderand auf einem Gebiet, das bisher als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Das ist grundsätzlich zu kritisieren. Statt Neubaugebiete am Stadtrand der Ober- und Mittelzentren sowie in angrenzenden kleinen Gemeinden braucht es innerstädtische Nachverdichtung und Beendigung des Leerstands sowie teilweise Umnutzung von Bestandsgebäuden und Förderungen zur individuellen Flächenverkleinerung. Neue Baugebiete führen zu Überbauung und damit Vernichtung wertvollen Ackerbodens (in diesem Fall sogar in einer hohen Wertigkeit) und damit auch Verlust von Lebensraum, Versickerungsfläche, Kaltluftschneisen usw. Zudem führt es auch zu zusätzlichem Verkehr, zu einem großen Teil gerade bei am Stadtrand liegenden Wohngebieten als Pkw-Verkehr. Die geplante Bebauung ist aus diesen Gründen abzulehnen: Zunächst sollten die innerstädtischen Möglichkeiten in Lüneburg ausgereizt werden. Die Gemeinde Deutsch Evern sollte hier entsprechend mit dem Landkreis und der Hansestadt Lüneburg kooperieren, um gemeinsam wirksam Nachverdichtung und weniger Flächenversiegelung zu ermöglichen.

So ist es auch in der Politik der Bundesregierung vorgesehen: „In der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, den täglichen Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland von heute rund 51 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2030 auf unter 30 Hektar pro Tag zu reduzieren, um bis zum Jahr 2050 einen Flächenverbrauch von netto Null im Sinne einer Flächenkreislaufwirtschaft zu erreichen. Dabei geht es auch um den Schutz und die Erhaltung landwirtschaftlicher Flächen.“ Eine solche Zielvorgabe muss in lokalen Entwicklungen Anwendung finden, um überhaupt erreicht werden zu können.

### **Induzierter zusätzlicher Autoverkehr**

Falls weiterer Wohnraum am Stadtrand von Ober- und Mittelzentren sowie in Umlandgemeinden geschaffen wird, so ist unbedingt die Verkehrssituation anzupassen. Die ÖPNV-Situation ist nicht ausreichend, um lokal eine gute Alternative zum Pkw darzustellen. Hier ist unbedingt eine bessere Busanbindung sowie ein besserer Takt erforderlich.

Rurale Siedlungen erzeugen viel zusätzlichen Autoverkehr, der gesellschaftlich hohe Kosten erzeugt: durch den Bau und den Erhalt von Straßen, durch Gesundheitskosten aufgrund von Unfällen, Abgasen, Lärmemissionen, durch Klimawandelfolgeeffekte usw.

---

#### Autofreie Siedlung

Ein neues Quartier sollte im Innenbereich autofrei hergestellt werden. Das bedeutet, dass in das Quartier nicht mit dem Auto hereingefahren werden kann. Dadurch wäre hier ein lebenswerter naturnaher Innenbereich möglich mit Sitz- und Spielgelegenheiten für alle Generationen. Das Quartier könnte so auch Modellcharakter für die weitere Entwicklung im Landkreis Lüneburg haben. Falls das Quartier nicht autofrei wird, so sollte es zumindest verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) werden. In Deutsch Evern gibt es bisher kaum verkehrsberuhigte Bereiche (Ausnahme u. a. Föhrenweg und angrenzende Straßen) und keine autofreien Bereiche. Personen, die ein neues Zuhause suchen, haben derzeit also keine Möglichkeit, in Deutsch Evern in einem autofreien Quartier zu wohnen. Das gilt auch für fast alle weiteren Wohngebiete im Landkreis Lüneburg.

Am Rand des Wohngebiets könnte dementsprechend Quartiersparken eingerichtet werden. Durch ähnlich lange Wege zum Pkw wie zur Bushaltestelle schafft man einen Anreiz zur Nutzung von Alternativen zum Pkw wie Busse oder Fahrräder.

