elbe-heide@vcd.org
vcd.org/elbe-heide
7. November 2025

Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 23 „Fuchsberg-Nord“ der Gemeinde Deutsch Evern im Landkreis Lüneburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

Als Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Elbe-Heide möchten wir Stellung nehmen zu dem oben genannten Bebauungsplan.

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.

1. 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.“[1] Eine solche Zielvorgabe muss in lokalen Entwicklungen Anwendung finden, um überhaupt erreicht werden zu können.

1 https://www.bundesumweltministerium.de/themen/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs

2. Art der Wohnbebauung

Das Wohngebiet sieht im wesentlichen eine „offene Bauweise“ vor, die hauptsächlich in Einzel- und vereinzelt in Doppelhäusern besteht. Dies ist die Bauform, die den größten Platzverbrauch zur Schaffung des geringsten Wohnraums erfordert. Hier wäre stattdessen eine Bauweise mit Reihenhäusern anzusetzen sowie möglichst viele Mehrfamilienhäuser zu schaffen.

Zudem sollten Anreizstrukturen – ggf. auch in Zusammenarbeit mit anderen Gebietskörperschaften – geschaffen werden, um die Wohnfläche pro Person in Deutsch Evern zu senken. Aktuell steigt deutschlandweit die durchschnittliche Wohnfläche pro Person kontinuierlich an. Insbesondere dörfliche Gebiete weisen extrem große Flächenbedarfe pro Person auf, was nicht nur ökologisch und ökonomisch problematisch ist, sondern auch zu Vereinzelung und Vereinsamung der Bevölkerung führt, also Tendenzen, die sozial und gesundheitlich extrem schädlich sind. Der Mangel an Wohnraum lässt sich nicht durch Neubauprojekte beseitigen – erst recht nicht, wenn dies sozial und ökologisch passieren soll. Stattdessen braucht es Modelle, die Wohnraumtausch, gemeinschaftliches Wohnen wie Mehrgenerationen-Wohnen usw. ermöglichen und nahelegen. Positivbeispiele in diesem Zusammenhang sind das „SauRiassl Syndikat Altötting“ und die Mehrgenerationenhäuser Klosteranger Weyarn.[2]

3. 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.

4. 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

2 Daniel Furhop: Einfach anders wohnen https://www.oekom.de/buch/einfach-anders-wohnen-9783987261015

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.

5. Sharing-Infrastrukturen

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

6. 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.

7. 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?

8. 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.

Bitte beziehen Sie die Aspekte dieser Stellungnahme in ihre weiteren Planungen mit ein.

Mit freundlichen Grüßen

Jonas Korn, Vorstand VCD Elbe-Heide