Die Novelle der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) hat die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Wohnungen seit dem 1. Juli 2024 aufgehoben. Das bedeutet, dass Wohngebäude nun auch ohne eigene Parkplätze genehmigt werden können.

Im Siedlungsgebiet könnten damit Straßenbreiten auf ein Minimum reduziert werden und der Anteil des Verkehrsraums am Siedlungsgebiet stark reduziert werden. Dadurch würde ein wesentlicher Teil der Fläche der Siedlung eingespart bzw. zur weiteren Bebauung oder anderweitig genutzt werden können. Verkehrsflächen machen einen großen Teil der Kosten von Wohngebieten aus – wenn diese reduziert werden, kann letztlich günstigeres Wohnen ermöglicht werden.

#### Sharing-Infrastrukturen

Am Rand des Baugebiets soll Platz für Carsharingautos vorbehalten werden. Die Einrichtung einer Bikesharing-Station von StadtRAD soll geprüft werden.

#### Baumaterialien

Bei den Baumaterialien der Gebäude soll der Schwerpunkt auf ökologische Baustoffe wie Holz, Stroh und Lehm gelegt werden. Keines der Gebäude soll mittels fossiler Energieträger geheizt werden, alle dafür verwendbaren Flächen sollten begrünt und/oder mit Solarenergieanlagen versehen werden.

#### Mobilitätskonzept

Jedes neue Baugebiet braucht ein Mobilitätskonzept: wie sollen Verkehre hier stattfinden? Wie soll Mobilität für alle neuen Bewohner\*innen hergestellt werden? Wie soll der Umweltverbund gefördert werden?

#### Gemeinde der kurzen Wege

Im neuen Quartier und in die umliegenden Bereiche sollte es kurze Fuß- und Radwegverbindungen geben, die direkte Wege abseits des Autoverkehrs ermöglichen. Um die Verkehrswege kurz zu halten, sollte die Einrichtung kleinerer Lebensmittelgeschäfte, wie Supermarkt und Bäckerei, in dem Bebauungsgebiet geprüft werden. Dieses könnte auch ein Angebot für den Rest der Ortschaft Deutsch Evern darstellen.

#### **Stellungnahme 13**

---

In diesem Zuge ist zu überprüfen oder vorzulegen, wie die Richt- und Grenzwerte in diesem Gebiet bezogen auf den Verkehrslärm einzuwerten sind. Durch die Bahntrasse, die Ostumgehung und die B4 befinden wir uns bereits jetzt in einer Zone mit erhöhtem Eintrag.

---

Es ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass Verkehrslärm nicht nur störend ist, sondern auch ernsthafte gesundheitliche Folgen haben kann. Das kann bei diesem neuen Baugebiet durch die Trennung in Ost und West zumindest mit sehr einfachen Mitteln deutlich reduziert werden.

Danke für eine Beachtung bei der weiteren Planung und Rückmeldung zu einzelnen aufgegebenen Themen.

### **Stellungnahme 14**

---

Buswendeschleife: In dem Entwurf wird unter Punkt 4.2. Erschließungskonzept die Umsetzung der Buswendeschleife beschrieben.

2.

1. Sicherheit für Fußgänger

2. Durch die Installation von Pollern sehen wir die Sicherheit für Fußgänger nicht als gegeben. Welche möglichen Maßnahmen sind zusätzlich machbar. Und wer trägt die Kosten für die Umsetzung. Und wie sind die Höhe der Kosten.

3. Auch ist die Beschreibung des Konzeptes sehr rudimentär.

Alternative

Handelt es sich bei der Alternative um eine mögliche Buswendeschleife auf dem Gelände der Deutschen Bahn? Wie ist da das aktuelle Vorgehen der Gemeinde oder anderer Verantwortlichen in der Gesprächsgestaltung zur Deutschen Bahn. Zeigen Sie bitte das Gesprächskonzept auf. Wer führt die Gespräche?

6. Welche Zeiträume sind für ein Gespräch mit der DB geplant? Wann muss die Entscheidung zum Bau der Buswendeschleife getroffen werden?

Grundsätzlich soll ein Wohngebiet bestehen, wie wird reguliert, dass nicht nur Ferienwohnungen dort entstehen? Hintergrund: Durch Ferienwohnungen wird die Dorfkultur gestört durch ständig wechselnde Bewohner und eventuell entsteht ein höheres Verkehrsaufkommen.

Die Beschreibung der Baustraßen und Baustellenzufahrten ist rudimentär. Wie ist genau die Planung für den Baustellenverkehr. In welchen Zeiten sind die erwartenden Spitzen?

In welchem Zeitraum am Tag oder Wochentage darf der Bauverkehr stattfinden? Hier geht es vornehmlich um LKW-Verkehr?

b) Wie wird geregelt, dass der Baustellenverkehr nicht nur über den Fuchsberg von Tiergartenstraße aus geht? Der LKW Verkehr wird sehr wahrscheinlich von der Umgehungsstraße aus kommen oder auch aus Richtung „Manske“ Wie wird verhindert, dass die LKW-Fahrer nicht nur den für sie einfachen Weg fahren?

c) Weiterhin gab es in der Vergangenheit bereits eine Vereinbarung, dass der Bauträger die vollständigen Kosten für die Sanierung der genutzten Straßen für den Baustellenverkehr trägt. Hierzu möchten wir eine schriftliche Protokollierung dieser Vereinbarung und auch, dass die Sanierung der Straßen zeitnah nach Nutzung oder bei Auftreten von größeren Schäden während der Bauphase erfolgt.

Regelung des Verkehrsaufkommens

Wie in den öffentlichen Veranstaltungen mehrfach angeregt, schlagen wir doch eine Teilung des Wohngebietes Fuchsberg Nord vor, damit der Verkehr sich gleichmäßig über die Zufahrtswege Dachsweg, Nachtigallenweg und Fuchsberg verteilt. Eine Fixe Teilung wäre hier sinnhaft. Nicht nur durch Polen.

Grundsätzlich sind wir darüber immer noch sehr verwundert, dass die Gemeindemitglieder sowie die Sparkasse nicht in der Lage sind, mit Herrn Schröder das Thema Baustraße zu besprechen und zu einem gemeinsamen Ergebnis zu kommen. Herr Schröder hat in vielen Gesprächen mit Dorfbewohnern seine Bereitschaft signalisiert. Und ganz ehrlich sollte man vielleicht mal die Kosten seiner Forderungen den Kosten für Alternativen mal gegenüberstellen. Wir denken, dass alle Alternativen teurer sind als eine Baustraße auf dem Acker am Fuchsberg.

---

### **Stellungnahme 15**

1. Geplante Durchgangsstraße durch das neue Baugebiet

Lt. Bebauungsplan soll durch das Gebiet Fuchsberg Nord eine Durchgangsstraße für den Autoverkehr von den Eingangsstraßen Dachsweg bzw. Fuchsberg/Auf dem Vievacker zu den Ausgangsstraßen Nachtigallenweg/Fuchsberg/Pirolweg führen.

Um einen unnötigen Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu erzeugen unter Vermeidung der Nutzung der Tiergartenstraße, soll ein Verkehrshindernis in der Mitte des neuen Wohngebiets in Form von Pollern errichtet werden, so wie es auch bei den Straßen „Auf dem Vievacker/Kiebitzweg“ bereits baulich umgesetzt wurde, so dass kein Durchgangsverkehr per Fahrzeug mehr möglich ist.

1. Fußgängerüberweg wg. geplanter Bushaltestelle und Buswendeschleife

Lt. Bebauungsplan soll eine neu zu errichtende Bushaltestelle inkl. einer Buswendeschleife an den Straßen Nachtigallenweg/Tiergartenstraße errichtet werden.

Dadurch müsste der vorhandene Fußweg vom Nachtigallenweg zur Tiergartenstraße (entlang des bestehenden Regenrückhaltebeckens) sowie der Fußüberweg am Ende des Nachtigallenwegs zur Tiergartenstraße baulich verändert werden. Dieser Fußweg und die Straßenüberquerung werden von sämtlichen Schulkindern des Wohngebiets als Schulweg genutzt.

Es ist schon jetzt für Schulkinder eine sehr gefährliche Stelle, um die Straße zu überqueren. Durch den Zuzug von Menschen und das dadurch bedingte erhöhte Verkehrsaufkommen, die bauliche Veränderung und den zusätzlichen Busverkehr, wird diese Situation noch einmal verschärft. Daher fordere ich Sie auf, dass an dieser oder der gegenüberliegenden Stelle (bei der neuen Bushaltestelle) eine sichere Fußüberquerung in Form eines Fußgängerüberwegs inkl. Beschilderung („Zebrastreifen“) errichtet wird. Das würde zum einen eine angemessene Sicherheit für Fußgänger, insb. für Kinder, bedeuten, und zum anderen zu einer Beruhigung des Verkehrs, die dem erhöhten Verkehrsaufkommens Rechnung trägt, in diesem Bereich führen.

---

### **Stellungnahme 16**

Die Anbindung des Baugebietes soll über die Fuchsberg Ost und West, Den Dachsweg im Westen und in der Mitte über den Fuchsbergweg (Bau und Bodendenkmal) zum Nachtigallenweg geführt werden. Es ist vorgesehen die Durchfahung vom Dachsweg im Westen zum Fuchsberg im Osten.

Zusätzlich zu dem Verkehr der 120 Wohneinheiten würde sich weiterer erheblicher Durchfahrtsverkehr vom Petersberg her entwickeln und umgekehrt, da der Verkehr durch die Wohngebietsstraße, ohne Fuß und Radweg mit Versickerungsmulden im Randbereich, ohnehin problematisch ist für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer.

Der Durchfahrtsverkehr vom Petersberg läuft seit Jahren problemlos über die Straßen Am Tiergarten, am Wandelfeld und u.a. Melbecker Straße in Richtung Ortsmitte (u.a. Schule, Kindergarten, Kirche, etc.).

Eine solche Verkehrsführung ist nicht nur deshalb problematisch, weil sie neben dem Fahrverkehr noch zusätzlich erhebliche Fahrgeräusch und andere Emissionen verursacht.

Der gesamte Bereich ist schon jetzt durch grenzwertige Lärmemissionen von der B4, der Ostumgehung und der Bahnstrecke im Osten belastet. Zum Teil sind die zulässigen Grenzwerte schon jetzt an einigen Punkten deutlich überschritten siehe Lärmaktionsplan der Bahn und Samtgemeinde. Eine Trennung der Erschließung einmal von West und einmal von Ost würde zu einer erheblichen Lärminderung beitragen- ohne Durchfahrtsmöglichkeit.

Schon im Bauleitverfahren Petersberg 1 haben die Anwohner des Fuchsberg Ost eine Klage vor dem Landgericht Lüneburg geführt, diese kam zu dem Schluss das der Fuchsberg nicht geöffnet für den Durchfahrtsverkehr werden darf, da die Lärmbelastung durch die Bahn / B4 und Ortsumgehung den Lärmpegel weit

---

überschreiten würde, der jetzt schon Grenzwertig ist. Der vorsitzende Richter hatte klar zum Ausdruck gebracht „sollte der Fuchsberg geöffnet werden sehen wir uns hier wieder“.

Nach dem jetzigen Plan bekämen wir die Durchfahrtsmöglichkeit durch die Hintertür da das Baugebiet nicht getrennt wird. Dies werden wir so nicht hinnehmen.

Als weiteren Problempunkt möchte ich benennen, dass das Plangebiet im Norden an eine aktive landwirtschaftliche Fläche, die mit Intensivkulturen und häufige Befahrung mit Spritzmittel jeglicher Art grenzt. Einen Abstands- / Schutzstreifen z.B.. mit Verwallung ist nicht vorgesehen. Im Gegenteil, laut Planung soll die Bebauung sehr dicht bis an die Nordgrenze geführt werden. Es ist absehbar das dieses zu erheblichen Konflikten mit den künftigen Grundeigentümer führen wird. Schon im südlich vom Plangebiet belegen Baugebiet Petersberg 1 mussten die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen aus der Nutzung genommen werden, nachdem die Anlieger sich bei ihrem Gesundheitsamt beschwert hatten, wegen dem Einsatz von Pflanzenschutzmitteln.

Weiterhin befinden sich an der Nordwestseite des Plangebietes zwei Überlaufquellen aus denen ganzjährig Wasser austritt, diese laufen einmal nach Westen und Osten kontinuierlich ab.

Vermutlich handelt es sich im Untergrund auf der Höhe des Fuchsberges um eine artesische Schüsselquelle. Diese wird ganzjährig von den verschiedensten Wild und Vogelarten genutzt. M.e. müssen diese Wasserstellen für das Wild gesichert werden und darüber hinaus muss der vorhandene Wildwechsel vom Tiergarten durch das Quellgebiet nach Süden weiterhin ermöglicht werden. Auch die Zulässigkeit von rigolen müsste im Quellgebiet besonders kritisch geprüft werden, da ja dort u.a. Straßenwasser eingeleitet werden wird.

### **Stellungnahme 17**

---

ich wohne [Name entfernt] und vermisse in ihrem Bebauungsplan einen Hinweis auf die geplante Baustraße. Sollte auch hier wieder der Fuchsberg erhalten, würde ich gerne wissen, wer für die verstärkte Abnutzung und ggf. Zerstörung der Straße finanziell aufkommt? Sollen das dann die Anwohner, die durch dieses Neubaugebiet ohnehin schon verkehrsmäßig übermäßig belastet werden, tragen? Wird die Straße Fuchsberg nach Fertigstellung der Bebauung im Baugebiet durch den Bauträger wiederhergestellt?

In Ihrem Bebauungsplan schreiben sie, das das Schmutzwasser über die Leitungen im Fuchsberg abgeleitet werden soll. Sind die Leitungen für mindestens 50 weitere Haushalte überhaupt ausgelegt? Lässt der Zustand der doch auch in die Jahre gekommenen Leitungen das überhaupt zu? Ist ihnen der Zustand der Leitungen bekannt?

In einem vorherigen Plan des Neubaugebietes wurde eine mittige bauliche Trennung berücksichtigt, die in jedem Fall teilweise ein abfließen des motorisierten Verkehrs über den Fuchsberg zur Tiergartenstraße verhindert hat. Warum wurde das wieder entfernt?

Im Bebauungsplan ist die Straßenführung so ausgeführt, das für mindestens 65% der Anwohner die kürzeste und schnellste Verbindung vom Baugebiet zur Tiergartenstraße über den Fuchsberg führt. Die Bushaltestelle im Nachtigallenweg direkt an der Einmündung in die Tiergartenstraße vermindert die Attraktivität als Durchfahrtsstraße leider deutlich. Zusätzlich existiert ca. 50 m neben der geplanten Bushaltestelle bereits eine gerade den aktuellen Normen angepasste Bushaltestelle samt Wartehäuschen. Das Verkehrsaufkommen im Fuchsberg wird sich überproportional entwickeln, da der Fuchsberg aktuell komplett gerade ist und die 30-Zone nur als Option von den Autofahrenden wahrgenommen wird. Eine große auf der Straße aufgemalte 30 wird daran wohl auch nichts ändern. Außerdem wird jeder diese Strecke fahren, der zur Ortsumgehung Richtung Hamburg möchte.



Wie möchten sie den Verkehr steuern, um auf den aktuellen Bestandsstraßen Fuchsberg und Nachtigallenweg zumindest eine annähernd gleiche Belastung zu erreichen? Oder haben sie daran gar kein Interesse?